



Confédération suisse

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la
communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
La Direction

CH-3003 Berne BAV-dg

M. Christian von Wartburg
Chef de la Délégation suisse auprès du Conseil Rhénan
Hôtel de Ville, Marktplatz 9
4001 Bâle

Référence : mop / BAV-051.1-00005/00014/00003
Berne, le 21 février 2018

**Assemblée plénière du Conseil Rhénan du 4 décembre 2017 à Karlsruhe – Résolution
visant à assurer une transversale ferroviaire Nord-Sud performante**

Monsieur,

Votre courrier du 9 janvier 2018 a retenu l'attention de Mme Doris Leuthard, conseillère fédérale, qui a mandaté l'Office fédéral des transports (OFT) pour répondre à vos questions.

Les informations demandées au point 8 de la réunion plénière du conseil Rhénan du 4 décembre 2017 ressortent dans une large mesure du rapport actuel sur le transfert des transports que vous pouvez télécharger avec le lien suivant :
<https://www.bav.admin.ch/dam/bav/de/dokumente/themen/verlagerung/verlagerungsbericht2017.pdf.download.pdf/Verlagerungsbericht%202017.pdf>

Étant donné que votre courrier fait directement référence à l'interruption au niveau de Rastatt, nous aimerions attirer votre attention sur le rôle important de la Suisse et notamment de l'OFT dans les suites données à cet incident. En effet, l'OFT a été à l'origine de nombreuses activités dans le sillage de cet événement. En particulier, l'OFT a contribué à ce que l'on puisse tirer les leçons de cette interruption du trafic au niveau des organes ayant compétence pour ce couloir de circulation et à prendre des mesures de remédiation appropriées. Ces dernières sont actuellement dans la phase de mise en œuvre.

Vous trouverez ci-dessous les réponses que nous avons élaborées sur la base de votre questionnaire.

Office fédéral des Transports OFT
Philippe Mosca
Adresse postale : CH 3003-Berne
Site : Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tél. +41 58 469 77 22, Fax +41 58 46258 11
philipp.mosca@bav.admin.ch
www.bav.admin.ch

Question 8a :

- Quel est l'état actuel de l'aménagement à 4 voies en Allemagne et des raccordements aux Pays-Bas, en France et en Suisse ?
- Réponse : L'aménagement à 4 voies connaît de nets retards en Allemagne. D'après nos informations, le projet d'un aménagement d'une ligne à 3 voies entre Oberhausen et Emmerich comme raccordement à la ligne néerlandaise de la Betuwe se trouve actuellement au stade de la procédure d'enquête publique. Du côté français, il n'est pas prévu de travaux d'aménagement à notre connaissance. Il est prévu un aménagement des tronçons de l'axe Calais-Bâle appartenant au couloir de transport de fret entre la Mer du Nord et la Méditerranée en vue de permettre le transport de semi-remorques de 4 m de hauteur aux angles. Il faut dire que le financement n'en est actuellement pas assuré. Les travaux d'élargissement des gabarits prévus sur le tronçon Bâle SBB - Bâle St. Johann afin de permettre le transport de semi-remorques de 4 m de hauteur aux angles font actuellement l'objet d'examens. Avec l'ouverture du tunnel de base du Cénéri (TBC) et du corridor de 4 m à compter de fin 2021, les travaux d'infrastructures sur l'axe du Gothard en Suisse seront terminés.

Question 8b :

- Quels sont les volumes de fret, notamment en conteneurs, qui sont transbordés au port de Bâle et quelles sont les prévisions pour les volumes de fret à venir ? Dans ce contexte, une estimation est souhaitée pour savoir si la ligne ferroviaire du Bözberg pourra suffire dans le futur pour acheminer ces quantités de fret.
- Réponse : les Ports rhénans suisses publient à intervalles réguliers les volumes transbordés sur leur site Internet www.portof.ch. Des enquêtes approfondies sur la base des perspectives de transport 2040 de la Confédération montrent que d'ici 2030 les volumes de transbordement régional en EVP du trafic intérieur dans la région de Bâle/ Suisse du Nord-Ouest augmenteront probablement d'environ un tiers par rapport à aujourd'hui. Jusqu'à présent, des signes précurseurs de goulets d'étranglement quant aux capacités n'ont pas été constatés sur les tronçons d'accès suisses menant vers les nouvelles voies d'accès à la NEAT. Cela vaut également pour la ligne du Bözberg.

Question 8c :

- Quel est le nombre des tunnels à mettre à niveau en Suisse, en particulier sur le corridor Rhin-Rhône (RALP), pour que les tronçons d'accès vers la NEAT puissent également être empruntés par des semi-remorques embarqués sur des trains de marchandises ?
- Réponse : dans le cadre du programme « Corridor de 4 m », d'ici 2010 environ une vingtaine de tunnels suisses situés sur le corridor Nord-Sud (qui fait partie du corridor de trafic de marchandises Rhin-Alpes) seront mis à niveau quant à leur gabarit d'espace libre. Cela permettra à l'avenir à des semi-remorques d'une hauteur de 4m aux angles et d'une largeur allant jusqu'à 2,60 m d'être transportés par le train de Bâle à Chiasso et à Luino (c'est-à-dire de bout en bout jusqu'aux grands terminaux de conteneurs en Italie du Nord). Les travaux se déroulent bien dans l'ensemble et pour ce qui est de l'ouvrage majeur de ce corridor de 4 m, à savoir la construction du nouveau tunnel à deux voies du Bözberg, le percement a pu être fêté à la fin de l'année dernière.

Question 8d :

- Quelles sont les prévisions actuelles du trafic de marchandises pour la ligne de Rotterdam à Gênes ? Plus précisément, les nouveaux tracés ferroviaires requis à cet effet sont-ils existants ou réalisables sans devoir pour autant restreindre le trafic de voyageurs ?
- Réponse : sur le corridor de fret Rhin-Alpes, les gestionnaires d'infrastructures coordonnent les capacités attendues dans le cadre des travaux des organes qui ont compétence pour le corridor (Conseil exécutif, Conseil d'administration). Jusqu'à présent, rien ne laisse à penser que l'augmentation des capacités du transport de marchandises devrait se faire au détriment du transport des voyageurs. En Suisse, grâce au « concept d'utilisation à long terme du réseau » et aux « plans annuels d'utilisation du réseau », les capacités sont assurées à long terme tant pour le trafic des marchandises que pour celui des voyageurs.

Question 8e :

- À quels endroits de la ligne menant de Rotterdam à Gênes existe-t-il actuellement des goulets d'étranglement pour la circulation des marchandises et comment prévoit-on d'y remédier ?
- Réponse : à l'heure actuelle, les capacités de transport peuvent être mises à disposition.

Au regard des augmentations pronostiquées pour les volumes de fret, des goulets d'étranglement pourraient surgir à moyen terme sur les tronçons d'accès depuis l'Allemagne (aménagement à 4 voies encore en cours sur Karlsruhe-Bâle). Le cas échéant, un certain report de la circulation sur la Gaubahn (Stuttgart – Singen – Schaffhouse) ou par l'Alsace pourrait se faire de façon intérimaire. Dans les faits, l'identification des goulets d'étranglement est d'ailleurs du ressort des autorités nationales respectives. Les gestionnaires des infrastructures assument en commun la coordination au sein des organes chargés du corridor.

Question 8f :

- Comment est-il prévu de mener le trafic de marchandises après le tunnel de Basel du *Cénéri* et comment les goulets d'étranglements actuels de la traversée de Lugano, de la région du lac, du barrage de Melide ainsi que des villages à proximité de la ligne pourront-ils être supprimés ?
- Réponse : la disponibilité des tracés est assurée ; ceux-ci sont prévus au sud du tunnel de base du Saint-Gothard (TBG) tant en direction de Chiasso que de Luino. Les tracés au sud du TBG seront donc praticables.

Question 8g :

- Quelles sont les prévisions pour le trafic de marchandises sur le territoire italien pour la ligne de Gênes à Rotterdam ? Quelles sont les mesures de mise à niveau prévues pour la ligne sur le territoire italien et le financement de ces mesures d'aménagement est-il assuré ?
- Réponse : la Suisse et l'Italie se sont entendues en l'année 2012 au moyen d'une déclaration d'intention ministérielle portant sur des projets d'infrastructure communs d'ici 2020, ce qui crée les conditions préalables en matière d'infrastructures en vue d'une augmentation quantitative et qualitative des flux au niveau des raccordements Sud de la nouvelle ligne ferroviaire transalpine (NEAT). Il n'y a pas eu, jusqu'à présent, de décalage dans le calendrier initial des travaux ; la capacité reste maintenue et les travaux se déroulent pour l'essentiel selon les plans. Pour de plus amples détails sur l'état d'avancement des travaux, on se reportera au chapitre 5.3.4. du rapport du Conseil fédéral de novembre 2017 sur le report des flux de circulation. L'état fédéral suisse ne dispose pas de prévisions sur les flux du trafic de marchandises en Italie, cela étant du ressort des autorités italiennes.

Question 8h :

- Existe-t-il des conventions contraignantes entre la Suisse et l'Italie sur la réception des flux du trafic de marchandises à partir de la nouvelle ligne ferroviaire transalpine (NEAT) ? Au vu des capacités ferroviaires et des infrastructures, les postes douaniers italiens sont-ils en mesure de dédouaner le trafic de marchandises dans les temps ?
- Réponse : la majeure partie des trains de transit international ne se contrôlent pas aux postes frontaliers. Ceux-ci traversent la Suisse comme marchandises sous T2 sans autre forme de procès. Les autorités douanières suisses, comme aussi allemandes et italiennes, n'effectuent que des contrôles ponctuels. En outre, nous attirons l'attention sur le rapport du Conseil fédéral sur la simplification des formalités douanières et l'allègement de la gestion transfrontalière du trafic (<http://www.news.admin.ch/news/message/attachments/50610.pdf>)

Question 8i :

- Au regard des infrastructures ferroviaires pour la NEAT, les priorités sont-elles placées de façon correspondante en Italie ? Quel est le rôle à cet égard de la ligne TGV prévue entre Turin et Lyon ?
- Réponse : les travaux d'infrastructure ferroviaire pour le raccordement Sud de la NEAT se déroulent largement selon les plans et jouissent d'une haute priorité du côté italien. En ce qui concerne les priorités des tronçons d'accès à la NEAT, la ligne à grande vitesse Turin-Lyon ne joue pas de rôle sensible pour nous.

Question 8j :

- Le tunnel de base du Saint-Gothard offre-t-il la garantie nécessaire pour les augmentations de capacités et les économies de temps du transport des marchandises ?
- Réponse : le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG), en exploitation depuis plus d'un an, a été conçu dès le début de manière à ce que les augmentations en capacité de

sens sont définis pour le trafic de marchandises empruntant le TBG. De plus, ce qui est déterminant pour la performance de l'axe Nord-Sud du trafic de marchandises, c'est la mise à niveau des voies d'accès au Saint-Gothard qu'il est prévu de réaliser pour l'essentiel d'ici 2020 et l'ouverture du tunnel de base du Cénéri. La ligne de base du Gothard et la ligne de base du Lötschberg sont des éléments capitaux de la politique suisse de report des flux de trafic afin de pouvoir gérer de manière rapide et efficace les flux de marchandises transitant les Alpes.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma meilleure considération,

L'office fédéral des transports

(signé)

P. Füglistaler
Directeur

Par e-mail :
- GS-UVEK

Diffusion en interne :
- dew, bec, bea