

10^e anniversaire de la NLFA au Lötschberg : BLS dresse un bilan

En 2007, la mise en service de la ligne de base du Lötschberg, avec ses nombreux dispositifs d'une extrême complexité technique, a marqué le début d'une nouvelle ère pour le chemin de fer en Suisse. Si, avant cette date, les tunnels ferroviaires étaient pour l'essentiel constitués d'un trou avec deux rails et une ligne de contact, le tunnel de base du Lötschberg est une installation de haute technologie, bardée de dispositifs électroniques élaborés pour la plupart tout spécialement pour lui. Il dispose notamment d'un réseau routier de 30 km de long, ainsi que d'une alimentation autonome en eau, en air et en électricité. 146 caméras et 2200 capteurs, du thermomètre jusqu'au détecteur de gaz, assurent une surveillance continue. Toutes les installations du tunnel sont entièrement automatisées. Elles sont surveillées et commandées 24 heures sur 24 depuis Spiez.

Pour l'offre du trafic voyageurs, l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg a représenté un véritable appel d'air. En effet, le tunnel a réduit de plus d'une heure le temps de trajet entre le Plateau d'une part et le Valais et l'Italie du Nord d'autre part, entraînant une explosion inattendue de la demande. Si, avant l'ouverture, 7600 voyageurs traversaient en moyenne le Lötschberg chaque jour, ils sont aujourd'hui plus de 13 000.

La NLFA a également entraîné d'importantes nouveautés pour la ligne de façade : après le transfert du trafic grandes lignes dans le tunnel de base avec le « Lötschberger », une nouvelle liaison RegioExpress a été mise en place entre Berne et Brigue, et prolongée jusqu'à Domodossola à la fin de l'année 2016.

Quant au trafic marchandises, il a connu une croissance exponentielle sur l'axe du Lötschberg au cours des dernières années. En effet, il a atteint en 2016 un nouveau record, avec 33,6 millions de tonnes brutes transportées, soit une hausse de 408 % par rapport à 1999. Véritable épine dorsale de l'axe international de transport de marchandises « Rhine Alpine Corridor », qui relie Rotterdam à Gênes, le tunnel de base du Lötschberg est emprunté chaque année par plus de 30 000 trains. Ce succès s'explique par les infrastructures ultramodernes du tronçon, mais aussi par le corridor de 4 m, mis en place en 2001. Celui-ci permet le transport de charges remorquées à profil élevé, possibilité qui sera exploitée pleinement une fois achevé le percement des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. D'une manière générale, la ligne du Lötschberg est l'une des plus fréquentées du réseau ferroviaire suisse. La demande excédant les capacités de la ligne, les sillons de marchandises doivent de plus en plus être attribués dans le cadre de procédures d'offre. Les capacités disponibles concernent uniquement les créneaux où le trafic marchandises est réduit, par exemple le week-end ou durant les mois d'été. Selon les dernières prévisions, 2017 sera de nouveau une année record.

Dans ce contexte, la disponibilité et la fiabilité des installations revêtent une importance cruciale. Plus de 98 % des trains prévus sur les sillons de la ligne de base circulent normalement, et à peine 2 % d'entre eux doivent être déviés par la ligne de façade. Il s'agit ici principalement de trains de marchandises qui, du fait d'un retard, manquent leur sillon par le tunnel de base ou qui ne respectent pas toutes les exigences techniques nécessaires pour emprunter la ligne de base. La disponibilité des installations atteint des valeurs encore plus impressionnantes. Seuls 0,13 % des trains ont dû être déviés de l'infrastructure du TBL par la ligne de façade en raison de défaillances techniques. En d'autres termes, sur 770 trains, un seul n'a pas pu emprunter la ligne de base en raison d'un problème technique sur celle-ci.

Ces excellents chiffres ne sont pas le fruit du hasard, mais le résultat d'une planification de l'entretien et d'une maintenance attentives et prévoyantes, aussi bien sur la ligne que sur les équipements techniques, tels que l'alimentation en eau, l'alimentation en électricité, la climatisation, la ventilation, les portails ou encore les installations de surveillance.



Légende :

Un engagement total pour le dernier exercice de sauvetage dans le tunnel de base en 2013. Un exercice de sauvetage de grande ampleur est organisé tous les six ans avec l'ensemble des organismes mobilisés en cas d'incident. Au total, près de 350 personnes participent à l'organisation de l'intervention.

Proposition de texte (ghostwriting) sur le bilan du TBL dressé par Cargo

Compte tenu de la forte croissance du trafic de marchandises, l'ouverture de la première branche de la NLFA au Lötschberg était attendue avec beaucoup d'impatience. Cette nouvelle ligne ferroviaire devait en effet augmenter tant les capacités que l'efficacité et, partant, accélérer la mise en œuvre de la politique fédérale de transfert modal. Contrairement au cas du Saint-Gothard, le maintien de la circulation de trains de marchandises sur la ligne de faîte du Lötschberg existante, aménagée pour le ferroutage dès 2001, était prévu dès l'origine. La ligne de base et la ligne de faîte ont été conçues comme un tout : les trains plus lourds en provenance du nord devraient pour la plupart traverser le tunnel de base, tandis que les trains en provenance du sud, souvent plus légers, emprunteraient plus fréquemment la ligne de faîte.

L'euphorie des débuts de la NLFA pour le secteur du transport de marchandises s'est aujourd'hui teintée d'inquiétude face au tarissement de l'offre de sillons. Cette situation s'explique par le succès sans précédent de la nouvelle liaison de voyageurs vers le Valais, qui nécessite des capacités beaucoup plus importantes qu'initialement prévu. De fait, la planification du FTP à la fin des années 1990 avait prévu une capacité journalière de 30 trains de voyageurs et 80 trains de marchandises pour la ligne de base du Lötschberg. Avec la ligne de faîte existante, cela permettait d'accroître la capacité du transport de marchandises à travers les Alpes par le Lötschberg à 110 sillons par jour. Aujourd'hui, ce ne sont pas 30, mais bien 50 trains de voyageurs qui empruntent chaque jour le tunnel de base, sans compter les nombreux trains supplémentaires aux heures de pointe. Les trains de voyageurs représentent ainsi près de 60 % du total des trains circulant sur cette ligne. Cela a donc considérablement réduit les capacités pour le trafic de marchandises, dont une bonne partie doit continuer à emprunter la vieille ligne de faîte. Les coûts de production s'en trouvent augmentés, car le franchissement des rampes de cette ligne nécessite un effort de traction plus important, et donc des locomotives supplémentaires, consommant nettement plus d'énergie que sur la ligne de base, moins accidentée. Le Lötschberg ne permet donc pas de réaliser entièrement les gains d'efficacité du transport de marchandises pour le transfert modal espérés dans le cadre de la politique de transfert. Les objectifs déclarés de cette politique ne semblent pas compatibles avec la forte demande de trafic voyageurs grandes lignes.

À l'heure actuelle, la hausse de la demande sur l'axe du Lötschberg ne semble pas près de s'essouffler : l'objectif de transfert annuel d'un maximum de 650 000 trajets par camion à travers les Alpes, fixé dans la Constitution, n'est pas encore atteint. Le fret ferroviaire doit encore gagner en attractivité.

Actuellement, les prévisions font état d'une croissance supérieure à 2 % pour le trafic marchandises de transit sur le réseau ferroviaire suisse. Seuls des aménagements de la ligne permettront d'absorber cette croissance et de faire progresser le transfert modal. Ces aménagements concernent tant le tunnel de base du Lötschberg, qui n'est pas encore totalement achevé, que le trafic marchandises de transit au sud de Domodossola. Il s'agit là notamment, pour ce secteur de marché en forte croissance, d'augmenter la capacité des semi-remorques et des caisses mobiles à profil élevé en relevant de manière ciblée la hauteur aux angles. Des crédits à cet effet d'une valeur de 50 millions de francs ont ainsi été débloqués par le Parlement fédéral dans le cadre de l'aménagement à 4 m du corridor du Saint-Gothard.

L'achèvement de la ligne de base du Saint-Gothard, avec le percement du tunnel du Ceneri et l'augmentation du profil prévue, devrait permettre de décharger temporairement, à partir de 2020, le trafic sur l'axe jumeau du Lötschberg. Toutefois, rien n'indique à ce jour que l'importance de la ligne Lötschberg-Simplon en tant qu'axe de transit va décroître. Compte tenu des prévisions de hausse ininterrompue du trafic, la poursuite de l'aménagement de l'axe international « Rhine Alpine Corridor » entre Rotterdam/Anvers et Gênes constitue bien plutôt un objectif stratégique prioritaire pour l'Union européenne.

TEXTE, Lettre d'information n° 8, Comité du Lötschberg : 10^e anniversaire de la NLFA
23.05.2017

Néanmoins, l'extension des capacités de la ligne Lötschberg-Simplon est également pertinente à l'échelle nationale, car elle renforce le système global de transport des marchandises en Suisse. Lors de la planification de la NLFA, le peuple s'est délibérément prononcé pour la « variante réseau », qui ne comprend pas un seul axe de transit, mais prévoit le développement parallèle de deux axes, au Lötschberg et au Saint-Gothard. L'avantage de cette solution est que, en cas de perturbation ou de travaux, une large partie du trafic peut être déviée sur l'autre axe. Aujourd'hui, trois trains de marchandises par heure peuvent circuler dans chaque sens au Lötschberg (ligne de base et ligne de faîte réunies). Au Saint-Gothard, avec la mise en service du nouveau tunnel de base, la capacité s'élèvera à six trains de marchandises par sens et par heure.



Légende : La « chaussée roulante », au portail nord du tunnel de base du Lötschberg, à Frutigen. À l'arrière-plan, un RE « Lötschberger » en route sur la ligne de faîte.