

Gothard: moins de fret, plus de frais (2/2)

Le trafic des marchandises en transit ne fonctionne pas encore à plein rendement, mais engendre déjà des surcoûts

Michel Béguelin - 19 janvier 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/30840>

Il faut inlassablement le rappeler: le nouveau tunnel ferroviaire du Gothard a été

conçu en priorité pour le trafic des marchandises en transit à travers la Suisse, sur la ligne

Rotterdam-Gênes ([DP 2119](#)).

Or, présentement, la capacité

«*marchandises*» chute, victime des efforts faits pour pousser la vitesse des trains de voyageurs vers les 200 km/h. En effet, les conditions d'exploitation voulues pour ces derniers réduisent de trois à deux par demi-heure le nombre de tracés pour les trains de marchandises.

Pour 2017, le trafic attendu sera limité du fait des travaux prévus sur la ligne, au nord et au sud du tunnel pour le «*couloir de 4 mètres*» et autres aménagements, pour un coût total de deux milliards - tunnel du Monte Ceneri non compris. En particulier, l'interruption durant six mois de la ligne à simple voie de Luino va nécessairement détourner de nombreux trains sur d'autres lignes. 40 trains par jour [selon l'OFT](#), sans plus de précisions. Que va-t-il donc se passer?

La loi fondamentale de la physique des flux

Durant la phase 2017, à cause de cette interruption via Luino, la capacité globale du fret de l'axe du Gothard ne peut augmenter par rapport à 2016 ni en longueur ni en nombre de trains. En effet, la ligne de faite du Monte Ceneri avec sa rampe nord de 2,6% impose les mêmes besoins de traction et les mêmes charges réduites que sur l'ancienne ligne du Gothard. Sur ce tronçon du Monte Ceneri, le nombre de trains de marchandises va donc augmenter, s'ajoutant ici au trafic régional tessinois et provoquant la saturation de la ligne Bellinzona-Chiasso.

Une seule solution possible pour que tous les trains puissent passer: ils doivent rouler à la même vitesse, toutes catégories confondues. Ce que prévoit précisément l'horaire 2017, avec l'allongement des temps de parcours des trains EuroCity/InterCity. A noter que, pour les autoroutes aussi, la capacité est maximale lorsque tous les véhicules roulent à la même vitesse, autour de 80 km/h.

C'est en partant de cette règle fondamentale de la physique des flux que l'exploitation du plus long tunnel du monde, conçu pour le trafic de fret, devrait être conduite. Et non pas selon le critère de la plus grande vitesse possible des trains de voyageurs.

La phase de 2018-2020 verra la mise en service du tronçon via Luino, toujours à simple voie, mais adapté aux trains de fret plus longs et au gabarit plus généreux. Le tronçon Bellinzona-Chiasso sera déchargé d'autant, ce qui permettra d'entreprendre les travaux d'élargissement des tunnels situés au sud de Lugano. Mais des trains de marchandises devront encore affronter les courtes rampes de la ligne de faite du Monte Ceneri, cas échéant avec locomotive(s) de renfort jusqu'à Chiasso.

Après l'achèvement vers 2022 du «*couloir de ferroutage*» et du Monte Ceneri de base, le trafic marchandises pourra enfin imposer sa priorité. Trois à quatre tracés par demi-heure,

à 100/120 km/h, devront lui être réservés dans le tunnel du Gothard. Le trafic voyageurs devra s'y adapter avec des tracés réduits à 140 km/h au mieux. Avec une différence de vitesse dûment optimisée, la capacité de la ligne pourra être facilement doublée - et certainement améliorée encore.

Voir le tunnel sous la Manche (quatre kilomètres plus court) qui vit depuis de nombreuses années les mêmes contraintes que le Gothard et qui les a surmontées avec un écart des vitesses voyageurs - fret de 40 km/h. Il est incompréhensible que ce bel exemple d'efficacité ne serve pas.

Il y a une trentaine d'années, je fus le témoin de contacts très étroits entre les CFF et les promoteurs du tunnel sous la Manche. Ainsi, les deux galeries du Simplon, à l'époque le plus long tunnel du monde, ont servi pour de multiples essais. S'agissant d'infrastructures majeures européennes, la collaboration devrait aussi être évidente aujourd'hui!

Qui va payer les surcoûts générés actuellement?

Comme on le sait, la Confédération facture aux entreprises exploitantes du réseau (CFF, BLS et autres opérateurs privés) des coûts de location des lignes en fonction de la durée d'utilisation. En langage spécialisé, le prix des sillons (ou des tracés) sert de base aux adaptations tarifaires. Durant la période de rodage de l'axe Arth-Goldau-Chiasso, avec

les différentes étapes précitées, il ne sera pas facile de déterminer un prix du sillon stable pour chacun des trois trafics: marchandises, voyageurs InterCity et régional.

En l'occurrence, le précédent du Lötschberg de base n'est que de peu d'utilité. Du fait de la capacité limitée du tunnel de base à simple voie, il a été simple de faire admettre un même prix du sillon pour les trains de marchandises, qu'ils utilisent la ligne de base ou celle de façade.

Le cas du Gothard est différent: tout le trafic de marchandises doit passer par la ligne de base annoncée à toute l'Europe comme «*ligne de plaine*». Par conséquent, les opérateurs internationaux et suisses

attendent désormais pour leurs trains de meilleures performances et des prix plus bas que du temps de l'ancienne ligne. A coup sûr, ces opérateurs ne sont pas disposés à payer des prix «*marchandises*» intégrant les sévères contraintes imposées à leurs convois. Pour eux, cela reviendrait à subventionner les trains de voyageurs afin que ces derniers puissent frôler les 200 km/h dans le tunnel.

Faire le bon choix

Il faudra choisir entre trafic de marchandises de transit et trafic de voyageurs. Les opposer en voulant maximiser ce dernier sur un même tronçon au détriment du premier ne peut conduire qu'à

une impasse financière. Les CFF avaient réussi, sur l'ancienne ligne du Gothard, le rapprochement optimal des deux trafics. Ils vont être obligés de le pratiquer à haute intensité dans quelques mois sur le tronçon Bellinzona-Chiasso. Ils connaissent la recette. A eux de l'appliquer aussi à l'échelle du plus long tunnel du monde.

Ils doivent démontrer aux usagers-contribuables, en pleine transparence, que l'exploitation d'une ligne de plaine du 21^e siècle coûte effectivement moins cher qu'une ligne de montagne du 19^e.

Article précédent: [Gothard: après l'exploit, l'exploitation \(1/2\) \(DP 2149\)](#)