

Communiqué de presse

Interruption de la ligne ferroviaire au Gothard

Les acteurs du trafic ferroviaire de marchandises conjuguent leurs efforts

Berne/Olten/Chiasso, le 13.06.2012 Les prestataires du trafic ferroviaire de marchandises via la Suisse peuvent couvrir une grosse partie de la demande de transit en déviant les transports via le Lötschberg/Simplon. Cela est possible grâce à la collaboration étroite et constructive de tous les acteurs.

«Faire plus avec peu» - c'est selon cette devise que la Suisse a débloqué des capacités supplémentaires pour le trafic ferroviaire de marchandises suite à la fermeture de la ligne du Gothard pour plusieurs semaines, en raison d'un éboulement. Une adaptation de l'horaire a permis **d'augmenter la capacité via le Lötschberg/Simplon**. Les capacités de transport disponibles doivent être exploitées de façon optimale. Les opérateurs de transport combiné et les entreprises ferroviaires mettent par conséquent leurs volumes et leurs ressources en commun.

RAIpin, la société exploitant l'autoroute roulante, réduit son offre actuelle via l'axe du Lötschberg, pour que plus de trains puissent assurer des cargaisons non accompagnées. Ces cargaisons dépendent impérativement du transport ferroviaire. A la demande de l'exploitant d'infrastructure CFF/BLS, BLS Cargo met à disposition de toutes les entreprises ferroviaires des services de renfort sur les lignes de montagne. Aux frontières, SBB Cargo International fait appel à des équipes de manœuvre supplémentaires. Hupac gère le volume de trafic de façon à atteindre une exploitation maximale des trains. Sur l'autoroute roulante, les transports de marchandises dangereuses ont la priorité, afin de limiter l'augmentation de telles cargaisons dans le transit routier.

La collaboration avec les entreprises ferroviaires à l'étranger est intense. Tous les sillons via le Lötschberg/Simplon doivent trouver un raccordement en Allemagne et en Italie, sinon ils restent inutilisés. L'interface internationale des systèmes ferroviaires à Domodossola constitue un goulet d'étranglement. Sous la direction de l'exploitant d'infrastructure italien RFI, un pool de locomotives et de mécaniciens a été formé pour les travaux de manœuvre visant à surmonter la situation critique. Les autorités douanières ont, elles aussi, adapté leur activité à l'augmentation de la demande sur l'axe Lötschberg/Simplon et travaillent 24 heures sur 24.

L'interruption de la ligne du Gothard entraîne des coûts extrêmement élevés pour toutes les parties concernées de la chaîne de transport intermodale. Les entreprises de la branche ferroviaire prévoient des dommages se montant à plusieurs millions de francs. Les coûts indirects d'une perte de confiance de la part des clients et d'un éventuel transfert en sens inverse, du rail vers la route, sont toutefois nettement supérieurs. La collaboration **étroite et constructive** de tous les acteurs sur l'ensemble du corridor de transport au cours des prochaines semaines est donc d'autant plus importante.

L'interruption du trafic au Gothard a montré que le système ferroviaire a besoin de suffisamment de **réserves et de redondances** pour rester opérationnel en cas d'urgence. Le trafic de marchandises doit, au moins en partie, pouvoir être transféré d'un parcours à un autre. Des réserves suffisantes garantissent la stabilité de l'ensemble du système. Jusqu'ici, l'orientation de la NLFA sur deux axes (Gothard et Lötschberg) s'est révélée être une bonne stratégie. Le développement et l'augmentation des capacités des trois axes de transit à travers la Suisse, soit les axes du Lötschberg, de Luino et de Chiasso, sont une nécessité pour le transfert de la route au rail.

Les opérateurs du trafic ferroviaire de marchandises estiment aussi qu'il est nécessaire d'agir au niveau de la **gestion des chantiers**. Une coordination internationale des chantiers doit tenir compte de toutes les liaisons transalpines en ayant pour objectif de conserver suffisamment de capacités de transport en cas d'événements imprévus. Des travaux simultanés sur plusieurs axes de transit centraux, p. ex. cet été, avec parfois une interruption complète sur les lignes du Simplon et du Brenner, représentent un risque intolérable, comme les récents événements l'ont montré. En cas d'urgence, reporter les travaux doit être une option envisageable.

Enfin, l'interruption de la ligne du Gothard a montré la nécessité d'une **gestion de l'infrastructure coordonnée à l'échelle internationale**, en particulier dans la région sensible que sont les Alpes. C'est de cette manière que les différentes exigences des réseaux nationaux ont pu être harmonisées de façon optimale. L'interopérabilité reste encore et toujours un thème essentiel. Les différents profils de trajet, les systèmes électriques et de sécurité des trains compliquent considérablement la substitution des transports d'un axe à un autre.

La **confiance des clients** du trafic ferroviaire de marchandises doit se regagner au quotidien. SBB Cargo International, BLS Cargo, Hupac et RAlpin remercient tous les partenaires de la chaîne de transport pour leur engagement dans la résolution de la situation d'urgence actuelle. Les collaborateurs des exploitants d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des terminaux et des autorités réalisent des prouesses pour que les transports se poursuivent, au moins de façon limitée.

Contact médias:

SBB Cargo International, Noëmi von Werdttemberg, +41 79 631 01 02,
n.vonwerdttemberg@sbbcargoint.com

BLS Cargo, Dirk Stahl, tél. +41 58 327 28 15 dirk.stahl@bls.ch

Hupac, Irmtraut Tonndorf, tél. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch

RAlpin, René Dancet, tél. +41 58 8228882, rene.dancet@ralpin.com