



Feuille d'information

La Suisse garantit à l'Italie l'écoulement du trafic de marchandises sur rail

L'Italie et la Suisse sont d'accord sur le volume de trafic de marchandises ferroviaire à attendre pour les prochaines années entre les deux pays. La Suisse a comparé avec d'autres tronçons l'infrastructure implantée entre le Ceneri et la frontière. Il s'est avéré que les infrastructures actuelles peuvent garantir les capacités nécessaires pour les 15 prochaines années. Un groupe binational travaille aux futurs aménagements des lignes transfrontalières après 2020 : d'ici à la fin de 2006, il étudiera et évaluera diverses variantes possibles pour l'aménagement à long terme au sud de Lugano sur sol suisse ou italien. L'axe principal reste le St-Gothard, le Loetschberg est un axe complémentaire important. Le passage de la frontière pour le trafic du St-Gothard reste à Luino et à Chiasso, Chiasso absorbera davantage de trafic.

CADRE

La Suisse et l'Italie ont chacune leur stratégie propre en matière de trafic ferroviaire, qu'il s'agit d'harmoniser.

- Dans la zone proche de la frontière, la stratégie italienne du trafic ferroviaire (« Schema Funzionale FS 2000 ») vise avant tout à séparer les courants de trafic marchandises et de trafic des voyageurs et à désenchevêtrer le nœud de Milan en aménageant, à l'ouest, la ligne Cadenazzo-Luino–Laveno–Gallarate («Gronda Ovest») et, à l'est, la ligne Chiasso-Monza-Seregno-Treviglio/Bergame («Gronda Est»).
- La politique suisse des transports, en ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire, se base sur la modernisation de celle-ci par la réalisation des grands projets (RAIL 2000, NLFA et raccordement au réseau européen à grande vitesse). Avec les NLFA, la Suisse poursuit une stratégie claire: elle mise sur deux axes complémentaires, le Loetschberg et le St-Gothard.

L'aménagement des liaisons entre le réseau ferroviaire suisse et le réseau ferroviaire italien hautes performances (rete ad alta capacità) est fondé sur la convention bilatérale du 5 novembre 1999 sur la coordination de la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats.

OBJECTIFS

Le raccordement du Sud de la Suisse au réseau ferroviaire hautes performances européen rendra plus attrayantes et plus rapides les liaisons de trafic des voyageurs entre les villes suisses et italiennes ainsi qu'avec le nouvel aéroport international de Malpensa au nord de Milan. A long terme, la convention entre la Suisse et l'Italie sert à prolonger la NLFA par une liaison hautes performances de Lugano vers Milan, c.-à-d. à raccourcir le temps de parcours de

Zurich ou Berne vers Milan. De cette manière, sur les distances moyennes, le rail redevient une solution de rechange concurrentielle par rapport à la route et à l'avion.

Parallèlement, la NLFA apporte des améliorations au trafic marchandises. Mais cette nouvelle ligne de plaine rapide à travers les Alpes ne peut déployer tout son potentiel que si les accès au sud et au nord disposent des capacités nécessaires. Pour le sud, ces capacités seront assurées par le raccordement du Sud de la Suisse au réseau ferroviaire hautes performances européen et par la convention italo-suisse.

MESURES

Amélioration de l'infrastructure et de l'offre: on n'atteindra pas les objectifs exclusivement par une amélioration de l'infrastructure, mais aussi en améliorant l'offre et l'exploitation, p. ex. par l'emploi de trains pendulaires et de la technique de régulation des trains la plus moderne. La construction d'un tunnel de base au Loetschberg, au St-Gothard et au Ceneri ainsi que les aménagements ponctuels des lignes d'accès en Suisse dans le cadre de la NLFA et de RAIL 2000 servent également à l'amélioration des liaisons ferroviaires entre l'Italie et la Suisse. De plus, avec la mise en état de fonctionnement, le 11 juin 2001, de la chaussée roulante au Loetschberg-Simplon pour les camions d'une hauteur aux angles de 4 m (corridor ferroutier), l'offre ferroviaire destinée au trafic marchandises transalpin a déjà été améliorée.

Planification: un comité directeur formé de représentants des deux ministères des transports est responsable de la mise en œuvre de la convention bilatérale. Il dirige les activités de quatre groupes de travail. Le comité directeur s'est réuni deux fois jusqu'ici (mai 2003 et septembre 2004). La prochaine rencontre aura lieu en automne 2005. Les groupes de travail s'occupent actuellement des questions suivantes:

- **A court terme:** les CFF et les chemins de fer nationaux italiens FS ont l'intention – en vue de la mise en exploitation de la NLFA – d'augmenter les capacités de l'axe du Simplon («Piattaforma Sempione») et de la ligne de Luino («Piattaforma Luino»). Le programme de travail nécessaire à cet effet est en cours de réalisation, de sorte que, dans l'optique actuelle, on prévoit que des capacités suffisantes seront disponibles au moment de la mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg, prévue en 2007. Dans ce contexte, il y a lieu de mentionner également l'assainissement définitif du Tunnel Monte Olimpino 2 (au sud de Chiasso), prévu pour 2005/6. Les travaux ont commencé. Il faut s'attendre à des restrictions de l'exploitation. Les chemins de fer se réservent en l'occurrence le droit de prendre au besoin des mesures supplémentaires dans le cadre des plates-formes précitées.
- **A moyen terme:** les négociations en vue du renouvellement de la concession du Simplon, qui échoit en 2005, sont terminées. Le 8 septembre 2004, le Conseil fédéral a adopté le message ad hoc à l'attention des Chambres fédérales. En Italie, la concession en est à la procédure de co-rapport. La nouvelle concession devrait être signée en 2006 puis – après ratification par les parlements nationaux – entrer en vigueur pour 99 ans. A titre de solution provisoire, l'Italie et la Suisse ont décidé au printemps 2005 de prolonger la concession actuelle de quatre ans au maximum, jusqu'à 2008. Les projets d'aménagement à court ou à moyen terme comprennent aussi la nouvelle ligne de raccordement Mendrisio–Varese (FMV). Ce tronçon, partie intégrante du futur RER Tessin, servira en même temps de tronçon d'apport pour l'aéroport italien de Malpensa.

Le financement des travaux de planification pour ce projet est assuré. Le projet de mise à l'enquête et la procédure d'approbation des plans devraient être terminés en 2008. Vu la situation financière précaire de la Confédération, il n'est pas possible de donner d'assurances quant au co-financement de la phase de construction par la Confédération. Comme les projets non encore décidés ou non encore financés du FTP et d'autres projets qui ne sont pas financés par le budget ordinaire, la FMV sera elle aussi intégrée dans l'examen global que le Conseil fédéral mettra en consultation en 2006. Autres possibilités de financement à considérer: convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF ou nouveau fonds pour le trafic d'agglomération.

- **A long terme** : A titre de planification à long terme, l'Italie et la Suisse étudient depuis 2 ans diverses variantes de prolongement de la NLFA au sud de Lugano. La Suisse examine quatre variantes de nouveau tronçon entre Lugano et Chiasso. L'Italie développe trois variantes du nouveau tronçon Luino–Novare («Gronda ovest»), qui servirait exclusivement au trafic marchandises. Ces études sont basées sur des prévisions de la demande établies en 2003 par les deux pays. Le programme de travail des diverses variantes de projet, qui fait l'objet d'une coordination intense entre le deux pays, prévoit de commencer les études approfondies avant la fin de 2005. Les études de faisabilité ad hoc devraient être achevées à la mi-2006. A la fin de 2006, les variantes seront évaluées. Les projets «Gronda ovest» et «Lugano-Chiasso» se trouvent actuellement au début de la phase d'étude. Prochaines étapes: les résultats de l'étude serviront de base aux décisions politiques des deux pays (y c. la question du financement). Ensuite: phase de planification (avant-projet et projet de mise à l'enquête) et de réalisation (construction et mise en exploitation).