



## Fiche info

Date: 22.05.2019

---

# Déclaration ministérielle Suisse - Allemagne sur l'aménagement des lignes d'accès à la NLFA

**Le 22 mai 2019, la ministre suisse des transports Simonetta Sommaruga et son homologue allemand Andreas Scheuer ont signé une déclaration ministérielle. Celle-ci précise comment garantir des capacités suffisantes pour le fret ferroviaire sur les lignes d'accès à la NLFA en Allemagne, jusqu'à l'aménagement à quatre voies de la ligne de la vallée du Rhin.**

En 1996, la Suisse et l'Allemagne avaient conclu une convention visant à garantir les capacités des voies d'accès à la NLFA par le Nord. Il a été convenu que les lignes d'accès allemandes et suisses aux tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg seraient aménagées « progressivement en fonction de la demande de transport ». Il a notamment été prévu de réaliser un aménagement à « quatre voies sur tout le parcours entre Karlsruhe et Bâle, eu égard à l'utilisation intégrale de la NLFA ».

Selon les prévisions actuelles, il faudra attendre 2041 pour que les derniers éléments de l'aménagement à quatre voies entre Karlsruhe et Bâle soient achevés. Sans mesures supplémentaires, des goulets d'étranglement pour le fret ferroviaire surviendront à moyen terme sur l'axe nord-sud.

Dans une déclaration ministérielle signée à Leipzig le 22 mai 2019, la Suisse et l'Allemagne s'engagent à adopter une série de mesures afin de garantir à moyen terme les capacités requises pour le transport ferroviaire de marchandises sur la partie allemande des voies d'accès à la NLFA. Les mesures suivantes sont notamment prévues sur la principale ligne d'accès Karlsruhe - Bâle :

- Réalisation rapide de plusieurs aménagements mineurs, principalement au niveau du nœud d'Offenburg.

- Soutien des efforts de DB Netz pour créer des options de courses supplémentaires (« sillons ») pour les trains de marchandises grâce à des règles d'exploitation (par exemple en définissant des emplacements pour le changement de personnel de locomotive).

Ces mesures permettent d'augmenter la capacité du fret ferroviaire international entre Karlsruhe et Bâle de 175 à 225 trains par jour (somme des deux sens sur 24 heures), soit une augmentation d'environ 50 trains.

En outre, les mesures suivantes ont été convenues pour promouvoir le fret ferroviaire international sur le parcours d'accès Nord à la NLFA :

- Le tronçon Stuttgart–Zurich doit être aménagé pour permettre la circulation de trains de marchandises avec des conteneurs à grand gabarit, des conteneurs ou des semi-remorques. Ce tronçon devrait ainsi devenir une « ligne de déviation à part entière » en cas d'interruption ou de surcharge, notamment de la ligne de la vallée du Rhin. L'interruption de la ligne à Rastatt en 2017 a montré qu'il n'y a pas eu jusqu'ici d'itinéraire de déviation suffisant pour le fret ferroviaire.
- L'harmonisation des spécifications techniques et des normes d'exploitation doit être encouragée afin de faciliter davantage le trafic transfrontalier. Cela inclut, par exemple, la systématisation intégrale du contrôle de la marche des trains ETCS.
- La Suisse et l'Allemagne impliqueront également la France afin que le tronçon nord-sud de l'autre côté du Rhin (Metz–Bâle) soit également aménagé pour les transports à grand gabarit. A cet effet, la Suisse prévoit d'aménager deux tunnels dans la région de Bâle.

Aujourd'hui, on estime que sur les lignes d'accès Sud à la NLFA la capacité de transport ferroviaire est suffisante à moyen et à long terme. En effet, l'Italie dispose non seulement d'un mais de trois axes principaux pour l'accès à la NLFA (Novare–Domodossola–Simplon, Luino–Bellinzona et Milan–Chiasso). Les travaux sont en cours sur les lignes d'accès Sud : grâce au « corridor 4 mètres », les aménagements requis pour les transports à grand gabarit sur les tronçons Luino–Bellinzona et Milan–Chiasso pourront être mis en service en 2020.

**Précisions :**

Office fédéral des transports  
Information  
058 462 36 43  
presse@bav.admin.ch