



Informations complémentaires

29. août 2019

La NLFA au service de l'environnement

L'ouverture du tunnel de base du Ceneri en 2020 marquera l'achèvement de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Celle-ci est un pilier important de la politique suisse des transports. La ligne de plaine à travers les Alpes facilite le transfert du transport de marchandises de la route au rail et permet d'éviter quelque 800 000 courses de camions sur la route. Pour les voyageurs et navetteurs qui souhaitent limiter les émissions de gaz d'échappement, de poussières fines et de bruit, elle offre des liaisons ferroviaires attrayantes.

En 1992, le peuple suisse a plébiscité la construction de la NLFA. Cet ouvrage permet des liaisons nord-sud plus courtes, plus rapides et donc plus performantes, ce qui rend le rail plus compétitif en transport de marchandises comme en transport de voyageurs. L'ouverture du tunnel de base du Ceneri et la réalisation du corridor 4 m sur l'axe du Saint-Gothard offriront aux exploitants ferroviaires et aux transporteurs une ligne de plaine ininterrompue dès décembre 2020. La NLFA contribue donc aussi à la protection des Alpes. Plus il y a de marchandises transférées sur le rail, moins l'environnement est pollué. Le Conseil fédéral soulignait déjà dans son message de 1990 sur la NLFA que celle-ci était un « un élément important de la politique choisie par le Conseil fédéral pour lutter contre la pollution de l'air ».

Pollution de l'environnement : des progrès, mais le but n'est pas encore atteint

Il ressort du suivi environnemental présenté dans le rapport sur le transfert 2017 que le transfert du trafic lourd sur le rail a permis de réaliser d'importants progrès en termes de protection contre les émissions de substances polluantes. Le chemin de fer réduit ces émissions le long des axes de transit et préserve ainsi le climat. Les émissions sonores du trafic ferroviaire ont également baissé au cours des dernières années. De plus, tous les wagons bruyants seront interdits en Suisse dès 2020, ce qui se traduira par une nouvelle réduction du bruit.

Dans le trafic routier transalpin, un quart des émissions d'oxyde d'azote est dû au trafic lourd et un quart aux camionnettes, le reste étant causé par les voitures particulières.

Depuis le début des mesures (2003), les immissions d'oxyde d'azote ont nettement diminué, de même que les poussières fines. Les valeurs-limite d'immission de dioxyde d'azote sont toutefois encore dépassées au Tessin et dans l'agglomération bâloise. La redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), introduite dans le cadre de la politique de transfert, favorise l'utilisation de véhicules peu polluants et incite à éviter les courses à vide. En ce qui concerne le bruit du fret routier, il n'entre en ligne de compte qu'à partir de 5 h, puisque les camions sont soumis à l'interdiction de circuler la nuit en Suisse.

La politique de transfert de la Suisse a permis de faire baisser le nombre de courses de camions de 1,4 million en 2001 à 941 000 en 2018. Sans les mesures appropriées, ce seraient aujourd'hui 1,8 million de camions qui traverseraient les Alpes chaque année. Le rail a pu augmenter sa part de marché à 70,5 % des marchandises transportées (en 2018). Cela montre que les mesures destinées à favoriser le transfert du transport de marchandises de la route au rail déploient leurs effets. Cependant, l'objectif fixé par la loi, à savoir 650 000 courses de camions par an, n'est pas encore atteint. Les polluants atmosphériques et le bruit doivent aussi diminuer davantage.

Nouvel élan pour la politique de transfert

Dans son prochain rapport sur le transfert, le Conseil fédéral présentera les mesures propres à renforcer la politique de transfert. Il est prévu d'abaisser les prix du sillon et d'accorder un rabais spécial pour les longs trains de marchandises. Cela réduit les coûts des transports ferroviaires et augmente les capacités. Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) envisage aussi de poursuivre le versement de contributions d'exploitation aux opérateurs du transport combiné au-delà de 2023, d'augmenter la RPLP pour les camions polluants et de contrôler plus strictement le trafic routier lourd. Le prochain rapport sur le transfert est prévu pour fin 2019.

La NLFA achevée offrira dès 2020 une ligne continue sans déclivité à travers les Alpes. Elle permettra des liaisons plus rapides et plus fréquentes, ce qui stimulera encore la politique de transfert.

Le chantier de la NLFA a aussi été écologique

Les planificateurs de la NLFA ont tenu compte des effets sur la population, la faune, l'air et l'eau afin de ménager l'environnement dès le stade de la construction. Cela s'est traduit par des mesures propres à réduire la consommation d'énergie, les émissions de substances polluantes et le bruit. Par ailleurs, une grande partie des débris d'excavation des tunnels de base ont été transformés en additifs du béton utilisé pour leur aménagement intérieur. Le reste a servi à des terrassements ou à des remblais. Un dixième des débris d'excavation du tunnel de base du Saint-Gothard a servi à revitaliser des zones humides au bord du lac des Quatre cantons.

La construction du tunnel de base du Ceneri a généré 8,7 millions de tonnes de débris d'excavation, dont une partie a pu être recyclée. Le reste a été transporté par tapis roulant des chantiers au dépôt situé au pied du Monte Ferrino. Ce dépôt s'intégrera au paysage et sera revitalisé de manière à devenir un élément d'un corridor à faune, qui se prolonge via le nouveau passage à faune de Dosso di Taverne jusqu'à l'autre versant de la vallée.

Questions/précisions :

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