



Référence : BAV-052.1-16/31

## Fiche info

Date : 25.11.2021

---

# Effets de la NLFA et du corridor 4 m sur le transfert

**La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et la transformation de l'axe du Saint-Gothard en corridor 4 m sont achevés, ce qui stimule le transfert du transport de marchandises à travers les Alpes. Le potentiel de la NLFA n'est cependant pas encore pleinement exploité.**

Le tunnel de base du Ceneri, en service depuis la fin de 2020, est le dernier élément de la NLFA. La nouvelle infrastructure ferroviaire permet la circulation d'un nombre accru de trains plus longs et plus lourds. Par ailleurs, grâce à divers aménagements supplémentaires, il est possible d'effectuer sur l'axe du Saint-Gothard des transports ferroviaires de semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 mètres.

Ainsi, le rail a pu renforcer sa position dans le transport transalpin de marchandises au premier semestre de 2021. Certains opérateurs ont acquis 25 % de nouveaux clients au cours des premiers mois de cette année dans le secteur des transports à grand gabarit. Dans l'ensemble, la part du rail dans le fret transalpin a augmenté de trois points de pourcentage et elle atteint désormais 74,4 %, soit la valeur la plus élevée en 25 ans.

Mais la NLFA a encore du potentiel :

- D'ici à la fin de 2022, la capacité du tunnel de base du Saint-Gothard sera portée progressivement à son maximum de six trains de marchandises par heure et par direction. En outre, toutes les capacités nécessaires pour que les trains de voyageurs puissent dépasser les trains marchandises de 740 m de longueur seront également disponibles d'ici-là.
- Les nombreux chantiers, les sillons jusqu'ici non coordonnés avec l'étranger ainsi que les schémas de production rigides des chemins de fer réduisent le potentiel de la NLFA en termes de gains de temps et de productivité, qui n'est donc pas encore exploité de manière optimale. Il appartient aux prestataires

ferroviaires d'adapter progressivement leur offre aux nouvelles possibilités et de l'améliorer.

- L'effet de la NLFA dépend aussi de l'aménagement des tronçons d'accès situés à l'étranger. Outre l'aménagement de la ligne de la vallée du Rhin en Allemagne, il s'agit du dimensionnement de tous les tronçons en fonction de la longueur des trains (740 m) et de leur poids (2000 t) ainsi qu'en fonction du transport de grandes semi-remorques (corridor 4 m). De plus, lors de travaux, il faut que des capacités de contournement soient disponibles dans une qualité suffisante.

L'Office fédéral des transports (OFT) observe attentivement la suite de cette évolution et est en contact régulier avec les acteurs afin de vérifier l'état d'avancement et de discuter d'éventuelles mesures coordonnées.

### **Renseignements/précisions :**

Office fédéral des transports  
Information  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)