



Nouvelles voies à travers l'Europe

Le corridor nord-sud

Le corridor ferroviaire entre Rotterdam/Anvers et Gênes constitue l'un des axes majeurs du fret en Europe. Il fait donc l'objet d'aménagements divers, dont la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) ; celle-ci comprend un axe par le Loetschberg et un par le Saint-Gothard.



Le corridor Rhin-Alpes traverse le cœur industriel de l'Europe.

Les pays d'Europe sont particulièrement interdépendants tant sur le plan politique qu'économique. Il s'ensuit d'immenses flux de marchandises à travers tout le continent. Il est prévu de canaliser la plupart de ces flux par neuf corridors de fret ferroviaire définis et aménagés en permanence par l'Union européenne (UE).

Les volumes de fret doubleront

La principale liaison nord-sud est le corridor Rhin-Alpes entre Rotterdam/Anvers et Gênes. Remontant le Rhin à travers le cœur industriel de l'Europe, elle relie des régions en plein essor économique, tels que Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Duisburg, Cologne, Francfort, Mannheim, Bâle, Zurich, Milan et Gênes. Aucune autre ligne ferroviaire européenne ne voit passer davantage de marchandises et, selon les prévisions, le volume devrait encore croître. L'UE a

donc classé « prioritaire » les aménagements du corridor Rhin-Alpes et prévoit d'y investir quelque 25 milliards d'euros ces prochaines années.

Les cinq Etats limitrophes du corridor Rhin-Alpes (Allemagne, Belgique, Italie, Pays-Bas et Suisse) entendent mettre à disposition du fret ferroviaire un axe avantageux, fiable et compétitif. Ils ont donc signé en 2003 le premier traité d'un programme d'action coordonné. Puis le corridor a été intégré dans la politique européenne de développement des réseaux transeuropéens de transport (TEN-T) où il joue un rôle de précurseur.



Nouvelles infrastructures

Les autres projets du programme de développement du corridor sont nombreux et touchent différents secteurs. Ainsi les passages de frontière seront facilités et les goulets d'étranglement résorbés par de nouvelles infrastructures telles que la ligne du Betuwe aux Pays-Bas, une 3^e voie entre Zevenaar et Emmerich-Oberhausen, deux voies supplémentaires entre Karlsruhe et Bâle, le tunnel de Katzenberg et le contournement sud de Milan.

La Suisse se charge de la pièce maîtresse du corridor : la NLFA, qui comprend les tunnels de base du Loetschberg (en service depuis 2007 et déjà presque saturé), du Saint-Gothard (TBG) et du Ceneri. Avec ses 57 km de long, le TBG sera le plus tunnel ferroviaire du monde lorsqu'il sera ouvert en 2016. Quant au tunnel de base du Ceneri, il sera mis en service en 2020.

Renforcer la compétitivité

Le tracé pratiquement sans déclivité des tunnels de base permet aux trains lourds de traverser les Alpes à une vitesse élevée et sans locomotives supplémentaires. Le chemin de fer deviendra donc un sérieux concurrent pour la route. La Suisse entend réaliser cet objectif de transfert du trafic transalpin et ce, d'autant plus que le peuple en a décidé ainsi à plusieurs reprises. Face à la route¹, le rail présente des avantages aussi bien en termes de consommation d'énergie que de pollution de l'environnement.



Le corridor Rhin-Alpes s'étend sur 2500 km.

Le corridor Rhin-Alpes en chiffres	
Distances:	Rotterdam–Gênes 1400 km Zeebrugge–Gênes 1500 km
Longueur totale:	2500 km
Cinq pays traversés:	Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Suisse, Italie
Six sociétés d'infrastructure :	ProRail (NL), Infrabel (B), DB Netz (D), RFI (I), CFF et BLS réseau (CH)
Quatre ports maritimes, six ports intérieurs	
Env. 50 terminaux intermodaux	

Compléments d'information sur les thèmes suivants :

- corridor nord-sud : www.corridor-rhine-alpine.eu
- politique suisse des transports : <http://www.bav.admin.ch>

Contact

Service de presse de l'Office fédéral des transports
+41 (0)58 462 36 43
presse@bav.admin.ch
Adresse postale :
Office fédéral des transports, 3003 Berne

¹ Source : www.ecotransit.org