

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1990)

Artikel: Le ferroutage pour désengorger les routes
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

La réponse de la Suisse aux souhaits de la CEE en matière de transit: caisses échangeables (en haut) et semi-remorques (en haut) et semi-remorques prennent le train et traversent les vallées des Alpes en ménageant l'environnement.

Le ferrouage pour désengorger les routes

En 1990, quelque 150 000 camions avec remorques, semi-remorques ou caisses mobiles ont traversé notre pays sur le rail. Près d'un tiers de ces véhicules ont été acheminés par la chaussée roulante, où le chauffeur voyage dans le même train. D'ici à 1994, il est prévu de tripler le nombre de ces envois. Le couloir ferroviaire, pour l'exécution duquel le Conseil fédéral a décidé un crédit de 1,5 GFr en automne 1989, devra permettre aux CFF et au BLS de faire passer le transit lourd de la route au rail.

Il est évident qu'une nouvelle ligne ferroviaire à travers l'arc alpin constitue la solution optimale pour le trafic qui transite par notre pays. Or, ce nouvel axe – un tunnel de base au St-Gothard et un au Lötschberg – ne sera achevé que vers l'an 2010. Etant donné que les frontières économiques européennes s'effaceront à la fin de 1992 déjà, la Suisse doit offrir dans les meilleurs délais un couloir ferroviaire plus performant pour les camions de 40 tonnes. Seul ce procédé lui permettra de maintenir la limite de 28 tonnes sur les routes suisses et de détourner l'avalanche prévisible de poids lourds.

Le couloir ferroviaire est une ligne de transit. L'origine et la destination des marchandises transportées se situent dans les centres économiques au nord et au sud. La solution transitoire consiste à aménager un axe Bâle–Milan sur deux itinéraires, l'un par le St-Gothard et l'autre par le Lötschberg et le Simplon.

Au St-Gothard, les CFF relèveront la capacité mise à disposition du trafic non accompagné et de la chaussée roulante de 15 trains par jour en 1990 à 44 trains en 1994. Cette amélioration concernera les camions, les semi-remorques et les caisses mobiles dont la hauteur aux angles ne dépasse pas 3,80 m.

En revanche, l'axe Lötschberg–Simplon – sur lequel circuleront chaque jour 14 trains – sera aménagé pour les camions d'une hauteur aux angles de 4 mètres, norme de la CEE. Le crédit de 1,15 milliard de francs pour l'axe du St-Gothard a déjà été libéré, et les travaux avancent de façon satisfaisante. Pour ce qui est du Lötschberg, il s'agit d'une offre encore en suspens de la Suisse à la CEE, qui sera réalisée lorsque celle-ci aura renoncé à revendiquer un couloir routier ouvert aux véhicules de 40 tonnes. Si l'axe ferroviaire est aménagé d'ici à 1994, quelque 470 000 envois ferroviaires (camions, semi-remorques, caisses mobiles) représentant plus de 10 millions de tonnes – le double de la quantité transportée en 1990 – traverseront notre pays chaque année.

Pour atteindre cet objectif, on n'augmentera pas en premier lieu le nombre de trains de ferrouage, mais on doublera leur longueur (jusqu'à 700 m). Or, de tels trains exigent, d'une part, des adaptations de l'exploitation et, d'autre part, des modifications des installations fixes et du matériel roulant. Il faut aussi perfectionner l'alimentation en énergie de traction. De nombreuses gares entre Bâle et Chiasso doivent être dotées de dispositifs de sécurité modernes, de voies de dépassement plus longues, de liaisons supplémentaires entre les voies principales, ainsi que d'accès dénivélés aux quais.

Le chauffeur accompagne son véhicule : train de ferroulage accompagné à Giornico, sur la rampe sud du St-Gothard.



Dans le cadre de la procédure d'approbation des plans, tous ces projets tiennent compte de la protection de l'environnement. Pour leurs études, les CFF admettent que les travaux de construction ne seront pas retardés par des recours et que les plans seront approuvés rapidement pour permettre de respecter le calendrier. Dans ce contexte, il faut relever qu'au chemin de fer, un chantier est souvent exécuté sur une ligne au trafic dense et que l'exploitation ferroviaire doit être intégralement maintenue. De plus, des trains plus longs seront aussi plus lourds. Ainsi, la charge pourra atteindre 1800 tonnes sur les rampes du St-Gothard, ce qui signifie qu'en règle générale, les trains de ferroulage devront être tractés par deux véhicules moteurs en plaine et par trois

en montagne. Le mécanicien de la locomotive de tête télécommandera les deux autres, placées respectivement en deuxième position et au milieu de la composition.

Dans l'ensemble, l'on prévoit un besoin de 90 locomotives supplémentaires pour le ferroulage. Le 27 juin 1990, le conseil d'administration des CFF a décidé d'acquérir, pour quelque 500 MFr, 75 véhicules de ce type qui circuleront sur l'axe du St-Gothard. Il s'agit de la plus grande commande jamais passée par les CFF à l'industrie. La construction de ces locomotives a déjà débuté.

Les chemins de fer ne sont pas seuls lorsqu'il s'agit de ferroulage. Ils travaillent avec des partenaires, en l'occurrence la société HUPAC, qui participe aussi aux travaux d'étude et de réalisation. Elle acquiert les wagons spéciaux et s'occupe de la commercialisation. Enfin, étant donné que les extrémités du couloir se trouvent hors des frontières de notre pays, il est indispensable de coopérer avec les Réseaux ferroviaires étrangers et leurs partenaires. C'est pourquoi la collaboration sur le plan européen est coordonnée, entre l'Allemagne, la Suisse et l'Italie, au niveau des Gouvernements et des Réseaux.