

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Artikel: Le couloir ferroutier se dessine : coûts et calendrier sous contrôle
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676325>

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: 24.04.2026

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

Le couloir ferroutier se dessine: Coûts et calendrier sous contrôle

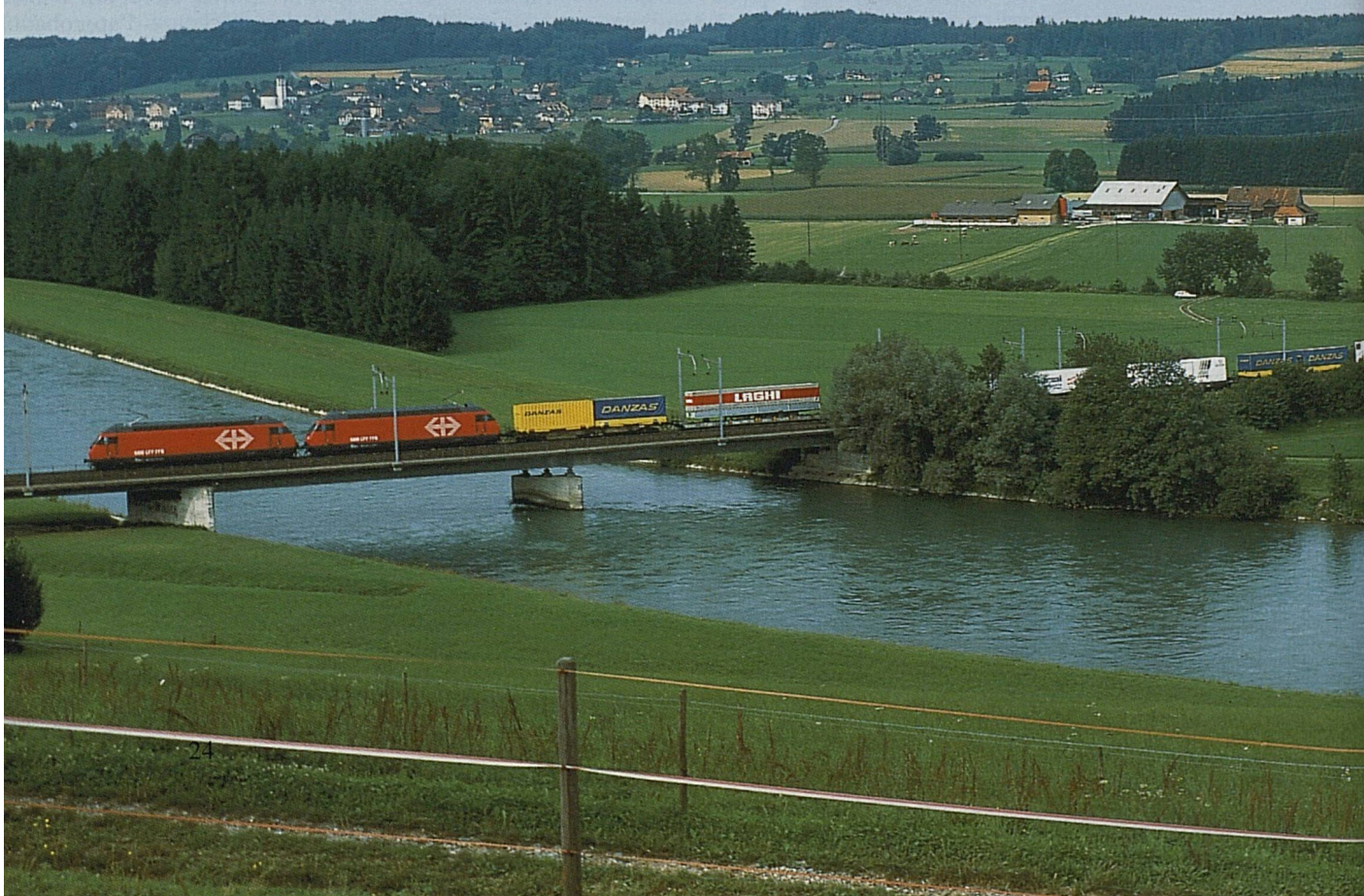
Les CFF dressent un bilan réjouissant à la mi-temps des travaux du couloir ferroutier. Les délais et les coûts sont conformes au programme. Rien ne s'oppose à l'achèvement, d'ici à 1994, de l'axe ferroviaire pour le trafic combiné au Saint-Gothard. La Suisse satisfait ainsi à la condition prévue au contrat de transit conclu avec la CE pour la période qui précédera la mise en service d'AlpTransit.

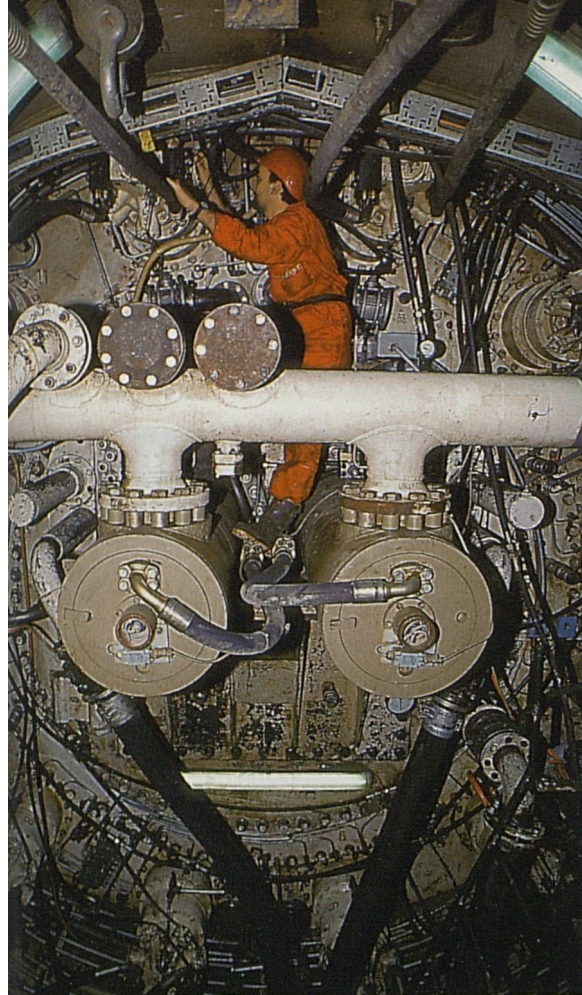
Le trafic marchandises doit être acheminé par fer. Vis-à-vis de l'Europe, la Suisse tient à maintenir cette attitude justifiée par des raisons de politique de l'environnement et d'économie des transports. Elle veut garder la limite de poids de 28 tonnes et les autres restrictions imposées aux poids lourds sur la

route, notamment l'interdiction de circuler la nuit et les dimanches. C'est pourquoi elle s'est engagée, dans le contrat de transit conclu le 2 mai 1992 avec la CE, à relever fortement la capacité du rail grâce à AlpTransit. En tant que solution transitoire jusqu'à l'ouverture des nouvelles lignes ferroviaires à travers l'Arc alpin, elle met en place un couloir ferroutier nord-sud à deux branches, l'une au Saint-Gothard, l'autre au Lötschberg.

Pour le seul aménagement du Saint-Gothard, le Conseil fédéral a ouvert un crédit de 1151 MFr (base 1989). De cette somme, 655 MFr portent sur l'extension des installations ferroviaires et 496 sur l'acquisition de 75 locomotives de la série Re 460. L'objectif du couloir ferroutier est de doubler la capacité annuelle, qui passera ainsi de 185'000 expéditions en 1991 à 365'000. Une expédition correspond à un train routier en trafic combiné accompagné, où le chauffeur voyage avec son véhicule. En trafic combiné non accompagné, elle correspond à une semi-remorque ou à deux caisses mobiles.

Sept cent mètres de camions sur les rails: le couloir pour le trafic combiné au St-Gothard bientôt achevé.





Les axes de transit prennent forme: le tunnelier du Grauholz et un train de ferroutage au Lötschberg.

Plus de 50 projets partiels

Le projet de modernisation de la ligne Bâle/Schaffhouse–Hendschiken–Bellinzona–Chiasso/Luino comprend plus de 50 projets partiels. L'investissement touche moins la ligne de montagne proprement dite que les accès. Il porte sur des transformations et des extensions de relais, des installations de voies de dépassement et de garage, ainsi que des installations de sécurité et de télécommande.

Par ailleurs, il faut adapter l'alimentation en courant de traction, devisée elle seule à 100 MFr; en effet, les 44 trains de ferroutage quotidiens qui devront assumer un trafic bien plus important, donc qui deviendront plus lourds et plus longs, consommeront une quantité

supérieure d'énergie. Leur longueur pourra atteindre 700 mètres, pour une charge de 2000 tonnes. Pour acheminer de pareils tonnages sur les rampes, chaque train a besoin de trois puissantes locomotives. Des améliorations ponctuelles seront assorties de l'installation de nouveaux générateurs de courant de traction, de sous-stations mobiles et d'un second convertisseur de fréquence à Giubiasco pour garantir la fiabilité de l'alimentation.

Bon train

Les travaux avancent bien. L'offre améliorée pour le trafic combiné sera disponible dans les délais impartis, même si tous les travaux ne seront pas achevés d'ici à la mise en service. Plusieurs chantiers sont toutefois déjà terminés. Ainsi, les



Le transit de l'avenir: pour traverser la Suisse, le camion prendra le train.



aménagements des gares de Bâle-Triage, de Sins et d'Oberrüti, et le centre du service des travaux de Stein-Säckingen sont opérationnels. En 1992, différents projets ont aussi été menés à terme dans le secteur de l'alimentation en courant de traction. La plupart des chantiers sont actuellement en cours, comme celui de la gare de Frick, où les travaux d'extension n'ont pu être engagés qu'en novembre 1992. Ils seront néanmoins suffisamment avancés pour répondre, au début de 1994, aux exigences du couloir. Il en va de même pour la mise à double voie du tronçon Brougg-Othmarsingen qui, dans un premier temps, a subi un certain retard.

Locomotive dynamique

Les trains de ferroutage seront tractés par le véhicule haut de gamme de la nouvelle génération: la loc 2000. D'ici à fin 1993, l'engin de traction commandé pour Rail 2000 et pour l'acheminement des marchandises en transit sera disponible en nombre suffisant pour le couloir ferroutier.

Le trafic combiné dépend d'une radio sol-train fiable. Une première étape d'équipement porte sur le remplacement de l'installation vétuste entre Bâle et Chiasso par un système simplifié dans la bande des 460 MHz, qui sera vraisemblable-

ment mis en service au début de 1994 et successivement perfectionné d'ici à 1996.

L'état d'avancement du projet permet d'escompter que le cadre financier du couloir ferroutier pourra être respecté. Il est d'ores et déjà certain que la capacité requise sera disponible en 1994 pour acheminer le trafic marchandises de façon non polluante, c'est-à-dire par le rail.