



# UN OUVRAGE AU SERVICE DE L'EUROPE L'OUVERTURE DU TUNNEL DE BASE DU GOTHARD

## Introduction

Le tunnel ferroviaire le plus long du monde (57,1 km) sera inauguré officiellement le 1<sup>er</sup> juin 2016. Partie intégrante du projet de Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), le tunnel de base du Saint-Gothard est la pièce maîtresse du corridor européen Rhin-Alpes pour le trafic des marchandises. Ce chantier du siècle est à la fois une immense contribution de la Suisse aux infrastructures européennes de transport et le symbole des valeurs helvétiques de l'innovation, de la précision et de la fiabilité. Sa mise en service commerciale par les Chemins de fer fédéraux (CFF) est prévue pour le 11 décembre 2016.

## Le corridor Rhin-Alpes

Le corridor ferroviaire entre Rotterdam/Anvers et Gênes est en Europe l'axe qui voit passer le plus de marchandises. Remontant le Rhin à travers le cœur industriel de l'Europe, il relie des régions en plein essor économique telles que Rotterdam, Amsterdam, Anvers, Cologne, Francfort-sur-le-Main, Bâle, Zurich, Milan et Gênes. Selon les prévisions, les volumes affrétés sur cette ligne devraient encore croître. L'aménagement du corridor Rhin-Alpes étant prioritaire aux yeux de l'UE, celle-ci y investira près de 25 milliards d'euros au cours des prochaines années. Le corridor relève de la politique européenne de développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), au sein duquel il joue un rôle de précurseur. Les cinq pays traversés par le corridor Rhin-Alpes – Pays-Bas, Belgique, Allemagne, Suisse et Italie – entendent créer pour le fret ferroviaire un axe nord-sud avantageux, fiable et compétitif. A cette fin, ils ont signé plusieurs accords pour un programme d'action coordonné.

## Le peuple suisse favorable à une politique des transports durable

Depuis les années 1980, la Suisse fait le pari d'une politique des transports durable, dont la priorité est le transfert du trafic transalpin de marchandises de la route vers le rail. Le peuple suisse a confirmé cette politique à plusieurs reprises. Il a ainsi approuvé à une large majorité le concept de la NLFA le 27 septembre 1992 et son modèle de financement le 29 novembre 1998 (par 64% des voix à chacune de ces deux votations). Ce projet d'envergure trouve donc sa légitimité dans la procédure de démocratie directe.

Créé pour le financement de la NLFA, le Fonds pour les grands projets ferroviaires est alimenté par trois taxes : la redevance sur le trafic des poids lourds RPLP (60%), la taxe sur la valeur ajoutée (30%) et l'impôt sur les huiles minérales (10%). Il a été remplacé en janvier 2016 par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) qui, désormais, gère les fonds pour toute l'infrastructure ferroviaire.

## La NLFA, le projet du siècle

La NLFA est le plus grand projet de construction jamais entrepris par la Suisse. Elle comprend trois nouveaux tunnels de base (Loetschberg, 34,6 km; Saint-Gothard, 57,1 km; Ceneri, 15,4 km) et l'aménagement des tronçons d'accès. Le tunnel de base du Loetschberg est en service depuis 2007 et celui du Ceneri devrait être inauguré en 2020. La Suisse investit quelque 23,5 milliards de francs (21,5 milliards d'euros) dans la construction de la NLFA, ce qui correspond à près de 3,5 % de son produit intérieur brut (PIB).

Une fois le chantier du Ceneri achevé et les tronçons d'accès aménagés, les trains pourront traverser les Alpes sans déclivité ou presque. Le temps de trajet entre Zurich et Lugano sera réduit d'environ 45 minutes pour le transport de voyageurs et un nombre plus important de trains de marchandises pourront traverser les Alpes plus rapidement, avec un nombre réduit de locomotives. Le trafic ferroviaire gagnant en efficacité et en fiabilité, le rail devient plus compétitif et le marché intérieur européen s'en trouve renforcé. Rendement économique et protection des Alpes vont de pair.

### **Le tunnel de base du Saint-Gothard, l'ouvrage de tous les superlatifs**

Les premières esquisses d'un tunnel de base entre Amsteg et Bodio furent dessinées dès 1947. Près de 70 ans plus tard et après 17 ans de construction, le tunnel de base du Saint-Gothard et ses 57,1 km détrônent le tunnel du Seikan au Japon qui, avec 53,9 km, était jusque-là le tunnel ferroviaire le plus long du monde. Le tunnel de base du Saint-Gothard, qui a coûté environ 12,5 milliards de francs (11,5 milliards d'euros), relie Bodio (canton du Tessin) et Erstfeld (canton d'Uri). La première jonction souterraine a eu lieu en octobre 2010.

Le tunnel de base du Saint-Gothard est une prouesse de l'ingénierie contemporaine. A certains endroits, la profondeur du tunnel sous la roche est de 2300 mètres, ce qui fait de l'ouvrage le tunnel ferroviaire le plus profond du monde. Jusqu'à 2400 personnes ont travaillé sur le chantier, perçant les couches de roches les plus diverses, du granit à des sédiments très friables. Un grand nombre de courses d'essai seront encore effectuées d'ici à la mise en service du tunnel.

Le tracé par le tunnel de base du Saint-Gothard est réduit d'une trentaine de kilomètres par rapport à l'actuel tracé par la montagne. Le nouvel ouvrage permet d'accroître les capacités de transport : jusqu'à 260 trains de marchandises et 65 trains de voyageurs pourront circuler chaque jour, alors que la limite était de 180 trains de marchandises pour le tunnel historique, qui suit la ligne de faite. Les trains de voyageurs rouleront à une vitesse de 200 km/h et pourront même atteindre 250 km/h.

### **La Suisse investit pour l'Europe**

Grâce à des temps de trajet réduits, la distance entre les différentes régions de Suisse, mais également d'Allemagne et d'Italie, diminue. Rien que dans la partie située entre le sud de l'Allemagne et le nord de l'Italie, plus de 20 millions de personnes pourront profiter du tunnel de base du Saint-Gothard. Par cet ouvrage, la Suisse apporte une contribution considérable à la politique européenne des transports et œuvre pour un rapprochement au sein de l'Europe.

Financé par la Suisse, le tunnel de base du Saint-Gothard est tout autant le fruit d'une idée qui a germé en Suisse que le résultat d'une étroite coopération internationale. Des entreprises et des travailleurs issus d'une quinzaine de pays ont participé au chantier : les tunneliers sont de fabrication allemande, l'entreprise spécialisée dans la construction de puits vient d'Afrique du Sud et bon nombre d'ingénieurs et de mineurs sont originaires d'Italie, d'Autriche et des Balkans.

Toujours dans le souci de rendre le trafic ferroviaire compétitif, la Suisse veut construire d'ici à 2020 un corridor ferroviaire de 4 mètres qui reliera Bâle au

nord de l'Italie via les tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. Il s'agit d'un projet important, le transport combiné représentant un secteur en plein essor. La Suisse investit 990 millions de francs (900 millions d'euros) dans l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire existante sur les tronçons d'accès au Saint-Gothard. La Suisse et l'Italie ont signé un accord en 2014 afin de garantir les aménagements nécessaires côté italien. Le Parlement suisse a voté des crédits d'un montant de 280 millions de francs (255 millions d'euros) pour les investissements sur le sol italien, notamment pour la ligne de Luino.

### **Inauguration officielle en juin 2016**

L'inauguration officielle du plus long tunnel ferroviaire du monde aura lieu le 1er juin 2016 aux deux entrées du tunnel, à Erstfeld (UR) et à Bodio/Pollegio (TI), en présence de quelque 1200 invités. Un spectacle sera donné simultanément aux deux extrémités du tunnel, les entrées nord et sud se donnant la réplique. Le Conseil fédéral in corpore, des chefs d'Etat et de gouvernements des pays voisins, des ministres des transports et de hauts représentants de l'Union européenne participeront à l'événement. Des places seront attribuées par tirage au sort à 1000 personnes résidant en Suisse. Celles-ci auront l'honneur d'être les premières à traverser le tunnel de base du Saint-Gothard. Des festivités populaires seront par ailleurs organisées le week-end des 4 et 5 juin 2016. Les visiteurs pourront alors traverser le tunnel et assister aux réjouissances organisées à proximité des entrées du tunnel. La Confédération entend ainsi remercier la population suisse d'avoir, par ses votes, rendu possible la mise en œuvre de la NLFA et d'une politique des transports respectueuse de l'environnement.

### **Contacts**

Direction de projet Cérémonie d'ouverture Gottardo 2016  
Office fédéral des transports, Gregor Saladin  
presse@bav.admin.ch  
+41 58 462 36 43

Présence Suisse, DFAE  
Andrea Arcidiacono, responsable du programme « Gottardo 2016 »  
andrea.arcidiacono@eda.admin.ch  
Tél.: +41 58 462 32 97  
Mobile: +41 79 291 13 47

Présence Suisse, DFAE  
Eric Marbach, responsable suppléant du programme « Gottardo 2016 »  
eric.marbach@eda.admin.ch  
Tél.: +41 58 462 85 12

Présence Suisse, DFAE  
Katalin Jenni-Szaloky, responsable de projet Evénements  
katalin.jenni-szaloky@eda.admin.ch  
Ligne directe: +41 58 462 59 92  
Mobile: +41 79 296 78 75

### Sources

Office fédéral des transports (OFT): Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) [bav.admin.ch/alptransit/index.html?lang=fr](http://bav.admin.ch/alptransit/index.html?lang=fr)  
CFF, OFT, Alptransit : Gottardo 2016 [gottardo2016.ch/fr](http://gottardo2016.ch/fr)  
Alptransit Gotthard, San Gottardo [alptransit.ch/fr/home/](http://alptransit.ch/fr/home/)  
Swiss Travel System, Gotthard [swisstravelsystem.com/fr/gbt/gotthard-base-tunnel.html](http://swisstravelsystem.com/fr/gbt/gotthard-base-tunnel.html) (en anglais)  
Corridor Rhin-Alpes [corridor-rhine-alpine.eu/](http://corridor-rhine-alpine.eu/) (en anglais)  
Conférence internationale 2015 sur le corridor Rhin-Alpes. Rapport. Anvers, 21.10.2015  
[bav.admin.ch/aktuell/\\_veranstaltungen/04980/index.html?lang=en](http://bav.admin.ch/aktuell/_veranstaltungen/04980/index.html?lang=en) (en anglais)