

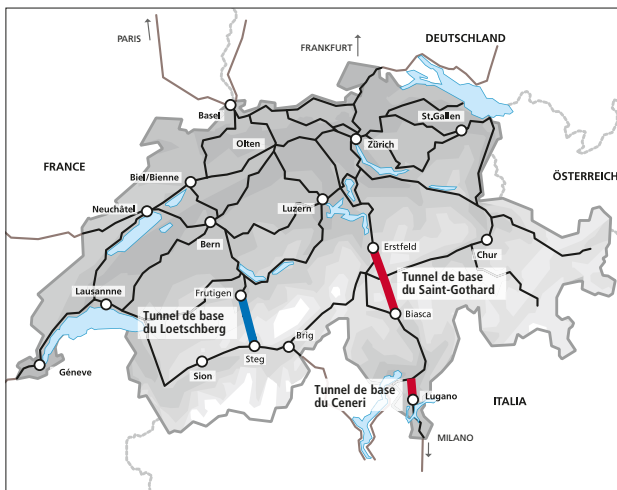


Nouvelles voies à travers l'Europe

La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

Les Alpes constituent un obstacle topographique au transport en Europe. La Suisse engage des fonds importants afin que les lignes de transit soient plus performantes entre le nord et le sud de l'Europe. Elle construit de nouveaux tronçons ferroviaires, dont notamment trois tunnels de base transalpins.

La NLFA est le plus grand projet de construction jamais entrepris par la Suisse. Il comprend l'aménagement de deux axes ferroviaires qui traversent la Suisse du nord au sud. Les pentes et les rayons des courbes de ces axes en zone alpine sont comparables à ceux des lignes de plaine, ce qui signifie des temps de parcours réduits, des vitesses de pointe supérieures et des manœuvres superflues. Les éléments-clé de la NLFA sont trois nouveaux tunnels de base : celui du Loetschberg, celui du Saint-Gothard et celui du Ceneri.



Les trois nouveaux tunnels de base à travers les Alpes suisses.

Le tunnel de base du Loetschberg (TBL)

Le tunnel de base du Loetschberg, d'une longueur de 34,6 km, a été ouvert le 9 décembre 2007. Sa construction avait été entamée en cinq chantiers parallèles et avec 2500 personnes au plus ; ce qui en explique la brièveté : huit ans. Cet onéreux projet a coûté 5,3 milliards de francs (5 milliards d'euros ; prix effectifs, y.c. intérêts et TVA). Le TBL est constitué de deux tubes mais par souci d'économie, un tube n'a été aménagé que sur un tiers du tronçon : le reste sert de galerie de sauvetage et pourra être viabili-



Le tunnel de base du Loetschberg réduit les temps de parcours entre le nord et le sud.

se plus tard. Le TBL présente de grands avantages pour le transport des marchandises et celui des voyageurs. Certains jours, il est utilisé à sa pleine capacité, ce qui requiert une régulation habile du trafic. Les trains voyageurs peuvent atteindre une vitesse de 200 km/h. Ainsi, la durée du trajet entre d'importantes villes suisses alémaniques et les régions touristiques du Valais et du nord de l'Italie a été réduite de près d'une heure.

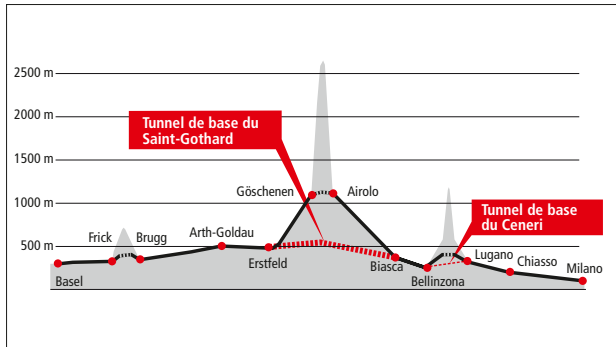
Les tunnels de base du Saint-Gothard (TBG) et du Ceneri (TBC)

Avec ses 57 km, le tunnel de base du Saint-Gothard est le plus long tunnel ferroviaire du monde. La ligne de plaine sur la 2e branche NLFA culmine à une altitude de 550 m seulement. Grâce à une infrastructure ferroviaire sophistiquée, plus de trains marchandises traverseront les Alpes en moins de temps et les trains voyageurs pourront atteindre une vitesse de 250 km/h. Les coûts du TBG atteignent 12,5 milliards de francs (11,9 milliards d'euros ;



Office fédéral des transports OFT

prix effectifs, y.c. intérêts et TVA). L'inauguration est prévue en juin 2016 et la mise en exploitation régulière en décembre 2016.



Altitude maximale du nouvel axe du Saint-Gothard : 550 m.

Au Tessin, le tunnel de base du Ceneri, de 15,4 km de long, complètera l'axe du Saint-Gothard. Il coûtera probablement 3,5 milliards de francs (3,3 milliards d'euros ; prix effectifs, y.c. intérêts et TVA) et sera mis en exploitation en 2020.

Grâce au TBG et au TBC, le temps de parcours entre Zurich et Milan sera réduit d'env. 45 minutes et durera à peine plus de trois heures. Le TBC contribuera en outre à l'attrait du réseau ferroviaire régional du Tessin en permettant de meilleures liaisons.



Le tunnel de base du Saint-Gothard est le plus long tunnel ferroviaire du monde.

Aménagements des tronçons d'accès

Afin que les voies d'accès aux tunnels de base satisfassent également aux exigences croissantes, la Suisse investit 2,2 milliards de francs (2,1 milliards d'euros ; prix effectifs, y.c. intérêts et TVA) essentiellement dans de nouvelles installations de signaux qui permettent une succession plus rapide des trains.

Différents obstacles seront par ailleurs éliminés : les tunnels de base et l'axe du Loetschberg sont déjà conçus pour le chargement des semi-remorques de 4 m de hauteur aux angles, ce qui n'est pas le cas sur les tronçons d'accès à l'axe du Saint-Gothard. La Confédération a donc décidé que différents tunnels, des marquises et des lignes de contact seraient adaptés. Ainsi, le transport continu de convois de 4 m de hauteur aux angles sera possible dès 2020 sur l'axe nord-sud de la Suisse : ces aménagements sont importants car ce segment du transport combiné est en forte croissance. Pour cette même raison et afin d'assurer l'acheminement de tels convois jusqu'aux terminaux de transbordement importants, la Suisse finance des adaptations du profil d'espace libre sur la ligne italienne de Luino. Les coûts de la construction d'un « corridor 4 m » continu s'élèvent au total à 1 milliard de francs (950 millions d'euros).

Indépendamment du corridor 4 m, la Suisse avait déjà convenu avec ses voisins allemand et italien d'aménager les tronçons d'accès en région transfrontalière sur sol étranger. Ces travaux sont en cours et font l'objet de vérifications régulières dans des comités bilatéraux.

Compléments d'information sur les thèmes suivants :

- 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