



La NLFA

Traverser les Alpes par le Loetschberg, le Saint-Gothard et le Ceneri



La NLFA

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) est la pièce maîtresse de la politique suisse des transports. En réalisant trois tunnels de base et d'autres aménagements, la Suisse a mis en place une infrastructure ferroviaire transalpine performante. Grâce à la NLFA, davantage de trains peuvent traverser les Alpes. Elle permet de réduire les temps de parcours et d'améliorer la qualité du transport de voyageurs et de marchandises.

La NLFA jette les bases du transfert du trafic de la route au rail dans le but de protéger les Alpes. Pour pouvoir exploiter pleinement ce potentiel, une coopération internationale étroite est nécessaire afin de garantir une disponibilité, une ponctualité et une qualité maximales du transport ferroviaire à travers l'Europe.



Transport de marchandises

Le tunnel de base du Ceneri est le dernier élément de la NLFA. Il en résulte ainsi une ligne de plaine à travers les Alpes, qui rapproche le Nord et le Sud. La capacité du trafic marchandises augmentera et, grâce à la faible déclivité, les trains n'auront désormais plus besoin de locomotives supplémentaires sur l'axe du Saint-Gothard. Cela permettra d'économiser du temps et de l'argent. Il sera également possible de faire circuler des trains plus longs et plus lourds. Le profil d'espace libre du corridor ferroviaire sera en outre agrandi afin de permettre le chargement de semi-remorques d'une hauteur aux angles de 4 mètres.

La NLFA et le corridor 4 m renforcent le fret ferroviaire en termes de capacité, d'efficacité et de fiabilité entre Rotterdam et Gênes, et le rendent plus compétitif par rapport à la route.

Transport de voyageurs

Pour les voyageurs, ce nouvel axe nord-sud est synonyme de temps de parcours plus courts et de davantage de liaisons. La NLFA réduit la durée du trajet sur l'axe du Saint-Gothard à un peu moins de 2 heures entre Zurich et Lugano et à environ 3 heures entre Zurich et Milan. Sur l'axe du Simplon, le tunnel de base du Loetschberg a permis de réduire les temps de parcours de près d'une heure.

Pour le Tessin, le tunnel de base du Ceneri permettra aux transports publics de faire un véritable bond qualitatif du fait de temps de parcours nettement plus brefs dans le triangle Bellinzona–Locarno–Lugano.

La durée du trajet de Lugano à Locarno sera réduite d'environ 30 minutes grâce à une nouvelle liaison directe.



Les trois tunnels de base de la NLFA

Faits et chiffres	Loetschberg	Saint-Gothard	Ceneri	Projet global NLFA
Longueur	34,6 km	57,1 km	15,4 km	
Portail nord	Frutigen (BE)	Erstfeld (UR)	Camorino (TI)	
Portail sud	Rarogne (VS)	Bodio (TI)	Vezia (TI)	
Début de l'excavation du tube principal	Septembre 2000	Novembre 2002	Mars 2010	
Mise en service	2007	2016	2020	
Coûts de construction Prix de 1998 ¹ / réels ²	CHF 4,3 / 5,3 milliards	CHF 9,4 / 12,2 milliards	CHF 2,8 / 3,6 milliards	
Capacité du tunnel / jour	80 trains de marchandises 50 trains de voyageurs	260 trains de marchandises 65 trains de voyageurs	170 trains de marchandises 180 trains de voyageurs	
Point culminant du tunnel	828 m au-dessus du niveau de la mer	550 m au-dessus du niveau de la mer	329 m au-dessus du niveau de la mer (portail sud Vezia)	
Coût Prix de 1998 : CHF 17,7 milliards réels : environ CHF 22,8 milliards				
Nombre de mesures / projets – 3 tunnels de base avec 11 branchements souterrains – Aménagements dans 9 cantons (BE, VS, SG, AR, ZH, SZ, UR, GR, TI) – environ 70 chantiers différents				
Vitesse de circulation dans le tunnel : selon l'horaire trains de marchandises/voyageurs 100 / 200 km/h				
Vitesse max. dans le tunnel de base trains de marchandises/voyageurs 160 / 250 km/h				

¹Prix de 1998 = sans renchérissement, TVA ni intérêts intercalaires

²réels = y c. renchérissement, TVA et intérêts intercalaires



Le Ceneri

D'une longueur de 15,4 km, le tunnel de base du Ceneri est le troisième projet de construction de la NLFA après les tunnels de base du Loetschberg et du Saint-Gothard. Ses portails nord et sud se trouvent respectivement à Camorino (Bellinzona) et à Vezia près de Lugano. Le tunnel se compose de deux tubes à voie simple distancés d'environ 40 m et reliés entre eux par des rameaux de communication.

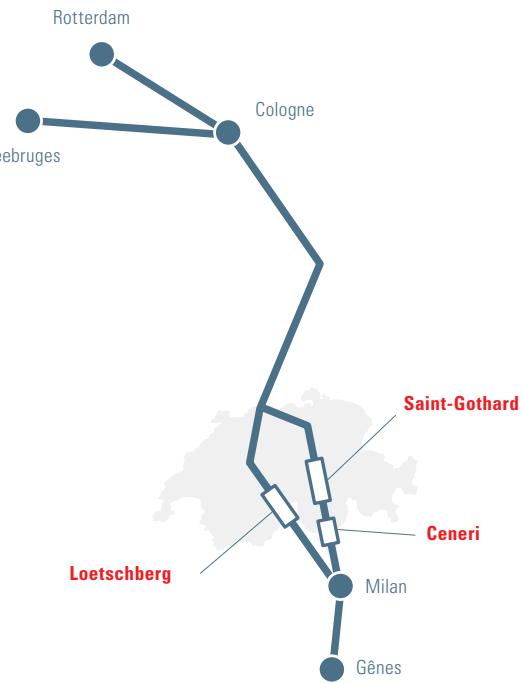
Au portail nord, à Camorino, il a fallu construire plusieurs ponts et viaducs ferroviaires ainsi que la « Bretella », une nouvelle liaison ferroviaire directe entre Locarno et Lugano. Après 12 ans de construction, le tunnel de base du Ceneri sera mis en service en décembre 2020.



Politique des transports

La Suisse est située au cœur des principaux axes du trafic nord-sud européen. Grâce à la NLFA, le transport de voyageurs et le transport de marchandises à travers les Alpes disposent d'une alternative efficace au transport routier.

La population suisse s'est prononcée à plusieurs reprises en faveur du transfert de la route au rail du trafic marchandises transalpin, car le fret ferroviaire est écologique, efficace et peu encombrant. La NLFA a été financée à hauteur de 23 milliards de francs par le biais d'un fonds à affectation obligatoire. Celui-ci est alimenté, entre autres, par la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP).



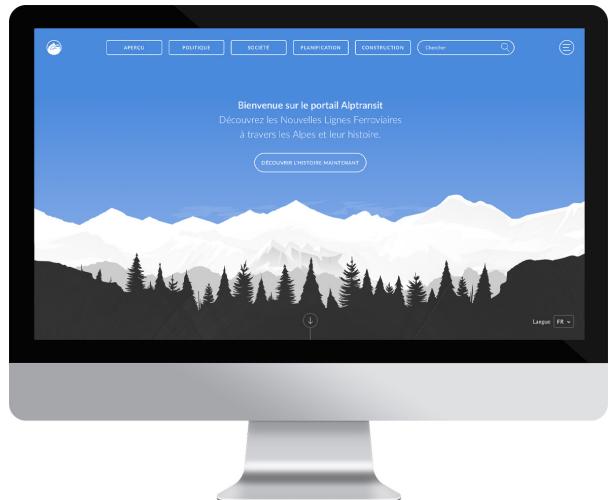
Histoire

- 1963** La commission « Tunnel ferroviaire à travers les Alpes » examine des variantes.
- 1989** Le Conseil fédéral approuve la variante réseau avec des tunnels de base à travers le Loetschberg et le Saint-Gothard/Ceneri.
- 1992** Le peuple accepte le projet de Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).
- 1995–1998** Débat politique sur le redimensionnement de la NLFA et révision du financement
- 1998** Les citoyens acceptent la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP) et le projet de modernisation des chemins de fer (FTP) : le financement de la NLFA est assuré.
- 2007** Ouverture du tunnel de base du Loetschberg
- 2016** Ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard
- 2020** Ouverture du tunnel de base du Ceneri

Les archives

La documentation sur la NLFA se trouve aux Archives fédérales. Elle est présentée et mise en contexte sur le portail Alptransit : un siècle d'histoire ferroviaire du premier tunnel du Saint-Gothard au tunnel de base du Ceneri en texte, son et images.

www.alptransit-portal.ch



Mandant :

Confédération suisse

Constructeur du tunnel :

AlpTransit Gotthard SA (ATG)

Exploitant du tunnel :

Chemins de fer fédéraux suisses CFF

info@ceneri2020.ch

www.ceneri2020.ch

Étape d'aménagement 2035 :

Extension de capacité au tunnel de base du Loetschberg et études sur la poursuite de la NLFA au sud en direction de Chiasso