

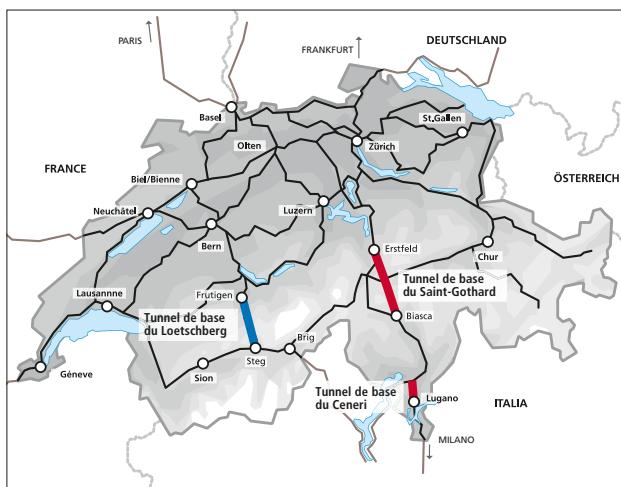


## Nouvelles voies à travers l'Europe

# La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

Les Alpes constituent un obstacle topographique au transport en Europe. La Suisse a engagé 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 évitées. 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 compris 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 sera viabilisé



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

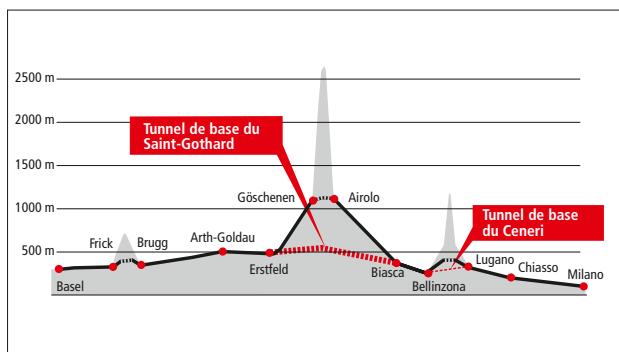
au cours des prochaines années. Le TBL présente de grands avantages pour le transport des marchandises et celui des voyageurs. Certains jours, il est utilisé à sa pleine capacité, ce qui requiert une régulation habile du trafic. Les trains voyageurs peuvent atteindre une vitesse de 200 km/h. Ainsi, la 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. Il a été inauguré en 2016. La ligne de plaine sur la 2<sup>e</sup> branche NLFA culmine à une altitude de 550 m seulement. Grâce à une infrastructure ferroviaire sophistiquée, plus de trains marchandises traversent les Alpes en moins de temps et les trains voyageurs circulent à une vitesse de 200 km/h. Les coûts du TBG atteignent 12,2 milliards de francs (11,5 milliards d'euros) ;



prix effectifs, y.c. intérêts et TVA). Au Tessin, le tunnel de base du Ceneri, de 15,4 km de long, complète l'axe du Saint-Gothard. Il coûte 3,6 milliards de francs (env. 3,3 milliards d'euros ; prix effectifs, y.c. intérêts et TVA) et sera mis en exploitation en 2020.



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

Grâce au TBG et au TBC, le temps de parcours entre Zurich et Milan sera réduit à env. 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 en outre 1,7 milliard de francs (env. 1,5 milliard d'euros ; prix effectifs, y.c. intérêts et TVA) essentiellement dans de nouvelles installations de signaux qui permettent une succession plus rapide des trains et dans divers petits aménagements.

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'était pas le cas sur les tronçons d'accès à l'axe du Saint-Gothard. Dans le cadre du projet Corridor 4 m, différents tunnels, des marquises et des lignes de contact ont été adaptés. Ainsi, le transport continu de convois de 4 m de hauteur aux angles est possible 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.

## 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

## Compléments d'information sur les thèmes suivants :

- Corridor nord-sud :  
[www.corridor-rhine-alpine.eu](http://www.corridor-rhine-alpine.eu)
- politique suisse des transports :  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)
- politique de transfert :  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Thèmes de A à Z → Transfert
- NLFA :  
[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) → Thèmes de A à Z → NLFA
- [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)