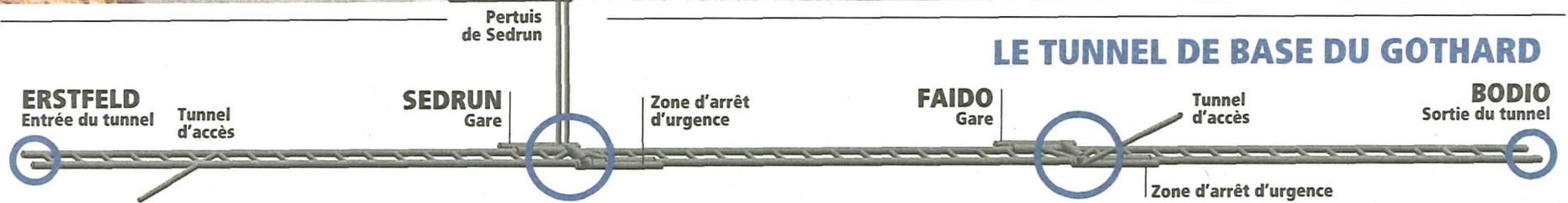


# La fierté de la Suisse se concrétise

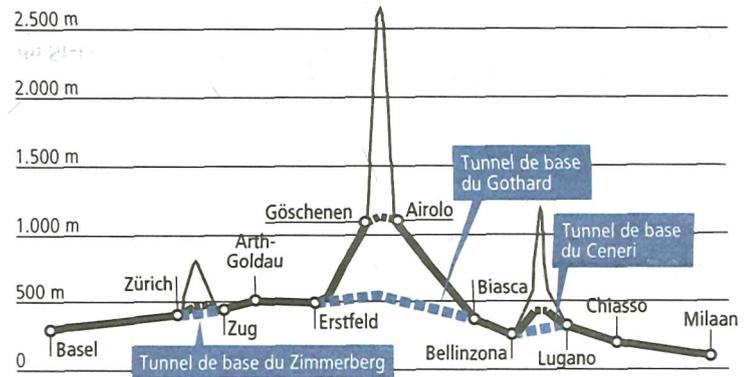
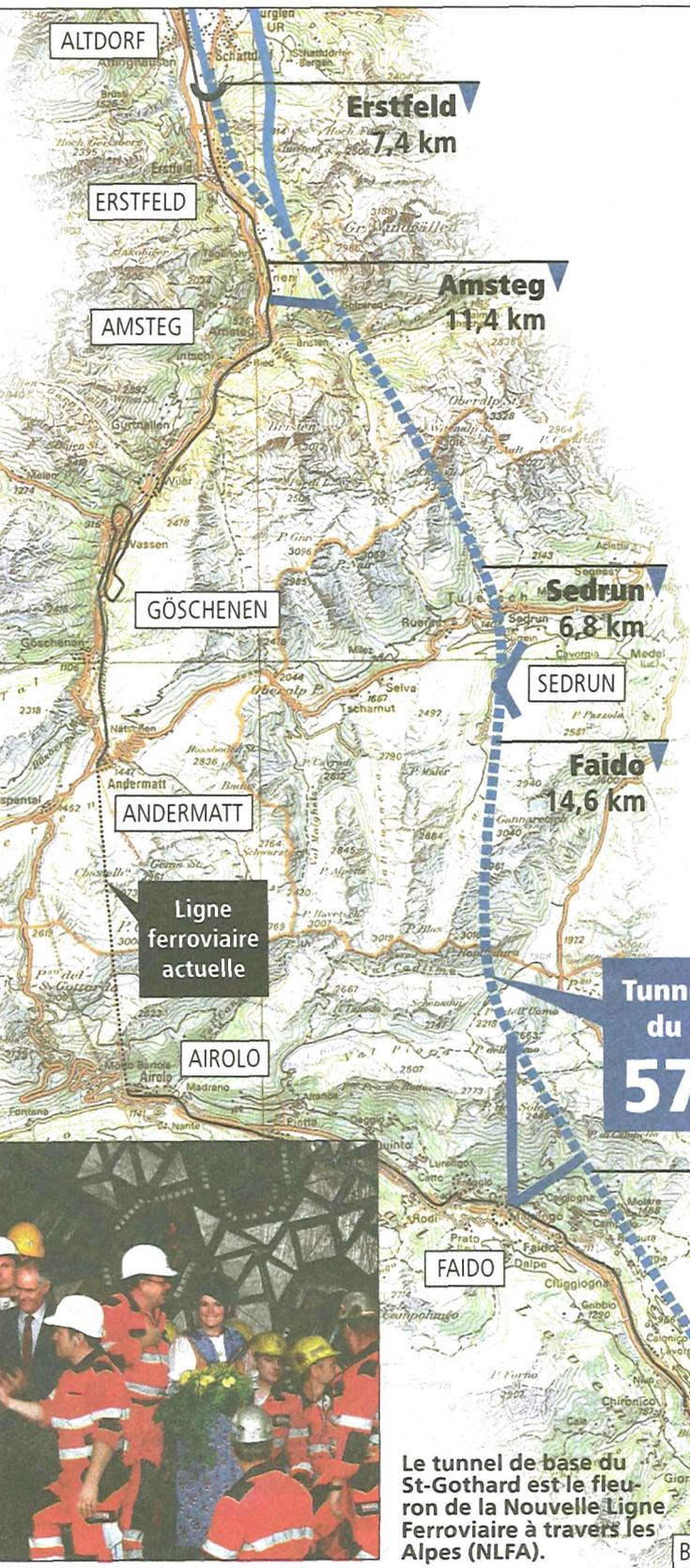


Nul n'ignore que la Suisse est un pays ferroviaire par excellence. Les ouvriers, les personnalités locales, les politiciens et une série de journalistes ont récemment été invités à participer à la percée de la dernière section du tunnel de base du St-Gothard. Le tunnelier Gabi I a excavé les derniers mètres de rochers entre Erstfeld et Amsteg et a ainsi rapproché les Suisses de leur grand rêve: l'aménagement du plus grand tunnel ferroviaire au monde.

Pieterjan Van Wyngene

**L**e Gabi I, nommé d'après le conseiller national suisse Gabi Huber, a commencé à creuser un tunnel vers le sud dans le village montagnard d'Erstfeld le 4 décembre 2007. 18 mois plus tard, un semestre plus tôt que prévu, le tunnelier a atteint sa destination à Amsteg. La dernière percée entre Sedrun et Faïdo est prévue pour l'année prochaine. Si tout se déroule comme prévu, le tunnel de base du St-Gothard de 57 km de long sera opérationnel en 2017.

Le tunnel doit devenir le fleuron de la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), un trajet ferroviaire de plaine à travers les Alpes. Le projet de construction ambitieux dotera la Suisse de deux liaisons ferroviaires Nord-Sud d'ici



dix ans. Outre le tunnel de base du St-Gothard, la NLFA comprend encore deux autres nouveaux tunnels de base: le tunnel de base du Lötschberg, opérationnel depuis 2007, et le tunnel de base du Ceneri, la dernière pièce de la mosaïque, qui sera inauguré en 2019.

## VITESSES DE POINTE

Le terme 'tunnel de base' réfère au fait que les trains ne doivent pas d'abord monter la pente avant d'entrer dans le tunnel. Ils entrent dans le tunnel au pied du massif et sortent de l'autre côté, également au pied de la montagne. Etant donné que l'infrastructure ferroviaire est par ailleurs équipée du système de signalisation moderne ERTMS, des vitesses de pointe sont atteintes (jusqu'à 250 km/h pour les trains à voyageurs).

Le point culminant du trajet du St-Gothard ne sera situé qu'à 550 m d'altitude, de sorte que le temps de parcours entre Zurich et Milan sera diminué d'une heure et demie.

## TUNNELIER GEANT

Le tunnel de base du St-Gothard est constitué de deux pertuis séparés et de nombreuses galeries de secours et d'aération que les utilisateurs du tunnel ne voient pas habituellement. Le tunnel à proprement parler mesure 57 km, mais la longueur totale des tunnels transversaux et des galeries est de 153,5 km, soit presque le triple.

Un tunnelier spectaculaire se charge d'autant de travaux d'excavation que possible. Dans le cas du St-Gothard, il s'agit d'environ 90% de la longueur du tunnel. La tête de forage de ces engins est munie de trépan qui sont appliqués contre la roche. Dans des conditions optimales, un tunnelier moderne peut percer jusqu'à 40 m par jour.

## LE TRANSPORT ROUTIER PAÏE

La Suisse investit quelque 11 milliards d'EUR dans la NLFA ainsi qu'un total de 20 mia. dans la rénovation de son infrastructure ferroviaire. Ces projets de grande envergure sont financés par le fonds Finöv. Les deux tiers des moyens proviennent de la Redevance sur les Poids Lourds liée aux Prestations (RPLP). Le but de cette redevance dépendante de la puissance des poids lourds est de promouvoir le transfert modal de la route sur le rail au moyen d'une taxe supplémentaire perçue sur le transport routier.



Le tunnel de base du St-Gothard est le fleuron de la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA).