

Communiqué de presse, 11 décembre 2016

Début de l'exploitation ordinaire dans le tunnel de base du Saint-Gothard

Une nouvelle ère s'ouvre dans l'histoire des chemins de fer

Depuis ce matin, des trains circulent à travers le tunnel de base du Saint-Gothard. Le changement d'horaire historique sur l'axe nord-sud du Saint-Gothard s'est déroulé sans problèmes. Grâce à lui, les clients du trafic marchandises et du trafic voyageurs bénéficieront de relations plus nombreuses et plus fiables, ainsi que de temps de trajet plus courts. Aux premières heures du matin, deux trains inauguraux ont acheminé des clients et des invités spéciaux jusqu'à Lugano, lieu des festivités pour la mise en service du plus long tunnel ferroviaire du monde et l'inauguration de la gare modernisée. Dans le reste de la Suisse, le changement d'horaire se poursuit également sans heurts.

Après une longue phase de test, les CFF ont ouvert le tunnel de base du Saint-Gothard à l'exploitation ordinaire: un système complexe a ainsi été mis en service avec succès. Avec ce changement d'horaire historique, le temps de trajet diminue d'une trentaine de minutes pour le trafic voyageurs sur l'axe nord-sud du Saint-Gothard. Dans le trafic marchandises, la capacité des sillons passe de 180 à 210 trains par jour; quant aux trains voyageurs, ils seront en moyenne 48 à traverser quotidiennement le nouveau tunnel. Il s'agira exclusivement de rames automotrices climatisées de types ICN et ETR 610, ainsi que de compositions InterCity. Dès fin 2019, les nouveaux trains Giruno viendront s'y ajouter, pour le plus grand confort des voyageurs. L'objectif des CFF est d'utiliser de manière optimale la nouvelle infrastructure ferroviaire. Ils comptent également améliorer la ponctualité sur l'axe nord-sud dans le cadre d'un groupe de travail commun avec leurs partenaires italiens. Les travaux d'infrastructure nécessaires d'ici 2020 en Suisse et en Italie seront planifiés de manière coordonnée. Grâce à cette bonne collaboration, la liaison directe Zurich – Venise pourra être mise en place définitivement en juin 2017.

Sur la ligne panoramique du Saint-Gothard, les CFF proposent également dès aujourd'hui une offre attrayante. Les trains InterRegio au départ de Bâle, de Lucerne et de Zurich, ainsi que les trains RegioExpress au départ du Tessin circulent toutes les

heures jusqu'à Erstfeld et inversement. Des relations directes au départ de Bâle/Zurich et à destination de Göschenen continuent d'être proposées lors des périodes de forte affluence. D'avril à octobre, de nouveaux trains touristiques emprunteront la ligne panoramique du Saint-Gothard: le «Gotthard Weekender», au départ de Zurich, et le «Gotthard Panorama Express», entre Flüelen et Bellinzone.

La Suisse se donne rendez-vous à Lugano

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard est un nouveau point d'orgue dans une année très particulière pour la Suisse et les CFF. L'ouverture du tunnel en juin et les nombreuses autres plateformes ont accentué la signification de cet ouvrage du siècle et montré ce qui peut être atteint avec l'innovation, la précision et la fiabilité suisses. De nombreux partenaires ont été associés à ce succès : la Confédération, Alptransit Gotthard AG, mais aussi les partenaires principaux Gottardo que sont Credit Suisse, Coop, La Mobilière, Mondaine, Stadler Rail et ABB ainsi que d'autres partenaires de l'économie et des sciences.

Le premier train ordinaire a traversé ce matin le tunnel de base du Saint-Gothard en direction du sud: l'EuroCity 11 a quitté la gare centrale de Zurich à 6h09. Il avait à son bord des clients et des invités spéciaux, parmi lesquels Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports, et Andreas Meyer, CEO de CFF SA. Un autre train inaugural – un train combiné voyageurs-marchandises – était parti de Bâle à 4h55 avec un convoi de «Leckerli», les fameux biscuits bâlois. Les deux trains sont arrivés après 8h00 à Lugano, où ils étaient attendus par la population tessinoise et des représentants du canton pour les festivités officielles. De nombreux invités se sont joints à Peter Füglistaler, Andreas Meyer, Beat Jörg, le président du gouvernement uranais, et Paolo Beltraminelli, le président du Conseil d'État tessinois, pour célébrer la mise en service du plus long tunnel ferroviaire du monde.

Une grande fête populaire est également au programme pour honorer la modernisation de la gare de Lugano et du funiculaire. Pour un montant total de 23 millions de francs, le canton, la ville et les CFF ont en effet transformé la gare en une élégante «Terrazza del Ticino». Peu avant midi, le train combiné reprendra la direction de Bâle, cette fois avec à son bord des panettones, qui seront distribués aux clients à partir d'environ 15h00 à la gare de Bâle.

Performance maximale dès 2020

Il faudra encore patienter jusqu'en 2020, date de la mise en service du tunnel de base du Ceneri et du corridor de 4 m, pour que l'axe nord-sud du Saint-Gothard at-

teigne son rendement maximal. La capacité des sillons passera alors à 260 trains par jour en trafic marchandises, tandis que le gain de temps maximal en trafic voyageurs grimpera à 60 minutes entre la Suisse allemande et Milan. Des trains circuleront alors toutes les demi-heures entre la Suisse alémanique et le Tessin, et toutes les heures entre Zurich et Milan. Au Tessin aussi, l'offre et l'horaire seront progressivement optimisés. D'ici 2020, le trafic régional tessinois sera amélioré de manière significative. Les voyageurs bénéficieront notamment d'une nouvelle liaison express entre Lugano et Locarno. Les temps de trajet entre la Léventine et Lugano/Mendrisiotto enregistreront quant à eux une diminution allant jusqu'à 30 minutes.

D'ici à 2030, les CFF investiront au total plus de 2 milliards de francs au Tessin. Car pour pouvoir rester compétitifs dans un contexte de concurrence accrue, ils ne doivent pas seulement économiser, mais aussi investir dans l'avenir de manière ciblée et durable. La perspective générale «Tessin» signée hier par le canton et les CFF crée les bases nécessaires pour permettre d'exploiter de manière optimale tout la portée de ces investissements et poser les jalons de la mobilité de demain.

Photos à disposition sur [SBB Media Center](#).

Les CFF renouvellent l'axe nord-sud du Saint-Gothard

Le nouveau tunnel du Saint-Gothard incarne les valeurs qui font la force de la Suisse: la précision, l'innovation et la fiabilité. Sa mise en service le 11 décembre 2016 constitue l'étape la plus importante du renouvellement de l'axe nord-sud du Saint-Gothard. D'ici à la mise en service du tunnel de base du Ceneri (fin 2020) et du corridor de 4 m (fin 2020), près de 25 projets de construction seront réalisés sur les lignes d'accès aux deux tunnels de base entre Bâle et Chiasso. Les CFF mettent en œuvre de nombreuses mesures portant sur le matériel roulant, la construction et l'entretien pour limiter autant que possible les répercussions sur la clientèle jusqu'à la fin de ces projets de construction.