

En vue de son inauguration officielle le 4 septembre, AlpTransit cède le tunnel de base aux CFF

VEILLE DE FÊTE AU CENERI

« ANDRÉE-MARIE DUSSAULT, LOCARNO

Tessin » Le chantier du siècle est enfin achevé. La nuit dernière, Dieter Schwank, directeur général du maître d'ouvrage AlpTransit Gotthard SA (ATG), a remis le tunnel de base du Monte Ceneri, qui vient compléter les Nouvelles Lignes ferroviaires alpines (NLFA), aux CFF, qui en assureront l'exploitation. Hier, sur le site du nouveau tunnel de base – au Nodo de Camorino, entre Locarno et Bellinzone –, des représentants de l'Office fédéral des transports (OFT), d'ATG et des CFF ont rencontré les médias.

Dieter Schwank est revenu sur les diverses phases de l'histoire de la construction du troisième plus grand projet de tunnel en Suisse, après les tunnels de base du Gotthard et du Lötschberg: l'excavation, l'installation des technologies ferroviaires, les tests de sécurité. Pour tester le tunnel, quelque 2000 courses ont déjà été effectuées, correspondant à 40 000 kilomètres.



« Le premier tunnel qui permet de voyager à 250 km/h »

Dieter Schwank

Responsable CFF du projet de l'axe nord-sud via le Saint-Gothard, Daniel Salzmann a indiqué que ces trois prochains mois, entre 4000 et 5000 courses d'essai seront menées afin d'exercer les processus d'exploitation et de tester les installations, de sorte que les opérations régulières puissent commencer dès le prochain changement d'horaire. Le 1^{er} décembre, l'OFT devrait donner son feu vert à la mise en service. Et le premier train régulier du trafic grandes lignes qui traversera le tunnel de base du Ceneri devrait partir le 13 décembre.

Défauts mineurs corrigés Daniel Salzmann a aussi mentionné que les CFF ont inspecté les travaux et trouvé quelques défauts mineurs qui seront corrigés. Il rappelle que le tunnel est important tant aux niveaux régional, national qu'international. « Non seulement pour les échanges économiques et culturels, mais aussi pour l'environnement », souligne-t-il, précisant que la ligne à travers les Alpes constitue, aussi en plaine, la pièce maîtresse du corridor européen de fret



Le premier train régulier du trafic grandes lignes qui traversera le tunnel de base du Ceneri est attendu le 13 décembre. Keystone

Rotterdam-Gênes. « Elle sert à transférer des marchandises de la route au rail, ce qui renforce la protection des Alpes et la politique suisse de transfert. »

Zurich-Lugano: 2 heures

Le tunnel de base du Ceneri, mesurant 15,4 km entre Camorino et Vezia (près de Lugano), est le maillon sud d'un axe de transit de haut niveau pour marchandises et voyageurs entre Zurich et Milan, qui passe par le tunnel de base du Gotthard. Sa mise en service permettra de voyager entre Zurich et Lugano en 2 heures, et de Zurich à Milan en 3 h 17.

Ce tunnel transformera le Tessin en une « ville », affirme Daniel Salzmann, reliant trois de ses pôles principaux comme un métro. Il améliorera considérablement les liaisons au sud des Alpes: le temps de parcours entre Lugano et Locarno (actuellement de 49 minutes, avec un changement) et entre Lugano et Bellinzone (28 minutes), sera réduit de près de moitié, et les trajets seront directs, rendant le train concurrentiel par rapport à la voiture.

Chef de projet Ceneri 2020 à l'OFT et responsable des festivités liées à l'achèvement de la NLFA, Gregor Saladin a conduit les journalistes, munis de casques et de dosards fluo – « jusqu'à minuit, nous sommes encore sur un chantier » – au chapiteau devant le portail nord du tunnel, où les ouvriers se félicitent que celui-ci ait résisté aux orages intenses de la fin de semaine. C'est ici que se tiendra l'inauguration officielle le 4 septembre, au son du cor des Alpes, en présence de la présidente de la Confédération Simonetta Sommaruga, du chef des Affaires étrangères Ignazio Cassis, du président du Conseil d'Etat tessinois, Norman Gobbi, et d'une petite centaine de VIP masqués.

2000

Le nombre de courses effectuées pour tester le tunnel

197

En minutes, le temps qu'il faudra pour relier Zurich à Milan

15,4

En kilomètres, la longueur du nouveau tunnel de base du Ceneri

« L'ALLEMAGNE A DU RETARD »

Pour une efficacité optimale de l'axe ferroviaire nord-sud, des travaux sont encore nécessaires, notamment entre Bâle et Karlsruhe (Allemagne).

Le tunnel ferroviaire du Monte Ceneri (15,4 km de long) est le dernier-né de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Son but: raccourcir les temps de parcours et augmenter les capacités de transport. Avec son inauguration, la Suisse pose un jalon essentiel dans le corridor de fret européen nord-sud, reliant les ports de Rotterdam (Pays-Bas) à Gênes (Italie).

Mais pour une efficacité optimale de la NLFA, encore faut-il que les infrastructures ferroviaires des pays voisins soient en mesure d'absorber la hausse prévue du nombre de trains. « L'axe Bâle-Karlsruhe est particulièrement important, car tout le trafic ferroviaire de fret entre la Suisse et l'Allemagne passe par ce tronçon », souligne Andreas Windlinger, chef de la communication à l'Office fédéral des transports (OFT). « Des travaux sont en

cours, mais vont s'échelonner jusqu'en 2040. Cependant, toute étape achevée permet des améliorations immédiates dans le trafic sur ce tronçon. »

Plus critique, Daniel Mange, professeur honoraire de l'EPFL, juge que l'Allemagne a pris beaucoup de retard dans la modernisation de la connexion. « Elle doit quadrupler la voie entre la cité rhénane et Karlsruhe. Des oppositions mais aussi des incidents ont ralenti le chantier », déplore l'expert.

A l'autre bout de la Suisse, l'Italie est également taclée par le chercheur émérite. « Il faudrait quadrupler la voie de Chiasso à Milan, ce qui n'est pas à l'ordre du jour. » Pour sa part, l'OFT estime que Rome a déjà pris des mesures essentielles sur les trois tronçons reliant la Botte à la Suisse.

« Au cours des vingt dernières années, l'Italie a amélioré la capacité du réseau des trois lignes d'accès grâce à une série d'aménagements, certes peu spectaculaires mais efficaces, tels que de nouveaux

croisements, de meilleurs signaux permettant une succession plus rapprochée des trains et des aménagements ponctuels à double voie », indique l'office dans un document publié récemment.

Et en Suisse? Il existe là aussi un potentiel d'améliorations, selon Daniel Mange. « Les tronçons Zurich-Thalwil, le tunnel de base du Gotthard et celui du Ceneri sont en quadruple voie. En revanche, le reste de la ligne Zurich-Chiasso ne l'est pas, ce qui constitue autant de goulets d'étranglement. »

Le défi est de faire circuler dans les tunnels de base des trains passagers roulant à 160-200 km/h et des convois de fret à 120 km/h. Avec l'existence de tronçons parallèles, il est possible de séparer le trafic voyageurs de celui des marchandises et de faire rouler les trains passagers à leur vitesse maximale dans les tunnels de base, soit à 250 km/h. Du côté de l'OFT, on rejette cette idée. « Il n'y a à l'heure actuelle aucun problème de capacité sur l'axe Zurich-Chiasso », affirme ainsi Andreas Windlinger. » **SEVAN PEARSON**

Géologie très fragile

Quels ont été les plus grands défis de cette aventure commencée par le début des travaux en 2006? Dieter Schwank répond que durant l'excavation, à certains endroits, la géologie sous le Monte Ceneri était très fragile. « Il était important d'anticiper ces zones délicates, tout en procédant à l'avancement des travaux. »

Rester à jour au niveau de la technologie, laquelle a évolué tout au cours de la réalisation, a été un autre défi de taille. « Nous avons dû constamment nous adapter. Nous avons même innové: ce tunnel ferroviaire est le premier au monde à utiliser une technologie permettant de voyager à 250 km/h. » Pour les deux ouvriers décédés sur le chantier, un mémorial sera inauguré mercredi près du portail de Camorino. »