



Le percement du tunnel ferroviaire le plus long au monde, le tunnel du Saint-Gothard en Suisse, a été terminé le 15 octobre pour le tube Est, soit un tronçon de 30 km de long percé depuis l'entrée nord et un tronçon de 27 km percé depuis l'entrée sud.

Le tunnel de base du Saint-Gothard est un tunnel ferroviaire actuellement en cours de construction en Suisse.

Avec une longueur prévue de 57 km et un total de 153,5 km de galeries, puits et passages, il sera le tunnel le plus long au monde (de tous les tunnels ferroviaires et routiers) lorsqu'il sera achevé, ravissant ainsi la place à l'actuel détenteur du record, le tunnel du Seikan (qui relie les îles japonaises d'Honshu et Hokkaido).

Le projet est conçu pour intégrer deux tunnels séparés abritant chacun une voie.

Le tunnel s'inscrit dans le cadre du projet suisse AlpTransit, connu également comme la Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), qui englobe également le tunnel de base du Lötschberg entre les cantons de Berne et du Valais.

Comme le tunnel du Lötschberg, il vise à éviter les voies sinueuses de montagne et à établir une liaison directe adaptée pour les trains à grande vitesse et les trains de marchandises à fort tonnage.

À son achèvement, il devrait permettre de réduire d'une heure le temps de trajet actuel de 3 heures et demi nécessaire pour aller de Zürich à Milan. Il réduira également à 1 heure 40 minutes le temps de trajet entre Zürich et Lugano. Les deux portails seront près des villages d'Erstfeld, dans le canton d'Uri, et de Bodio dans le canton du Tessin.

La fin du chantier avait été prévue pour 2015 mais en raison de retards, on pensait plutôt (au début 2007) qu'il ne serait pas achevé avant 2018. Avec le percement de l'un des tunnels terminé au 15 juin 2009, on peut probablement miser sur une date d'ouverture courant 2017 pour les deux tunnels dans la mesure où les travaux progressent actuellement à une vitesse

plus rapide que prévue.

À proximité, il y a également deux autres tunnels du Saint-Gothard : le tunnel ferroviaire de 1881 et le tunnel routier de 1980.

Contexte

La route au-dessus du col du Saint-Gothard - l'une de ses tunnels - est l'une des principales voies de passage à travers les Alpes sur l'axe Nord-Sud en Europe.

La circulation a plus que décuplé depuis 1980 et les tunnels routiers et ferroviaires existants sont exploités au maximum de leurs capacités. Pour se doter d'un accès plus rapide et moins sinueux à travers les Alpes suisses, les électeurs suisses ont opté pour la construction de ce tunnel qui traverse le massif du Saint-Gothard à basse altitude (600 m), soit au-dessous du tunnel ferroviaire existant.

Une fois que le nouveau tunnel sera mis en service, les trains de marchandises standards avec un tonnage maximal de 4 000 t pourront facilement franchir cette barrière naturelle, comme si la chaîne alpine n'existait pas.

D'autre part, les trains de voyageurs pourront circuler à une vitesse de 250 km/h dans les nouveaux tunnels, réduisant le temps de trajet de la liaison transalpine de 50 minutes — et d'une heure lorsque les tunnels de base voisins du Zimmerberg et du Ceneri seront achevés.

L'ouvrage en cours de construction comprend deux tunnels à voie unique.

Les deux tunnels ferroviaires sont reliés entre eux environ tous les 325 m par des rameaux de communication.

Les trains peuvent changer de tunnel dans les deux stations multifonctions à Sedrun et Faido. Ces stations abriteront le matériel de ventilation et les infrastructures techniques et serviront d'arrêts d'urgence et de voies d'évacuation à l'achèvement du tunnel.

Construction

Les Chemins de Fer Fédéraux(CFF) sont le maître d'ouvrage du chantier par l'intermédiaire de leur filiale AlpTransit Gotthard AG.

Afin de réduire les délais de construction de moitié, quatre galeries d'accès ont été construites de façon à pouvoir entreprendre la construction à partir de quatre (et désormais cinq) points d'attaque, à savoir, Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido et Bodio.

Attribution des travaux

Les contrats ont été attribués par tronçons comme suit :

- **Erstfeld** (tronçon d'Erstfeld à Amsteg), 7,7 km de long : deux tunneliers ont commencé à percer les deux tubes. Le percement du tube Est entre Erstfeld et Amsteg a commencé le 15 juin 2009.
- **Amsteg** (tronçon d'Amsteg jusqu'au nord de Sedrun), 11, km de long. Le 9 décembre 2009, le tronçon d'Amsteg a été officiellement livré au propriétaire du tunnel.
- **Sedrun** (tronçon immédiatement au nord et sud de Sedrun), 6.8 km de long. Le dernier percement du projet du Saint-Gothard, de Sedrun à Faido, devrait se faire début 2011.
- **Faido** (tronçon du sud de Sedrun jusqu'à Faido), 14,6 km de long.
- **Bodio** (tronçon de Faido à Bodio), 16,6 km de long.

Plus d'informations:

- [Site web Alptransit](#)

Le percement du tunnel ferroviaire le plus long au monde, le tunnel du Saint-Gothard en Suisse, a été terminé le 15 octobre pour le tube Est, soit un tronçon de 30 km de long percé depuis l'entrée nord et un tronçon de 27 km percé depuis l'entrée sud.