



SBB CFF FFS

Le nouveau tunnel  
du Saint-Gothard –  
la Suisse par  
excellence.



Gottardo 2016

## La pierre angulaire du nouvel axe nord-sud du Saint-Gothard.

2

Le nouveau tunnel de base du Saint-Gothard est le plus long tunnel ferroviaire du monde (57 kilomètres) et constitue la pierre angulaire de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NEAT). Symbole des valeurs suisses comme l'innovation, la précision et la fiabilité, cet ouvrage permettra un transport plus rapide et plus fiable des voyageurs et des marchandises entre le nord et le sud.

Le tunnel de base du Saint-Gothard a été construit par la société AlpTransit Gotthard AG (ATG), une filiale des CFF, sur ordre de la Confédération. La société ATG est également en charge de la construction du tunnel de base du Ceneri, long de 15 kilomètres, dont la mise en service est prévue pour fin 2020. Le tunnel de base du Saint-Gothard entrera en service le 11 décembre 2016, conformément à l'horaire, au terme de 17 ans de travaux. Autres informations sur [www.gottardo2016.ch](http://www.gottardo2016.ch).

La mise en service du tunnel de base du Ceneri marquera la naissance d'une ligne de plaine continue à travers les Alpes. Le nouvel axe nord-sud du Saint-Gothard sera pleinement opérationnel à partir de fin 2020 avec le lancement du corridor 4 mètres pour le trafic marchandises. Le transport des marchandises sera plus efficace et plus écologique, tandis que le transport des personnes sera plus rapide et plus confortable.



## Le trafic marchandises plus efficient et plus écologique.

Pour le trafic marchandises, le nouveau tunnel du Saint-Gothard permettra une hausse de la capacité et garantira des liaisons plus rapides et une plus grande fiabilité. Les clients de CFF Cargo pourront bénéficier de solutions logistiques à la fois efficientes, exemptes d'embouteillages et respectueuses de l'environnement. Avec des trains pouvant être rallongés jusqu'à 750 mètres, le trafic marchandises de CFF Cargo gagnera encore en rentabilité. À partir du changement d'horaire 2016/2017, jusqu'à cinq trains de marchandises pourront circuler par heure et par sens de circulation, soit pratiquement deux fois plus qu'aujourd'hui. Les points de desserte à forte densité de trafic dans le Tessin bénéficieront ainsi de jusqu'à trois remises et prises en charge par jour.

Dans le domaine du trafic de transit international, le nouveau tunnel du Saint-Gothard constitue une première grande étape en vue de la création de la ligne de plaine à travers les Alpes. La mise en service du tunnel de base du Ceneri et du corridor 4 mètres (pour le transport ferroviaire de semi-remorques présentant une hauteur de quatre mètres) renforce considérablement la compétitivité du rail sur l'axe nord-sud. À partir de fin 2020, les trains de marchandises pourront transporter jusqu'à 2000 tonnes, contre 1600 environ à l'heure actuelle.



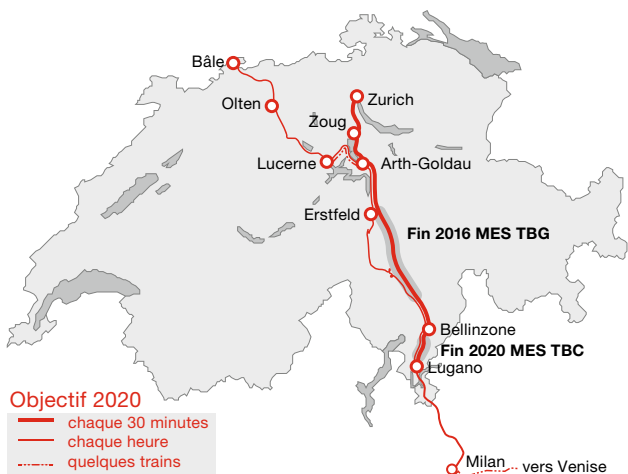
## Des voyages plus confortables et plus rapides.

4

Des liaisons plus rapides, plus fréquentes et plus confortables ainsi qu'un matériel roulant neuf et modernisé augmenteront sensiblement la qualité sur l'axe nord-sud. Les voyageurs profiteront en outre d'une augmentation du nombre de places assises. Les améliorations seront progressivement mises en œuvre à partir de 2016 et leurs effets se feront pleinement sentir à partir de fin 2020.

Ainsi, à partir de fin 2016, la durée du trajet entre Zurich et Lugano sera réduite de jusqu'à 25 minutes par rapport à aujourd'hui. Dès 2018, les temps de trajet seront encore réduits après la suppression des chantiers au niveau du lac de Zoug. Après la mise en service du tunnel de base du Ceneri, Lugano sera à moins de deux heures de Zurich. À partir de fin 2020, la diminution des temps de trajet entre la Suisse alémanique et le Tessin pourra atteindre jusqu'à une heure. En plus du trafic grandes lignes, le trafic régional au Tessin sera considérablement renforcé; les liaisons entre Lugano, Bellinzone et Locarno seront aménagées à partir de fin 2020, et les temps de trajet seront considérablement réduits.

Les CFF continueront d'exploiter la ligne de faite historique et à forte fréquentation touristique et contribuent ainsi au renforcement et au développement du tourisme dans la région du Saint-Gothard.



- Fin 2016 Plus rapidement à travers le Saint-Gothard**  
Mise en service du tunnel de base (MES TBG)  
Zurich-Milan en 3,5 heures toutes les 2 heures  
Nouvel EuroCity Zurich-Venise  
Changement de l'offre «ligne de faite»  
Intégration à l'offre TILO
- Mi-2018 Nouveau raccourcissement du temps de parcours**  
La suppression de l'interruption de la ligne sur la rive est du lac de Zoug permet de relier plus rapidement Zurich/Zoug au Tessin.
- 2020 Plus confortable grâce à Giruno**  
Nouveaux trains Giruno comme EC
- Fin 2020 Plus rapidement et plus souvent grâce au tunnel du Ceneri (MES TBC)**  
Zurich-Milan en 3 heures toutes les heures  
Suisse alémanique-Tessin toutes les 30 minutes  
Profil pour trains à deux niveaux  
Plus de places les jours de grande affluence  
Renforcement du trafic régional au Tessin

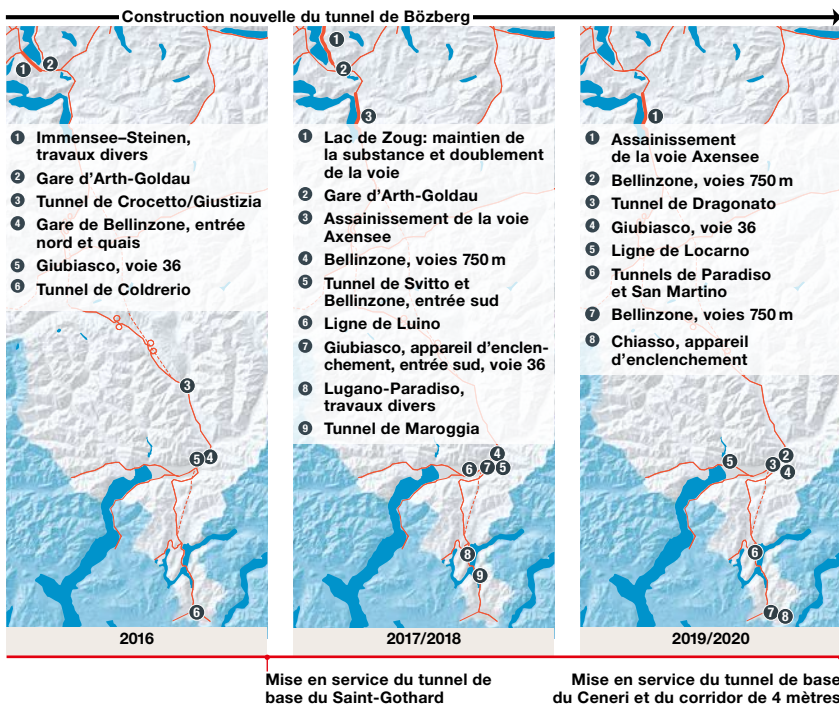




## Aménagement des lignes d'accès pour maximiser l'utilité pour la clientèle.

5

Pour que l'axe du Saint-Gothard présente une utilité maximale pour la clientèle, les CFF aménagent les lignes d'accès aux tunnels de base et réalisent d'ici 2020 un corridor continu, haut de 4 mètres, entre Bâle et la frontière italienne. Par conséquent, les travaux sur l'axe du Saint-Gothard vont s'intensifier après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard. Au nord, les principaux travaux sont concentrés au niveau du lac de Zoug et dans la zone de l'Axen. Au sud, ils se situent dans la région de Bellinzone. Par ailleurs, plusieurs tunnels seront assainis ou construits. Cette concentration de chantiers à la fois géographique et temporelle présente un défi de taille pour la stabilité de l'horaire et risque de générer des retards et des problèmes de correspondance. Malgré ces chantiers, l'horaire reste opérationnel mais sera plus sensible aux retards. De nombreuses mesures liées au matériel roulant, à la construction et à l'exploitation permettront aux CFF de limiter autant que possible les répercussions de ces travaux sur la clientèle, jusqu'à l'achèvement des 25 projets de construction.



## De nouveaux jalons posés en matière de sécurité.

6

Le tunnel de base du Saint-Gothard (TBG) dispose de dispositifs de sécurité des plus modernes:

- Différentes installations sur les lignes d'accès permettent d'identifier d'éventuels défauts sur les trains avant qu'ils ne pénètrent dans le tunnel.
- Grâce au concept d'exploitation parfaitement étudié, les trains équipés du système ultramoderne d'arrêt automatique des trains permettent un transport sûr et à vitesse élevée, selon un intervalle de trois minutes.
- Tous les 325 mètres, des passages dans le tube opposé garantissent un accès rapide aux zones sécurisées.
- L'éclairage de secours, les mains-courantes et le marquage signalétique facilitent l'autosauvetage des voyageurs. Deux stations de secours situées à Sedrun et Faido permettent des évacuations rapides.

À partir des Centres de maintenance et d'intervention situés à Biasca et Erstfeld, des trains d'extinction et de sauvetage peuvent circuler dans le tunnel.



## 57 kilomètres – deux entrées.

L'entretien du plus long tunnel ferroviaire du monde constitue un défi de taille. Le tunnel bitube long de 57 kilomètres est accessible via seulement deux entrées. Pour les travaux d'entretien, un tube de tunnel est interdit à la circulation pendant trois nuits. Pendant ce laps de temps, les nouveaux Centres de maintenance et d'intervention (CMI) situés à Biasca et Erstfeld prennent en charge jusqu'à onze chantiers dans le tunnel de base du Saint-Gothard et assurent le transport, la mise en place, l'exploitation, le rangement et l'évacuation. Les CFF ont préparé quelque 3900 personnes aux défis particuliers en lien avec le tunnel de base du Saint-Gothard: personnel d'entretien, mécanicien de locomotive, personnel des trains, mais aussi collaborateurs affectés à la circulation et à l'exploitation du tunnel.

### **Une «tour de surveillance» pour le tunnel de base du Saint-Gothard.**

Depuis mi 2014, les CFF gèrent et surveillent l'exploitation ferroviaire globale dans le Tessin ainsi qu'à partir de et vers Arth-Goldau depuis le Centre d'exploitation Sud (CE Sud) à Pollegio. Le CE Sud assure également l'information à la clientèle en cas de dérangements. Les quelque 160 collaborateurs basés à Pollegio gèrent et surveillent également l'exploitation du trafic voyageurs et marchandises ainsi que les systèmes de sécurité et l'alimentation en courant de traction dans le plus long tunnel ferroviaire du monde.



**CFF SA**  
Communication  
Hilfikerstrasse 1  
3000 Berne 65, Suisse

[www.cff.ch](http://www.cff.ch)

