

GOTTHARD-NEWS

UN APERÇU DE LA MOBILITÉ DU FUTUR



Andreas Meyer,
CEO SBB

Le 1^{er} juin, la Suisse écrit une fois de plus l'histoire des chemins de fer. L'ouverture du tunnel de base du Gotthard marque le début d'une nouvelle ère et donne un aperçu de la mobilité de demain.

.....

Andreas Meyer, le 1^{er} juin le tunnel de base du Gotthard sera remis par son constructeur à son exploitant, les CFF, après 25 ans de planification et de construction. Qu'est-ce que cela signifie pour les CFF?

Tout d'abord, le nouveau tunnel du Gotthard amène un saut de performance pour nos clients. C'est pourquoi nous nous réjouissons tous de la mise en service commerciale, le 11 décembre 2016, du tunnel ferroviaire le plus long du monde avec ses 57 kilomètres. A partir de 2020, le transport de marchandises va également profiter d'une augmentation de la capacité de transport de près de 60% lorsque le «corridor 4 m» ainsi que le tunnel de base du Ceneri seront en service. Le voyage de nos clients entre Milan et Zurich sera raccourci de 30 minutes dès l'ouverture du nouveau tunnel du Gotthard et de 60 minutes à partir de 2020. Avec du matériel roulant modernisé et, dès 2019, des nouveaux trains voyageurs, la qualité augmentera de manière significative pour les passagers.

Que signifie la mise en service pour la Suisse?

Le 1^{er} juin, les caméras du monde entier seront dirigées sur le massif du Gotthard. Le chantier du siècle du tunnel de base, auquel ont travaillé des générations, représente des valeurs suisses telles que l'innovation, la fiabilité et la précision, et est la meilleure publicité pour la Suisse. Le nouveau tunnel du Gotthard est un symbole. Il montre que la Suisse est capable de réaliser des grands projets car de nombreux partenaires œuvrent ensemble de manière sérieuse et précise: les électeurs, le monde politique, la Confédération, les cantons, les autorités, les associations et, bien sûr, tous ceux qui ont construit le tunnel et ceux qui l'exploitent.

Où en sont les CFF dans la mise en service du tunnel de base du Gotthard?

De nombreux signaux sont au vert. Avant la mise en service, il y a encore des millions de détails à régler et des milliers de tests à réussir – et bien sûr, il faut parfois un peu de chance. En outre, nous formons environ 3900 employés. Dans les prochains mois, nous allons tester intensivement nos procédures et processus dans le cadre des essais de mise en service. Nous avons réalisé une étape importante avec la conversion des voies d'accès au standard de signalisation «ETCS niveau 2» et nous sommes en train de soigner les quelques maladies d'enfance de ce système complexe.

EDITORIAL

Chères lectrices,
chers lecteurs,



L'infrastructure ferroviaire arrive à un tournant séculaire: le 1^{er} juin 2016, le tunnel de base du Gotthard, le plus long tunnel ferroviaire du monde avec ses 57 km, sera remis à son exploitant, les CFF. Fruit d'une performance historique, la nouvelle liaison nord-sud sera honorée à sa juste valeur en présence de hauts représentants des pays voisins. L'ouvrage, résultat de 25 ans de planification et de travaux, reflète non seulement le savoir, le courage et la clairvoyance des ingénieurs, mais aussi une énorme volonté politique du peuple suisse, qui a approuvé dans les urnes la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes.

Tout au long de ces « Gotthard News » nous vous présentons une rétrospective et une perspective d'avenir sur cet ouvrage gigantesque. Il y eut tout d'abord eu les premières visions du tunnel de base du Gotthard que l'ingénieur bâlois Eduard Gruner a esquissées en 1947, et dont le tracé est très proche de celui réalisé, nota bene avec une halte souterraine à Sedrun pour les skieurs à destination des Alpes grisonnes. 60 ans plus tard, le tunnel est devenu réalité, sans Porta Alpina à Sedrun.

A partir de décembre 2016, dès la mise en service officielle, la perspective de voyager plus confortablement et ponctuellement entre le nord et le sud devrait nous donner des ailes, même si nous gardons les pieds sur terre. L'augmentation de la capacité du transport de marchandises en termes de poids, de profil d'espace libre et de longueur des trains nous rapproche encore plus des objectifs fixés. Cependant, nous ne les avons pas encore tous atteints.

Si les mêmes visions nous guident pour continuer à développer le chemin de fer pour les générations futures, et si l'ouvrage achevé n'est pas le dernier, l'avenir du train en tant que moyen de transport sûr est assuré.

Nous devons donner vie à la vision consistant à réaliser les voies d'accès nécessaires, mais actuellement manquantes, afin de réaliser la transversale alpine la plus rapide et la plus performante, et de rendre possible le transfert des marchandises de la route au rail. Il nous reste encore quelques efforts à faire pour y arriver.

Je vous souhaite une lecture passionnante.

Dr. Hans-Peter Wessels, conseiller d'Etat du canton de Bâle-Ville et président du Comité du Gotthard





Suite de la page 1

Le monde de la mobilité évolue aujourd'hui rapidement – que signifie la mise en service du tunnel de base du Gothard pour l'avenir?

Il nous donne en quelque sorte un aperçu de la mobilité de demain. En effet, nous voyons le nouveau tunnel du Gothard également comme une occasion de nous confronter aux défis actuels sur le marché de la mobilité. Dans le trafic transfrontalier, nous voulons renforcer la coopération avec les chemins de fer partenaires et profiter de l'ouverture du tunnel de base pour faire progresser la fiabilité des transports publics et proposer des prestations supplémentaires, en particulier sur l'axe nord-sud. Avec des partenaires industriels ainsi que des réseaux de recherche et de développement, nous allons utiliser les possibilités d'évolution technologique pour le développement futur de notre système ferroviaire.

Fin 2020, le tunnel de base du Ceneri et le «corridor 4 m» du Gothard doivent entrer en service. Qu'attendent les CFF de cette nouvelle ligne de plaine?

Vraisemblablement à partir de 2020, l'axe rénové nord-sud du Gothard atteindra sa pleine capacité. Dans le transport de marchandises, nous pourrions faire circuler des trains jusqu'à 750 mètres de long, tant en trafic interne qu'en transit. En ce qui concerne le trafic voyageurs, nous mettrons en service les nouveaux trains à grande vitesse «Giruno» de Stadler Rail

à partir de 2019. Ils permettront de circuler plus confortablement. La mise en service du tunnel de base du Ceneri renforcera de manière significative le trafic régional au Tessin en raccourcissant le temps de voyage entre la Léventine et Lugano/le Mendrisiotto d'environ 30 minutes.

Où peut-on craindre des goulets d'étranglement, comme après l'augmentation du trafic ayant suivi l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg?

Les CFF sont convaincus que sur l'axe nord-sud du Gothard, ils peuvent mettre sur le marché de bonnes prestations pour les trafics voyageurs et marchandises avec la mise en service des tunnels de base du Gothard et du Ceneri. Les prérequis en sont le concept d'exploitation optimisé et le système de signalisation de dernière génération, qui assurent que par heure et par direction, six trains de marchandises et deux trains de passagers peuvent circuler à des vitesses différentes dans les deux tubes à voie unique. La capacité de transport de marchandises s'élèvera de manière significative, du maximum actuel de 180 à 260 trains par jour. Dans le transport de passagers, environ 9000 personnes voyagent chaque jour par le Gothard avec les CFF. D'ici 2025, le nombre de voyageurs devrait presque doubler grâce à l'augmentation et l'accélération de l'offre. Afin de transporter les passagers supplémentaires, de nouveaux trains seront acquis d'ici 2020.



UNE NOUVELLE ÉTAPE DANS L'HISTOIRE SUISSE

Le Gothard est un symbole qui aide tous les citoyens suisses à s'identifier à leur patrie. Pour moi, native d'Uri, il revêt une signification encore plus grande pour «l'enfant du Gothard» que je suis. Cependant, dans mon rôle de directrice de l'économie du canton de Zurich, c'est surtout l'importance du Gothard pour tout le pays qui m'importe.

2016 est une année historique pour le Gothard en tant qu'axe de transport. L'ouverture du tunnel de base représente une nouvelle étape dans l'histoire mouvementée du Gothard. Le nouveau tunnel réduit considérablement le temps de trajet entre la Suisse alémanique et le Tessin. Par exemple, la durée du trajet entre Lucerne et Lugano sera de deux heures à partir du changement d'horaire. Milan sera atteignable depuis Zurich en trois heures et demie. Enfin, à partir de décembre 2021, le trajet entre Zurich et Milan ne durera plus que trois heures, Lucerne-Lugano une bonne heure et demie. Autrement dit, un gain de temps appréciable pour les voyageurs. Avec ces temps de trajet raccourcis, le train sera attractif pour les voyageurs d'affaires et il sera parfaitement possible d'aller et de



Carmen Walker Späh, conseillère d'Etat et directrice de l'économie du canton de Zurich

revenir le même jour entre les grandes régions économiques de la Lombardie et de Zurich. Ces fortes économies de temps vont donner un nouvel élan aux centres d'affaires ainsi qu'au tourisme le long de l'axe du Gothard.

L'ouverture du tunnel de base du Gothard dans le cadre du projet de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) affirme la réputation de la

Suisse en tant que patrie du chemin de fer. Notre pays a en effet toujours fait figure de pionnier lorsqu'il s'est agi de développer celui-ci. Pratiquement aucun autre pays n'a un réseau ferroviaire aussi dense et n'investit autant dans cette infrastructure. Le peuple suisse a régulièrement montré son engagement pour les transports en commun. Encore récemment, en février 2014, il a accepté le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) posant la base financière pour les futurs projets ferroviaires.

Afin d'exploiter pleinement les milliards investis dans les NLFA, les lignes d'accès doivent également être adaptées. La réduction des temps de parcours le long de l'axe nord-sud pour tous les Suisses implique que les axes de desserte dans les régions de Bâle, Argovie, Suisse centrale et Zurich soient préparés pour l'augmentation attendue des flux de voyageurs et de marchandises. C'est pour cette raison que, dans un manifeste adressé au Conseil fédéral, le Comité du Gothard a demandé en 2011 que les goulets d'étranglement existants dans le réseau ferroviaire suisse soient éliminés à temps. Le canton de Zurich soutient activement cette demande.

La région métropolitaine de Zurich est un marché important pour l'axe nord-sud. Environ 2 millions de personnes vivent actuellement dans le bassin versant du nœud ferroviaire de Zurich et les estimations prévoient une croissance continue. Par conséquent, le gouvernement zurichois s'engage pour que les goulets d'étranglement soient éliminés à temps sur les voies d'accès du Gothard. Il est important pour nous que dans le cadre



L'assemblée générale 2016 du Comité du Gothard

En tant qu'hôte de l'assemblée générale 2016 du Comité du Gothard, j'ai le plaisir de vous convier à cette dernière.

L'assemblée annuelle se tiendra dans un lieu historique au cœur de la vieille ville de Zurich:

lundi 20 juin 2016 à 10h00 à la «Zunfthaus zur Zimmerleuten»,
Limmatquai 40, 8001 Zurich.

Des indications détaillées vous parviendront par écrit en temps voulu.
Je me réjouis de participer à une assemblée générale passionnante.

Carmen Walker Späh, conseillère d'Etat

de l'étape d'aménagement 2030 du programme de développement stratégique de la Confédération, le tunnel de Brütten sur le trajet Zurich-Winterthur soit réalisé, entre autres projets importants. En plus d'une augmentation de capacité, il apporte un gain de temps pour les voyageurs de Suisse orientale en route vers le sud.

L'ouverture du tunnel de base du Gothard, pièce maîtresse des NLFA, est

imminente. Je me réjouis de ce pas supplémentaire vers une plus grande cohésion nationale. 131 ans après l'ouverture du tunnel de faite commence cet été un nouveau chapitre de l'histoire du Gothard et des chemins de fer avec l'ouverture du tunnel de base. Le fait que ce soit le tunnel ferroviaire le plus long du monde contribue à la légende du Gothard et à la réputation de la Suisse en tant que pays du chemin de fer.



MENTIONS LEGALES

Editeur/Rédacteur

Gotthard-Komitee
4922 Bützberg
info@gotthard-komitee.ch
www.gotthard-komitee.ch

Tirage

1600 Ex.

Conception/Impression

Druckerei Schelbli AG, Herzogenbuchsee

LA HACHE DE GUERRE A ÉTÉ ENTERRÉE ENTRE LE LÖTSCHBERG ET LE GOTHARD



Les souvenirs de l'ancien conseiller d'Etat Max Pfister, Lucerne, président du Comité du Gothard de 1995 à 2000

Le Comité du Gothard a soutenu avec succès la variante réseau «Gothard et Lötschberg» pour les nouvelles lignes ferroviaires alpines et enterré ainsi des années de concurrence entre ces deux projets.

Au milieu des années 90, la décision politique sur la manière de réaliser les futures transversales alpines (NLFA) était à l'ordre du jour au Parlement fédéral. La controverse portait principalement sur le fait de savoir quels tunnels devaient être réalisés. La question de savoir si le Lötschberg ou le Gothard devait être mis en avant agitait les esprits. Toutefois, ce différend n'était pas nouveau. En effet, le marchandage sur la meilleure variante entre les lobbyistes du Splügen, du Gothard et du Lötschberg-Simplon avait bloqué le projet pendant des décennies. Désormais, il était temps de mettre politiquement sur les rails la variante des NLFA qui avait été adoptée par le peuple et par la suite redimensionnée pour des questions de financement.

En 1995, 14 jours avant mon investiture au Conseil d'Etat du canton de Lucerne, je suis devenu président du Comité du Gothard (CdG). Ainsi a commencé pour moi et de nombreux autres compagnons la bataille politique pour le Gothard.

L'axe du Lötschberg était alors clairement au premier plan. En effet, il avait une avance significative sur le Gothard au niveau du travail politique préliminaire et du lobbying. Le mérite en revenait certainement à l'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi, qui avait tracé la voie avec succès. Le Comité du Lötschberg, sous la direction de l'ancienne conseillère d'état bernoise Dora Schär, agissait également très activement et efficacement.

Cette dernière possédait également une voix influente au conseil d'administration du BLS, de sorte que celui-ci prenait clairement position en faveur du Lötschberg.

Un journal titrait à l'époque: «Le Gothard a deux adversaires: Dora et Piora», en faisant allusion au rôle de la présidente du Comité du Lötschberg.

Les CFF étaient considérés comme des défenseurs de la variante Gothard, car ils considéraient le tunnel de base du Gothard comme le meilleur lien entre le nord et le sud. Dans le débat politique public, ils faisaient toutefois preuve de retenue, la «muselière» de la Confédération n'étant pas à négliger.

Il était clair pour les cantons du Gothard, du Tessin à Bâle en passant par la Suisse centrale, Zurich et Argovie, qu'une traversée des Alpes uniquement entre les cantons de Berne et du Valais représenterait pour des générations un «scénario catastrophe», pas seulement en raison du manque de connexion en direction du sud. À l'époque des fleurs poussaient littéralement entre les voies au sud du Simplon.

Convaincu que l'axe du Gothard ne devait pas être abandonné, le CdG s'est engagé activement et a contribué au fait que dans le processus politique, la variante réseau a prévalu – une solution

certes coûteuse, mais typiquement helvétique avec deux axes.

Il était clair qu'un CdG isolé politiquement aurait eu de mauvaises cartes en main pour la recherche d'un consensus politique. Cette prise de conscience a conduit à une collaboration avec le Comité du Lötschberg. Le temps était venu d'enterrer la hache de guerre.

La rencontre décisive entre la présidente du Comité du Lötschberg, Dora Schär, et moi-même en tant que président du CdG, reste inoubliable. Nous nous sommes rencontrés en terrain neutre à Egerkingen dans le canton de Soleure et avons décidé de tirer à la même corde. Ensemble, nous voulions contribuer au succès d'une variante réseau Lötschberg et Gothard politiquement réalisable.

Cette stratégie a fonctionné et a fini par conduire au succès des tractations politiques. Les témoignages de deux parlementaires Romands, pour lesquels le Gothard était la meilleure solution, mais le Lötschberg malgré tout plus proche de leurs intérêts, ont montré l'importance de cette coalition.

Le vote au Parlement fédéral avec ses variantes et innombrables propositions était difficile à appréhender, même pour de nombreux parlementaires. Le lobbying dans la salle des pas perdus du Palais fédéral a duré jusque peu avant le vote. Le plan a fonctionné: grâce à la variante réseau, le Gothard a été inclus dans le projet.

Le 23 avril 1997, le CdG a publié la «Déclaration de Sedrun» avec l'exigence «Pas de NLFA sans Gothard». Sans NLFA au Gothard il n'y a pas de solution pour le transport de passagers et de fret transalpin - telle est la conclusion de la déclaration.

En 1998, le peuple suisse a accepté le projet de fonds de financement des transports publics et les NLFA redimensionnées. Grâce à son travail intensif d'information et de lobbying, le CdG a contribué significativement à cette réussite.



Minage symbolique à Amsteg 4.11.1999 de g. à dr. M. Borradori, conseiller d'Etat du canton du Tessin; Dr G. Blum, président du CA ATG; A. Gisler, conseiller d'Etat du canton d'Uri; M. Pfister, conseiller d'Etat du canton de Lucerne et président du Comité du Gothard

LES TUNNELS DE BASE SERONT CONSTRUITS – ET ENSUITE?



Lorenz Bösch, ancien conseiller d'Etat du canton de Schwyz, président du Comité du Gothard de 2009 à 2011

Le Comité du Gothard a réorienté sa stratégie et il promeut la réalisation des lignes d'accès des NLFA afin de rendre possible le transfert des marchandises sur le rail.

Les trois tunnels de base du concept des NLFA seront en service d'ici à 2020. A la fin de la première décennie du nouveau siècle, le Comité du Gothard (CdG) a constaté que la politique fédérale considérait qu'avec ces tunnels, les axes nord-sud étaient suffisamment desservis et que l'accent pouvait être mis sur l'axe est-ouest.

Que se passera-t-il lorsque les tunnels du Gothard et du Ceneri seront en service? La réponse est qu'on aura bien réalisé deux importantes infrastructures pour accélérer le trafic nord-sud, mais sans poursuivre les réflexions quant aux conséquences sur les voies d'accès et l'exploitation. Au fil du temps, on a renoncé à améliorer les voies d'accès initialement incluses dans le concept des NLFA, car les moyens disponibles étaient tout juste suffisants pour construire les tunnels.

Cette analyse a conduit le Comité à réorienter sa stratégie et à s'engager pour l'extension nécessaire des voies d'accès. Cette stratégie comprend quatre principes directeurs:

- le renforcement de l'offre à longue distance et des correspondances régionales;
- l'assurance d'un trafic régional axé sur la demande et extensible;
- le transfert des marchandises sur le rail;
- la protection de la population contre le bruit.

La lutte pour ces objectifs a été difficile dans un contexte national de concurrence interrégionale, avec des moyens limités pour l'infrastructure ferroviaire.

On a vu s'opposer les intérêts des régions rurales sur la ligne du Gothard à ceux des grandes agglomérations, qui sont aujourd'hui en plein essor. Cette tension était naturellement également palpable au sein du CdG.

Le fait que le Comité ait mis le doigt sur la problématique des voies d'accès n'est pas resté sans effet. Ainsi, diverses exigences ont été prises en compte en vue de la pleine exploitation des nouvelles infrastructures:

- on a réalisé le corridor pour les véhicules d'une hauteur aux angles de 4 mètres;
- les nouveaux trains à deux étages augmentent l'offre de places assises;
- la fréquence à la demi-heure est prévue pour le trafic à longue distance;
- la protection contre le bruit est améliorée, également pour le trafic international;
- une offre appropriée pour le trafic régional semble assurée.

Le CdG a beaucoup œuvré afin que l'axe nord-sud ne soit pas seulement considéré dans le contexte suisse, mais que son importance soit également reconnue en Europe. Ainsi, la Confédération, avec la participation des cantons concernés, s'est impliquée dans le projet européen «Interreg CODE 24». Dans ce cadre, les

questions relatives à l'exploitation ferroviaire et à l'aménagement du territoire entre les ports maritimes du nord et du sud de l'Europe ont été analysées et des propositions et des concepts pour l'élimination des goulets d'étranglement ont été formulés. Ce projet a été fortement influencé par l'EPF de Zurich sous la direction du Prof. Bernd Scholl. Les réflexions développées vont certainement jouer un rôle à l'avenir dans le développement de l'axe du Gothard. L'objectif de séparer les flux de marchandises et de passagers à long terme sur le tracé du Gothard reste d'actualité. L'évitement des agglomérations par le trafic marchandises, ses émissions et ses risques (matières dangereuses) demeure important. A cet effet, des itinéraires «purements marchandises» peuvent probablement être réalisés à moindres frais et la manière de les réaliser a déjà été décrite par des experts mandatés par le CdG. Le CdG, en tant que plate-forme stratégique, n'a pas encore rempli sa mission et doit rester actif. Un engagement politique significatif demeure nécessaire à l'avenir afin d'assurer les intérêts des accès régionaux au trafic longue distance et l'offre de trafic régional. Il reste à espérer que la ponctualité du trafic voyageurs, actuellement insatisfaisante, sera prochainement améliorée.



Signature de la Déclaration de Bellinzzone 9 juin 2011.

de g. à dr. le conseiller d'Etat Matthias Michel, canton de Zoug; le conseiller d'Etat Marco Borradori, canton du Tessin; le conseiller d'Etat Lorenz Bösch, canton de Schwyz; le conseiller d'Etat Othmar Reichmuth, canton de Schwyz; le conseiller d'Etat Ernst Stocker, canton de Zurich; le conseiller d'Etat Paul Federer, canton d'Obwald; le conseiller d'Etat Hans-Peter Wessels, canton de Bâle-Ville

LE TUNNEL DE BASE DU GOTHARD NÉCESSITE DES VOIES D'ACCÈS PERFORMANTES



Dr. Hans-Peter Wessels, conseiller d'Etat du canton de Bâle-Ville et président du Comité du Gothard depuis 2011

Les lignes d'accès au nord et au sud des tunnels doivent être réalisées, sans quoi les NLFA resteront un patchwork après l'ouverture des tunnels de base du Gothard et du Ceneri.

Le 9 juin 2011, le vénérable Castelgrande, au-dessus des toits de Bellinzone, a été le lieu d'une activité inhabituelle. C'était le jour de l'Assemblée générale du Comité du Gothard (CdG) et ce fut celui où les représentants des gouvernements des 13 cantons du Gothard ont envoyé un signal par la signature d'une résolution. La «Déclaration de Bellinzone», une lettre ouverte au Conseil fédéral et au Parlement, a été conçue comme un avertissement à la politique. Elle rend attentif au fait qu'avant et après les tunnels de base du Gothard et du Ceneri, le trafic supplémentaire passe par les anciens tracés du chemin de fer du Gothard. Elle prévient que ces goulets d'étranglement vont conduire à une concurrence accrue entre le trafic voyageurs à longue distance, le trafic régional et le trafic marchandises. Elle souligne aussi que les régions situées le long de l'axe du Gothard ne retirent que peu ou pas d'avantages de la ligne de plaine à travers les Alpes, mais doivent supporter des charges supplémentaires. La «Déclaration de Bellinzone» reflète ainsi le sentiment des cantons du Gothard 8 mois après le percement, fêté avec une grande fierté: un mélange de joie, quant à l'imminent saut quantique du trafic au Gothard, et un grand respect quant à son impact sur les régions.

La «Déclaration de Bellinzone» a été précédée par un processus stratégique dans le cadre duquel le CdG a défini ses quatre principes directeurs: le ren-

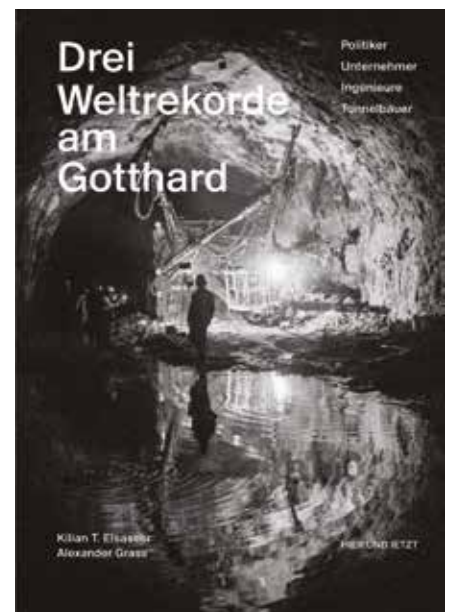
forcement du trafic voyageurs à longue distance, un trafic régional adapté aux besoins et adaptable dans le futur, le transfert des marchandises sur le rail et la protection de la population contre le bruit. Le Comité, dont j'ai repris en 2011 la présidence de l'ancien conseiller d'Etat du canton de Schwyz Lorenz Bösch, faisait référence à ce qu'on appelle les «Infrastructures clés pour un axe du Gothard multifonctionnel». Il s'agit d'infrastructures ferroviaires à des stades de planification divers et qui présentent une efficacité globale pour l'axe du Gothard. Le CdG a toujours été convaincu que les NLFA formeraient un patchwork après l'ouverture des deux tunnels de base si la question des accès au nord et au sud des tunnels n'était pas abordée sérieusement. Pour que les nouveaux tunnels remplissent leur but et que l'objectif du transfert de la route au rail ne reste pas lettre morte, des capacités suffisantes devraient être mises à disposition sur tout le parcours. Le monde politique est invité à fixer le cap en conséquence et à réaliser le concept AlpTransit de manière cohérente.

Au milieu des années 90, le but du CdG était de former des coalitions susceptibles de contribuer à la réalisation de la variante réseau des NLFA. Cela a été possible en particulier grâce au fort engagement de celles et ceux qui m'ont précédé au sein du CdG. L'ancien conseiller d'Etat lucernois Max Pfister, dont les souvenirs peuvent être lus ci-avant, fait partie de ceux-ci.

Les mécanismes politiques n'ont pas fondamentalement changé depuis lors. Cependant, la situation et les défis pour le CdG sont aujourd'hui différents. Les moyens à disposition dans le cadre du programme de développement stratégique (PRODES) pour les infrastructures sont limités. Dans le même temps, les désirs des régions augmentent. Tout cela se combine avec une forte augmentation des coûts de maintenance du réseau. En d'autres termes, des débats politiques complexes se profilent. Le CdG représente les intérêts de tout l'axe du Gothard, avec en Suisse 3,5 millions de personnes et 1,7 millions de personnes actives dans les grands centres

économiques de Zurich, de Suisse centrale, d'Argovie, de Bâle et du Tessin. Le CdG observe également ce qui se passe hors des frontières. En effet, le long du corridor Rotterdam-Gênes habitent 25 millions de personnes dont la qualité de vie est affectée par nos décisions. La coopération internationale est donc essentielle.

Il est légitime de fêter dignement l'ouvrage du siècle et de montrer notre estime à toutes les personnes impliquées. Toutefois, nous devons aussi veiller à ce que les régions du Gothard ne soient pas perdantes. Cela exige la clairvoyance et le consensus politique avec lesquels nos prédécesseurs au sein du CdG et leurs alliés se sont battus pour ce dont nous sommes à juste titre si fiers aujourd'hui: le tunnel ferroviaire le plus long du monde.



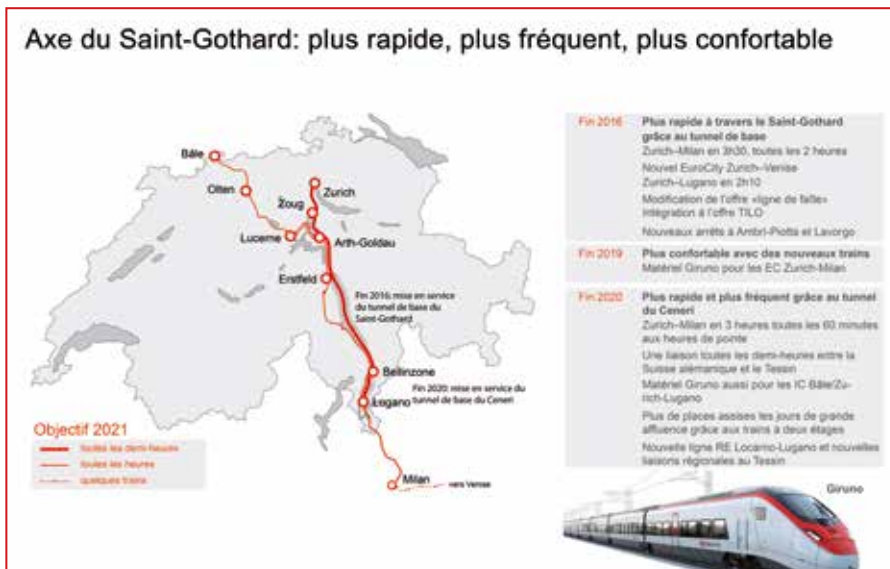
UNE LIAISON PLUS RAPIDE ENTRE LA SUISSE ALÉMANIQUE ET LE TESSIN



Jeannine Pilloud,
responsable Voyageurs
CFF

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a principalement été construite pour le trafic marchandises, mais elle a également de quoi réjouir les passagers du trafic voyageurs. Le tunnel de base du Saint-Gothard – le plus long tunnel ferroviaire du monde – rapproche en effet les habitants du nord et du sud de la Suisse et de l'Europe de manière plus fiable. Le temps de parcours entre la Suisse alémanique et le Tessin ainsi que l'Italie diminuera ainsi de près de 45 minutes. Outre des relations plus fréquentes, plus rapides et plus pratiques, de nouveaux trains modernisés amélioreront aussi la qualité sur l'axe du Saint-Gothard.

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard le 11 décembre 2016 représente le jalon le plus important du développement de l'axe nord-sud du Saint-Gothard. La liaison ferroviaire transalpine ne sera toutefois pleinement opérationnelle qu'après la mise en service du tunnel de base du Ceneri (2020) et du corridor de 4 m (en 2020). À partir de fin 2016, le nouveau tunnel de base du Saint-Gothard permettra de réduire de 30 minutes environ les temps de trajet du nord au sud. Au début, le gain de temps souhaité de près de 45 minutes entre la Suisse alémanique et le Tessin ne sera pas atteint, mais les améliorations se feront sentir petit à petit. Ce n'est qu'après la mise en service du tunnel de base du Ceneri fin 2020 que les voyageurs profiteront du gain de temps total sur la durée du voyage



Vue d'ensemble: améliorations progressives

entre la Suisse alémanique et le Tessin ou l'Italie. À partir de ce moment, les trains circuleront toutes les demi-heures entre la Suisse alémanique et le Tessin et toutes les heures entre Zurich et Milan. D'ici à la mise en service du tunnel de base du Ceneri, près de 25 projets de construction seront réalisés sur les lignes d'accès entre Bâle et Chiasso. 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 leur terme.

Des trains neufs et modernes

Il y a suffisamment de trains disponibles en vue de la mise en service du plus long tunnel ferroviaire du monde. D'une part, les CFF investissent dans de nouveaux trains en trafic international nord-sud. Il s'agit notamment de 19 rames automotrices Alstom de type ETR 610 destinées à circuler au Saint-Gothard et au Simplon, ainsi que 29 nouvelles rames automotrices Giruno de Stadler Rail pour le Saint-Gothard. D'autre part, le parc national existant est paré aux exigences plus sévères du tunnel de base du Saint-Gothard. Ces mesures concernent



National	Ist-Reisezeiten 2015	Zeitgewinn ab Ende 2016	Zeitgewinn ab Ende 2020	Ziel-Reisezeiten
Luzern – Lugano	~ 2h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 1h50
Basel – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h50
Zürich – Lugano	~ 2h40	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h
Genf – Lugano	~ 5h30	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 4h45
St. Gallen – Lugano	~ 3h45	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 2h55
Bern – Lugano	~ 3h50	ca. 30 Min.	ca. 45 Min.	~ 3h

Tableau: gains de temps de parcours pour les trajets nationaux et internationaux

18 rames InterCity pendulaires, 13 locomotives de type Re 460 et 120 voitures InterCity.

Hausse de la demande: l'effet «tunnel du Lötschberg»

La mise en service du tunnel de base du Lötschberg en 2007 a permis de mesurer l'impact d'une telle nouveauté sur le trafic voyageurs. Ce tunnel, premier élément de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, a rapproché le Valais et Berne/Bâle. Le temps nécessaire au trajet Bâle–Berne–Brigue–Milan a été réduit d'une heure à quatre heures environ, ce qui correspondra un jour à la durée du trajet de Bâle à Milan via le Saint-Gothard. Depuis 2007, le nombre de voyageurs entre Berne et le Haut-Valais a augmenté de près de 75%. Les CFF prévoient également une forte hausse de la demande au Saint-Gothard. Actuellement, près de 9000 passagers empruntent chaque jour le Saint-Gothard. D'ici à 2020, ce nombre devrait s'élever au moins à 15 000 voyageurs quotidiens.

Des améliorations pour les habitants du Tessin et le trafic RER transfrontalier

Le tunnel de base du Saint-Gothard constitue une pierre angulaire du trafic national et international nord-sud. Les transports publics au Tessin sont en revanche marqués de manière disparate par la mise en service du nouveau tunnel de base du Ceneri. Ce dernier renforce considérablement le RER tessinois en rapprochant le Sottoceneri et le Sopraceneri. À partir de fin 2020, le

temps de parcours de Bellinzone à Lugano diminuera pour atteindre à peine 15 minutes. Des trains directs circuleront alors toutes les demi-heures entre Locarno et Lugano avec un temps de parcours de moins d'une demi-heure, ce qui veut dire que le temps de trajet sera diminué de moitié par rapport à aujourd'hui. Le trafic transfrontalier connaîtra lui aussi quelques modifications. Dès que le projet Ferrovia Mendrisio–Varese (FMV) sera également achevé du côté italien, Varèse sera reliée aux principales villes du Tessin et une relation directe sera créée entre Lugano et l'aéroport de Milan-Malpensa ainsi qu'entre Côme et Varèse.

Cadence horaire sur la ligne de faite

Outre le nouveau tronçon du tunnel de base du Saint-Gothard, les CFF poursuivront l'exploitation de la ligne de faite et le développement du tourisme dans la région du Saint-Gothard. Une cadence horaire est prévue avec des correspondances vers le trafic grandes lignes à



Des trains confortables au Saint-Gothard

Erstfeld, Bellinzone et Lugano. Les trains InterRegio au départ de Bâle et Zurich circuleront jusqu'à Erstfeld, de même que les TILO de la ligne RegioExpress passant par Biasca. Les véhicules FLIRT modernes utilisés pour ces trajets sont parfaits pour le trafic d'excursion avec leur accès à plancher surbaissé, leur climatisation et leurs grandes fenêtres. De nouvelles relations directes à partir de la région du Saint-Gothard et de la Léventine jusqu'à Lugano, Mendrisio et Chiasso en résultent. Le week-end, lorsque la demande touristique est importante, certains trains InterRegio devront être prolongés jusqu'à Göschenen, avec des correspondances vers Andermatt via le Matterhorn-Gotthard-Bahn.

Lien utile:
cff.ch/gotthard

Résumé:

Le nouvel axe nord-sud du Saint-Gothard

Les relations plus rapides, plus fréquentes et plus pratiques ainsi que le matériel roulant neuf et modernisé amélioreront la qualité sur l'axe nord-sud après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016. Les améliorations au Saint-Gothard seront progressivement perceptibles et déploieront totalement leur effet dès fin 2020. À partir de la mise en service du tunnel de base du Ceneri, le temps de parcours entre la Suisse alémanique et le Tessin ainsi que l'Italie diminuera de près de 45 minutes. Outre le trafic grandes lignes, le trafic régional au Tessin se trouve également nettement renforcé. Les relations entre Lugano, Bellinzone et Locarno seront développées à partir de fin 2020.

Parallèlement au nouveau tunnel de base, les CFF poursuivront l'exploitation de la ligne de faite, centre d'attraction historique et touristique, et apporteront leur contribution au renforcement et au développement du tourisme dans la région du Saint-Gothard.