

# Tunnel du St-Gothard : percement final du plus grand tunnel ferroviaire du monde

Autor(en): **Lenzin, René**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 1

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911901>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



**Percement final du plus grand tunnel ferroviaire du monde.** Le tunnel du St-Gothard long de 57 kilomètres constitue le cœur de la nouvelle ligne à faible déclivité qui traverse les Alpes. Le tube est a été percé en octobre et le tube ouest le sera en avril. Les trains franchiront le Gothard au plus tard en 2017. René Lenzin

Record du monde au Gothard. La Suisse a fêté mi-octobre le percement final du tube est du nouveau tunnel ferroviaire de base. Le superlatif est de mise: fort de ses 57 kilomètres, c'est le plus long tunnel du monde. La jonction a eu lieu à la date prévue, à 30 kilomètres du portail sud de Bodio (TI) et à 27 kilomètres du portail nord d'Erstfeld (UR) et avec un écart minime de 8 centimètres à l'horizontale et de 1 centimètre à la verticale. Le tunnel de base du St-Gothard est composé de deux tubes parallèles à une voie reliés tous les 325 mètres par une galerie transversale d'environ 40 mètres.

Au total, avec tous les puits et toutes les galeries d'accès, le tunnel mesure 151,8 km.

En avril 2011, les mineurs du nord et du sud du tube ouest devraient eux aussi pouvoir se serrer la main. L'installation des rails et de la technique ferroviaire a déjà commencé dans les parties du tunnel entièrement percées. Les premiers trains de marchandises et de voyageurs circuleront au plus tard d'ici 2017 à travers ce tunnel qui a été conçu pour supporter une vitesse maximale de 250 km/h. Mais la continuité de cette ligne de plaine ne sera assurée qu'avec l'ouverture du tunnel

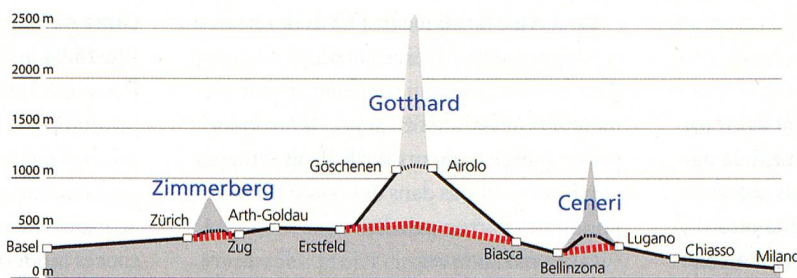
Démonstration d'allégresse lors de la percée du Gothard en octobre dernier.





de base du Mont Ceneri de 15,4 kilomètres. Également composé de deux tubes, ce tronçon entre Bellinzone et Lugano devrait être inauguré en 2019.

Avec le Lötschberg terminé en 2007, le Gothard et le Ceneri constituent la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), adoptée de principe par le peuple suisse en 1992. Six ans plus tard, les Suisses avaient aussi approuvé un projet de financement prévoyant un total de 30 milliards de francs pour des travaux ferroviaires d'envergure. Presque la moitié de ce montant a été allouée à la NLFA. Les coûts finaux présumés pour le tronçon du Gothard s'élèvent à 12,25 milliards de francs, dont 2,42 pour le Ceneri.



La NLFA occupe une place centrale dans la politique suisse des transports qui souhaite que le transport de marchandises à travers les Alpes soit effectué le plus possible par rail. En outre, la NLFA fait partie du couloir ferroviaire européen entre

Rotterdam et Gênes. On peut toutefois d'ores et déjà s'attendre à ce que cette ligne ne soit pas encore entièrement terminée lors de l'ouverture de la NLFA. Pour des raisons financières, la Suisse a dû effectuer des coupes dans les lignes d'accès au tunnel de base. Et les pays voisins, l'Allemagne et l'Italie, auront à peine terminé les raccordements au nord et au sud en 2019.

Plus d'informations sur: [www.alptransit.ch](http://www.alptransit.ch)

À partir de 2017, les trains circuleront depuis et vers l'Italie à travers ce grand trou.

