

# cargo

Rencontre entre le  
CEO et Alexander  
Hedderich,  
DB Schenker Rail.

p. 18

## Le tunnel du Gothard

Nouvelles dimensions pour le trafic  
de marchandises transalpin en Europe



# Cargo 1/2015



- 4 Du canal de Suez au Gothard  
**Ouvrages visionnaires et révolutionnaires**
- 7 Interview de Kilian T. Elsasser, historien des transports  
**«Exceptionnel pour un si petit pays»**
- 8 Dossier Tunnel de base du Gothard  
**Une merveille suisse pour l'Europe**
- 15 Interview de l'ancien conseiller fédéral Adolf Ogi  
**«Un argument de poids pour la Suisse»**
- 18 Entretien avec Alexander Hedderich, DBSchenker Rail  
**«Nous avons un besoin urgent du Gothard»**
- 22 Marques célèbres  
**100% Gothard – ou bien?**
- 23 Voyage en montagne à gagner  
**Le grand quiz du Gothard**
- 24 CFF Historic  
**L'avenir de l'ancienne ligne de faîte**
- 27 Tessin  
**Nouvelles chances pour la région ensoleillée**
- 29 Clic Cargo  
**Vues du tunnel sur Instagram**
- 30 Ma logistique  
**Angelo Lombardi, paysan de montagne d'Airolo**



Le numéro spécial Gothard est également mis en ligne en même temps que la publication du magazine. Tout sur l'univers fascinant du Gothard:

[gothard.sbbcargo.com](http://gothard.sbbcargo.com)

## IMPRESSUM

Le magazine logistique de SBB Cargo paraît trois fois par an en allemand, français et italien.

**Tirage global:** 9000 exemplaires  
**Rédaction SBB Cargo:** Pavo Prskalo (direction), Martina Riser, Christoph Rytz, Thomas Staffelbach, Miriam Wassmer, Matthias Widmer  
**Rédaction Craftt:** Roy Spring (direction), Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi

## Projet, conception et réalisation:

Craftt Kommunikation SA, Zurich  
**Traductions:** Traductor, Bâle  
**Lithographie et impression:** Neidhart + Schön SA, Zurich  
**Adresse de rédaction:** SBB Cargo «Rédaction Magazine logistique cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com)

Le copyright appartient à SBB Cargo. La reproduction d'articles est autorisée avec mention de la source. Veuillez nous en envoyer un exemplaire justificatif.

**Abonnement gratuit sur** [www.sbbcargo.com/fr/abonnement](http://www.sbbcargo.com/fr/abonnement)

Abonnez-vous gratuitement au magazine Cargo dans toute la Suisse ou lisez la version en ligne sur [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Veillez vous adresser à [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) pour tout changement d'adresse ou résiliation d'abonnement.



**ClimatePartner<sup>o</sup>**  
climat neutre

Impression | ID: 53232-1308-1004

# Record du monde dans la roche

**C**onnaissez-vous la distance entre Cologne et Duisbourg? Entre Amsterdam et Rotterdam? Entre Zurich et Kreuzlingen au bord du lac de Constance? Figurez-vous qu'elle est de 57 km à vol d'oiseau. Soit exactement la distance entre Erstfeld, dans le canton d'Uri, et Bodio au Tessin, où se trouvent les portails nord et sud du plus long tunnel ferroviaire du monde. L'inauguration du tunnel de base du Gothard en juin 2016 marque un tournant historique pour le trafic de marchandises. 28,2 millions de tonnes de roche ont été extraits de la montagne, soit 13 millions de m<sup>3</sup> ou l'équivalent de cinq pyramides de Kheops. Pour rendre les dimensions perceptibles, nous nous sommes rendus au plus profond de cette merveille du monde moderne: à partir de la page 8, vous pourrez parcourir avec fascination ce gigantesque ouvrage au cœur des Alpes suisses.

**D**epuis des siècles, les voies de transport influencent de manière décisive le commerce mondial et la mondialisation – comme p.ex. la route de la soie ou le canal de Suez. En tournant la page, vous aurez un aperçu des principaux projets infrastructurels de l'histoire – mais aussi de visions aventureuses comme le canal de navigation prévu en 1905 pour relier le Rhin et la Méditerranée via le lac des Quatre-Cantons et le

Gothard. Les tunnels de base du Gothard (2016) et du Ceneri (2019) rapprocheront la Suisse alémanique et le Tessin. Quelles répercussions peut-on en attendre pour le tourisme, l'économie et la branche du transport côté sud? Découvrez dans le magazine ce qu'en disent les politiciens tessinois et les représentants d'intérêts.

**L**e Salon transport logistic se tiendra à Munich du 5 au 8 mai 2015. Il est certain que la prouesse suisse en matière d'ingénierie fera parler d'elle au plus grand salon logistique du monde. Je vous souhaite d'intéressantes incursions dans cet ouvrage fascinant au cœur de l'Europe.

Pavo Prskalo  
Responsable Crossmedia

*pavo.prskalo@sbbcargo.com*



# Ouvrages visionnaires et révolutionnaires

Depuis toujours, les hommes érigent de gigantesques ouvrages permettant de transporter les marchandises. Comment des projets légendaires ont fait entrer le commerce mondial dans de nouvelles sphères.

*Texte: Pirmin Schilliger*

*Illustration: Henrik Franklin*

En 2010, des archéologues trouvèrent, dans la tombe d'un prince celté à Heuneburg (sud de l'Allemagne), un bout de soie chinoise datant du VI<sup>e</sup> siècle av. J.-C. et constituant la preuve la plus ancienne du commerce entre l'Europe et l'Extrême-Orient sur la célèbre route de la soie. A l'instar du Gothard qui, durant des siècles, n'était qu'un sentier, la route de la soie était alors une route de fortune qui conduisait les caravanes de la Chine à la Méditerranée via l'Asie centrale.

La soie, produit de luxe pour les Romains, n'était pas le seul objet de convoitise. Epices, fourrures, céramique, porcelaine, jade et bronze étaient également acheminés vers l'Occident. L'Europe, quant à elle, envoyait de l'or, des pierres précieuses et surtout du verre vers



l'Orient. Les connaissances sur la fabrication du papier et de la poudre noire sont aussi parvenues en Europe via la route de la soie et les pays arabes. Lorsque, plus tard, les Chinois imposèrent le commerce maritime, la route de la soie perdit de son importance. L'expansion des puissances maritimes européennes sonna le glas de la route de la soie aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

Après les Portugais et les Espagnols, ce sont les Néerlandais qui dominèrent le commerce mondial autour de 1670, avec une flotte de 15 000 navires. Et plus tard encore, les Britanniques.

### Napoléon et le Canal de Suez

Alors que le commerce avec l'Inde fleurissait, les Français voulurent également participer au commerce maritime. Napo-

léon Bonaparte reprit une idée vieille de plusieurs siècles déjà: séparer par un canal l'isthme entre la Méditerranée et la mer Rouge près de Suez, point stratégique encore plus important que le Gothard en termes de trafic. Les mesures effectuées lors de sa campagne d'Égypte en 1799 révélèrent toutefois que la mer Rouge se trouvait à neuf mètres au-dessus de la Méditerranée.

Cette erreur n'a été corrigée que cinquante ans plus tard, ouvrant alors la voie à la construction du canal. La «Compagnie universelle du canal maritime de Suez», créée par le diplomate français Ferdinand de Lesseps, obtint de l'Égypte la concession pour la construction et l'exploitation. A l'époque déjà, c'est l'argent qui décidait de la réussite ou de l'échec

d'un projet. Les actionnaires principaux étaient des investisseurs français et le vice-roi d'Égypte Mohamed Saïd. Faute d'investisseurs supplémentaires, ce dernier dut intervenir et acquérir 44% des parts. Après 10 années de construction, le canal de Suez fut inauguré en 1869. Le projet a coûté une somme vertigineuse pour l'époque: 246 millions de francs.

Le canal de Suez était un coup de génie logistique. Il évite depuis lors aux navires circulant entre l'Europe et l'Asie les 3500 à 5000 km de contournement de l'Afrique. Son importance pour le commerce a même grandit au fil du temps: d'abord avec le transport pétrolier du golfe Persique, puis plus récemment avec la croissance du trafic conteneurisé depuis l'essor de la Chine. En raison de sa situation stratégique, >



le canal est régulièrement pris dans les tourbillons de la politique mondiale. En ces temps de paix, il peut aujourd'hui être emprunté par tous les navires conteneurisés, les cargos et deux tiers des pétroliers à pleine cargaison. 35 des 72 km du canal sont actuellement en rénovation et 37 autres km en cours d'élargissement pour permettre aux navires de se croiser sur tout le trajet et pas seulement aux points d'évitement sur les lacs Amers. La durée de la traversée de cette importante artère du commerce mondial en sera ainsi réduite de 18 ou 22 heures à 11 heures.

### Arrivée du chemin de fer

Le XIX<sup>e</sup> siècle n'a pas seulement vu l'avènement des principaux canaux, avec ceux de Suez et de Panama. Il a aussi été marqué par les débuts du chemin de fer et avec lui, d'une longue série de projets réalisés souvent avec une rapidité étonnante. La desserte de l'ouest des Etats-Unis, impensable sans chemin de fer, ainsi que le premier tunnel ferroviaire à travers le Gothard en sont des exemples manifestes. Mais aucune liaison ferroviaire ne jouit à ce jour d'une renommée aussi légendaire que le Transsibérien. Avec ses 9288 km entre Moscou et Vladivostok sur le Pacifique, il est considéré comme le tracé le plus long du monde.

Le voyage vers l'Extrême-Orient dure six jours. C'est le tsar Alexandre III qui décida de sa construction. Le premier coup de pelle fut donné en mars 1891 et un quart de siècle plus tard, en 1916, le dernier tronçon put être terminé et le trajet utilisé pour la première fois sur toute sa distance. Après la Seconde Guerre mondiale, le Transsibérien est passé à deux voies. Depuis 2002, cet axe de circulation presque centenaire et artère vitale de la Sibérie est entièrement électrifié. Jusqu'à aujourd'hui, il n'existe pas d'autre moyen pour atteindre les richesses minières de cette immense région.

Les Soviétiques avaient encore prévu toute une série d'autres projets gigantesques, p.ex. le détournement de l'Ob vers les steppes du Kazakhstan. Mais la Suisse a aussi son lot de projets manqués. Dans l'euphorie des années de fondation, ils poussèrent comme des champignons, puis s'enlisèrent tout aussi rapidement, comme la Splügenbahn, par manque de fi-



En haut: construction du Transsibérien qui est, avec ses 9288 km, le plus long tracé au monde.  
En bas: après 10 années de construction, le canal de Suez a été inauguré en 1869 à Port-Saïd.

nancement. En 1904, un plan prévoyait même de ne pas faire arriver la navigation rhénane jusqu'à Bâle, mais de la relier avec la Méditerranée par un système de canaux via le lac des Quatre-Cantons et le Gothard.

Autre projet bien plus récent, quoique plus très actuel non plus: un train souterrain à sustentation magnétique devant relier les plus grandes villes de Suisse à 600 km/h. Se rendre en douze minutes de Zurich à Berne ou en une petite heure de St-Gall à Genève peut sembler tentant, mais l'idée d'un «Swissmetro» est restée une vision qu'un lobby s'efforce de garder en vie.

### Le Gothard bat le Seikan

Les grands projets de circulation sont plutôt réalisés là où ils présentent un grand avantage pour le transport et où les coûts peuvent être maîtrisés. Les détroits sont idéaux pour cela, comme la Manche p.ex., traversée sous la mer par l'Eurotunnel entre la France et l'Angleterre depuis 1994. Ou la route maritime entre les îles japonaises de Hokkaïdo et Honshu, reliée depuis 1988 par le tunnel de Seikan. Avec ses 54 km de long, il restera encore le plus long tunnel ferroviaire au monde jusqu'à l'inauguration du tunnel de base du

Gothard. Il est actuellement raccordé au réseau japonais à grande vitesse, réduisant ainsi la durée du trajet de Tokyo à Sapporo de 17 à 6 heures.

Si l'objectif premier est une avancée rapide des travaux, c'est plutôt la fermeté d'un Etat centralisé qui est d'une aide essentielle. C'est ce que l'on constate pour la construction actuelle du réseau ferroviaire à grande vitesse en Chine. Presque chaque mois, de nouveaux tronçons importants sont actuellement mis en service. Depuis 2011, les trains à grande vitesse circulent aussi entre Pékin et Shanghai. Ils parcourent les 1300 km en quatre heures et demi. Il est presque incroyable que cette liaison, dont 86% passent sur des viaducs, ait été achevée en seulement trois ans. Plus d'un demi-million de personnes travaillaient simultanément sur le plus grand chantier du monde.

Et le dernier chapitre des axes de circulation importants n'est pas encore écrit, loin s'en faut. Un projet actuel prévoit la liaison, sous forme de tunnel immergé, entre l'Allemagne et le Danemark via le Fehmarnbelt dans la mer Baltique. En Amérique centrale, le canal du Nicaragua et ses 278 km devrait venir concurrencer le canal de Panama. Et entre l'Argentine et le Chili, le tunnel routier Agua-Negra sera prochainement creusé dans les Andes.

Les spéculations vont bon train quant aux projets futurs – contournements, ponts, tunnels, etc.: la route de Gibraltar peut-être ou, pourquoi pas, l'Himalaya. Et d'après les projets du Conseil fédéral, les machines ne devraient pas rester longtemps silencieuses au Gothard. Mais contrairement aux Etats à régimes autoritaires, rien ne se fait en Suisse sans le consentement du peuple. Et c'est ainsi que le deuxième tube du tunnel routier restera peut-être à nouveau dans les tiroirs. —

# «Exceptionnel pour un si petit pays»

Le tunnel de base du Gothard est-il l'ouvrage du siècle ou même du millénaire? L'historien Kilian T. Elsasser, spécialiste des transports, s'exprime sur les citoyens helvétiques, leur assurance et sur d'autres projets gigantesques.

Interview: Pirmin Schilliger

## **Monsieur Elsasser, que serait la Suisse sans le Gothard?**

Le Gothard est intimement lié à l'existence de la Suisse. On peut même se demander si la Suisse existerait en tant qu'Etat sans le Gothard. A la fin du Moyen-Age, il était indispensable à la création de la Suisse. En sachant toutefois que les confédérés profitèrent alors du fait que la liaison n'avait qu'une importance régionale et que le col était difficilement accessible en raison de la topographie. Plus difficile et plus haut que le Brenner, qui était alors beaucoup plus important pour les Habsbourg. Raison pour laquelle très probablement ces derniers ne voulaient pas contrôler ce col au final, laissant la gestion du trafic du Gothard aux mains des confédérés.

## **Le Gothard n'était donc pas encore très important en tant que liaison nord-sud?**

Il n'a acquis de l'importance en tant que transversale alpine qu'avec la construction du tunnel de faîte au XIX<sup>e</sup> siècle. Le tunnel ferroviaire renforcé était aussi important sur le plan stratégique, et la raison pour laquelle la Suisse n'a pas participé à la Seconde Guerre mondiale.

## **Quelle importance attribuez-vous au tunnel de base du Gothard?**

Lors de son inauguration, chaque nouveau tunnel au Gothard a constitué un record du monde en termes d'infrastructure. Et c'est aussi le cas pour le tunnel de base, qui sera le tunnel ferroviaire le plus long du monde. Je me garderais toutefois de le comparer avec le Transsibérien ou le canal de Suez par exemple. De par leur taille, il s'agit là d'ouvrages d'une toute autre

dimension. Il est toutefois exceptionnel qu'un si petit pays que la Suisse, avec seulement 8 millions d'habitants, soit en mesure de construire un ouvrage comme le tunnel de base du Gothard.

## **Quelles sont les conditions requises pour réaliser un tel ouvrage?**

L'idée du tunnel de base a été lancée en 1947 et a été intensément discutée dans les années 60; mais avec la crise pétrolière des années 70, elle est restée dans les tiroirs. L'intégration de la traversée alpine dans les flux de trafic européens, ainsi que la protection de l'environnement et la poli-

**«Tôt ou tard, les derniers goulots d'étranglement seront résorbés.»**

tique de transfert de la route au rail l'ont à nouveau rendue actuelle. La Suisse avait en outre besoin d'assurance et de richesse pour pouvoir et vouloir supporter financièrement un tel projet.

L'Allemagne et l'Italie ont aidé la Suisse à financer le premier tunnel ferroviaire au XIX<sup>e</sup> siècle. Mais aujourd'hui, la Suisse n'a plus besoin de cette aide. Elle réalise le tunnel toute seule, et peut ainsi d'autant mieux le mettre dans la balance pour ses relations politiques avec l'UE.

## **Un des principaux objectifs du nouveau tunnel est de soulager la route et l'environnement du trafic de marchandises. Pourra-t-il assurer cette fonction?**

Les médias ont déjà affirmé d'avance que

le nouveau tunnel ne permettrait pas d'atteindre les objectifs de transfert. Le fait est qu'avec ce nouveau tunnel de base, nous disposons d'une infrastructure qui permet effectivement de réaliser ces objectifs.

## **Que faut-il encore pour que le tunnel développe tout son potentiel?**

On parle beaucoup des voies d'accès qui ne sont pas encore prêtes pour le ferroutage. Mais leur achèvement est en cours et tôt ou tard, les derniers goulots d'étranglement seront résorbés. Le nouveau tunnel de base permet une hausse significative des capacités actuelles. Pour pouvoir épuiser toutes les possibilités et rendre le trafic de marchandises plus rapide, plus fiable, plus efficace et plus avantageux entre le nord et le sud de l'Europe, il faut solliciter les exploitants. C'est à eux de faire de la nouvelle infrastructure une ligne ferroviaire compétitive par rapport au transport routier de marchandises, grâce à des structures organisationnelles optimales, des prestations innovantes et des offres adaptées aux clients. —



**Kilian T. Elsasser**, 59 ans, dirige la Museumsfabrik, sa spécialité étant l'histoire ferroviaire. De 1993 à 2004, il a été conservateur Transport ferroviaire au Musée Suisse des Transports. K. T. Elsasser a étudié l'histoire et la muséologie à Boston (Etats-Unis).

Le calme avant la tempête:  
à partir de juin 2016, les trains  
de marchandises passeront  
dans le Gothard à plus de 100 km/h.





# Une merveille suisse pour l'Europe

L'ouvrage du siècle au cœur de la roche:  
fascinant voyage de découverte du tunnel  
de base du Gothard, qui redéfinira les  
flux de trafic de marchandises continentaux.

*Texte: Robert Wildi  
Photo: Gerry Amstutz*



A gauche: vue d'une des 178 galeries transversales qui relient les tubes est et ouest sur tout le trajet du tunnel.

En haut à droite: près de Faïdo et Sedrun, les trains peuvent être déviés dans l'autre tube en cas de besoin, via des voies de liaison.

En bas à droite: soudeurs en train de monter une gaine.

**N**ous nous engouffrons dans un trou noir, sur une descente interminable – de quoi ressentir une sensation bizarre dans le ventre. Le faible éclairage au plafond de cet abîme de cinq mètres de large et trois de haut se prolonge tout droit vers les profondeurs. Nous laissons derrière nous le petit village enneigé de Faïdo, sous une température inférieure à zéro. Devant nous, la vallée de la Léventine. C'est là que le maître d'ouvrage Alp Transit Gotthard SA (ATG) a percé la montagne pour créer l'une des deux stations multifonctionnelles du projet du siècle. Il s'agit de gares de secours qui subdivisent ce tunnel de 57 km en trois tronçons. La distance entre Faïdo et le portail sud à Bodio est de 18 km. Le portail nord à Erstfeld se situe à 39 km de là. Et à mi-chemin se trouve l'autre station multifonctionnelle, près de Sedrun.

La voiture d'ATG nous conduit à 30 km/h à travers une galerie d'accès, avec une pente de 13%, vers les profondeurs de la terre. Les oreilles commencent à se boucher, la température monte. Nous nous approchons du plus long tunnel ferro-

viaire au monde. Il révolutionnera le trafic transalpin de marchandises et de voyageurs en Suisse et dans toute l'Europe. Notre angoisse cède à présent la place à la joie de pouvoir découvrir en avant-première cet ouvrage du siècle. Nous arrivons au bout de la galerie d'accès après deux bons kilomètres et demi. Nous nous trouvons désormais à une altitude de 430 m. Seul un étroit labyrinthe de ramifications longitudinales et transversales nous sépare encore des voies ferrées des tubes est et ouest. Toutes les issues de secours et galeries de transport de matériel représentent au total 9,6 km. La station multifonctionnelle s'étend sur un tronçon ferroviaire de 1,7 km.

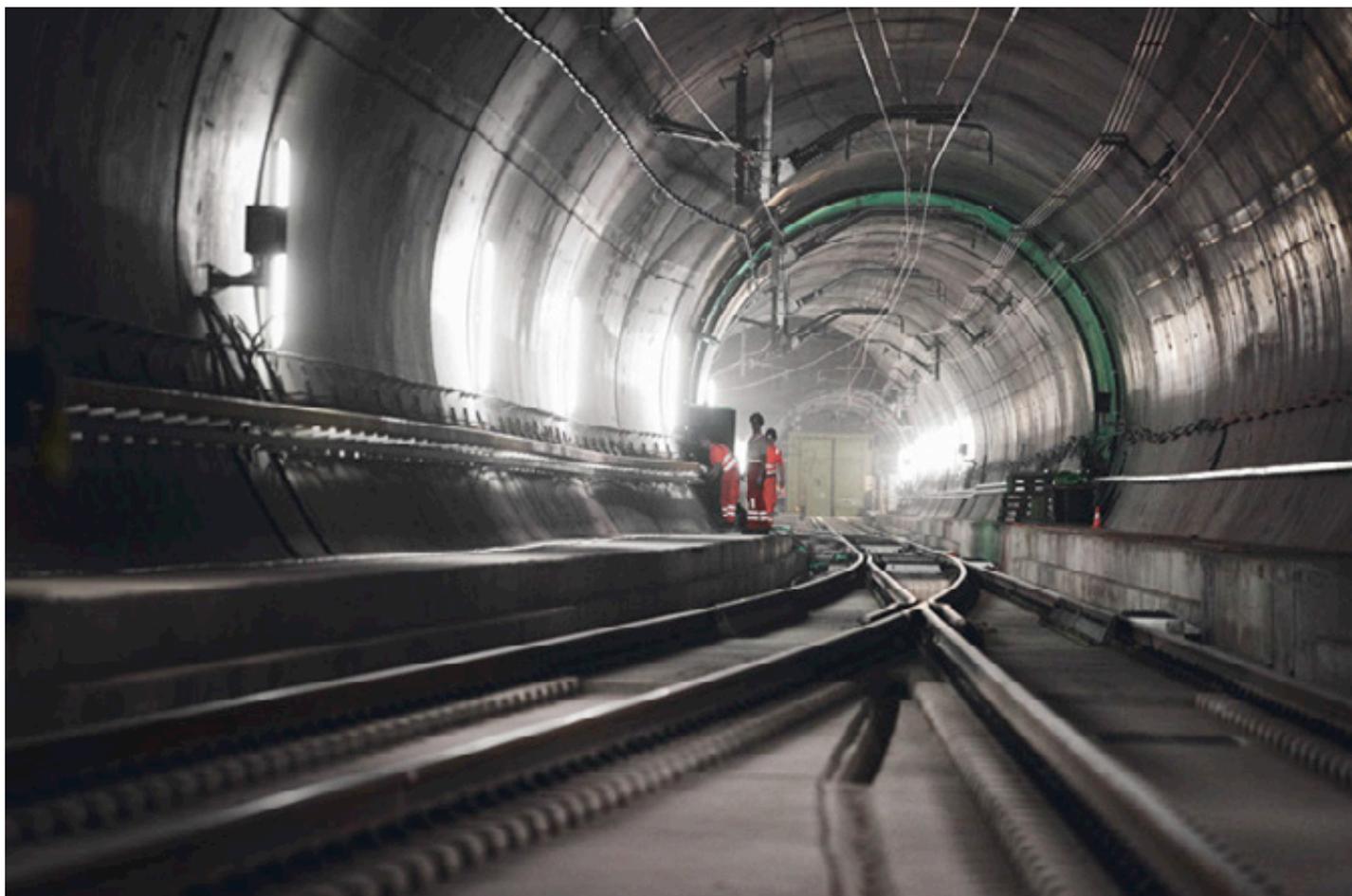
#### Le calme avant la tempête

En descendant de la voiture, nous nous sentons enveloppés par une température estivale. Au-dessus de nos têtes, 1000 mètres de roche. La pierre se réchauffe à presque 46 °C et l'air à 30 °C, voire 35 °C dans certains tronçons. La loi prévoyant une température maximale de 28 °C pour les personnes travaillant dans le tunnel,

ATG doit régler ce problème grâce à d'onéreux systèmes de refroidissement. Heureusement que nous avons laissé nos vêtements au centre visiteurs d'ATG à Amsteg et que nous ne portons que des shorts et t-shirts sous les combinaisons oranges. La barre chocolatée que j'ai en poche commence déjà à fondre.

Nous ne sommes plus seuls à présent. Des voitures immatriculées au Tessin, à Obwald et Uri sont stationnées en rang serré. Les ouvriers portent une tenue orange et un casque. «Aux périodes de pointe, plus de 2000 personnes travaillaient simultanément dans le tunnel de base, mais aujourd'hui ils sont à peine 200», explique Maurus Huwyler d'ATG. Aujourd'hui, 30 à 35 personnes maximum travaillent dans la station multifonctionnelle de Faïdo. Il s'agit principalement d'installateurs électriciens qui posent des conduites, regroupent les câbles et mesurent les tensions.

Aucune trace d'agitation. C'est le calme avant la tempête. Le compte à rebours a démarré. Après presque 17 ans de travaux, la fin est proche. Les dates impor-



tantes figurent en gros dans le calendrier. A partir de juin 2016, les trains de marchandises passeront ici à 100-120 km/h et les trains de voyageurs à 200 km/h. La grande fête inaugurale est prévue pour le 2 juin. La mise en service intégrale du tunnel pour l'exploitation normale aura lieu le 11 décembre 2016, parallèlement au changement d'horaire officiel. Afin d'être prêt pour cette grande journée, une phase test de traversées débutera dès le 1<sup>er</sup> octobre 2015.

### **Manceuvres sous la montagne**

Pour l'instant, le tunnel de base du Gothard est encore une zone piétonne. Nous nous promenons au milieu des rails du tube est et mettrions, au pas, onze heures et demi pour parcourir le tronçon Erstfeld-Bodio. Soudain, nous entendons beaucoup de bruit.

Le système complexe de ventilation a été réglé à un niveau plus élevé et nous devons presque crier pour nous entendre.

Devant nous, un ouvrier pose un câble d'alarme incendie dans la zone des voies, en fraisant une goulotte dans le béton. >

«Sans aucun doute, une prouesse d'ingénierie technique.»

RENZO SIMONI, CEO ATG



Les traces noires sur son visage rappellent celles des mineurs de charbon. Cinq jours par semaine, il travaille ici dans la galerie. «Mais il est rare qu'il y ait autant de bruit.»

### La technique pour remplacer la force musculaire

Heureusement pour nous, les tubes est et ouest sont reliés tous les 325 m par une galerie pour des raisons de sécurité. Au kilomètre 39,1, nous fuyons le bruit par la travée 123 des 178 existantes. Deux ouvriers italiens y cogitent sur des appareillages techniques. Ils mesurent des câbles en fibre de verre. Des milliers de kilomètres de ces câbles sont actuellement posés dans tout le tunnel. Outre l'alimentation électrique pour l'exploitation ferroviaire, tous les canaux de communication devront fonctionner parfaitement à l'heure zéro.

Dans le silence quasi méditatif du tube ouest, nous cheminons vers le portail sud. Après quelques centaines de mètres, les voies se séparent, une deuxième voie disparaissant dans un tunnel adjacent. Les deux stations multifonctionnelles de Faido et Sedrun permettent de mettre en sécurité les passagers via les onéreuses issues de secours, mais aussi les trains qui peuvent être déviés d'un tube à l'autre via des tunnels de liaison ferroviaires. En cas d'urgence ou lors de la fermeture de tronçons du tunnel pour entretien, il est possible ainsi d'assurer un trafic fluide.

Nous rejoignons la surface par la galerie d'accès. La lumière du jour, renforcée par l'effet de la neige, nous éblouit. La température dans la voiture chute brusquement. A côté de l'entrée de la galerie et de la cheminée de ventilation se trouve une centrale électrique, l'une des trois sous-stations spécialement construites pour le tunnel et prévues pour l'alimentation électrique (16,7 Hz) des trains de marchandises et de passagers. Nous retournons à Amsteg et restituons le casque, la combinaison ainsi que le sac à dos et le masque de secours au centre visiteurs. Avant de nous rendre dans le tunnel, nous avons dû y indiquer les numéros de téléphone de nos parents les plus proches. Une mesure de précaution préventive. De-



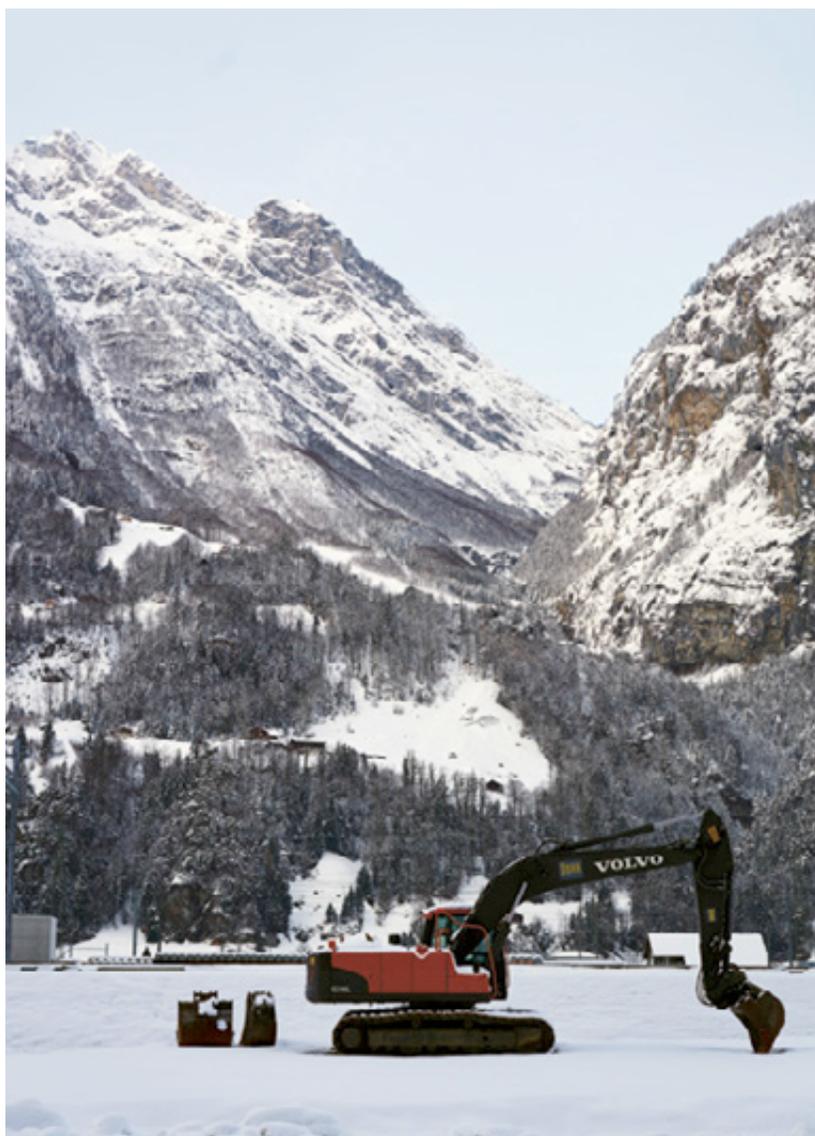
puis le début des travaux en 1999, neuf accidents mortels ont eu lieu dans le tunnel de base du Gothard. «Les visiteurs ont rarement des problèmes vasculaires», explique Maurus Huwyler. A titre de comparaison: 177 ouvriers ont perdu la vie lors de la construction du premier tunnel ferroviaire du Gothard de 1872 à 1882. A l'époque, la progression n'était que de 4,5 mètres par jour. La force musculaire est aujourd'hui largement remplacée par la technique. Des machines des plus modernes ont creusé la roche sur 18 mètres chaque jour, dans le tunnel de base.

### La pression menaçante de la montagne

La station multifonctionnelle de Faido, l'un des deux poumons high-tech du tunnel, fascine les visiteurs. Nous voulons en savoir plus sur l'ouvrage du siècle: est-ce la huitième merveille du monde? Il est souvent doté de ce superlatif, déclare Renzo Simoni, CEO d'ATG et donc principal

«Nous sommes dans les délais, les préparatifs battent leur plein.»

PETER JEDELHAUSER, CHEF DE PROJET CFF



maître d'ouvrage du tunnel. Ses records du monde en sont la raison: une longueur de 57 km et une couverture de roches de jusqu'à 2300 m de haut. «Sans aucun doute, une prouesse d'ingénierie technique», souligne R. Simoni. Il compare la valeur architectonique du tunnel à celle de la tour Burj-Khalifa de Dubaï ou du Golden Gate Bridge de San Francisco. «Sauf que nous avons construit notre ouvrage sous la terre.»

De sacrés défis ont dû être relevés. La pierre chaude réchauffait non seulement le climat de travail, mais a aussi apporté son lot de surprises «humides». Il a fallu pomper à de nombreuses reprises l'eau qui avait pénétré dans les cavités sous l'effet de la haute pression. La pression de la montagne est presque menaçante. «Là où le tunnel est couvert d'une importante masse rocheuse, certaines cavités creusées par des déformations radiales ont dû être resserrées d'un mètre», explique Renzo Simoni. La consistance et la déformation de la roche peuvent rarement être anticipées jusque dans le moindre détail. De très nombreuses mesures ont été prises, des tests et des simulations effectués pour prévoir au plus juste le comportement de la montagne.

### Le défi du synclinal de Piora

Le point crucial du projet a été l'investigation géologique du très redouté synclinal de Piora, entre Sedrun et Faido. Pour déterminer la stabilité de cette roche des Dolomites, granuleuse et aquifère, ATG a creusé parallèlement, dans les années 90, une galerie de sondage de 6,5 km au-dessus du tunnel ferroviaire. «Pendant 18 mois, l'incertitude était grande quant aux résultats de l'investigation», raconte R. Simoni en décrivant le suspens. Ce n'est qu'en mai 1998, soit six mois avant la deuxième votation populaire sur la NLFA, que l'alerte a été levée. La roche du synclinal de Piora est compacte et sèche au niveau du tunnel de base. Les forages ont pu être effectués sans danger. R. Simoni: «Cette campagne, à elle seule, a coûté 100 millions de francs.»

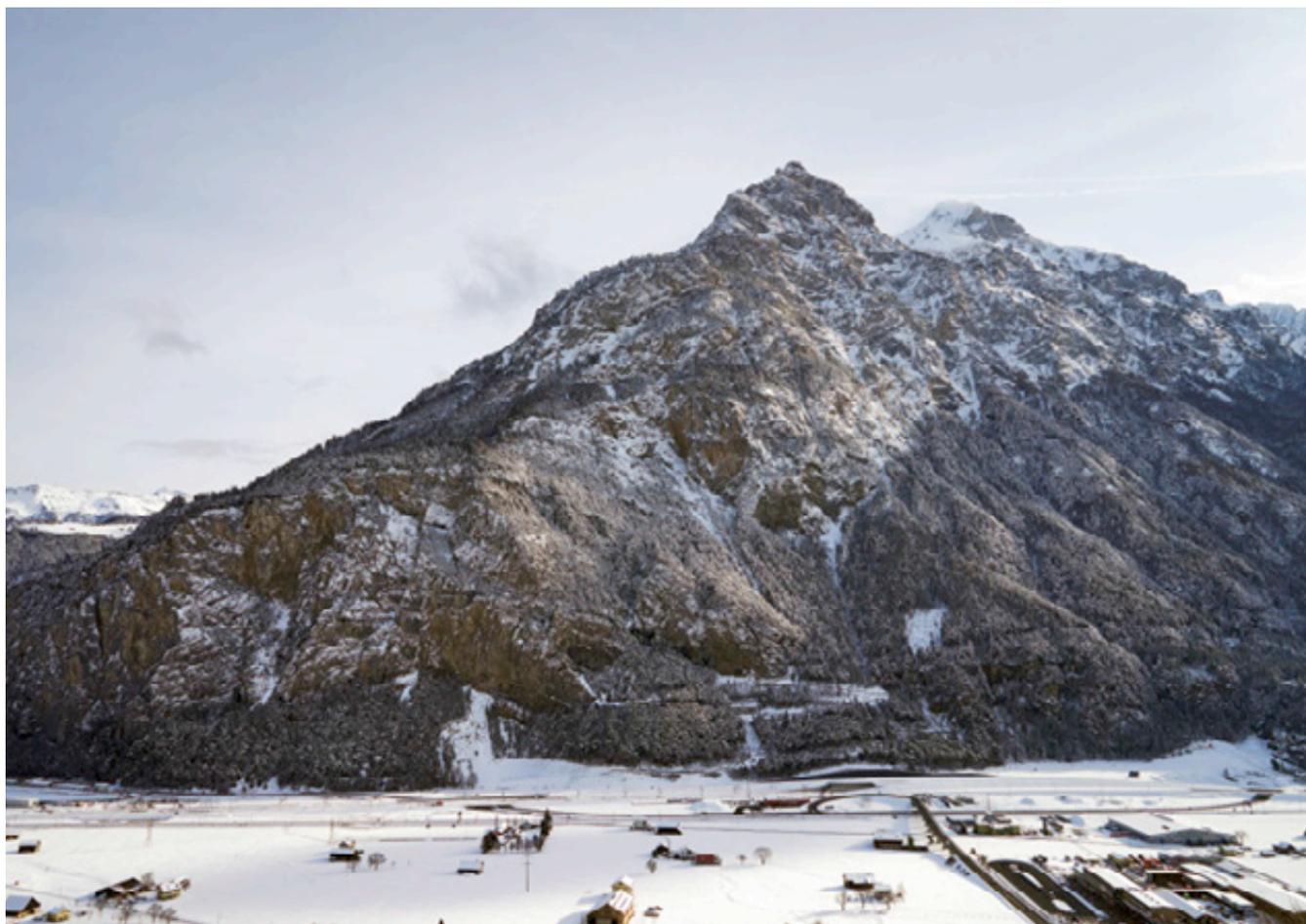
La nature n'a pas été la seule à inquiéter le projet. La logistique opération- >



En haut à gauche: un ouvrier pose des câbles électriques dans un puits au-dessus du tunnel ferroviaire.

En haut: la galerie d'accès près de Faido, la porte d'un monde souterrain fascinant.

En bas: le centre de maintenance et d'intervention d'Erstfeld assure une exploitation sans faille du tunnel.



Jusqu'à 2300 m sous la roche: au portail nord d'Erstfeld, la montagne engloutit les trains sous une gigantesque masse rocheuse.

nelle a, elle aussi, été délicate. Pour assurer une efficacité de travail maximale sur un chantier mesurant la distance de Zurich à Olten, il faut des plans d'affectation ingénieux. De nombreux ouvriers du tunnel mettent chaque matin jusqu'à 90 minutes pour rejoindre leur lieu de travail, depuis les portails nord et sud. Leur transport est assuré par d'anciens trains de manœuvre. Les galeries d'accès d'Amsteg, de Sedrun et de Faido ont permis de régler en partie le problème des chemins de travail trop longs.

### 20000 jours de formation

Ce sont ce type de défis et d'autres que les CFF doivent relever à l'avenir. Début juin 2016, ils reprendront le tunnel de base du Gothard à la suite d'ATG. Et par là même, la responsabilité technique de l'exploitation, de l'entretien et de la maintenance. Nous rendons visite à Peter Jedelhauser, dans son bureau à la gare de Lucerne. Il est le responsable de l'organisation de projet de l'axe nord-sud du Gothard, autrement

dit, le M. Gothard des CFF. Calme et posé, il est concentré sur les objectifs, mais aussi convaincu de pouvoir relever cet énorme défi. «Nous sommes dans les délais, les préparatifs battent leur plein.»

Pas moins de 2900 collaborateurs CFF et 1000 externes suivent un programme de formation intensif d'ici à la mise en service. Sur un modèle de dix mètres de long, ils acquièrent, sur le plan émotionnel aussi, les connaissances spécifiques au tunnel de base du Gothard. «Nos collaborateurs doivent sentir et respirer ce tunnel, se familiariser avec lui», exige Peter Jedelhauser. Mécaniciens et agents de train, personnel du service de secours, maintenance, centrale d'exploitation et centre de gestion des interventions: ils doivent tous maîtriser leur mission dans et autour de l'ouvrage du siècle. «Afin d'éviter tout incident, nous investissons dans 20 000 jours de formation», souligne Peter Jedelhauser. Les CFF ont même créé un nouveau métier spécialement pour le nouveau tunnel du Gothard: «l'opérateur technique

de tunnel». Ce, en concertation étroite avec BLS, qui avait déjà créé ce poste pour l'ouverture du tunnel du Lötschberg.

Les CFF construisent actuellement deux centres de maintenance et d'intervention (CMI), à Erstfeld et Biasca. 125 professionnels de la maintenance de chaque côté veilleront au bon fonctionnement du tunnel pendant des décennies. Ils auront la charge de 153 km de caténaires, 43 aiguillages, 178 galeries transversales, quatre haltes de secours et 380 000 traverses. Des processus de maintenance industrialisés et de haute technologie sont nécessaires pour maîtriser ce travail complexe. 31 véhicules de maintenance spéciaux ont dû être construits à cet effet. Coût total: ~ 94 millions de francs.

Peter Jedelhauser attend avec impatience le 2 juin 2016, jour d'ouverture du nouveau tunnel du Gothard. «La date déterminante pour nous sera toutefois le 11 décembre 2016.» Ce jour-là, le tunnel de base du Gothard sera intégré dans le réseau à 100%, avec le changement d'horaire.

INTERVIEW

## Adolf Ogi — «Le tunnel de base est un argument politique de poids pour la Suisse»

### Pisciculture avec l'eau du tunnel

Nous nous rendons à Erstfeld pour être, une dernière fois, tout près de là où tout va se passer. L'entrée et la sortie des deux tubes, élégantes et aérodynamiques, sont intégrées dans une énorme construction rocheuse. Nous montons sur le belvédère qu'ATG a construit à côté du centre visiteurs. A nos pieds règne un calme fantomatique en cette fin d'après-midi de jeudi. Seuls deux ouvriers vêtus d'orange bidouillent sur une armoire électrique sur une voie voisine.

Cent mètres plus loin, en direction d'Erstfeld-centre, de grands trous ont été creusés sur la partie extérieure des tubes du tunnel. Un projet innovant de pisciculture doit y être réalisé avec l'eau chaude du tunnel. Tout semble prêt à la rampe nord du tunnel de base du Gothard. Nous nous imaginons ce qui va se passer ici dans peu de temps. Les trains de marchandises s'engouffreront dans le tunnel à au moins 100 km/h. Et environ 20 minutes plus tard, ils fileront sur le tronçon ferroviaire à Faido, sur lequel nous nous tenions ce matin encore. —

### Monsieur Ogi, où passerez-vous le 2 juin 2016?

Si je suis invité à l'inauguration officielle du tunnel de base du Gothard, je me ferai un plaisir d'accepter. Et j'y compte bien. Car, au final, il en a bien fallu un qui trace un trait au crayon sur la carte, d'Erstfeld à Bodio, et qui convainc ensuite le Conseil fédéral, le Conseil national, le Conseil des Etats et, au final, le peuple de la nécessité d'un tunnel de 57 km à travers le Gothard.

### En tant que ministre des transports, agiriez-vous différemment aujourd'hui?

La question est hypothétique. Les créneaux politiques pour imposer des projets de plusieurs milliards, tel le tunnel de base du Gothard ou du Lötschberg, sont toujours courts. L'un d'entre eux s'est ouvert au début des années 90 pour les deux tubes. Le fait d'être le ministre des transports à l'époque était une chance pour moi. Grâce à une action rapide et un grand travail de persuasion, nous avons pu profiter du moment et remporter le vote en faveur de la NLFA en 1992. Aujourd'hui, seul le Gothard aurait une chance sur le plan politique, et encore.

### Pourquoi?

Parce que la réflexion visionnaire peut difficilement s'imposer dans une période dominée par des débats coûts/utilité à court terme. La politique des transports ne se pratique pas à la va-vite, mais à un horizon temporel de 50 ans. Elle doit apporter une utilité politique et sociale à long terme et ne repose pas seulement sur des considérations financières.

### Quelle importance revêt le tunnel de base du Gothard pour la Suisse?

La NLFA constitue une décision historique du peuple suisse et une formidable preuve de l'efficacité de notre

pays. Avec la Convention alpine, les huit états limitrophes s'engagent solidairement en faveur de la protection des Alpes et du transfert du trafic sur le rail. Alors que les projets de tunnel au Mont Cenis (France-Italie) et au Brenner (Autriche-Italie) sont encore à quelques années de leur réalisation, nous avons été plus rapides en Suisse et tenons pleinement notre promesse. Et ce, pour le bien de toute l'Europe. Le tunnel de base est un signal et un argument politique de poids pour la Suisse. Je pense aussi aux négociations à venir avec l'UE sur la mise en œuvre de l'initiative contre l'immigration de masse.

### Sur les 1,2 million de trajets en camion traversant les Alpes aujourd'hui, 240 000 devront passer sur le rail grâce à la NLFA. L'objectif de 650 000 fixé par la loi est-il une utopie?

Pour l'instant, cet objectif est difficilement réalisable. Mais la NLFA est un jalon vers un objectif supérieur, le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Je suis convaincu qu'une exploitation optimale de tous les tunnels NLFA permettra d'obtenir de grands résultats. Mais cela requiert des mesures à court terme avec les partenaires européens, comme l'aménagement rapide des accès et des terminaux de chargement dans le nord et le sud. Les taux d'intérêt actuels sont favorables à des investissements visionnaires dans ce domaine. Les tunnels de base du Lötschberg et du Gothard sont à présent construits. Il ne reste plus qu'à les exploiter au maximum.



**Adolf «Dölf» Ogi** a été conseiller fédéral de 1988 à 2000, dont sept ans en tant que ministre des transports. De 2000 à 2007, il a été sous-secrétaire général de l'ONU et Conseiller spécial pour le sport au service du développement et de la paix.

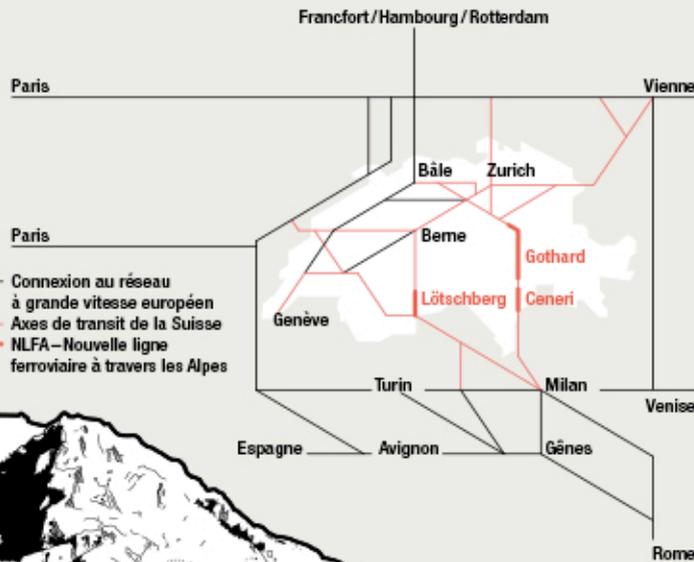


Portail nord du tunnel de base du Gotthard, au pied des parois rocheuses de la Rynächtflue à Erstfeld, où sont déjà tombées de nombreuses pierres. Des filets et murs pare-pierres ainsi que la géométrie du projet offrent une protection maximale.

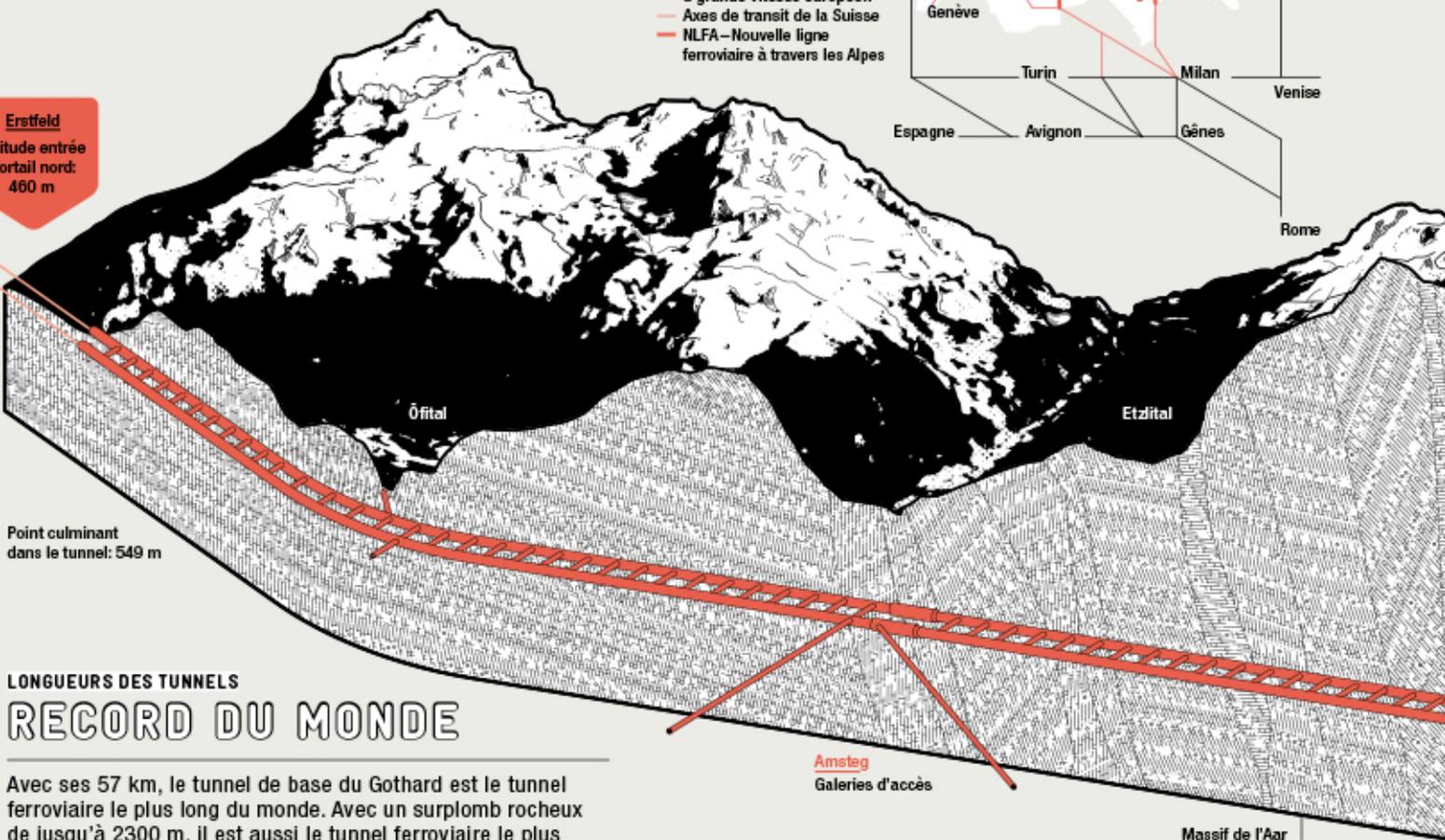
NORD-SUD

# LE RÉSEAU

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) permet au Gothard, au Lötschberg et au Ceneri, des liaisons nord-sud performantes pour le trafic ferroviaire transalpin en Europe.



**Erstfeld**  
 Altitude entrée  
 Portail nord:  
 460 m



Point culminant dans le tunnel: 549 m

LONGUEURS DES TUNNELS

## RECORD DU MONDE

Avec ses 57 km, le tunnel de base du Gothard est le tunnel ferroviaire le plus long du monde. Avec un surplomb rocheux de jusqu'à 2300 m, il est aussi le tunnel ferroviaire le plus profond jamais construit.



CHIFFRES

## PLUS LONG QU'ON NE PENSE

Le tunnel de base du Gothard comprend deux tunnels à voie unique de 57 km. En comptant toutes les galeries de liaison et d'accès et les puits, le système de tunnel mesure plus de 150 km.

Tot. h de travail technique ferroviaire	4 mio.	Transfos	250	Aiguillages	43
Long. caténaires	153 km	Installations électriques de secours	10	Traverses	380 000
Systèmes porteurs tunnel	2860	Ordinateurs de contrôle individuels	380	Balises	928
Systèmes porteurs à suspension	3200	Points de données technique de commande du tunnel	70 000	Compteurs d'essieux	712
Mains courantes	118 km	Supports pour câbles de communication	14 000	Panneaux d'annonce signal principal	426
Téléphones	60	Bornes d'appel d'urgence	417	Postes d'enclenchement	4
Fibres optiques	2631 km	Haltes de secours	4	Béton utilisé	4 mio. t
Panneaux	3500	Composants réseau	500	Déblai total	28,2 mio. t
Câbles en cuivre	3200 km			Cintres métall.	125 000 t
Coûts d'entretien p/an	38,1 CHF mio.			Filets en acier	3 mio. m <sup>2</sup>
				Ancrage de roche	4800 km

CHRONOLOGIE

## ERSTFELD-BODIO EN 69 ANS

Une petite éternité sépare la première esquisse et l'inauguration officielle du tunnel de base du Gothard.

1947 L'ingénieur Carl Eduard Gruner esquisse l'idée visionnaire d'un tunnel de base au Gothard.

1963 La Confédération étudie différentes variantes de tunnel de base.

1971 Les CFF sont mandatés pour élaborer la ligne de base du Gothard Erstfeld-Bodio.

1982 Le peuple suisse dit oui à la «Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes» (NLFA) et à la construction de nouveaux tunnels de base au Lötschberg, Gothard et Ceneri.

1983 Les premiers forages de reconnaissance au synclinal de Piotta fournissent des indications pour un tracé géotectonique optimal de la ligne.

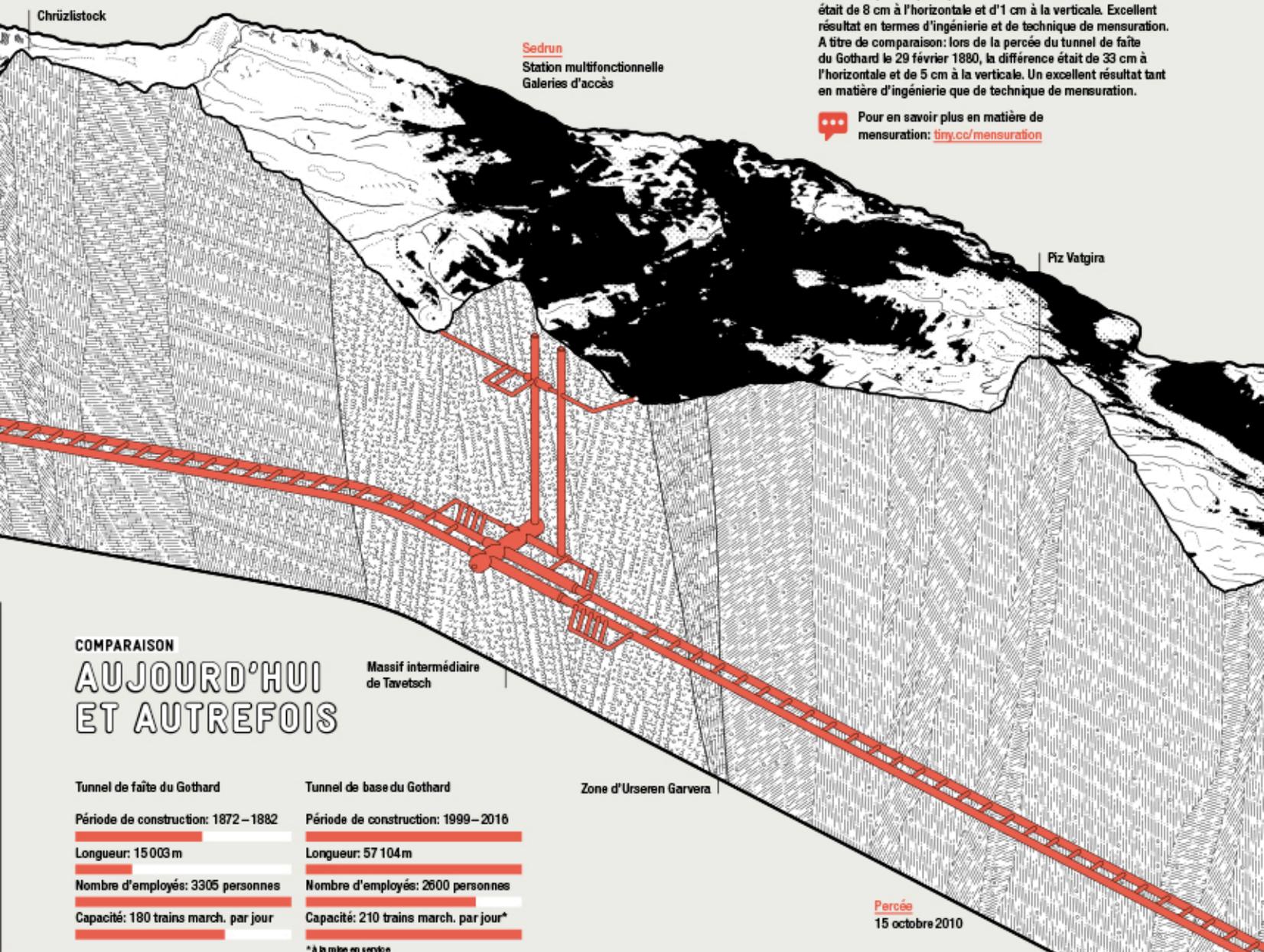
1994 «L'initiative des Alpes» est adoptée lors d'un vote populaire et la protection des Alpes ancrées dans la constitution.

1995 Le Conseil fédéral approuve le tracé de la ligne entre Erstfeld et



# Traverser les Alpes le plus vite possible

Avec le seul tunnel de base du Gothard, le parcours de l'axe nord-sud sera plus rapide d'une heure et plus court de 30 km. Grâce à un tronçon quasi plane et des sillons supplémentaires, la prestation de transport actuelle augmentera sensiblement.



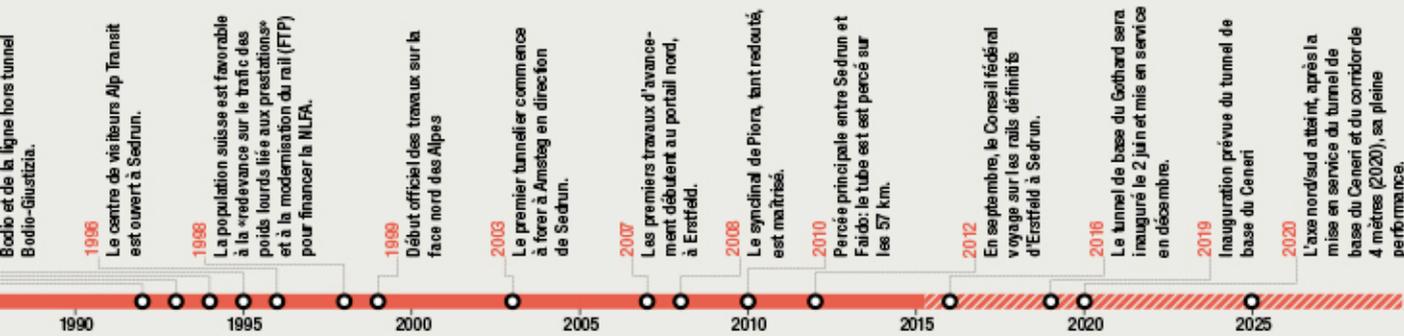
Lors de la percée principale le 15 octobre 2010, la différence était de 8 cm à l'horizontale et d'1 cm à la verticale. Excellent résultat en termes d'ingénierie et de technique de mensuration. A titre de comparaison: lors de la percée du tunnel de faite du Gothard le 29 février 1880, la différence était de 33 cm à l'horizontale et de 5 cm à la verticale. Un excellent résultat tant en matière d'ingénierie que de technique de mensuration.

Pour en savoir plus en matière de mensuration: [tiny.cc/mensuration](http://tiny.cc/mensuration)

## COMPARAISON AUJOURD'HUI ET AUTREFOIS

Tunnel de faite du Gothard	Tunnel de base du Gothard
Période de construction: 1872 – 1882	Période de construction: 1999 – 2016
Longueur: 15 003 m	Longueur: 57 104 m
Nombre d'employés: 3305 personnes	Nombre d'employés: 2600 personnes
Capacité: 180 trains march. par jour	Capacité: 210 trains march. par jour*

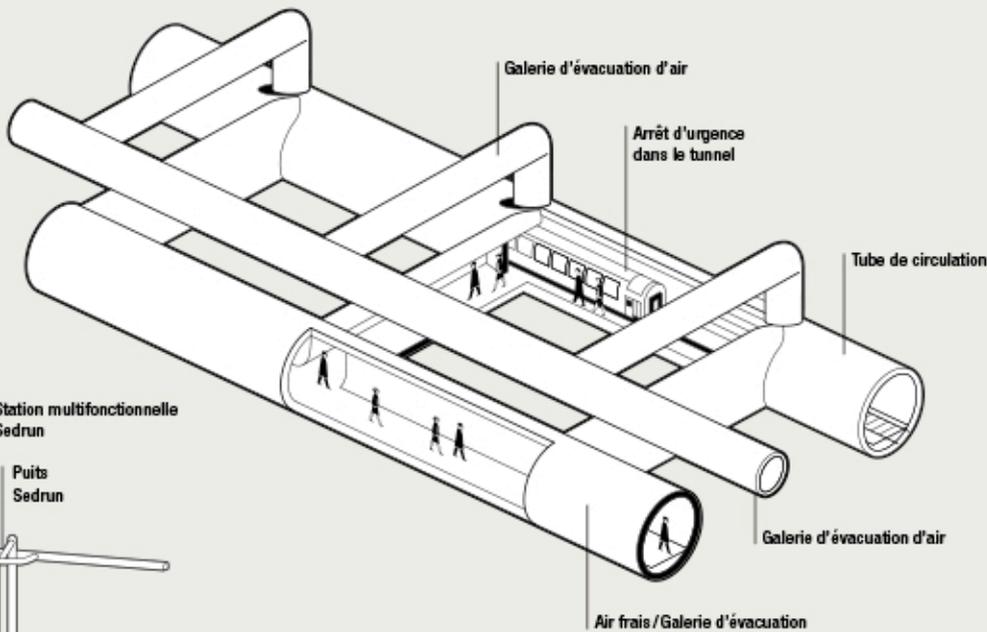
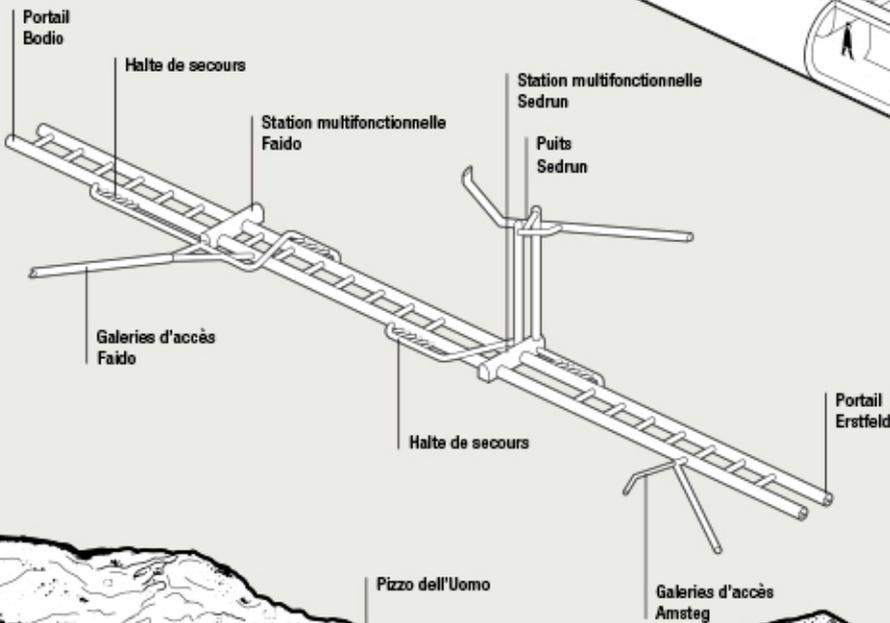
\* à la mise en service



TRANSFERT

# AVANTAGE DU RAIL

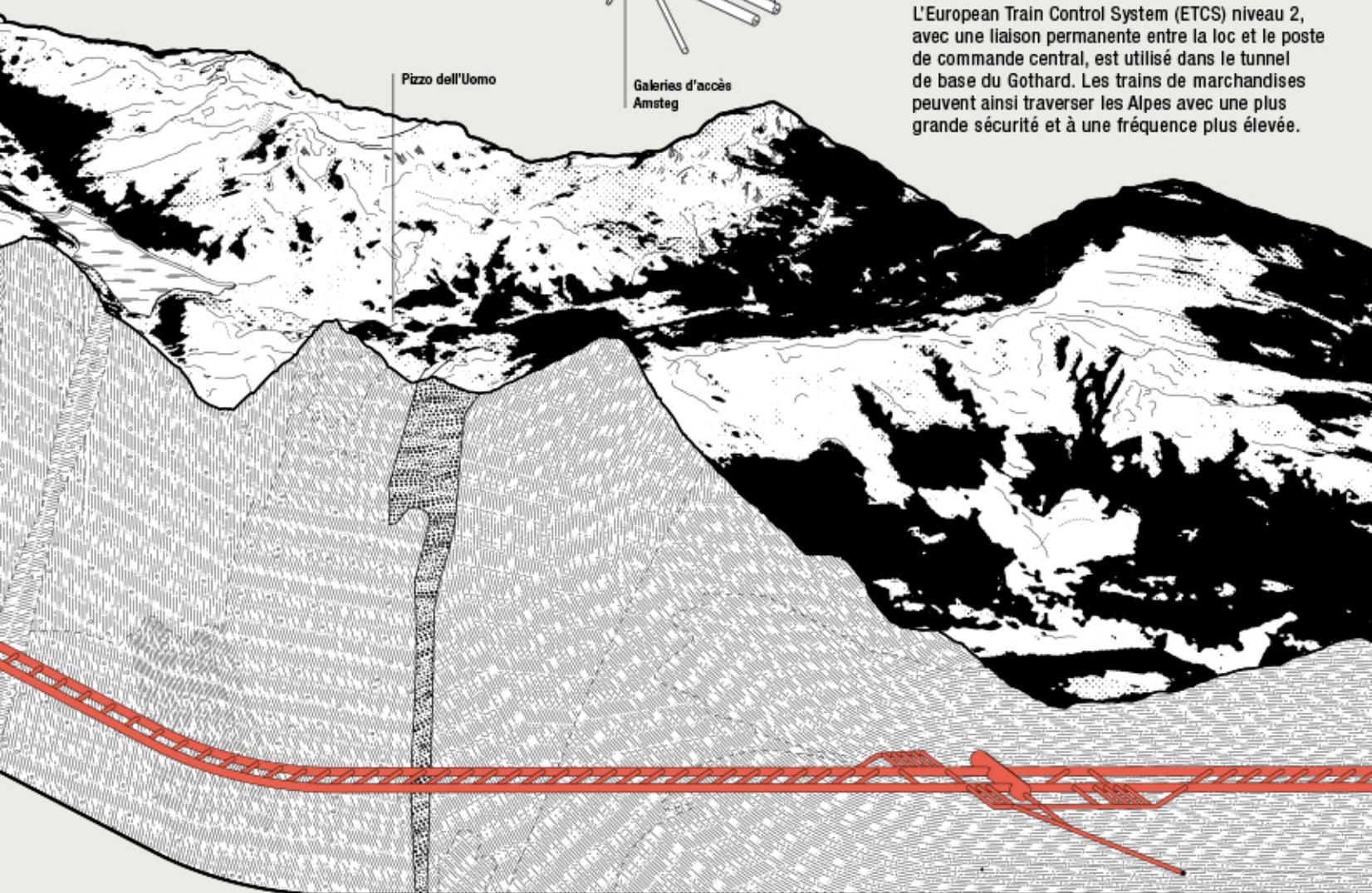
Le nouveau tunnel du Gothard permet des solutions logistiques efficaces et écologiques et élève en plus la capacité de transport annuelle à environ 50 mio. t de marchandises (av.: 20 mio.). La circulation des trains est plus fiable et mieux planifiable. Les interruptions dues aux intempéries sont quasi exclues. Le tunnel permet aussi un transfert du trafic lourd de la route au rail.



INFRASTRUCTURE

# LA SÉCURITÉ AVANT TOUT

L'European Train Control System (ETCS) niveau 2, avec une liaison permanente entre la loc et le poste de commande central, est utilisé dans le tunnel de base du Gothard. Les trains de marchandises peuvent ainsi traverser les Alpes avec une plus grande sécurité et à une fréquence plus élevée.



Synclinal de Piora

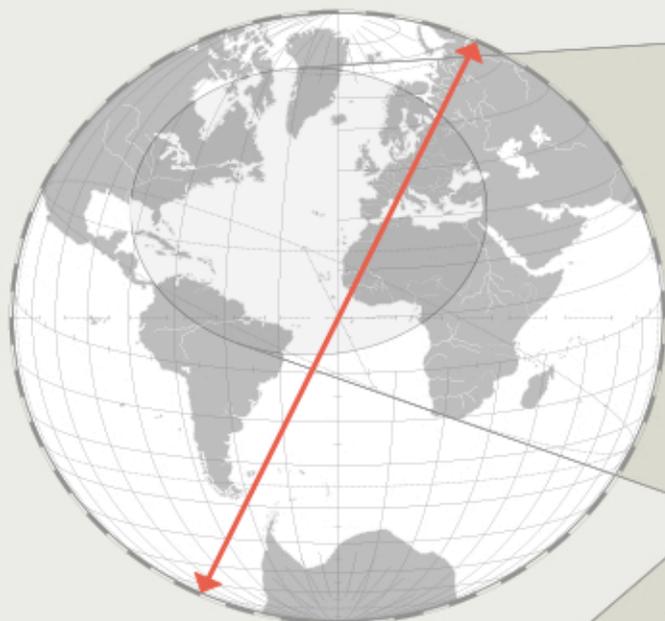
Température maximale de la roche: 46 °C

Faido  
Station multifonctionnelle  
Galerias d'accès

DE «A» A «B»

# ZONE DE GNEISS PENINNIQUE

Graphique: Martin Woodlil Sources: CFF; Wikipedia; AlpTransit Gotthard AG; gotthardbahn.ch



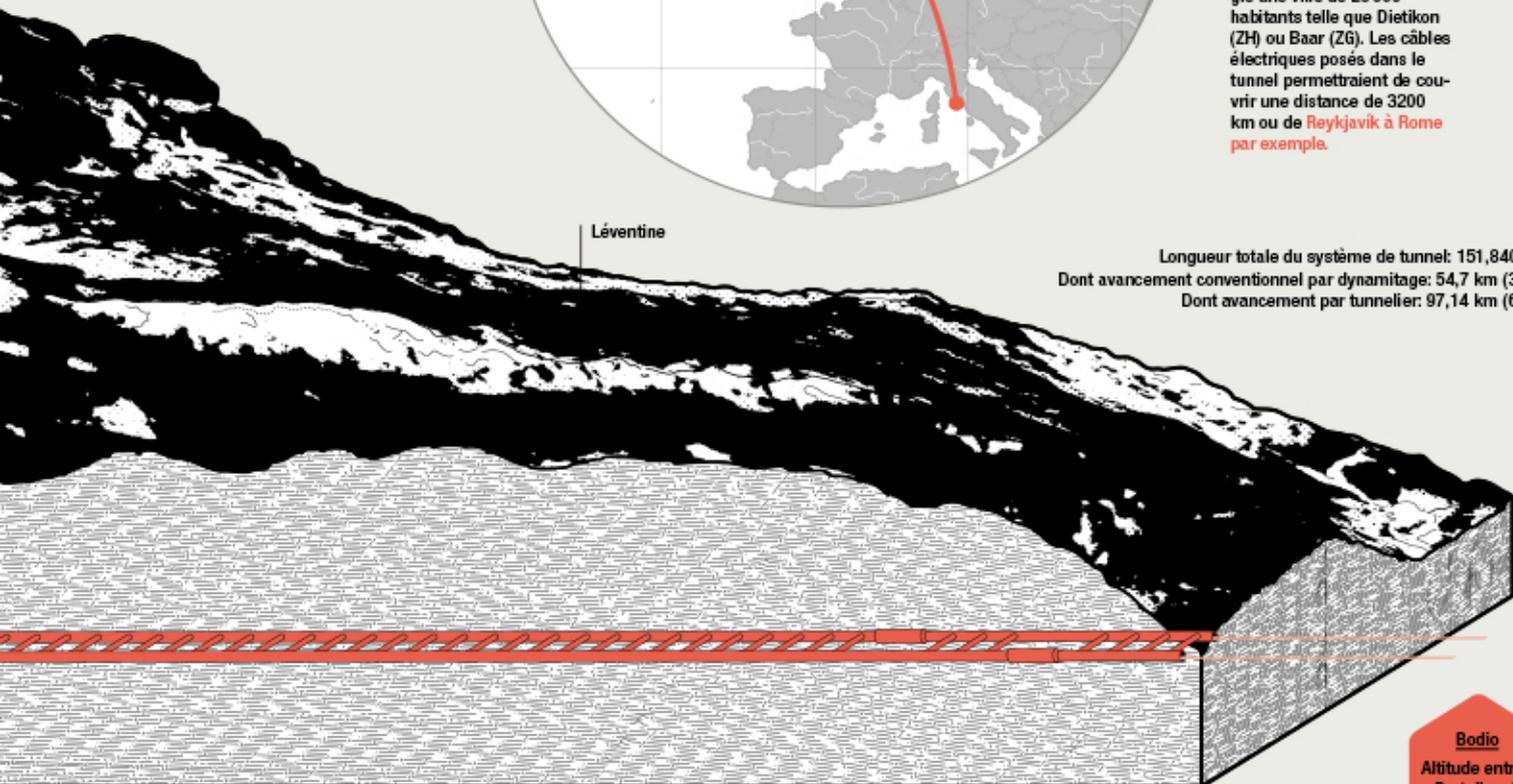
A partir de 2020, 50 mio. t de marchandises pourront transiter chaque année par le tunnel de base du Gotthard. Cette capacité annuelle correspond à un train de marchandises d'une longueur de **12 785 km, soit le diamètre de la Terre.**



28 mio. t de déblais ont été extraits pour la construction du tunnel. Ce qui permettrait de remplir un train de marchandises de 7160 km de long sur le trajet de **Zurich à Chicago.** Soit plus de la moitié du volume extrait par l'industrie suisse des graviers pendant un an.



L'infrastructure pour l'approvisionnement électrique suffirait à alimenter en énergie une ville de 20 000 habitants telle que Dietikon (ZH) ou Baar (ZG). Les câbles électriques posés dans le tunnel permettraient de couvrir une distance de 3200 km ou de **Reykjavik à Rome par exemple.**



Léventine

Longueur totale du système de tunnel: 151,840 km  
Dont avancement conventionnel par dynamitage: 54,7 km (36%)  
Dont avancement par tunnelier: 97,14 km (64%)

Zone de gneiss peninnique

Distance réglementaire entre les tubes du tunnel: 40 m  
Distance maximale entre les tubes du tunnel: 70 m

**Bodio**  
Altitude entrée  
Portail sud:  
312 m

# Plongez dans ce tube gigantesque

Portail sud à l'extrémité est de Bodio, sur le côté inférieur gauche de la Valle Leventina. De l'air comprimé d'une galerie de 3,2 km entre Pollegio et Loderio sera stocké ici pour la récupération d'énergie.



# «Nous avons un besoin urgent du Gothard»

Avec plus de 90 000 wagons et 31 000 collaborateurs, DB Schenker Rail est la plus grande entreprise ferroviaire de marchandises d'Europe. Son président, Alexander Hedderich, et Nicolas Perrin, CEO de SBB Cargo, se sont exprimés sur l'importance du Gothard, le cours EUR/CHF et les atouts du rail.

Interview: Roy Spring

Photo: Daniel Gebhart de Koekkoek

**M. Hedderich, 2016 sera une année historique pour le trafic de marchandises européen. Le nouveau tunnel du Gothard est-il une bénédiction pour l'Europe ou un gigantesque investissement stérile?**

**HEDDERICH:** Certainement pas un investissement stérile. Nous attendons une croissance considérable du trafic ferroviaire de marchandises en Europe. A mon sens, le tunnel de base du Gothard est précisément un élément essentiel pour accroître l'attractivité du rail et lui donner plus de poids dans les flux de transport européens. C'est d'autant plus judicieux que nous voulons créer une prospérité et une croissance en harmonie avec l'écologie.

**M. Perrin, êtes-vous fier d'être Suisse?**

**PERRIN:** J'ai la grande chance d'avoir pu accompagner la naissance de ce tunnel à différents postes de ma carrière professionnelle. C'est incroyablement fascinant, sur le plan technique comme celui de la politique des transports. Le summum sera bien entendu la mise en service de cet ouvrage l'année prochaine.

**M. Hedderich, vous passez pour le «maître d'ouvrage du transport ferro-**

**viaire de marchandises européen» et vous voulez faire de DB Schenker Rail une entreprise continentale d'ici à 2020. Quelle est l'importance du Gothard dans ce réseau et le trafic de marchandises global?**

**HEDDERICH:** Les flux de trafic entre l'Allemagne et l'Italie ainsi que vers les ports ARA (Amsterdam, Rotterdam et Anvers) sont les plus importants du trafic ferroviaire de marchandises en Europe. Ils en sont quasiment l'épine dorsale, et DB Schenker Rail achemine, à elle seule, environ 25 000 trains par an via l'Autriche et la Suisse. Aujourd'hui déjà, le Gothard est le principal corridor et le nouveau tunnel ne fera qu'accroître son importance. C'est un énorme pas en avant.

**M. Perrin, que retire la Suisse de ce projet de plusieurs milliards? N'est-ce pas surtout votre concurrence européenne qui en profitera?**

**PERRIN:** Sur le plan historique, chaque projet au Gothard a apporté de l'essor à l'axe nord-sud européen. Un tel projet du siècle doit d'abord être considéré sous l'angle de l'économie nationale. Je suis convaincu qu'au fil des générations, l'ensemble de l'économie suisse en profitera durablement.

**Quelles opportunités offre le tunnel de base du Gothard au trafic ferroviaire de marchandises?**

**HEDDERICH:** La réduction des trajets d'environ une heure et la possibilité de circuler avec des trains de jusqu'à 750 m de long ouvrent de toutes nouvelles opportunités dans le réseau européen. Avec nos collègues de SBB Cargo, nous nous préparons intensivement pour exploiter cette efficacité supplémentaire. Certes, nous n'atteindrons les effets maximum qu'avec l'ouverture du tunnel de base du Ceneri en 2020, incluant la ligne de plaine continue et le corridor de 4 mètres – ce sera alors un nouveau bond considérable en matière d'efficacité. Mais ce sont précisément de telles hausses de productivité dont nous avons besoin dans le trafic ferroviaire de marchandises, dans ce contexte économique tendu.

**DB Schenker Rail circule dans 15 pays européens avec la devise «From Patchwork to Network». Comment le réseau se développe-t-il?**

**HEDDERICH:** Outre l'axe nord-sud, nous voyons un grand potentiel dans la liaison avec la Turquie et l'Europe du sud-est. Autre point fort: la liaison avec la Chine, plusieurs trains circulant chaque semaine entre Zhengzhou et Hambourg.



«Des changements fondamentaux sont imminents dans notre branche»: A. Hedderich (à g.) et N. Perrin.

«Notre marge de manœuvre est extrêmement serrée dans l'activité quotidienne.»

ALEXANDER HEDDERICH

Nous ciblons aussi les corridors importants de l'Espagne vers l'Europe centrale et nous considérons le trafic national et international de marchandises par wagons isolés avec nos partenaires Xrail comme l'un des piliers de notre réseau. Dans le trafic combiné, nous continuerons d'investir dans le développement des terminaux.

*Il y a deux ans, DB Schenker Rail a mandaté SBB Cargo pour assurer une partie importante des trafics de transit en Suisse. En feriez-vous de même aujourd'hui?*

**HEDDERICH:** Pour rester compétitifs sur le rail dans le futur, nous avons besoin de prix et d'une qualité de base qui nous permettent de gagner des points auprès de nos clients. Et là, c'est SBB Cargo qui a sans équivoque la meilleure offre. Il s'agit d'un critère auquel tous nos prestataires doivent satisfaire. Mais ce qui nous inquiète, c'est la récente évolution du cours de change EUR/CHF qui pèse fortement sur la compétitivité.

**PERRIN:** Quelle que soit l'ampleur du défi, c'est aussi une chance que de se concentrer sur l'essentiel. L'économie suisse a déjà prouvé à maintes reprises qu'elle peut maîtriser de telles situations avec succès. Et nous aussi, nous nous y consacrons intensivement. Mais il ne faut pas oublier une chose: pour poursuivre la politique suisse de transfert, il faut tenir compte du cours du franc et des prix du diesel.

**DB Schenker Rail est à la fois un gros client de SBB Cargo et le plus grand concurrent de SBB Cargo International. Ami ou ennemi?**

**PERRIN:** Ce qui nous unit, c'est l'intérêt commun pour un trafic ferroviaire de marchandises fort. Certes, la libéralisation et la concurrence ont apporté une certaine dynamique dans notre branche. Dans certains segments comme le TWC, la coopération est judicieuse pour pouvoir continuer à proposer des produits de qualité à nos clients.

**L'ancienne Swissair s'appelle aujourd'hui Swiss et fait partie de Lufthansa. N'avez-vous pas peur d'être englouti par de gros concurrents?**

**PERRIN:** La Suisse est le seul pays européen avec un trafic intérieur aussi solide et un réseau dense de voies de raccor- >

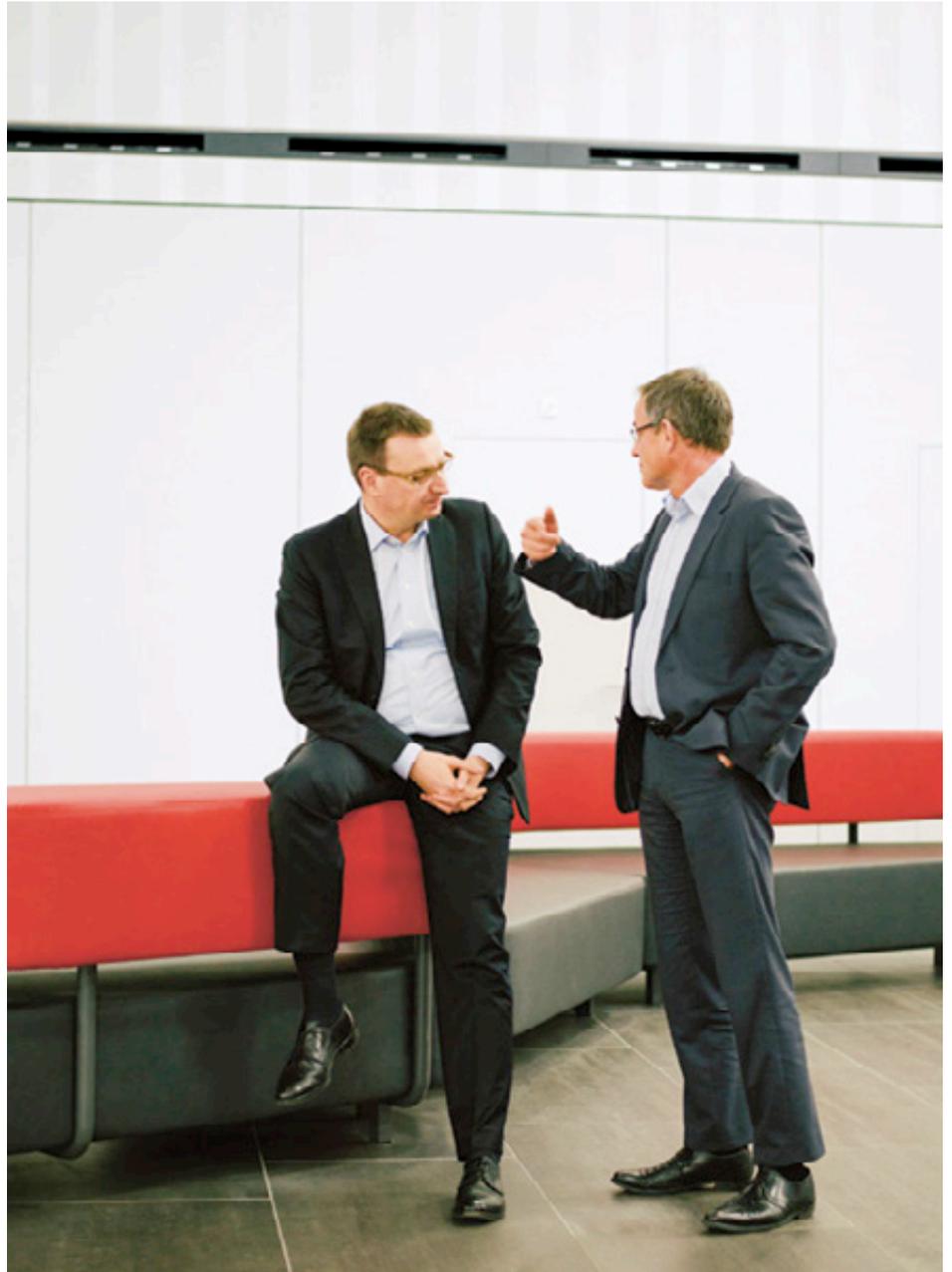
dement. C'est une particularité pour laquelle notre expérience du terrain joue toujours un grand rôle. Contrairement à l'ancienne Swissair, nous nous focalisons sur le marché intérieur. Bien que, dans le contexte européen, nous devions rechercher la collaboration et nous intégrer au réseau.

**DB Schenker Rail a repris les entreprises ferroviaires nationales néerlandaises et danoises et, en Angleterre, la plus grande entreprise ferroviaire avec sa branche française. Quand achèterez-vous SBB Cargo?**

**HEDDERICH:** Il s'agit de se positionner au mieux en Europe pour pouvoir proposer à nos clients un réseau performant – avec des partenaires et nos propres sociétés. Des changements fondamentaux sont imminents dans notre branche tels que la numérisation, les systèmes informatiques et de nouveaux modèles d'affaires. Il est sensé de s'arranger avec de bons partenaires fiables.

**A l'European Operations Center près de l'aéroport de Francfort, des régulateurs suivent chaque jour 5000 trains de marchandises de DB Schenker Rail sur leurs trajets dans 15 pays. Quelle est l'avantage de cette centralisation?**

**HEDDERICH:** Elle nous donne une meilleure perception de notre responsabilité au départ et à l'arrivée. Nous pouvons aujourd'hui visualiser l'intégralité du trafic ferroviaire sur un seul écran et le commander d'un seul tenant 24 heures sur 24. Nous enregistrons chaque année en Europe environ cent incidents moyens à importants, qui nécessitent des interventions organisationnelles dans le trafic des trains.



Des intérêts communs pour un trafic ferroviaire de marchandises fort: N. Perrin (à dr.) et A. Hedderich.

**«Le rail peut apporter des avantages essentiels en tant que système planifiable.»**

**NICOLAS PERRIN**

**Le secteur du transport est dominé par l'activité quotidienne. Où placez-vous vos priorités?**

**HEDDERICH:** Notre branche fait le grand écart. D'un côté, on nous demande de poser les jalons à long terme d'un autre futur, et de l'autre, notre marge de manœuvre est extrêmement serrée dans l'activité quotidienne. Un exemple: nous ne connaissons pas, le lundi, 5% des trains qui circuleront le vendredi. Et 5% des trains dont nous pensons le lundi qu'ils circuleront le vendredi, seront supprimés pour une raison quelconque. En revanche, dans le trafic voyageurs, on peut déjà éta-

## DB SCHENKER RAIL

DB Schenker Rail, la division marchandises de la Deutsche Bahn est, avec un chiffre d'affaires de 4,84 milliards d'euros et 31 000 collaborateurs, le prestataire leader du trafic ferroviaire de marchandises européen. L'entreprise est présente dans 15 pays et dessert environ 8000 destinations européennes par rail. La flotte de véhicules comprend 1300 locomotives électriques, dont 400 pour plusieurs systèmes électriques, environ 2000 locomotives diesel et plus de 90 000 wagons.



blir en janvier le plan de service du mécanicien pour le Noël suivant.

### *Comment voyez-vous le futur du trafic ferroviaire de marchandises en Europe?*

**HEDDERICH:** Le chemin de fer est traditionnellement assorti de valeurs patrimoniales importantes: installations, ateliers, locomotives ou wagons. Si nous les rendons plus efficaces grâce à des processus intelligents, une informatique moderne et des innovations, nous pouvons activer l'effet de levier. Mais la politique doit aussi offrir les conditions cadres correspondantes. Les investissements au Gothard en sont un exemple positif. Ce qui m'inquiète, c'est que nous devons faire face à des investissements de plus en plus lourds qui pénalisent notre compétitivité comme, p.ex. le système européen de contrôle-commande et de signalisation ETCS. En Allemagne, nous payons aujourd'hui des centaines de millions pour financer la transition énergétique alors que le trafic ferroviaire de marchandises n'y contribue pas. Il n'est pas acceptable que des moyens de transport qui doivent garantir des transports écologiques soient clairement défavorisés.

**PERRIN:** Je partage l'avis de M. Hedderich sur le fait que nous devons trop investir dans le maintien de nos capacités existantes au détriment des innovations. Cela freine les développements avec un fort potentiel de marché et d'efficacité. Si nous pouvons exploiter ce potentiel, nous resterons attractif à long terme en tant que mode de transport. SBB Cargo mettra tout en œuvre pour être sur le devant de la scène. De plus, la situation infrastructurelle en Europe de l'ouest est en notre faveur. Elle ne connaîtra en effet pas de développement majeur dans les deux ans

à venir. Nous utiliserons donc les structures existantes du mieux possible. Dans un contexte de sursaturation croissante du trafic, le rail peut apporter d'énormes avantages en tant que système planifiable. Nous devons absolument mettre en avant cet atout dans la politique de transfert.

### *Le trafic de marchandises par wagons isolés passe pour la discipline reine du trafic ferroviaire. Quelles sont vos prévisions pour le futur?*

**HEDDERICH:** Dans ce segment, le trafic ferroviaire de marchandises peut prouver ce dont il est capable: récupérer des wagons isolés et groupes de wagons sur le territoire, les conduire et les regrouper via différents points de configuration, tout en développant des avantages en termes de taille, permettra de relier 8000 fois 8000 destinations dans ce trafic, au niveau européen. Cela est déjà plus ambitieux que de conduire un train d'un port à un terminal à conteneurs.

**PERRIN:** Dans le trafic de marchandises par wagons isolés, le rail peut le mieux exploiter les avantages de son système de regroupement avec les wagons conventionnels, tout en adaptant la logistique aux clients. De manière générale, on ne devrait pas opposer les capacités d'un mode de transport aux faiblesses de l'autre; chacun doit faire le maximum avec ses capacités spécifiques. Il existe encore des potentiels en matière d'innovation auxquels nous devons nous attaquer dans les années à venir. Certains de nos processus sont dépassés, comme p.ex. les attelages à vis.

*Lorsque vous vous rendez au Tessin à titre privé, vous préférez passer par le tunnel ou le col?*

**PERRIN:** Même si c'est avant tout un tunnel pour les marchandises, je préfère atteindre le Tessin et l'Italie du nord une heure plus tôt. Ma collègue Jeannine Piloud élaborera en parallèle une offre attractive pour le trafic voyageurs, dont je me ferai un plaisir de profiter.

### *Vous aimez voyager à titre privé. Quel a été votre dernier voyage?*

**HEDDERICH:** A Dubaï avec ma famille. J'ai profité de l'occasion pour visiter notre nouvelle société dans les Emirats arabes unis. —

**Alexander Hedderich** né en 1965 à Wetzlar, est président de DB Schenker Rail depuis 2009. En 1999, ce diplômé en sciences économiques est entré à la Deutsche Bahn où il a occupé diverses fonctions. De 2004 à 2009, il a dirigé le développement du groupe de Deutsche Bahn AG.

**Nicolas Perrin**, 56 ans, est CEO de SBB Cargo et membre de la direction du groupe CFF depuis 2008. Il a étudié le génie civil à l'EPF de Zurich.

## Marques célèbres

# 100% GOTHARD — OU BIEN?



### LA POSTE DU GOTHARD

Le célèbre tableau de Rudolf Koller de 1873 est exposé au Kunsthaus de Zurich. Il est disponible sous forme d'affiche à la boutique du musée.



### GRANIT DU GOTHARD

La «poudre de roche primitive du massif du Gothard» (grain moyen 6 µm) serait efficace contre les courbatures et favoriserait la beauté de la peau, des cheveux et des ongles.

### FROMAGE DU GOTHARD

La fromagerie Caseificio del Gottardo ([www.cdga.ch](http://www.cdga.ch)) permet de découvrir la fabrication du Gottardo, fromage à pâte mi-dure.



### CLOCHE DE VACHE DU GOTHARD

Avec leur son grave et sourd, les cloches de vache plates typiques du Gothard s'entendent de très loin.



# Le quiz

Gagnez un voyage en cabine de conduite via la ligne de faîte du Gothard ainsi que de nombreux autres prix.



## LE ROCK DE GOTTHARD

Avec des chansons comme «One Life, One Soul» et «Mountain Mama», le groupe de Lugano est considéré comme la figure de proue du hard rock suisse.



## BIRRA GOTTHARDO

La bière légendaire, fabriquée avec l'eau du massif du Gothard, rappelle la grande tradition des brasseries tessinoises.

1 Record du monde: il est plus long que tout autre tunnel ferroviaire au monde. Mais quelle est la longueur exacte du tunnel de base du Gothard?

- S 33 kilomètres
- I 40 kilomètres
- T 57 kilomètres

2 Quelles sont les deux communes suisses reliées par le tunnel?

- E Erstfeld et Bodio
- U Olten et Lucerne
- Z Lugano et Cadenazzo

3 2 trains de voyageurs traverseront le nouveau tunnel du Gothard par heure et direction. Combien de trains de marchandises sont prévus par heure lors de la mise en service?

- D 2
- S 5
- V 12

4 L'abréviation NLFA signifie...

- S Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
- P Nouvelle ligne ferroviaire dans les Andes
- A Nouvelle liaison de ferroutage alpin

5 Dans quelle commune du canton d'Uri se trouve la célèbre église que l'on peut voir sous différents angles de vue durant la montée en train de la ligne de faîte?

- U Andermatt
- I Wassen
- O Gurtellen

6 Comment s'appelle le tunnelier qui a broyé le dernier mètre de roche en 2010, après 15 ans de travail, et réussi la percée finale?

- Y Diana
- N Sissi
- C Beatrix

Trouvez la bonne réponse à chaque question. Inscrivez ensuite la lettre dans la case correspondante pour trouver le mot-clé recherché:

1	2	3	4	5	6
---	---	---	---	---	---

## LES PRIX

**UN VOYAGE AU GOTTHARD DANS LA CABINE DE CONDUITE:** la ligne de faîte du Gothard, le mécanicien et vous. Réalisez un rêve d'enfant et parcourez la ligne de faîte du Gothard dans la cabine de conduite.

**2x1 MODÈLE RÉDUIT D'UNE LOCOMOTIVE CARGO** d'une valeur de CHF 110.- chacune

**10x1 BON POUR UNE ENTRÉE LIBRE AU MUSÉE SUISSE DES TRANSPORTS**, Cinéthéâtre incl., d'une valeur de CHF 52.-

### POUR PARTICIPER

**SMS:** envoyez le mot-clé, votre nom et votre adresse au +41 79 867 08 73 (les coûts de SMS dépendent de votre abonnement ou de l'offre PrePay.)

**E-mail:** envoyez le mot-clé, votre nom et votre adresse à [crossmedia@sbbcargo.com](mailto:crossmedia@sbbcargo.com)

**Carte postale:** envoyez le mot-clé avec votre nom et adresse à: SBB Cargo, Communication, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

**DATE LIMITE DE PARTICIPATION**  
Dimanche 24.05.2015, 24h00

**CONDITIONS DE PARTICIPATION:**  
Le personnel des CFF et de SBB Cargo n'est pas autorisé à participer. Tout

recours juridique est exclu. Aucune correspondance ne sera échangée au sujet du tirage au sort. Pas de versement en espèces. L'âge minimal pour le voyage en cabine de conduite est 12 ans; les participants doivent en outre être en bonne santé et en bonne condition physique. Valable uniquement avec arrivée du gagnant par ses propres moyens dans une gare en Suisse.

 [tiny.cc/gothardquiz](http://tiny.cc/gothardquiz)

# Lorsque l'histoire est réécrite

Que va devenir la ligne de faîte après l'ouverture du tunnel de base du Gothard? Ce qui est sûr, c'est que des trains continueront d'y circuler.

*Texte: Jean-Pierre Ritler*

*Photos: Marvin Zilm*



Du matériel roulant historique est maintenu en état par CFF Historic au dépôt d'Erstfeld.

Aujourd'hui déjà, Isidor Baumann est pensif à l'idée du jour «J». Membre de la délégation de surveillance de la NLFA – la haute surveillance du Parlement pour la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes – le conseiller aux Etats du canton d'Uri est parfaitement informé de tout ce qui se passe au Gothard. «En 2016 viendra le jour où l'on réalisera, surtout à Erstfeld, qu'il y a un avant et un après tunnel.» Un changement décisif: «jusqu'à présent, Erstfeld se considérait comme un site important du réseau ferroviaire suisse, avec sa maintenance, son grand site de transbordement, ses nombreuses prestations. La majorité de tout cela va disparaître.»

### Les CFF continuent d'exploiter la ligne de façade

Il est clair que le chef-d'œuvre technique du XIX<sup>e</sup> siècle, avec son tunnel de 15 003 m sous le Gothard, sera encore utilisé après la mise en service du tunnel de base. Les CFF contribueront ainsi au développement touristique de la région. A partir de fin 2016, des RegioExpress circuleront toutes les heures sur la ligne de

«Ce sera bientôt la dernière ligne sur laquelle pourront circuler d'anciennes locs.»

JOSEF SCHMID, CFF HISTORIC

façte, ainsi que des InterRegio en fin de semaine, selon la saison. La ligne pourra aussi servir de délestage en cas d'urgence ou d'interruption dans le nouveau tunnel.

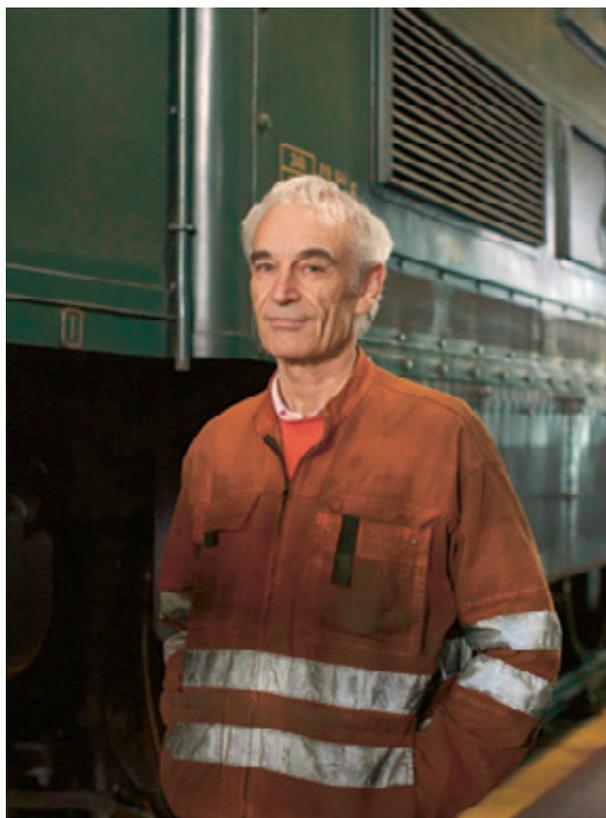
Pour des raisons d'aménagement du territoire, de politique régionale et de technique de circulation, la ligne de façade restera d'une «grande importance», a récemment déclaré le conseiller aux Etats. D'ici à l'expiration de la concession pour le trafic grand lignes des CFF fin 2017, ils assureront l'offre sur cette ligne. Quant à l'offre future, elle est en cours d'étude. En 2025, la ligne devra être réévaluée, selon la volonté du Conseil fédéral, en fonction du volume de trafic.

Pour CFF Historic, l'ancienne ligne du Gothard a une grande valeur. La fondation est la «conscience historique» des CFF, elle collectionne et reçoit des objets importants liés au trafic ferroviaire en Suisse et souhaite donner une nouvelle fonction à cette ligne. Depuis mai 2014, Josef Schmid est le chef du projet «L'aventure ferroviaire Gothard». Au cours des douze dernières années, il était leveur de fonds pour une organisation caritative. «La levée des fonds est importante. Nous pouvons difficilement supporter seuls le projet; nous avons besoin d'autres sources de financement.»

Son talent de communicateur est tout aussi précieux. «Des particuliers, des communes, des cantons et les CFF sont impliqués dans le projet. Il faut chercher le dialogue avec tous. Les attentes sont nombreuses: les cantons d'Uri et du Tessin ainsi que les communes d'Erstfeld et de Biasca veulent relancer le tourisme et créer des emplois. Les CFF veulent montrer qu'ils s'engagent pour la région. Quant à CFF Historic, c'est dans son propre intérêt, parce que ce sera bientôt la dernière ligne sur laquelle pourront encore circuler d'anciennes locs et ce, pour des raisons de sécurité.»

### Loc Märklin avec le taureau du canton d'Uri

C'est le virus ferroviaire qui anime J. Schmid. «Depuis l'âge de huit ans, je suis passionné par les trains. A l'époque, j'ai reçu une loc du Gothard Märklin Ae 6/6, avec le taureau du canton d'Uri. Aujourd'hui, J. Schmid se trouve devant l'original, au dépôt d'Erstfeld, où des bénévoles entretiennent des locomotives et wagons historiques. Comme Robert «Röbi» Schlatter, ingénieur et spécialiste de l'Ae 6/6. Ses yeux brillent lorsqu'il parle de cette loc. «Quand on voit ce que nos aïeux ont réalisé avec les moyens de l'époque, >



«La technique est absolument fascinante»: Robert Schlatter, ingénieur et bénévole chez CFF Historic à Erstfeld.

c'est incroyable. La technique est absolument fascinante. Ils avaient des idées de génie.» R. Schlatter visse quelque chose sur une loc qui a sept millions de kilomètres au compteur. «Sur un plan purement technique, elle pourrait encore en faire autant.»

Les locs historiques sont au cœur du projet «L'aventure ferroviaire Gothard». Josef Schmid explique le concept: «A Erstfeld, et peut-être aussi, grâce au mécénat privé, à Biasca, des centres d'exposition de véhicules historiques doivent être créés, si possible interactifs, avec des simulations de conduite et des rencontres avec d'anciens mécaniciens. On peut envisager beaucoup d'idées pour des trajets réguliers sur la ligne de faite: des voyages thématiques, avec un guide, ou gastronomiques, des voyages de noce ou des événements d'entreprises.» Le matériel roulant historique nécessaire est disponible: CFF Historic possède des locomotives en état de marche telles que la célèbre Crocodile ou plusieurs exemplaires de l'Ae 6/6 et quelques locs à vapeur.

Le Gothard va-t-il alors devenir une sorte de Disneyland? «D'une certaine manière oui», déclare J. Schmid, «mais, comme lui, nous devons parvenir à attirer toutes sortes de publics.» On cible 20 000 à 30 000 visiteurs par an pour couvrir à peu près les coûts d'exploitation.

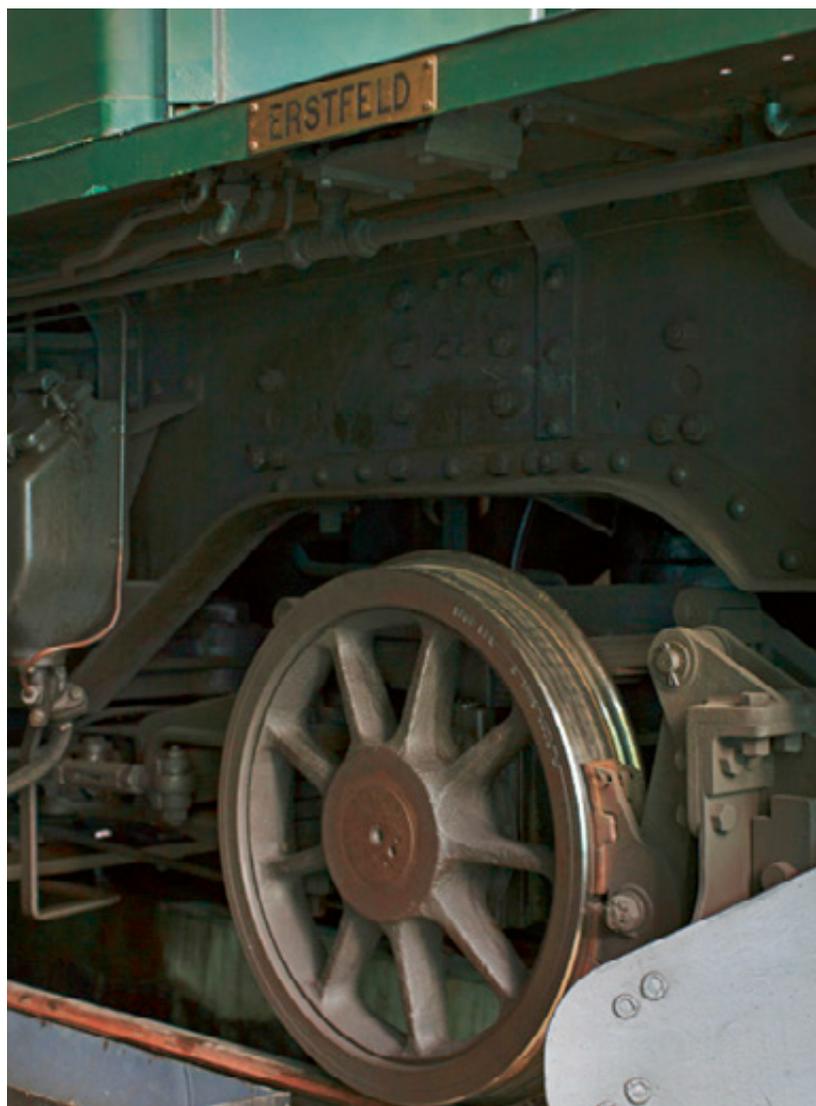
### De l'espoir pour la «Milchküche»

Pour réaliser ce projet, il faut de nombreux partenaires. «Nous sommes par exemple en discussion avec Andermatt Tourismus, pour transporter les touristes vers les domaines skiabiles via la Matterhorn Gothard Bahn. On pourrait aussi organiser des visites guidées dans des villages attractifs comme Giornico, faire revivre l'ancien buffet de la gare de Göschenen ou revaloriser la célèbre «Milchküche.» Cette dernière est une particularité d'Erstfeld, un restaurant spécial qui, à défaut d'un nouveau concept, pourrait disparaître rapidement. Le restaurant est ouvert en continu du lundi 5h au dimanche 14h. Au menu ce jour-là: cordon bleu de porc, frites et salade pour 9.90 francs. C'est ici que se retrouve le personnel CFF, mais les étrangers y sont aussi les bienvenus.

Le conseiller aux Etats Baumann exige un engagement encore plus important de toutes les parties. «Je ne pense pas que CFF Historic puisse tout organiser toute seule. Les deux cantons sont particulièrement concernés. Ils doivent s'impliquer et participer financièrement au projet.» A cela s'ajoute le tourisme local, avec l'hôtellerie, la gastronomie, les remontées mécaniques, les musées et organisateurs d'événements – tout le monde est sollicité. CFF Historic compte sur eux. —



«Rechercher le dialogue»: Josef Schmid, chef de projet de CFF Historic.



«L'aventure ferroviaire Gothard»: double locomotive de ligne électrique Ae 8/14 n° 11801.

# Nouvelles chances pour la région ensoleillée

Quelles seront les répercussions du nouveau tunnel du Gothard sur le canton du Tessin? Enquête auprès des principaux représentants sur les espoirs, les craintes et les opportunités tant pour les hommes que pour l'économie.

Texte: Pirmin Schilliger

Lugano-Zurich en moins de 2 heures en train! Ce scénario deviendra réalité au plus tard en 2020, lorsque les tronçons d'accès NLFA Lac de Zoug est et Axen seront assainis et le tunnel de base du Ceneri achevé. Le nouveau tunnel du Gothard permettra un rapprochement plus rapide, plus fiable et plus sûr entre les Suisses du nord et du sud. Marco Solari, directeur de longue date du tourisme tessinois et actuel président du Festival international du film de Locarno, est très enthousiaste: «Les Tessinois pourront subitement «faire la navette» avec la Suisse alémanique, travailler à Zoug ou à Zurich tout en continuant d'habiter en Suisse italienne.»

Il compare cela à ces nombreux Valaisans qui se rendent régulièrement à Berne ou dans d'autres villes au nord de la barrière alpine depuis l'ouverture du Tunnel de base du Lötschberg. Il est convaincu qu'avec l'ouverture du tunnel de base du Gothard, la situation sera similaire au Tessin. Il s'attend même à ce que des Suisses allemands avides de soleil déménagent au Tessin pour profiter de la chaleur tout en se rendant quotidiennement dans la grisaille nordique pour travailler.

## Pas de boom de pendulaires en vue

Dans l'environnement des gares de Bellinzona et Lugano, les futurs points de jonction, on devrait par conséquent entendre vrombir les engins de chantier. Et pourtant, il n'en est rien jusqu'à présent. Tout est étonnamment calme et il ne saurait être question d'un boom de la construction pour le moment. Cela pourrait signifier que tous les Tessinois ne voient de loin

**Marco Solari: «Le nouveau tunnel du Gothard est bon pour la cohésion de notre pays et revêt une grande importance au niveau politique. Avec son ouverture, Zurich et Bâle, mais aussi Berne et la Suisse romande se rapprochent nettement et d'un coup du Tessin. Le tourisme bénéficie d'une grande opportunité de redéploiement. Si nous voulons exercer sérieusement le rôle d'intermédiaire du Tessin entre le nord et le sud, celui-ci se développera encore davantage.»**



**Marco Solari (71 ans)** est le président du Festival international du film de Locarno. Il a été pendant longtemps le président du tourisme tessinois et, en 1991, le grand patron du 700<sup>e</sup> anniversaire de la Confédération suisse.

pas tous cette évolution avec autant d'optimisme que M. Solari.

Des voix critiques pensent que l'attractivité pendulaire du nouveau tunnel du Gothard sera faible. L'entrepreneur et conseiller national PDC Fabio Regazzi: «Il n'y aura pas d'effet similaire à ce que nous avons observé dans le Haut-Valais, en raison de la durée nettement plus longue du trajet et de la barrière linguistique.» Les prévisions de l'office de l'économie du canton du Tessin sont plutôt réalistes aussi. Une étude sur les répercussions économiques d'Alp Transit révèle que le trafic pendulaire entre le Tessin et le reste de la Suisse n'augmentera que faiblement suite à l'amélioration et à l'accélération des liaisons.

Les experts de l'office de l'économie ont déclaré que la branche du tourisme serait la principale bénéficiaire de ce changement. «Elle pourra directement profiter des durées de trajet plus courtes», déclare Ruth Nydegger, auteur de ladite étude. Le Tessin attend avant tout plus de visiteurs journaliers à l'avenir. Aujourd'hui, environ 9000 personnes traversent chaque jour le Gothard avec les CFF. D'ici à 2025, le nombre de voyageurs devrait doubler grâce à la densification et à l'accélération de l'offre, et dès 2020, les CFF escomptent au moins 15000 voyageurs par jour. Ce qui devrait créer 700 à 1400 nouveaux emplois dans le secteur tertiaire et générer un chiffre d'affaires de 40 millions de francs. Cette somme représente 0,5% du produit intérieur brut (PIB) cantonal. Compte tenu des investissements gigantesques réalisés pour le >

tunnel de base du Gothard, cela semble plutôt dérisoire.

### Plus rapides, plus longs, plus lourds

Le véritable potentiel ne se trouve toutefois pas dans le trafic de voyageurs. F. Regazzi se réfère aux futures possibilités du trafic de marchandises et aux trains de marchandises qui seront non seulement plus rapides, mais aussi plus longs et plus lourds et qui doubleront les capacités sur l'axe nord-sud. «Point central sur l'axe Gênes-Rotterdam, le Tessin deviendra plus attractif pour toutes les entreprises logistiques», souligne-t-il. Le fait que la même quantité de marchandises pourra être transportée avec moins de locomotives, de personnel et d'énergie y contribue également. Le transport en serait globalement plus rentable.

Hupac, l'entreprise de Chiasso leader du trafic combiné en Suisse, est donc directement concernée. «En tant qu'entreprise tessinoise, nous croyons aux perspectives de développement de la nouvelle transversale alpine et nous en attendons un essor du trafic combiné», explique la porte-parole de Hupac, Irmtraut Tonnendorf. Elle peut néanmoins difficilement évaluer le bénéfice direct pour le Tessin. «La NLFA profitera en premier lieu au trafic international et de transit à grande échelle, voire au trafic import/export», précise-t-elle. Le Tessin peut donc principalement espérer une meilleure qualité de vie et un environnement plus propre, suite au transfert maximal des marchandises de la route au rail.

«Mais cela dépend au final de la compétitivité du système ferroviaire par rapport à la route», conclut Bernhard Kunz, directeur de Hupac. Il s'inquiète de la baisse des prix du diesel, des prix élevés des sillons et du franc fort qui menacent le trafic combiné. La branche du transport redoute en outre que le trafic de voyageurs soit favorisé aux dépens des marchandises.

Pour le Tessin proprement dit, la question de savoir comment profiter de la NLFA est encore plus pertinente pour le trafic de marchandises que celui des voyageurs. «Le risque que le Tessin devienne

*Filippo Celio: «Les chances que de nouvelles entreprises suisses allemandes et allemandes s'installent au Tessin augmentent et inversement. Le Tessin, terre de formation avec l'université et la Haute école de Lugano, profitera aussi de la nouvelle liaison plus rapide. Une mobilité accrue signifie plus de concurrence, mais aussi plus de qualité et une croissance économique et touristique plus rapide.»*



**Filippo Celio (49 ans)** est avocat et entrepreneur à Lugano et Bellinzone. Cet ancien hockeyeur professionnel a publié en 2012-2013 le magazine TES, pour mieux faire connaître le Tessin à la Suisse alémanique.

encore plus un simple corridor de passage existe réellement», concède Filippo Celio, avocat et entrepreneur à Lugano. Il en appelle à l'esprit entrepreneurial local qui serait capable d'identifier et d'exploiter les opportunités des nouvelles liaisons ferroviaires. Outre le tunnel de base du Gothard, beaucoup de choses dépendent aussi de l'avancée des autres projets ferroviaires dans le sud du canton, comme la ligne Lugano-Malpensa. L'ouverture de cette dernière relierait davantage le sud du Tessin, à fort potentiel logistique et industriel, avec Varese et Côme et en ferait une très importante région transfrontalière.

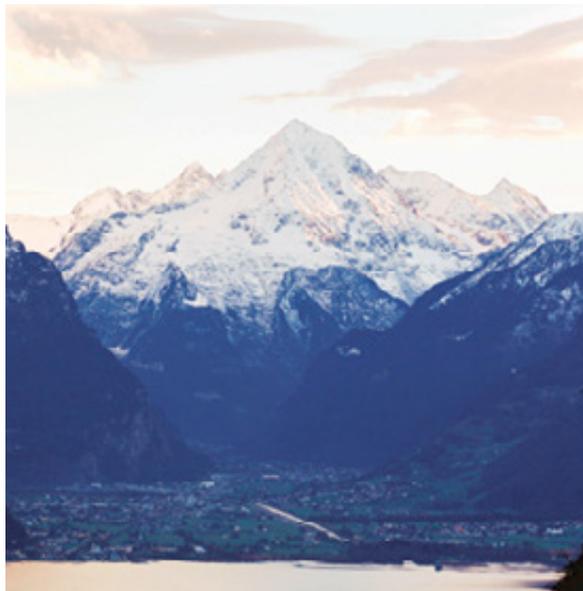
L'intensification des échanges entre le Tessin et la Lombardie dépend, selon F. Celio, du développement des voies d'accès à la NLFA en Italie du nord. Le corridor de quatre mètres est ici déterminant pour le trafic de marchandises. Alors que l'axe Lötschberg-Simplon offre un profil d'espace libre de quatre mètres, la route du Gothard ne permet d'acheminer aujourd'hui que des conteneurs et remorques de 3,84 m de hauteur aux angles. Pour favoriser le transfert des transports de marchandises transalpins de la route au rail, les CFF modifient, sur mandat de la Confédération, le trajet Bâle-Tessin en un corridor de quatre mètres d'ici à 2020. «Le tunnel de base du Gothard ne pourra développer pleinement ses capacités que lorsque ces conditions seront réunies», conclut F. Celio. Ruth Nydegger est du même avis: «Pour renforcer et optimiser l'utilité économique du tunnel de base du Gothard, l'Etat et les acteurs économiques doivent fournir des efforts conjoints.» L'office de l'économie a élaboré pas moins de 50 mesures et interventions grâce auxquelles le canton et les représentants des différentes branches économiques souhaiteraient exploiter rentablement le potentiel de la nouvelle liaison et offrir au Tessin l'essor attendu grâce à la NLFA. —

### DES MILLIARDS POUR LE TESSIN

Le Tessin est capital pour les CFF: d'ici 2020, ils y investiront plus de CHF 1,5 milliard pour le réaménagement des gares, l'approvisionnement en matériel roulant et la modernisation des infrastructures. La transformation de la gare de Bellinzone, p. ex., sera terminée pour l'ouverture du tunnel de base du Gothard, à l'instar du nouveau hall principal de la gare de Lugano qui sera achevé en 2016 aussi.



instagram.com/MarcoMombelli



instagram.com/gergely.szabo



instagram.com/yves.nestler



instagram.com/NicolaosOrphanidis

# #Gotthard

Beaucoup de gens pensent au tunnel lorsqu'il est question du Gotthard. Mais pas tous, loin s'en faut! Certains sont passionnés par le majestueux massif montagneux ou la route historique du col. Et il n'est pas rare que resurgisse alors une certaine fierté nationale.

*Angelo Lombardi, paysan de montagne, Airolo*

# Vaches, herbes, fromage

Texte: Susanne Wager

Photo: Simon Tanner

«Je loue des vaches», déclare Angelo Lombardi pour résumer son activité à 2156 m d'altitude. Jusqu'à 2010, ce sont ses propres bêtes qu'il montait à Alpe Sorescia; aujourd'hui ce sont 20 vaches louées du Tessin et plus de 70 de Suisse allemande qui passent leurs vacances là-haut. Les fleurs et herbes qui poussent près du col du Gothard sont bien différentes de celles de la vallée. Le ciel s'étend à l'infini et la vue sur le Piz Cristallina et le Passo San Giacomo est magnifique. Pour cet homme de 67 ans, cette vie est tout simplement synonyme de liberté. C'est ce qu'il ressentait déjà à 16 ans, lorsqu'il accompagnait son père.

La saison commence mi-juin: les vaches quittent Airolo pour une marche de quatre heures via l'ancienne route de Tremola, en direction du col du Gothard. Puis elles bifurquent à l'hospice et suivent le sentier de 2,5 km jusqu'à Alpe Sorescia. Elles sont accompagnées de deux vachers et deux chiens de berger, qui, avec deux fromagers, ne quitteront pas A. Lombardi de l'été. Il y a assez à faire sur les 400 ha, p. ex. traire les 90 vaches. Matin et soir. La trayeuse mobile à six places suit le troupeau plusieurs fois par été, de pré en pré. Chaque jour, le lait frais est transformé en fromage d'alpage, qui porte le sigle d'origine DOP (Denominazione d'Origine Protetta) depuis 2004. 2000 meules de cinq à six kilos sont produites chaque été, soit dix tonnes de fromage.

«C'est avec un verre de vin rouge que le fromage est le meilleur», déclare A. Lombardi. Ce dernier arrive à maturité après six à douze mois de stockage et de soin. Son équipe et lui en consomment 90 kg durant l'été à l'alpage. Il aime cuisiner

pour sa petite troupe de cinq personnes. Et ce, en quantité suffisante: le travail au grand air ouvre l'appétit. En début de saison, cet agriculteur diplômé remonte d'énormes quantités de nourriture avec son 4x4 et sa remorque. Durant l'été, les vachers engloutissent 50 kg de salami et de jambon, ainsi que 150 kg de riz et de pâtes. Deux fois par semaine, A. Lombardi retourne à Airolo (20 minutes en voiture) pour chercher le courrier: s'y ajoutent alors chaque semaine dix kilos de pain, ainsi que de la salade et des fruits chaque jour.

En descendant, il conduit presque tous les jours son fromage à Airolo avec son 4 x 4, dans son épicerie fine «Il Nostrano». En 2009, l'agriculteur a repris et transformé l'ancienne laiterie au centre du village.

**Les vachers engloutissent  
50 kg de salami et de  
jambon ainsi que 150 kg de  
riz et de pâtes.**

Aujourd'hui, la Via San Gottardo ressemble à un pays de cocagne. Sur les étages en bois clair se côtoient produits régionaux et spécialités tessinoises tels que jambon de longe, salametti, yoghourts, fromage de chèvre, polenta et riz à risotto. La viande séchée, la pancetta et le lardo proviennent de 30 porcs d'engraissement, qui passent également le premier et le dernier été de leur vie à Alpe Sorescia. On trouve même du fromage d'alpage et des salami d'A. Lombardi au col du Gothard:

la remorque ambulante pour les voyageurs affamés y est ouverte lorsque le col est, lui aussi, ouvert.

## Amateur de pentes raides

Les préparatifs pour le brunch alpin le jour de la fête nationale exigent beaucoup de travail. Jusqu'à 350 personnes affluent chaque 1<sup>er</sup> août à Alpe Sorescia pour se régaler de polenta, mortadelle et fromage et écouter le groupe de musique folklorique de la Léventine. Cinquante tables et cent bancs sont alors transportés et installés sur l'alpage. Heureusement que les amis et la famille donnent un coup de main et, le soir, tous se retrouvent pour passer une belle soirée ensemble.

En hiver, A. Lombardi habite dans une maison de 120 ans à Airolo, dans la cave de laquelle il stocke et entretient régulièrement une partie de ses meules de fromage. Les vaches louées retournent dans leur étable – une partie dans la ferme à la sortie du village d'Airolo, qu'A. Lombardi a donnée en fermage à un jeune collègue en 2010. Lorsqu'il fait froid dehors, l'agriculteur peut se consacrer à d'autres centres d'intérêt. Il aime faire du ski et là aussi, plus la pente est raide, plus il apprécie. Il s'adonne également à l'art: il a été conquis par le peintre paysager Giovanni Segantini. Et oui, il l'avoue d'un air malicieux: la femme stylisée sur sa carte de visite est un peu inspirée d'un tableau de Segantini: la vachère porte un bâton et un chapeau et regarde au loin, rêveuse. —



2000 meules de cinq à six kilos sont produites chaque été par Angelo Lombardi, soit dix tonnes de fromage d'alpage.



SBB CFF FFS Cargo

# Nous ne vous laissons pas tomber.

CFF Cargo transporte vos unités de chargement internationales avec ponctualité et fiabilité depuis les terminaux internationaux suisses dans toute la Suisse. Vous profitez en outre de faibles émissions de CO<sub>2</sub> et de prix attractifs.

Combinaison parfaite. Voyage parfait.

[www.sbbcargo.com/fr/swissplit](http://www.sbbcargo.com/fr/swissplit)