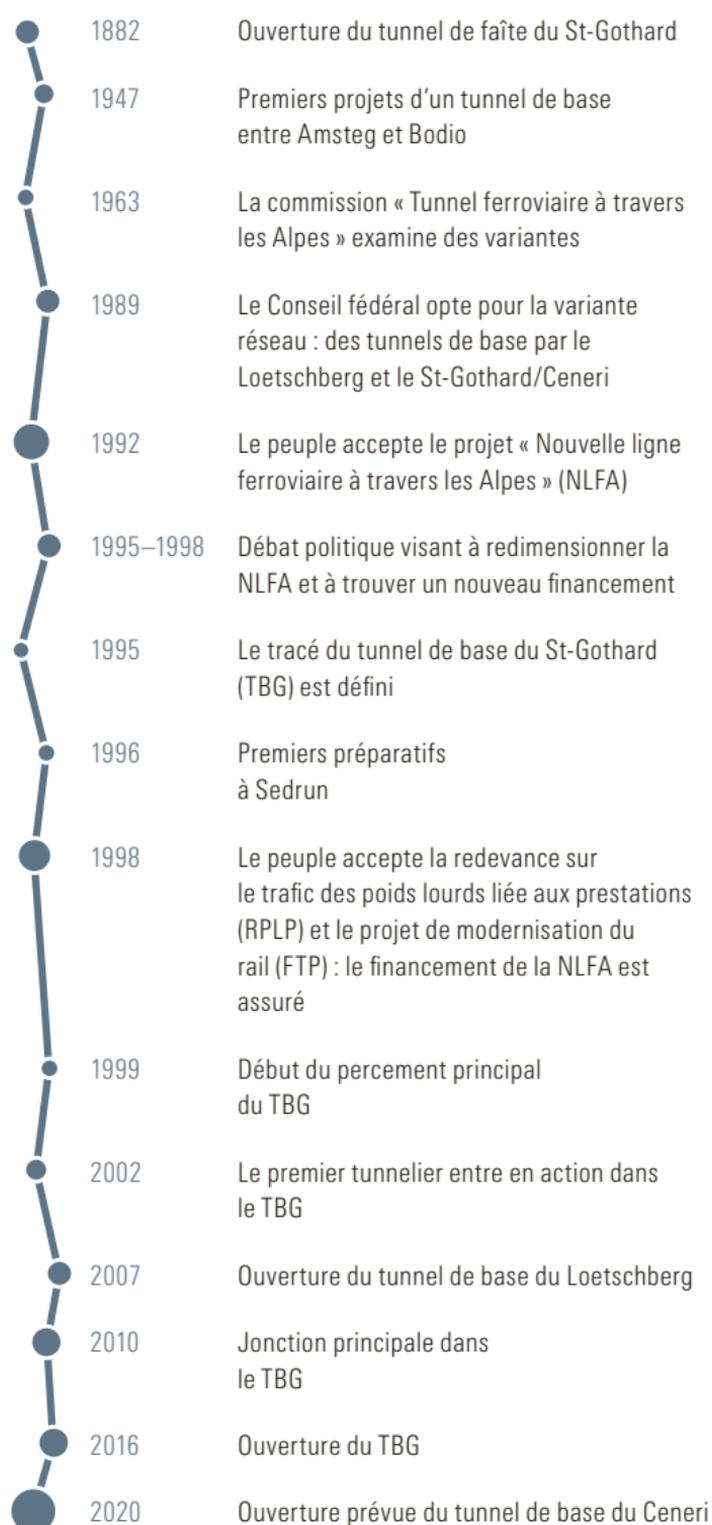


L'histoire



Saut quantique pour la circulation ferroviaire

Le tunnel de base du Saint-Gothard raccourcit de 30 km le tronçon d'Altdorf (UR) à Bellinzona (TI) et crée une ligne sans déclivité à travers les Alpes. Grâce à lui, les trains traversent plus rapidement les Alpes du nord au sud et du sud au nord. La ligne sans déclivité ouvre la voie à des trains de marchandises plus longs et plus lourds tirés par moins de locomotives, ce qui évite de longs mouvements de manœuvre. Le fret ferroviaire devient plus efficace, plus fiable et plus compétitif. Désormais, jusqu'à 260 trains de marchandises par jour pourront circuler, au lieu de 180 au plus sur la ligne de faîte historique.

Quant aux voyageurs, à partir de fin 2016 la durée de leur voyage diminuera par étapes : une fois les tronçons d'accès et le tunnel de base du Ceneri achevés, les voyageurs gagneront environ 45 minutes entre Zurich et Lugano. Les trains voyageurs traverseront le tunnel à une vitesse de 200 km/h au plus ; des pointes à 250 km/h seront possibles. Ces trains circuleront sur l'axe nord-sud à la cadence semi-horaire, soit deux fois plus souvent que précédemment.

Le 1^{er} juin : Un jour important

Le 1^{er} juin 2016, le tunnel de base du Saint-Gothard est remis par AlpTransit SA (le constructeur) à travers la Confédération (le commanditaire) aux CFF qui en deviennent les exploitants. Après une nouvelle série de tests, le tunnel de base sera mis en service selon l'horaire le 11 décembre 2016.





Sur mandat de la population

Une proportion considérable du transport de marchandises nord-sud en Europe traverse la Suisse. Toutes les prévisions indiquent une nette augmentation du trafic au cours des prochaines décennies.

La Suisse veut encourager des moyens de transport efficaces, écologiques et économes en espace. Plusieurs fois, la population s'est prononcée par votation pour le transfert du trafic transalpin de la route au rail. La Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), avec le tunnel de base du Saint-Gothard, forme un élément central de cette politique des transports.

La population a également décidé que le financement de la NLFA et d'autres grands projets ferroviaires serait assuré à long terme par le fonds FTP et, depuis le début de 2016, par son successeur, le fonds d'infrastructure ferroviaire.

Le plus long tunnel ferroviaire du monde

Avec ses 57 kilomètres, le tunnel de base du Saint-Gothard est le plus long tunnel ferroviaire du monde. Son tracé est presque plat et l'altitude maximale du radier ne dépasse pas 550 mètres. La construction a duré 17 ans, sans compter les forages de reconnaissance. Les travaux ont été effectués en trois équipes, 24 heures sur 24.

Les mineurs ont dû traverser différentes couches de roche : du granit le plus dur jusqu'à des sédiments friables. Le percement dans les tubes principaux s'est fait le plus souvent par tunnelier et à raison de 20 % avec de l'explosif. La couverture rocheuse atteint 2300 mètres : ainsi, le tunnel de base du Saint-Gothard est non seulement le plus long tunnel ferroviaire du monde, mais aussi le plus profondément enfoui sous la terre.



Faits et chiffres

- Longueur : 57 km (le plus long tunnel ferroviaire du monde)
 - Durée de la traversée du tunnel : un peu moins de 20 minutes en train voyageurs
 - 2 tubes à simple voie, reliés par des galeries transversales tous les 325 m
 - Longueur totale de tous les tubes : 152 km
 - Portail nord à Erstfeld (UR), portail sud à Bodio (TI)
 - Point culminant du tunnel : 550 m
 - Profondeur maximale du tunnel sous la roche : 2300 m
 - Durée des travaux (sans sondages) : 17 ans
 - Percement des tubes principaux avec des tunneliers (à 80 %) et des explosifs (à 20 %)
 - Débris d'excavation : 28,2 millions de tonnes
 - Coût du tunnel de base du St-Gothard : 9,7 milliards de francs (prix de 1998, hors renchérissement, TVA et intérêts intercalaires; coût effectif: 12,2 milliards de francs)
 - Coûts totaux de la NLFA, incluant les tunnels de base du Loetschberg, du St-Gothard et du Ceneri : 18,2 milliards de francs (prix de 1998, hors renchérissement, TVA et intérêts intercalaires; coûts effectifs : 23 milliards de francs)
 - Capacité du tunnel : jusqu'à 260 trains de marchandises et 65 trains de voyageurs par jour
 - Vitesse prévue à l'horaire : trains de marchandises 100 km/h ; trains de voyageurs jusqu'à 200 km/h
 - Vitesse maximale : trains de marchandises 160 km/h ; trains de voyageurs 250 km/h
 - Système de contrôle-commande avec signalisation en cabine (ETCS Level 2)
 - Gain de temps entre Zurich et Lugano après aménagement définitif de l'axe (dès 2020) : env. 45 minutes
 - Mise en service du tunnel de base du St-Gothard : 11 décembre 2016
- 



Inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard 1^{er} juin 2016



Chères invitées, Chers invités,

Le 1^{er} juin 2016 est un grand jour ! Après 17 ans de construction, de travail acharné et de grand engagement de tous les participants, nous avons l'immense plaisir d'inaugurer aujourd'hui le tunnel de base du Saint-Gothard. Nous en sommes reconnaissants, heureux et fiers.



Nous éprouvons de la gratitude pour les constructeurs de ce tunnel, qui peuvent tous être fiers de l'œuvre accomplie. Nos remerciements s'adressent aussi à la population de la région pour sa compréhension et sa patience, et aux citoyens suisses qui, en votant Oui à la Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), ont donné le feu vert à la construction du tunnel de base du Saint-Gothard.

Nous sommes heureux, et nous avons des raisons de l'être en ce jour de fête. Notre tunnel de base du Saint-Gothard est un ouvrage dont aussi bien nous que les générations futures profiteront. Nous créons au cœur de l'Europe un élément fondamental pour un avenir prospère des transports.

En cette journée de fête nous mettons aussi l'accent sur l'aspect collectif et unificateur du Saint-Gothard : le nord et le sud se rapprochent un peu plus l'un de l'autre. Je vous souhaite une belle fête et beaucoup de plaisir, aujourd'hui et à l'avenir, à traverser le plus long tunnel ferroviaire du monde !

Johann N. Schneider-Ammann, Président de la Confédération

M. Schneider-Ammann

Mise en scène artistique

Au nord, 350 participants animent le spectacle : des chœurs de la région d'Uri, des voltigeurs et des acrobates internationaux, divers musiciens professionnels et des formations de l'Armée suisse. Ils se produisent dans la halle « bétonnée » de Rynächt, et les spectateurs sont assis à proximité des artistes le long des voies.

Au sud, 240 artistes occupent la scène : des voltigeurs et des acrobates, des joueurs de cor des Alpes, des chœurs, la musique militaire. Le spectacle mis en scène se déroule sur une prairie à côté du centre d'information de Pollegio, devant un grand écran circulaire pour projections vidéo.



1. Sacre del Gottardo

« Sacre del Gottardo » est le titre de la première partie du programme-cadre artistique dirigé par Volker Hesse. Le mot « sacre » contient les connotations « onction » et « bénédiction ». On pense à quelque chose de rituel, de festif. La célébration du chantier du siècle, le tunnel de base du Saint-Gothard, appelle un geste grandiose, un pathos accompli, un recueillement solennel. Mais « sacre » signifie aussi « sacrifice », « sacré ». Comme dans le ballet mondialement connu d'Igor Strawinsky « Le sacre du printemps », qui met en scène un sacrifice humain rituel – archaïque, sauvage, cruel.

Les tunnels sont d'impressionnants témoins de l'inventivité humaine et de la capacité de produire des réalisations collectives, mais sont aussi synonymes de malchance et de souffrance. La construction de tunnels dans les Alpes au XIXe siècle était associée à destruction et oppression. De nombreux ouvriers payèrent de leur vie la pénétration dans les entrailles de la montagne. Encore aujourd'hui, chaque percement de tunnel révèle combien le combat de l'homme contre les énormes masses rocheuses est dangereux. Les mineurs savent que la nature est imprévisible.

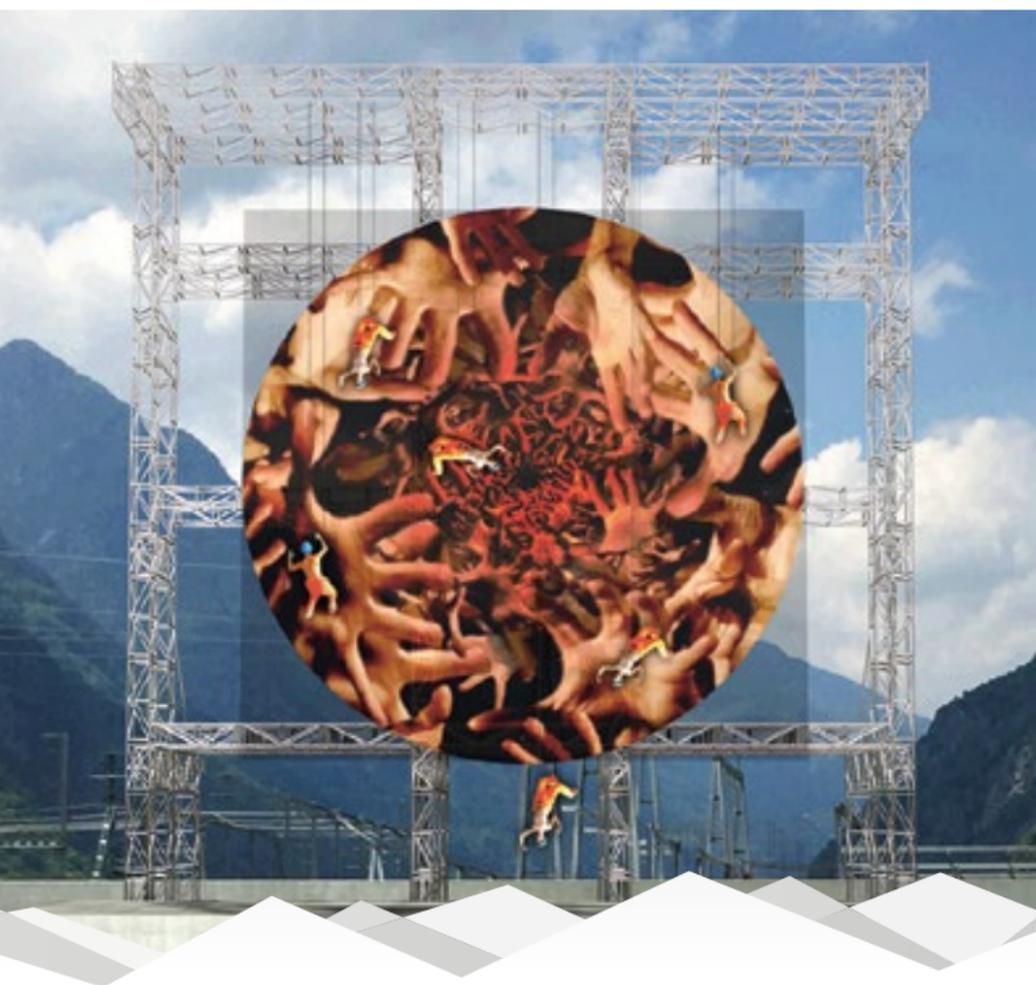
La mise en scène artistique prend acte des deux significations du mot « sacre ». Les machines modernes de chantier qui mordent la roche continuent à être accompagnées par la petite flamme de la lampe aux pieds de la statue de Sainte Barbe, la patronne des mineurs.



2. Démons de la montagne

Les gens qui vivent et travaillent dans la montagne sont familiers de ses dangers : des chutes vertigineuses de rochers, des avalanches de boue ou de neige ravagent en un instant maisons, villages, paysages. Des tempêtes fulgurantes secouent hommes et femmes impitoyablement.

La mise en scène artistique révèle comment la culture alpine reflète l'expérience d'être livré sans défense à la nature : on se raconte des histoires de démons maléfiques de la montagne, on peint le diable et des créatures surnaturelles effrayantes, on produit des sons et des rythmes inquiétants. Avec ardeur, du fond de l'âme mélancolique, les yodleurs font entendre dans la mise en scène leurs longues mélodies par monts et par vaux. L'art célèbre la beauté flamboyante des Alpes, la puissance du ciel étoilé dans la montagne, la nostalgie de sécurité dans la communauté villageoise.





3. Témérité et explosion de joie

Pendant la troisième partie de la mise en scène artistique, les trains inauguraux s'approchent de leur destination, les démons disparaissent ou se transforment en figures hilares. On célèbre la prouesse technique, la performance politique et économique.

Le nord et le sud se rapprochent : la Méditerranée rencontre les paysages industriels d'Europe centrale, des personnages felliniens butent sur des prestataires sévères, Monteverdi rejoint Bach, la tarentelle s'invite dans les danses alpestres, la Montanara fait écho au Gloria.

Sainte Barbe bénit les voyageurs et les représentants aux entrées du tunnel pour que ces trains inauguraux ouvrent une nouvelle ère de prospérité.

Des professionnels venant de Suisse, du Chili, de France et d'Allemagne participent avec des amateurs vivant dans la région à la mise en scène artistique.

En haut de gauche à droite :

Stephan Mannteuffel créateur des intérieurs et des costumes, Paula Riquelme chorégraphie des artistes d'air nord et sud, Andrea Herdeg chorégraphie Nord

Au milieu de gauche à droite :

Georg Lendorff artiste vidéaste nord, Rolf Derrer producteur, Thomas Prah direction technique, Knut Jensen direction musicale

En bas de gauche à droite :

Laia Sanmartin chorégraphie sud, Volker Hesse régie/direction artistique, François Chalet artiste vidéaste sud, Jürg Kienberger collaboration musicale et chanteur, Claudia Capecchi direction de production

