Suisse : le tunnel de base du Monte Ceneri progresse

La construction de ce tunnel, qui prolonge dans le Tessin celui du Gothard, est bien avancée. Les équipements ferroviaires commencent à être mis en place, pour une ouverture prévue au SA 2021.

Par Sylvain Meillasson

Lorenz Degen

Portail occidental et aiguillage pour la bifurcation vers Locarno (décembre 2018).

Le futur tunnel de base du Monte Ceneri (longueur 15,4 km) fait actuellement l'objet d'activités intenses et variées. Les 39,8 km de galeries que comporte cet ouvrage à double tube sont à 100 % percés. Mais leur équipement implique durant plusieurs mois encore de nombreux chantiers.

Pour ce qui concerne le volet ferroviaire, la voie sur dalle (29,4 km) a déjà été posée alors que les sections ballastées (3,9 km) étaient en train de l'être à la mi-décembre 2018. La caténaire rigide (en tunnel, conventionnelle ailleurs) est en cours d'installation et devra être achevée pour le printemps 2019. Utiles à des multiples dispositifs (sécurité, ventilation, énergie, communication…), les câbles ont commencé à être tirés. Mais l'équipement complet du tunnel prendra encore du temps et son basculement sur les systèmes d'exploitation des CFF impliquera de procéder préalablement à l'inactivation et à l'enlèvement des installations provisoires. Les tests d'ensemble (sous la responsabilité d'Alptransit) devraient se dérouler du 1er mars au 31 août 2020. Les essais (sous la responsabilité des CFF, en vue de l'obtention d'une autorisation à exploiter auprès de l'OFT) interviendront du 1er septembre au 30 novembre 2020. La mise en service commerciale est prévue pour le SA 2021.

Le tunnel de base du Monte Ceneri est conçu pour des vitesses maximales de 250 km/h (voyageurs) à 160 km/h (marchandises). Ses caractéristiques (rayons de 5 000 m, déclivité maximale de 8 ‰, voire 12,5 ‰) sont de manière générique bien plus favorables que celles de la ligne actuelle (26 ‰) aux performances qui participent à la pertinence du mode ferroviaire. Le tunnel de base du Monte Ceneri procurera aux trains de voyageurs (toutes catégories confondues) des gains de temps significatifs : Bellinzone - Lugano en 12 min au lieu de 26, Locarno - Lugano en 31 min au lieu de 55, Zurich - Lugano en 1 heure 50 au lieu de 2 heures 45. Il autorisera des convois de fret plus massifs avec des moyens de production moins importants. Son équipement ETCS de niveau 2 lui permettra d'écouler quotidiennement de 50 à 80 circulations voyageurs et de 220 à 260 circulations marchandises.