

Un tunnel, plus d'efficacité

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Energieia : Newsletter de l'Office fédéral de l'énergie**

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-681910>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

UN TUNNEL, PLUS D'EFFICACITÉ

Inauguré le 1^{er} juin, le tunnel ferroviaire de base du Gothard entrera en service le 11 décembre 2016. Dès ce jour, les trains qui emprunteront la ligne de plaine du Gothard seront plus efficaces.



Selon les analyses de l'Office fédéral des transports (OFT), 69% du trafic marchandise à travers les Alpes suisses circulait en 2015 par le rail. Ce chiffre est en constante augmentation depuis plusieurs années, comme le montre le dernier rapport sur le transfert. L'ouverture prochaine du tunnel ferroviaire de base du Gothard va offrir des capacités supplémentaires pour le transport par rail, ce qui devrait à terme permettre une diminution du trafic routier.

Energétiquement intéressant

Selon les chiffres de l'OFT, le tunnel de base du Gothard permet de diminuer par plus de deux la consommation énergétique par train par rapport à l'ancien tracé. Le nouveau parcours présente de nombreux avantages, souligne Tristan Chevroulet, en charge du Programme Stratégie énergétique des transports publics à l'OFT: «Le trajet est plus court d'un tiers, la dénivellation a été réduite à un minimum et la voie presque rectiligne diminue la friction rail-roues, ce qui permet une meilleure efficacité de traction.» La demande pour le fret ferroviaire, par wagon ou ferrou-

tage, aura une influence positive sur la consommation énergétique du transport de marchandises. Les entreprises ferroviaires s'étant par ailleurs clairement engagées en faveur d'un approvisionnement renouvelable, l'accroissement du trafic ferroviaire ne générera pas d'émissions supplémentaires. Tristan Chevroulet résume les avantages de la nouvelle ligne ainsi: «La mise en service du tunnel de base du Gothard va dans le sens de l'électrification progressive du système global de transport. A trafic ferroviaire égal, il faut deux fois moins d'énergie pour traverser ce tunnel que pour passer par la ligne de faite. Le tunnel de base permettra principalement d'offrir un service plus rapide que la route, plus sûr et énergétiquement beaucoup plus avantageux.» A l'OFT, les experts sont persuadés que l'ouverture du tunnel de base du Gothard renforcera l'utilisation du transport par rail.

Attendre encore jusqu'en 2020

Le tunnel de base du Gothard est, en parallèle du tunnel du Lötschberg, un élément central de l'axe nord-sud, mais il n'est pas

le seul. Pour que la NLFA (voir encadré) puisse déployer tous ses effets, il faudra encore attendre l'ouverture du tunnel de base du Ceneri prévu pour 2020, ainsi que l'aménagement de différents tronçons en Italie et en Allemagne. Ces mesures permettront au rail de gagner en compétitivité par rapport à la route. (luf)

Sur le rail grâce à la NLFA

La Nouvelle Ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) est importante pour transférer de la route au rail autant de fret transalpin que possible et pour stabiliser, voire réduire les courses de camions à travers les Alpes malgré la croissance constante du fret transalpin. Son but est de créer les capacités nécessaires en transport ferroviaire. La nouvelle ligne de plaine du Gothard, qui permettra en outre aux voyageurs de gagner 45 minutes sur l'axe Zurich-Lugano, pourra donc renforcer sensiblement la compétitivité du rail en trafic marchandises.