Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 49 (2022)
Heft: 1

Artikel: Dans l'ombre du plus grand tunnel ferroviaire au monde
Autor: Herzog, Stéphane
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1052054

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

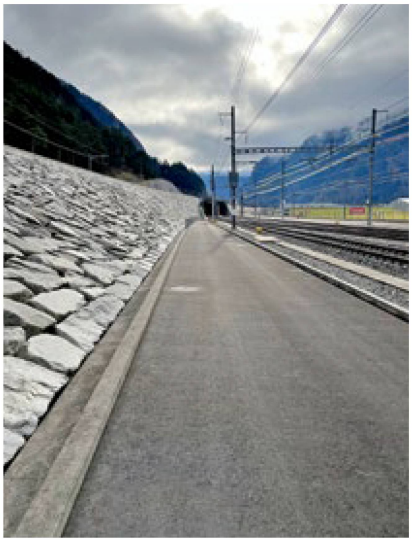
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

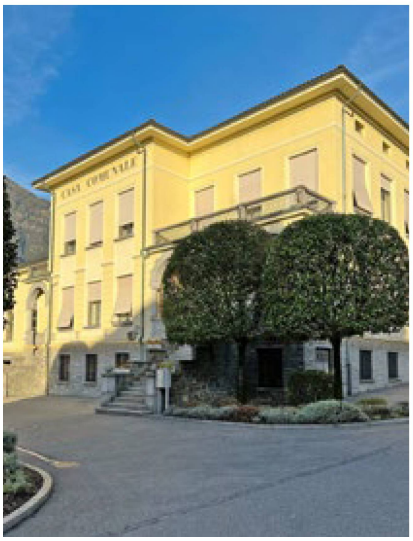
Download PDF: 10.12.2025

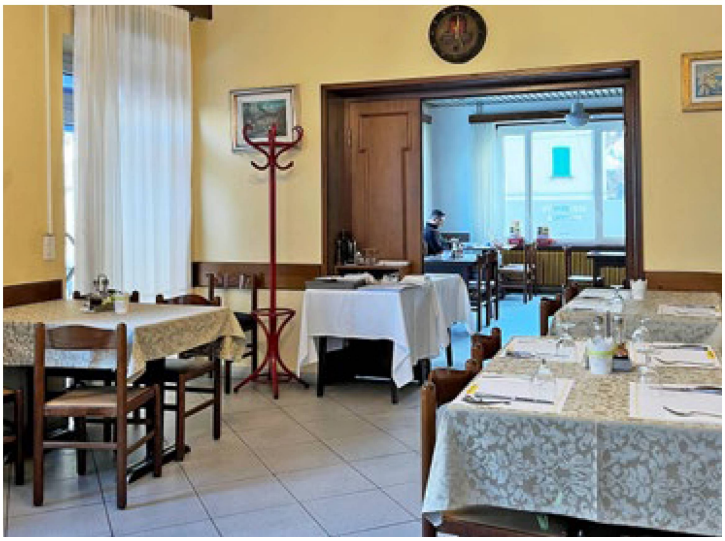
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

GEMEINDEHAUS
ERSTFELD
99

HOTEL HIRSCHEN
SPEISERESTAURA







Dans l'ombre du plus grand tunnel ferroviaire au monde

Le tunnel de base du Saint-Gothard relie Erstfeld (UR) et Bodio (TI), à 57 kilomètres de distance. C'est le plus long tunnel ferroviaire du monde. Lors de l'inauguration de cet ouvrage, en 2016, ces deux communes ont vécu un moment de gloire. Mais le boom économique attendu n'est pas venu. Reportage.

STÉPHANE HERZOG

En sortant de la petite gare d'Erstfeld, le visiteur foule la route historique du col du Saint-Gothard. À gauche, la cantine du personnel CFF, autrefois ouverte 24 heures sur 24. À droite, l'hôtel Frohsinn. On y enregistrait jusqu'à 12 000 nuitées par an, mais il est désormais fermé aux voyageurs. Impossible de se loger pour la nuit dans cette petite commune d'Uri, qui vit pousser un village d'ouvriers et de cheminots lors de la construction du premier tunnel ferroviaire du Gothard, ouvert en 1882. «Erstfeld steht und fällt mit den SBB» – la commune vit ou tombe avec les CFF –, résume Pia Tresch-Walker, la maire. «Je me doutais bien que l'entrée en service du tunnel de base du Saint-Gothard risquait d'être douloureuse. Nous avons presque tout perdu dans cette affaire. Le nombre d'emploi a chuté avec l'ouverture du tunnel et au final Erstfeld est redevenue un lieu provincial.» En outre, l'emprise des CFF sur le territoire de la commune a contraint son développement immobilier, une situation qu'Erstfeld essaye de modifier à travers des négociations menées avec les CFF et l'appui du Canton.

Avant 2016, année de l'entrée en service du tunnel de base du Saint-Gothard, Erstfeld et son grand dépôt de trains accueillaient plus de 600 employés CFF. Aujourd'hui, le centre d'entretien et sécurité du tunnel emploie 80 personnes et la gare seulement une cinquantaine. La commune a vu plusieurs de ses restaurants et commerces fermer. Ancien maire d'Erstfeld, Paul Jans connaît cette histoire sur le bout des doigts. En 1949, son père avait acheté l'hôtel Frohsinn, que son fils a ensuite géré jusqu'en 2014. La ligne du Gothard voyait passer jusqu'à 300 trains par jour. «L'ouverture du premier tunnel avait amené l'eau courante et la numérotation des rues», rappelle Paul Jans. Toutes les familles comptaient au moins un employé CFF. Les ingénieurs venus vivre à Uri prenaient place au sein du Conseil communal ou du conseil de l'école, apportant à la collectivité leur savoir-faire. «Aujoud'hui, les CFF ne prennent plus d'apprentis à Erstfeld», regrette Pia Tresch-Walker, dont le mari conduit des trains.

Un tunnel invisible

A Erstfeld, le portail Nord de l'ouvrage est bloqué par des barrières. Paul Jans nous emmène faire un tour. Nous observons de loin les ouvertures de béton aux angles aiguisés dessinées par l'architecte tessinoise Flora Ruchat-Roncati. En fait, il est possible d'aller voir défiler les trains via une galerie d'accès située à Amsteg qui donne accès à une zone vitrée. Mais le Covid a ralenti cette activité touristique.

Pour dire vrai, les espoirs de prospérité d'Erstfeld ont été douchés dès l'ouverture du chantier du tunnel de base par la filiale des CFF Alp Transit. Les ingénieurs et les ouvriers avaient été rassemblés dans un espace situé hors de la commune, plus au nord. «C'était une sorte de caserne, dotée de 350 lits et d'une cantine. Les ouvriers, dont une partie venaient d'Autriche, travaillaient quatre jours à fond et rentraient se reposer chez eux», raconte Paul Jans. Erstfeld n'a retiré de cette présence qu'une partie des impôts à la source prélevés sur le salaire des travailleurs.

En outre, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, n'a pas directement connecté Erstfeld au Tessin. Pour aller à Bellinzone, il faut reculer vers Flüelen. Cela n'empêche pas la maire Pia Tresch-Walker de profiter de cette connexion environ 15 fois par an. Le dimanche, des habitants vont se régaler d'un buffet bon marché proposé à Bellinzone. Le train relie la ville tessinoise en 36 minutes ! Qu'est-ce qui

Erstfeld: pour la présidente de la commune Pia Tresch-Walker (en haut à g.), Erstfeld est redevenu un village provincial depuis l'inauguration du tunnel. Le jour de notre visite, il est vrai qu'il n'était guère animé.

Bodio: à l'autre bout du tunnel, le président de la commune Stefano Imelli (à g.) aimerait qu'au moins certains trains rapides s'arrêtent à Biasca. Le quotidien du conducteur de train Cédric Jacob (en bas) n'a pas changé et reste étroitement lié au tunnel: la nuit, il y conduit le personnel d'entretien.
Photos Stéphane Herzog

extrêmes suisses

Plus haut, plus grand, plus rapide, plus beau? À la recherche des records suisses qui sortent de l'ordinaire. Aujourd'hui: aux portes du plus long tunnel ferroviaire du monde.

change au-delà du tunnel? «La mentalité s'assouplit, la nourriture est bonne et le vin aussi», résume la maire, qui aime aussi prendre le «Bergstrecke», la ligne historique et son tunnel alpin de 15 kilomètres. Elle trouve aussi les Tessinois plus combatifs que de ce côté-ci des Alpes. «Au Tessin, on fait la grève, ici on attend.» Grâce aux négociations engagées avec les CFF, la maire estime pourtant que les choses vont changer. Une convention permettra à la commune de remettre la main sur des terrains CFF. Elle prévoit notamment la construction d'un Bed&Breakfeat dans la station d'Erstfeld. Des garanties sur le maintien d'emplois CFF sont au programme.

Bodio aimerait voir le train s'arrêter à Biasca

À Bodio, les volets de l'Albergo Stazione sont baissés. «Je les ferme pour bloquer la poussière de graphite», explique Tiziana Guzzi-Batzu, la patronne, en pointant du doigt une usine proche. On entend le sifflement continu des poids lourds qui filent sur l'autoroute A2. Ici, en Leventine, l'arrivée de l'Alp Transit, nom que donnent les locaux au tunnel de base, avait suscité des espoirs. L'ouvrage allait aider à remonter la pente après deux coups durs portés à son économie: l'entrée en service en 1980 de l'autoroute du Gothard et la fermeture en 1994 de l'usine d'acier de Monteforno. «Mais ce rebond n'a pas eu lieu», reconnaît Stefano Imelli, maire de Bodio depuis 2016, qui se souvient pourtant avec émotion de la fête lors de l'inauguration du tunnel aux côtés de François Hollande et d'Angela Merkel.

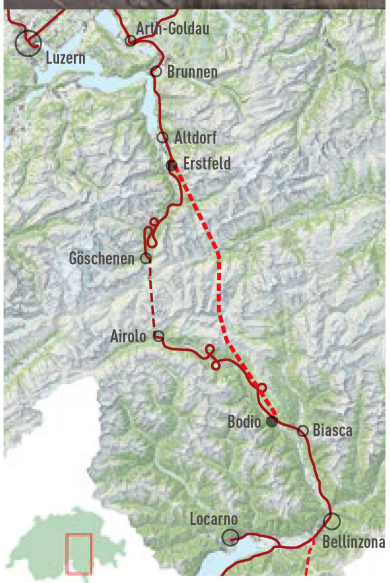
À Erstfeld, le chantier du tunnel de base a fonctionné comme un ghetto, raconte Marco Costi, maire entre 2000 et 2016. «Nous avons peu reçu. La bourgeoisie locale a dû céder plusieurs hectares de terrain à la Confédération. Il y a eu du smog, de la poussière et du bruit.» Durant cette période, deux boulangeries ont fermé. Le temps est loin où la commune possédait le plus grand nombre de restaurants par habitants du Tessin. Seul note positive: la pollution et le bruit ont baissé. Stefano Imelli se souvient du trafic sur la route du col du Gothard. Trois passerelles permettaient aux enfants d'enjamber ce flot pour aller à l'école. Les travailleurs des usines de la zone industrielle située en amont du village sont nombreux. Ils viennent du Nord de l'Italie et de Sardaigne. Leur vie est structurée par des évènements menés par des associations catholiques, les scouts et le club de football. La commune est alors florissante. «Jamais je n'ai entendu dire qu'il y avait *nous* et *eux*», souligne le maire.

L'absence d'un symbole du tunnel

Bodio, qui avait déjà dû se battre pour que sa gare soit réouverte, ce qui a été fait en 2018, demande désormais que les CFF autorisent certains trains rapides à s'arrêter à Biasca (et non pas seulement à Bellinzone). «Dès qu'il y a un gare, il se passe quelque chose», rappelle Marco Costi. Quant à l'attrait du Nord pour les gens de Bodio, celui-ci semble faible. Stefano Imelli ne connaît pas d'ailleurs la maire d'Erstfeld. Le tunnel de base a-t-il un intérêt touristique? «Il manque un symbole pour ce tunnel», estime Marco Costi, qui évoque le projet abandonné d'une arche qui aurait surplombé l'autoroute et la voie ferroviaire.

Pour certains, le tunnel fait partie de leur vie quotidienne. C'est le cas pour Cédric Jacob, conducteur CFF qui emmène du personnel technique au cœur des deux tubes du tunnel de base. Son véhicule ferroviaire, long de 22 mètres, possède un module de vie climatisé, avec réfectoire, machine à café et WC. Plus un atelier et une grue. Les interventions ont lieu de nuit. Les ouvriers et ingénieurs travaillent dans des températures qui oscillent entre 32 et 44 degrés selon saison. Et l'humidité est très élevée. La gestion des risques implique une attention continue. «Les professionnels des CFF ont développé dans ce tunnel un savoir-faire unique au monde, estime Cédric Jacob. Établi au Tessin depuis 2016, ce Valaisan comprend bien les enjeux de sa région d'adoption. «Les gens du coin sont des montagnards. Ils ont appris à vivre dans un environnement qui peut être rude et où l'espace est compté.»

Près d'Erstfeld, le portail nord du tunnel de base du Gothard, long de 57 kilomètres. Le massif des Alpes se dresse au-dessus. Photo Keystone



Ancien tronçon ferroviaire du Gothard
Nouveau tunnel de base