



Préservation du patrimoine culturel mondial de l'UNESCO

Tuyaux WILD pour le tunnel de l'Albula

Après des enquêtes approfondies, les chemins de fer rhétiques ont décidé la construction d'un nouveau tunnel de l'Albula et de conserver l'ancien tunnel construit en 1903 comme galerie de sécurité. La durée de construction durera environ 6,5 ans.

Les chemins de fer rhétiques – Une partie de l'histoire des chemins de fer suisses

Jusqu'en 1890, le sud-est de la Suisse était très mal desservi par le réseau ferroviaire. Le trafic de transit s'appropriait la ligne du Gotthard. La construction de voies ferrées transcontinentales dans les Grisons ne semblait pas être rentable. Ce n'est qu'avec le succès de l'ouverture en 1890 de la ligne de Landquart à Davos qu'est venu le changement. En 1895, le chemin de fer à voie étroite Landquart-Davos AG changea son nom en «Rhätische Bahn» (RhB), et deux ans plus tard, il devenait un chemin de fer national. La construction de l'Albula commença en septembre 1898 et dura cinq ans. Depuis 1930, le Glacier Express utilise le tracé de l'Albula et après la seconde guerre mondiale, le Bernina Express est venu s'y rajouter. Les deux trains en figures de proue établirent la réputation légendaire de la compagnie auprès des amateurs ferroviaires du monde entier.

Construction d'un nouveau tunnel de l'Albula

Long de presque 6 km, le tunnel de l'Albula sur la ligne de Coire – Thusis – Saint Moritz fait partie de l'héritage culturel mondial de l'UNESCO depuis 2008. Lors d'une inspection du tunnel en 2006, on découvrit le mauvais état d'une partie de la galerie. Après examen approfondi, les chemins de fer rhétiques ont décidé en 2010 qu'une nouvelle construction serait préférable à la remise en état du tunnel existant. Les arguments décisifs furent une différence de coût minime, pratiquement aucune restriction des horaires pendant la phase de travaux et le niveau de sécurité élevé d'un nouvel ouvrage.

Travaux préliminaires en 2014 à Preda et Bergün

Le nouveau tunnel de l'Albula exigea beaucoup de planification et de préparatifs. Sur les portails nord et sud, à Preda et Spinas, des gares de chantier avec voies de raccordements furent installées. Une centrale à béton, un chantier de travail et une installation de préparation de gravier furent construites. Des travaux de défrichage, une adaptation des chemins de desserte sur le chantier, le détournement de diverses conduites, le déplacement de bâtiments et la sécurité d'approvisionnement en énergie étaient également nécessaires. À Spinas, un nouveau bâtiment technique fut également construit devant le portail du tunnel existant pour recevoir les installations électrotechniques nécessaires à la construction et au service.

Coup d'envoi pour le nouveau tunnel

Après 14 mois de travaux préparatifs intenses, le coup d'envoi pour la construction du tunnel long de 5860 m est donné le 31 août 2015 à Preda. 12 liaisons transversales avec le tunnel existant sont prévues. La percée est attendue en décembre 2017 et la mise en service en 2020. L'ancien tunnel sera alors mis hors service et converti en tunnel de sécurité. Le coût total du projet s'élève à environ 345 millions de francs.

Tuyaux de Wild pour la conduite anti-incendie

Pour le tunnel existant, la société Wild a livré des tuyaux en fonte ductile avec revêtement intérieur en mortier de ciment de haut fourneau (HOZ), une partie du tunnel avec un revêtement extérieur en mortier de ciment (ZMU) et une autre partie en alliage zinc-aluminium enrichi cuivre avec bouche pores époxy bleu (NAT).

Responsables



- Maître d'ouvrage: RhB, Coire
- Ingénieur: Straub, Coire – Gähler Partner, Ennetbaden – Rothpletz / Lienhard, Olten
- Entrepreneur: Pizzarotti, Bellinzona, c/o ARGE Bianco

Informations techniques

- 4900 m de tuyaux ZMU 250 Novo-Sit
- 1010 m de tuyaux NATURAL 250 Novo-Sit
- Raccords et robinetterie