

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1995)

Rubrik: Grands projets

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: 05.07.2025

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

La réalisation de Rail 2000
1^{re} étape progresse à bonne
allure et de manière visible. Cer-
tains projets sont déjà achevés,
d'autres sont en cours ou fran-
chissent les différentes phases
des études et des plans. En ce
qui concerne AlpTransit, les CFF
ont préparé des bases de déci-
sion importantes pour la réalisa-
tion du projet, de telle manière
que l'autorité de tutelle peut
maintenant prendre les déci-
sions politiques.

Rail 2000

La réalisation de la 1^{re} étape de Rail 2000 s'est poursuivie en 1995, avec foi et détermination. Suivant les orientations politiques données, la direction du projet a été dotée de nouvelles structures, comprenant notamment un contrôle de la gestion (*controlling*). La réorganisation a aussi porté sur la collaboration avec l'Office fédéral des transports, qui est l'autorité de surveillance, et avec les entreprises de transport concessionnaires.

Des trois points de vue de l'offre, du matériel roulant et de l'infrastructure, la réflexion en direction de Rail 2000 a été poussée plus loin en 1995, avec en cible la volonté de mettre sur le marché dès 1997, puis en 2001, de premiers aménagements de l'offre. Il s'agit en effet de commercialiser aussi rapidement que possible les éléments d'infrastructure déjà achevés et le matériel roulant déjà livré. Le programme Impulsion 97 a donné une forme concrète aux réalisations envisagées. Ses points forts sont la mise en service de voitures IC 2000 à deux niveaux et des fréquences à la demi-heure entre Zurich et Berne. Coïncidant avec le 150^e anniversaire du chemin de fer en Suisse, Impulsion 97 annoncera l'avenir du train. La deuxième étape aura lieu au printemps 2001 avec l'achèvement de l'aménagement de la ligne du pied

du Jura. A l'ouverture de l'EXPO 2001, les premiers trains pendulaires circuleront de Saint-Gall et Zurich jusqu'à Lausanne en passant par Bienne, avec un temps de parcours identique à celui des IC circulant via Zurich et Fribourg.

En 1995, une décision importante a été prise concernant l'entretien du matériel roulant Rail 2000, qui sera entièrement regroupé dans le nouveau centre d'entretien de Genève. Cette solution est la plus avantageuse tant du point de vue de la rentabilité que de celui des possibilités opérationnelles. A Zurich, une formule plus judicieuse a été trouvée pour le centre d'entretien Herdern, en fonction des besoins du parc des autres véhicules et du trafic longues distances international. L'un et l'autre projet sont financés sur le budget ordinaire.

A la fin de l'année, sur le total des projets représentant un volume de 7,4 milliards de francs, 3% étaient en service, 17% en construction, 41% en procédure d'approbation des plans. Les 39% restants en sont aux diverses phases des études et des plans. La proportion de projets qui se trouvent en phase de réalisation avancée a nettement progressé durant l'exercice écoulé. Pour tous les projets importants, les mandats d'études donnés s'accompagnent de consignes strictes concernant l'ampleur et les coûts du travail.

Le nouveau tronçon de ligne Mattstetten – Rothrist, pierre angulaire de Rail 2000, a fait des progrès essentiels dans la procédure d'approbation des plans. A la fin de mai, le DFTCE donnait son aval pour la section qui va de Mattstetten jusqu'à la limite du canton, près de Koppigen. Pour la section Rothrist – Murgenthal, approuvée à la fin de 1994 déjà, le Tribunal fédéral a majoritairement rejeté les recours déposés. Rien ne s'oppose donc plus à la réalisation de cette portion de ligne entre Roth-

Sécurité sans faille.
Les techniciens du mouvement sont les
les de hauts responsables, mais sont
sans faille. Les techniciens du mouvement
de hauts responsables du mouvement
sont les de hauts responsables du mouvement
sont les de hauts responsables du mouvement



Entraînement à la sécurité...
Au centre de formation du Löwenberg,
les collaboratrices et les collaborateurs
sont préparés à leur travail de haute
responsabilité dans le cadre de cours
spéciaux. (Ici entraînement des futurs
agents du mouvement.)



rist et l'entrée ouest du tunnel de Murgenthal. Le conseil d'administration a adjugé les travaux du tunnel le 2 novembre 1995.

Pour les grands projets, les travaux avancent selon le calendrier prévu. En avril et en présence du Conseiller fédéral Adolf Ogi, les travaux de doublement de la voie ont débuté au bord du lac de Neuchâtel. Pour la 3^e voie entre Coppet et Genève, l'extension de la gare voyageurs d'Oltén et la seconde double voie Zurich-Thalwil, les plans ont été mis à l'enquête en été. C'est pour le nœud de Zurich que les travaux sont le moins avancés; si tous en sont en effet au stade de l'établissement des projets, les délais deviennent serrés pour la plupart d'entre eux, par rapport à la mise sur le marché de l'offre Rail 2000. Il faudra par conséquent forcer le rythme.

En 1995, deux rapports de situation ont été rédigés à l'intention de l'autorité de tutelle. Il en ressort que les consignes arrêtées en 1993 dans le rapport du Conseil fédéral ont été jusqu'à présent bien observées, notamment pour les coûts.

AlpTransit Saint-Gothard

De nouvelles propositions ont été formulées pour le financement d'AlpTransit, en fonction d'une nouvelle situation économique. Il est question de réaliser le projet par étapes. Les décisions politiques seront prises au plus tôt en 1996. L'année dernière pourtant, des jalons importants ont d'ores et déjà été posés. Ils montrent que la nouvelle ligne à grande capacité va de l'avant: le Conseil fédéral a approuvé l'avant-projet du tunnel de base au Saint-Gothard, d'une longueur de 57 km. Les travaux peuvent commencer au point d'attaque intermédiaire de Sedrun.

Coûts et délais réalistes

Le 12 avril 1995, le Conseil fédéral a approuvé l'avant-projet du tunnel de base au Saint-Gothard et la section sud qui, en continuation, va jusque dans la région de Biasca. Entre le 8 novembre et le 7 décembre 1995, le projet a été mis à l'enquête publique auprès des Cantons concernés et des Communes directement touchées par la construction. Le tronçon nord du tunnel entre Erstfeld et Amsteg n'a pas encore été présenté, car il faut tout d'abord éclaircir la question de la ligne d'accès dans le canton d'Uri.

Les analyses approfondies qui ont été faites confirment ce que l'on savait déjà: coûts et délais ont été estimés avec réalisme. L'option d'un système de tunnel avec deux tubes à une voie et dans le diamètre choisi se révèle être la bonne, d'après les vérifications effectuées par les offices fédéraux. Selon les estimations, les coûts de la ligne Erstfeld-Biasca sans le raccordement à la ligne ferroviaire existante se montent à 5,5 milliards de francs (prix d'octobre 1991, indice 119,3, précision + 15 / - 10%).

Le Conseil fédéral a chargé les CFF de préciser de nouveaux points, par exemple de présenter une variante prévoyant davantage de tunnels dans le canton d'Uri et diverses améliorations dans le canton du Tessin. Dans l'attente des décisions politiques, les CFF ont remis à plus tard les travaux sur les tronçons de ligne sud et nord, à l'exception des tunnels de base du Zimmerberg et du Ceneri.

Chantier imminent à Sedrun

Le 24 octobre 1995, les CFF ont reçu le feu vert pour une attaque intermédiaire anticipée à Sedrun. Cette partie de projet comprend les voies d'accès et les installations extérieures, une galerie d'accès et une d'aération, ainsi qu'un puits d'une profondeur de 800 m. Grâce à cette attaque intermédiaire, il sera possible de raccourcir la durée des travaux du tunnel et de s'attaquer assez vite à une zone géologiquement délicate.

Rien ne s'oppose à ce que les travaux puissent débuter au printemps 1996, étant donné que le Conseil fédéral, conformément à la décision du Parlement, a libéré, sur le deuxième crédit d'engagement pour AlpTransit, les 160 MFr destinés à Sedrun.

Conclusions prochaines sur la dépression de Piora

Les CFF espèrent disposer au début de 1996 des conclusions définitives concernant la nature de la roche dans la dépression de Piora. A la fin de l'année, ni les galeries de sondage ni les forages supplémentaires entrepris n'autoriseraient de conclusions définitives quant à l'étendue d'un éventuel gisement de dolomite cristalline, qui poserait de gros problèmes pour les ingénieurs. Si la présence d'une telle zone, géologiquement délicate, devait se confirmer, il faudrait la consolider et la préparer de manière qu'elle ne crée pas de difficulté à la construction du tunnel de base. Le calendrier ayant été établi avec prudence, la réserve de temps est suffisante pour que les mesures éventuellement nécessaires dans cette zone puissent être prises à temps, c'est-à-dire avant l'arrivée des machines d'abattage dans le tunnel de base.

Echelonnement dans le temps

Le financement du projet AlpTransit sera examiné en même temps que celui des autres grands projets de transports publics. Il est envisagé, dans ce contexte, que le projet original pour une ligne nouvelle entre Arth-Goldau et Lugano puisse être échelonné dans le temps et les accès reportés à plus tard. Mais dans toutes les propositions d'un groupe de travail constitué par le Conseil fédéral qui rallie actuellement le plus d'avis favorables, les tunnels de base du Saint-Gothard, du Ceneri et du Zimmerberg apparaissent comme des éléments essentiels. A elle seule, leur réalisation permettrait une grande partie des gains sur l'horaire qui sont attendus de la ligne AlpTransit tout entière. Pour le train, cela signifierait une amélioration décisive de sa compétitivité face aux autres modes de transport. En outre, même si le projet devait être ainsi réduit, il n'empêcherait pas une ligne à faible déclivité au Saint-Gothard ni une augmentation des capacités pour le trafic marchandises.

Etant donné l'état des travaux, le tunnel de base au Saint-Gothard pourra en principe être mis en service en l'an 2007. Le calendrier définitif et l'établissement d'un programme de construction dépendent maintenant de l'«horaire politique»: de la décision de ce qui doit être construit et avec quel financement.