Zeitschrift: Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1995)

Heft: 79

Artikel: Rail : le tunnel du Grauholz

Autor: Batisse, François

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847902

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: 09.07.2025

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

Rail

le tunnel du Grauholz

D'APRÈS UN ARTICLE DE FRANÇOIS BATISSE

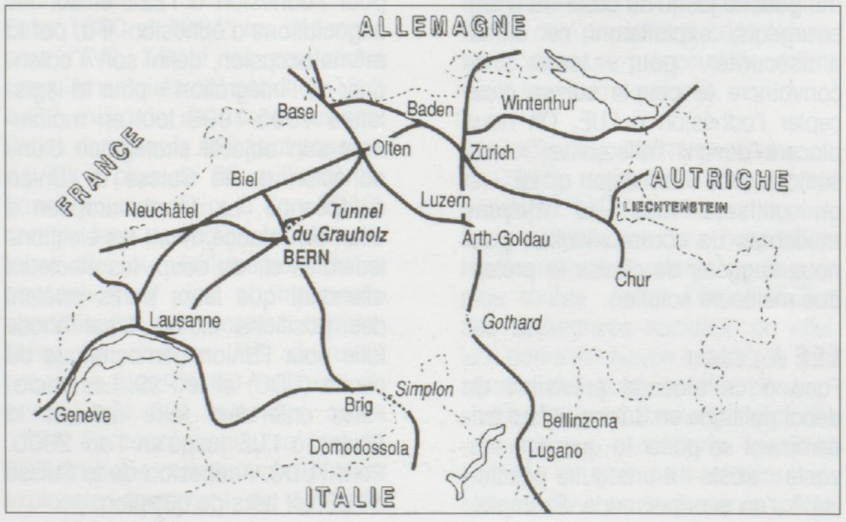
In Connaissance du Rail N° 173

En inaugurant le 23 mai 1995 le tunnel du Grauholz au nord de Berne, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, alors chef du Département fédéral des transports, s'est plu à comparer ce tunnel ferroviaire de 6 km à la première pièce du véritable puzzle que constitue la politique des transports.

Une politique centrée sur le chemin de fer avec des éléments très divers qui vont du plan RAIL 2000 concernant tous les Suisses à la traversée des Alpes qui concerne toute l'Europe, sans oublier la réforme des chemins de fer. La référence à un puzzle comportant de multiples pièces toutes solidaires était tout à fait justifiée vu la complexité des problèmes et leur liaison, cela dans une ambiance politique particulière.

La première partie de cet ensemble de problèmes correspond au plan RAIL 2000 dont la première étape est en début de réalisation avec le tunnel du Grauholz comme moyen de raccordement de divers tronçons de la première nouvelle ligne suisse, celle de 54 km de Mattstetten, à proximité de Berne, jusqu'à Rothrist, à proximité d'Olten, entre Bâle et Zurich. Il s'agit donc bien de la toute première pièce d'un vaste puzzle dont la réalisation demandera sans doute des décennies en raison de l'ampleur de tous les travaux envisagés, des travaux qui coûteront au minimum 30 ou 40 milliards de francs suisses.

Le Grauholz qui a coûté 436 millions de francs ne représente vraiment qu'un début modeste et même minime, mais les chemins de fer suisses ont vu le bout de ce premier tunnel sans difficultés majeures et ils espèrent bien faire disparaître d'autres goulets d'étranglement de leur réseau et percer d'autres tunnels encore plus longs pour améliorer leurs performances.



LE GRAUHOLZ ETAIT PREVU DEPUIS 30 ANS

Avec plus de 300 trains par jour, le goulet d'étranglement le plus sérieux de tous les chemins de fer suisses se situe depuis des décennies entre Berne et Olten, c'est-à-dire entre la capitale fédérale, qui est aussi l'origine de la traversée alpine du Loetschberg, et le nœud d'Olten à 70 km au nord de Berne et à mi-chemin entre Bâle et Zurich. Bâle est le principal centre industriel du pays, et la porte vers l'Allemagne et la France ; Zurich est la ville la plus peuplée de la Suisse et la première place financière.

Plus de la moitié de la population et de l'économie de la Suisse se concentre dans le triangle Berne-Zurich - Bâle au fur et à mesure de l'industrialisation du pays.

Une étude de ligne à grande vitesse avec un nouveau tracé s'écartant plus ou moins des lignes existantes a débuté en 1969 pour relier Berne à Zurich. La décision de principe de percer un tunnel sous le Grauholz date de 1981, mais il a fallu attendre encore 7 ans jusqu'au premier coup de pioche.

C'est incontestablement l'incorporation du tronçon de 9,5 km du Grauholz dans l'une des quatre sections de lignes nouvelles du plan Rail 2000, qui a permis à la procédure d'expropriation d'être lancée au début de 1988, un mois après l'approbation de Rail 2000 par référendum le 6 décembre 1987.
On sait que le plan Rail 2000 se résume en quatre mots : fréquence, rapidité, continuité, confort. Cela sans la moindre allusion à la grande vitesse qui était pourtant parvenue jusqu'à Genève sous la forme des TGV français, mais qui ne pouvait pas s'appliquer à la Suisse, faute de pouvoir construire partout de nouvelles lignes pour tous, dans tous les cantons, et sans multiplier les atteintes à l'environnement.
Seul un quadrillage complet de tous les chemins de fer et des réseaux d'autobus pouvait satisfaire tous les Suisses, avec une nouvelle carte des transports basée sur 23 points de correspondance, tous atteints en moins d'une heure d'un point à un autre, des battements de 5 minutes pour changer de train, des correspondances sur le même quai entre trains, autobus et bateaux, « à la Suisse ! »
Il fallait toutefois régler quatre cas difficiles de trajets de 100 à 130 km comme Berne - Bâle (106 km) et Berne - Zurich (129 km), outre Berne - Lausanne 97 km, ce qui nécessitait de nouveaux tronçons parcourus à 200 km/h pour pouvoir ramener à 55 minutes des trajets exigeant alors entre 70 et 75 minutes sur voies existantes.
Comme Berne, Bâle et Zurich étaient intéressées par un nouveau tronçon au départ de la capitale au prix d'un tunnel sous la colline du Grauholz. La procédure d'expropriation a donc débuté 42 jours après l'approbation de rail 2000.

ALP TRANSIT REND LE GRAUHOLZ ENCORE PLUS NÉCESSAIRE

L'approbation par référendum en septembre 1992 des projets de nouveaux tunnels de base sous les Alpes concerne particulièrement le tunnel du Grauholz, qui verra un trafic supplémentaire via Berne en direction du nouveau Loetschberg. Cela devrait accroître de plus de 100 trains par jour un trafic déjà parvenu à 350 trains aux abords de Berne.
En effet, le doublement de la ligne de Loetschberg est achevé. La mise à disposition du réseau Bâle- Loetschberg - Simplon de 125 millions de francs pour agrandir le gabarit d'un des deux tunnels existants devrait permettre dès 1997 d'accepter tous les véhicules routiers de 4 m de haut, comme c'est déjà le cas au Saint Gothard depuis le 1er janvier 1994.
Ce second corridor de ferroutage doublera donc le Saint Gothard, qui pour sa part enlève déjà 150 000 camions par an aux autoroutes suisses, grâce à un bond de 27% du trafic en 1994.
En inaugurant le Grauholtz, le conseiller Adolf Ogi a souligné que le projet ALP Transit sera financé par une majoration de 5 à 10 centimes des carburants routiers, deuxième pièce maîtresse du puzzle des transports suisses. Il a ajouté que la troisième pièce du puzzle était le deuxième couloir de ferroutage par le Grauholz, Berne et le Loetschberg.
Le tronçon de 9,5 km de Berne-Lochligut à Mattstetten était déjà presque réalisé, quand la révision du plan Rail 2000 a été annoncée en 1993 sous la pression des autorités fédérales. Il s'avérait en effet impossible de tout financer à la fois, à savoir Rail 2000 réévalué au triple du budget initial de 5 milliards de francs suisses, ALP Transit estimé à 15 milliards de francs suisses en 1992 et susceptible de coûter le double des prévisions comme le tunnel sous la Manche, un plan intérimaire d'accroissement de la capacité de transit alpin de près de 2 milliards de francs suisses et des plans de transport des agglomérations non chiffrés, mais pouvant atteindre un milliard de francs suisses dans chaque grande ville.
Il a été décidé de limiter Rail 2000 à une première étape d'un coût de 7,4 milliards jusqu'en 2005, de réduire le coût des deux corridors intérimaires de ferroutage à 1,4 milliard et de freiner les travaux initiaux des futurs tunnels de base en attendant de trouver un financement adéquat.

LE MESSAGER SUISSE
la revue des communautés suisses de langue française

Formulaire d'abonnement

Oui, je souscris à un abonnement d'un an au Messager Suisse (11 numéros).

Nom.....
Prénom.....
Adresse.....
.....
CP/Ville.....
.....

Au prix de :

France	❑ **175 FF**
Dom/Tom et étranger	❑ **190 FF**
Abonnement de soutien	❑ **à partir de 200 FF**

Règlement par chèque bancaire ou postal, libellé à l'ordre de **FSSP/MS** à renvoyer à :
GESA, Le Moulin Jacquet, 76440 Mesnil-Mauger.