

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1996)

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

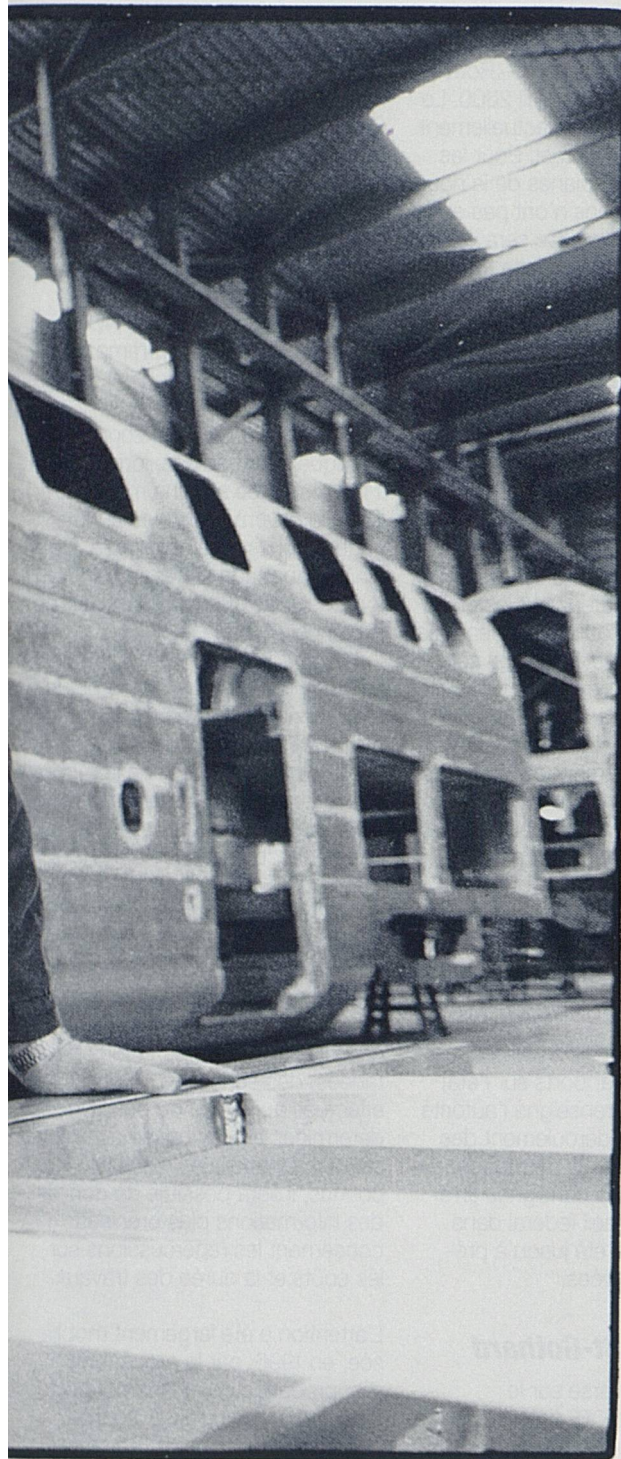
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 24.04.2026

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



Le chemin de fer fait appel aux techniques de pointe. Les difficultés initiales rencontrées dans l'utilisation de l'aluminium sont résolues et les voitures à deux niveaux sont livrées à rythme soutenu.



L'exercice écoulé a été celui de la mise en chantier des projets de base pour la réalisation de Rail 2000, 1^{re} étape. En vue du message sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, un système d'offre et d'exploitation a été élaboré. Pour que le projet NLFA soit terminé dans les délais, il faut maintenant des décisions politiques rapides sur la question du financement.

Rail 2000

La réalisation de Rail 2000, 1^{re} étape, a accompli des progrès importants. Après des années d'attente, des plans ont enfin été approuvés et les travaux ont pu commencer sur les chantiers des projets de base. Le premier coup de pioche donné sur la nouvelle ligne Mattstetten – Rothrist, le 16 avril 1996, par le Conseiller fédéral Moritz Leuenberger, chef du Département des transports, des communications et de l'énergie, témoigne de la volonté politique de voir ce projet se réaliser. Dès lors, sur le triple front de l'offre, du matériel roulant et de l'infrastructure, l'engagement est important.

Sur le plan de l'offre, l'essentiel des efforts a porté sur la conjonction optimale des offres Rail 2000, 1^{re} étape, et NLFA. L'ajustement réciproque entre les deux grands projets du chemin de fer doit être d'autant plus affiné que l'infrastructure des deux transversales alpines a été redimensionnée à la baisse. Sur la base de Rail 2000, 1^{re} étape, un système d'offre et d'exploitation a été élaboré pour le message sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics. En trafic voyageurs, l'objectif est d'optimiser l'offre de base entre les batteries de correspondances de Berne, Zurich et Milan. La mise en service intégrale de rames pendulaires permettra d'arriver au temps de parcours requis par le système: moins de trois heures tant sur l'axe

du Lötschberg que sur celui du St-Gothard. Grâce aux nouveaux tunnels de base, les capacités en trafic marchandises pourront être notablement augmentées. Chaque jour, plus de 100 trains marchandises pourront circuler sur l'axe Lötschberg – Simplon, jusqu'à 220 sur celui du St-Gothard. Il serait alors concevable, en doublant la longueur de certains trains, de tripler la capacité annuelle actuelle et de la porter aux environs des 60 millions de tonnes nettes.

Du point de vue du matériel roulant, de gros progrès ont été faits. Les courses d'essai effectuées avec les nouvelles voitures IC 2000 à deux niveaux ont eu des résultats largement positifs. Malheureusement, en raison de retards à la livraison du matériel, ces nouveaux véhicules ne pourront pas être mis en service comme il eût été souhaitable de le faire. La commande d'une première série de rames pendulaires destinées à la ligne du pied du Jura marque une étape importante de l'exercice écoulé: le 2 juillet 1996, le conseil d'administration approuvait l'acquisition de 24 rames, pour un montant de presque 500 MFr. A partir de 2001, lorsque les aménagements nécessaires auront été effectués sur l'infrastructure, 20 minutes seront gagnées sur le trajet Suisse orientale – Suisse occidentale. Entre Lausanne et Zurich, l'équivalence des temps de parcours, par le pied du Jura ou par le Plateau, sera acquise avant même que soit achevée la première étape de Rail 2000.

En ce qui concerne l'infrastructure, 5% des aménagements étaient en service à la fin de 1996 et 37% en cours. Le reste est encore en préparation ou en phase d'études. Les projets pour lesquels, à la fin de 1996, une procédure d'approbation des plans était encore en suspens représentent un volume total proche de 2 milliards de francs.

Durant le premier semestre, les travaux ont commencé pour la ligne nouvelle Mattstetten – Rothrist, épine dorsale de Rail 2000. Le plus gros ouvrage est actuellement le tunnel de Murgenthal. Pour les deux sections médianes de la nouvelle ligne, les plans n'ont pas encore été approuvés. Ce sera vraisemblablement chose faite au début de 1997. La transformation du nœud d'Oltén a démarré, elle aussi, de même que l'installation pour la seconde double voie entre Zurich et Thalwil. La mise à double voie le long du lac de Neuchâtel, entre Onnens et Gorgier-Saint-Aubin, progresse selon le calendrier. Des problèmes géologiques ont retardé le début et la poursuite des travaux pour le tunnel de l'Adler, entre Muttenz et Liestal. La ligne Rotsee – Rotkreuz, aménagée à double voie, a été mise en service au changement d'horaire. Tel a aussi été le cas, en novembre, du second tunnel urbain et du nouvel aménagement des quais à Aarau. Sur l'axe est-ouest, c'est un nouveau goulet d'étranglement qui est ainsi supprimé. Le problème des délais n'est toujours pas réglé pour les aménagements prévus dans le nœud de Zurich. Les procédures en attente pour l'approbation des plans seront engagées en 1997.

En 1996, deux rapports sur l'état des projets ont renseigné l'autorité de tutelle sur le déroulement des travaux en cours. Ils permettent de constater que les consignes arrêtées par le Conseil fédéral dans son rapport ont été jusqu'à présent bien observées.

AlpTransit St-Gothard

Dans la controverse sur le projet NLFA, les CFF défendent une variante réseau dans laquelle le St-Gothard, en raison de ses capacités, joue le rôle d'axe principal dans le trafic nord-sud. Les 100 kilomètres de la nouvelle ligne entre Zurich et Lugano sont faits, pour l'essentiel, des trois tunnels de base du Zimmerberg, du St-

Gothard et du Ceneri, qui permettent une augmentation substantielle des capacités en trafic marchandises passant par le St-Gothard et une pleine heure gagnée sur le temps de trajet en trafic voyageurs longues distances par trains à grande vitesse. Des décisions sont maintenant de toute urgence nécessaires sur la question des travaux et des crédits, pour que le projet NLFA soit prêt selon le programme prévu.

A Sedrun, la galerie horizontale de l'attaque intermédiaire, longue de 1 km, est forée sur une moitié. En 1997, la caverne destinée au fonçage du puits sera entreprise. Dès 2000, l'abattage se fera à partir du fond du puits sur la portion Sedrun du tunnel de base.

La zone de Piora, traversée par le futur tunnel, a fait beaucoup parler d'elle. Au printemps, les forages ont atteint, à l'intérieur de la montagne, de la dolomie saccharoïde. Les premiers résultats de sondages effectués jusque dans le massif du Gothard permettent de conclure à une zone de dolomie sur une largeur d'environ 250 m, dont un quart à peu près serait de la dolomie saccharoïde de triste réputation. Pour obtenir des données supplémentaires et plus détaillées, des sondages seront effectués au niveau du puits pour déterminer la position de la zone critique. Une fois les résultats connus, il sera possible de donner des informations plus précises concernant les répercussions sur les coûts et la durée des travaux.

L'attention a été largement mobilisée, en 1996, par la procédure d'approbation des plans pour le tunnel de base du St-Gothard. Sous l'autorité de l'Office fédéral des transports (OFT), les procédures de conciliation ont eu lieu avec les opposants des cantons d'Uri et du Tessin. Bien que les questions de détail n'aient pas encore été toutes réglées, il est permis d'espérer que le DFTC don-

nera son feu vert (permis de construire) au printemps 1997.

Autre thème important de l'exercice écoulé: les compléments aux avant-projets. A la demande du Conseil fédéral, une variante montagne dans le canton d'Uri, qui aurait la préférence du Canton, a été élaborée. Elle a été remise à l'OFT en même temps que la variante de base II (variante plaine). La procédure d'approbation des avant-projets est en cours depuis le mois d'août. Pour les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel, les avant-projets sont aussi établis, et la procédure d'approbation a été engagée à la fin de 1996. Enfin, au Tessin, les avant-projets de 1994 ont été remaniés. Une convention commune entre le Canton et les CFF sur le tracé de la ligne a été signée en octobre. Les deux parties sont d'accord pour présenter au Conseil fédéral un seul tracé. Les CFF acceptent d'appuyer la revendication du Canton en ce qui concerne un tracé de substitution sur la Riviera, dans la mesure où le financement du surcoût en est assuré. Les conditions paraissent maintenant remplies pour que le Conseil fédéral prenne une décision rapide concernant le tracé définitif.

Le projet du Conseil fédéral sur le financement des transports publics prévoit un axe du St-Gothard redimensionné, avec, pour les trois tunnels de base (Zimmerberg, St-Gothard et Ceneri) un coût estimé à 8,1 milliards de francs (sans réserve, sur la base des prix de 1995 et d'un indice 113,2). Avec ses 57 kilomètres de long, le tunnel du St-Gothard prend la part du lion. En l'état actuel des projets, le cadre budgétaire fixé peut être respecté. En 1997, le devis estimatif des travaux fournira de nouvelles précisions sur le coût prévisible du tunnel de base au St-Gothard.

Sur la base des hypothèses de travail des avant-projets, et compte tenu de leurs modifications, il semble bien que le ca-

lendrier fixé pour la construction du tunnel de base au St-Gothard puisse être respecté. La durée prévue pour le chantier n'a pas changé: entre dix et douze ans. Mais, dans l'absolu, toutes les échéances ont été reculées à cause de différents facteurs: le retard pris, pour des raisons techniques, dans les sondages de Piora, l'élaboration de nouveaux avant-projets concernant les voies d'accès dans les cantons d'Uri et du Tessin, enfin la longueur des procédures d'approbation des plans. Un autre effet temporisateur est celui qu'exerce le débat, prolongé depuis 1994, sur un nouveau système de financement des transports publics; il a abouti, en 1996, au message adressé par le Conseil fédéral au Parlement. Ce projet maintient la variante réseau (axes St-Gothard et Lötschberg). Les débats parlementaires devraient s'achever en été 1997. Première des deux Chambres à se prononcer sur le dossier, le Conseil des Etats, durant sa session d'hiver 1996, a opté pour la réalisation simultanée et intégrale des axes St-Gothard et Lötschberg.