Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Ingénieurs et architectes suisses**

Band (Jahr): **121 (1995)**

Heft 13

PDF erstellt am: **12.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Grauholz: les CFF sortent du tunnel

Par Jean-Pierre Weibel, rédacteur en chef

Ces derniers temps, il est de bon ton de citer les CFF, en particulier le projet *Rail 2000* et les NLFA, comme référence pour des dépassements de coût massifs d'infrastructures de transports. C'est ainsi qu'un journaliste lausannois particulièrement bien inspiré affirmait récemment, lors de la présentation des variantes de prolongement du métro Lausanne-Ouchy, que ce projet coûterait inéluctablement bien plus qu'annoncé, *Rail 2000* et NLFA obligent. Que ces dernières n'en soient qu'à l'état de projet – donc que leur coût effectif ne puisse être vérifié – et que *Rail 2000* se réalise selon des devis revus à la baisse ne nuit pas le moins du monde à l'effet d'une telle déclaration. Métro lausannois et projets CFF: même déconfiture financière[1] annoncée.

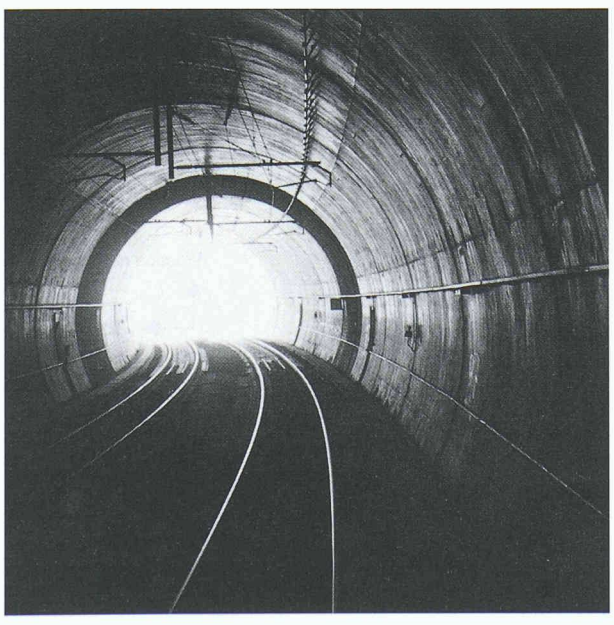
Le 23 mai dernier, le tunnel ferroviaire du Grauholz[2] était inauguré par le conseiller fédéral Adolf Ogi, avant d'être mis en service le dimanche suivant.

Il est vrai que ce tunnel d'une longueur de 6,3 km, sur une ligne nouvelle totalisant 9,5 km, destiné à la séparation des trafics Berne-Bâle ou Zurich et Berne-Bienne, aurait dû être opérationnel il y a quatre ans déjà. Mettons les choses au point: ce retard massif est à mettre entièrement au compte des procédures d'autorisation, entravées notamment par l'action de comités régionaux contre les lignes à grande vitesse (maximum dans le tunnel du Grauholz: 200 km/h...) et par la priorité attribuée en 1973 par le Conseil fédéral au relèvement de la capacité sur l'axe ferroviaire nord-sud. Ce n'est qu'en 1988 que les plans de la ligne du Grauholz, en discussion depuis les années soixante ont été approuvés, le premier coup de pioche étant donné le 6 juin de la même année, avec pour but la mise en service au printemps 1995. On appréciera d'autant mieux le respect de ce délai si l'on sait que de graves difficultés d'exécution imprévues sont intervenues et que le traitement écologique du site a nécessité des soins tout particuliers.

A fin 1987, le devis de la ligne entière du Grauholz, équipements ferroviaires compris, prévoyait un coût total de 400 millions de francs. Malgré les difficultés évoquées ci-dessus, la facture s'élève – déduction faite du renchérissement – à 436 millions, soit un dépassement de 9% seulement.

La preuve est ainsi faite que les CFF, contrairement à une idée reçue largement diffusée, sont parfaitement capables de mener à bien, en temps utile et dans un cadre financier défini, la réalisation d'un grand ouvrage. Faut-il relever que la qualité du résultat est à la mesure de l'attente?

La perfection n'est pas de ce monde et les CFF ne sont pas au-dessus de toute critique. Leur collaboration avec leurs mandataires – je pense aux bureaux d'étude – mérite d'être assouplie dans le sens d'un meilleur échange d'information: notre régie nationale doit admettre qu'elle n'est pas la détentrice exclusive de la vérité dans le domaine de la technique ferroviaire. En étudiant sans parti pris des solutions non orthodoxes qui peuvent lui être soumises, elle se donne le moyen d'améliorer la qualité de ses ouvrages, pour son propre bénéfice et celui de la collectivité. Son image, injustement ternie, a tout à y gagner.



[1]Rappellera-t-on à ce sujet que l'on parlait au siècle dernier de «percer l'isthme» – sous-entendu de Corinthe – pour qualifier un projet d'irréalisable. Or cette voie fonctionne fort bien, près d'un siècle après son ouverture, et l'on y voit par exemple des navires marchands reliant la Baltique à la mer Noire. Avis aux prophètes de malheur de *Rail 2000* et des NLFA...

[2]*IAS* N° 12 du 26 mai 1993, pp. 213-214