Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 121 (1995)
Heft: 13

Sonstiges

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: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://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.

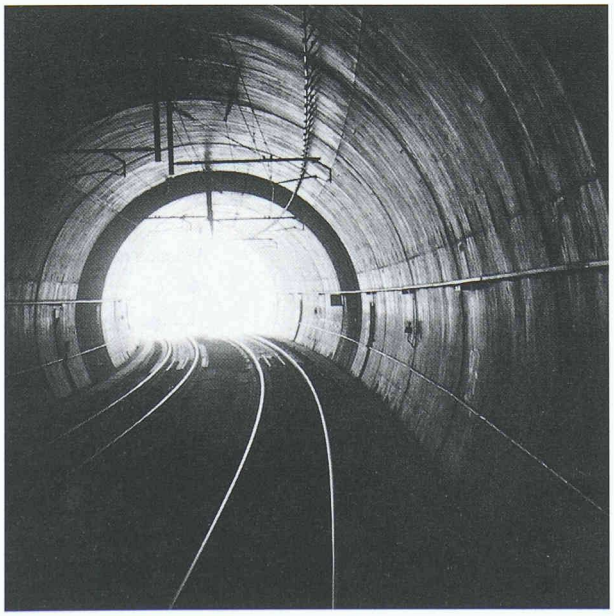
Le 23 mai dernier, le tunnel ferroviaire du Grauholz[2] était inauguré par le conseiller fédéral Adolf Ogi, avant d'être mis en service le dimanche suivant.

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