Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Artikel: Rail 2000 : un projet de base d'abord
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676321

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: 12.07.2025

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

Rail 2000: un projet de base d'abord

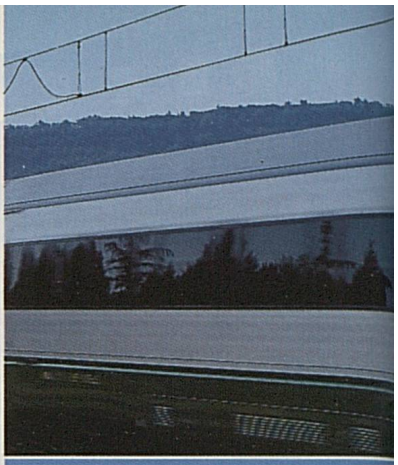
Rail 2000 – désenchantement ? Le projet présenté dans le message du Conseil fédéral n'est pas réalisable pour 5,4 milliards de francs (base 1985). La discussion porte sur une première étape avec un projet de base assorti de plusieurs variantes.

Des analyses approfondies du projet et de ses coûts ont été effectuées sous la présidence du délégué de la direction générale à Rail 2000. Le rapport final, fondé sur l'avancement des études à fin 1992, prévoit une dépense de construction de 10,7 milliards pour les quatre lignes nouvelles ou aménagées qui figurent au message sur Rail 2000.

A cela s'ajoutent d'autres constructions en relation avec Rail 2000 dont les dépenses, selon le message, doivent être débitées au compte ordinaire des investissements. Celles-ci s'inscrivent dans un ordre de grandeur de 3,5 milliards de francs; suivant la prise en considération de l'évolution du trafic, il faut prévoir un montant supplémentaire de 2,3 milliards au titre de projets d'extension. Enfin, le matériel roulant coûtera quelque 2 milliards de francs, somme qui s'ajoute aux acquisitions normales de remplacement, de 2,4 milliards.

L'augmentation inattendue des coûts résulte de la cumulation de plusieurs facteurs.

- Réjouissante en soi, l'évolution du trafic des dernières années a en partie anticipé sur Rail 2000. En effet, les prévisions du message pour l'an 2000 (sans Rail 2000) ont été dépassées de vingt pour cent en 1991. Ainsi, une partie des capacités nécessaires à Rail 2000 est mise à contribution aujourd'hui déjà.
- La plupart des dépenses pour la planification, les études de projet et l'exécution se révèlent supérieures aux estimations. Les coûts de planification, notamment, qui représentent plus de 20% du volume à construire, sont nettement plus élevés que prévu, notamment suite à la planification ouverte.
- En 1985, l'étendue des répercussions des ordonnances relatives à la loi sur la protection de l'environnement, entrées en vigueur entre-temps, n'était pas prévisible.
- La complexité de Rail 2000 a provoqué un effet en surface inattendu sur la plus grande partie du réseau. Les aménagements de lignes et de nœuds prévus au message sont donc insuffisants.
- Les coûts de certains objets ont été à l'époque sous-estimés en raison de l'avancement des études (sans avant-projets).



Un changement est nécessaire

Le rapport soumis au DFTCE comprend aussi plusieurs variantes qui permettraient néanmoins de réaliser le projet de base (offre réduite, horaire remanié, utilisation de systèmes pendulaires). L'on pourrait ainsi certes réaliser des économies allant jusqu'à 2 milliards de francs, somme toutefois insuffisante dans le contexte financier présenté.

L'évolution des coûts impose un revirement. Dans les conditions actuelles du marché, l'offre intégrale prévue au message de 1987 sur Rail 2000 ne peut pas être mise en place d'une manière rationnelle. Le rapport intermédiaire du Groupe de réflexion confirme clairement que Rail 2000, dans sa forme prévue à l'origine, pénaliserait les résultats d'exploitation des CFF.

Le chef du DFTCE a délimité le cadre financier. Il a chargé les CFF d'examiner la réalisation d'un projet de base pour 8 milliards de francs (5,4 milliards au prix de 1985 plus renchérissement cumulé) et de présenter les projets réalisables, le cas échéant, au cours d'une seconde étape.

Phases importantes de l'année 1992

Les objets de Rail 2000 en cours de construction progressent. L'événement principal fut le percement du tunnel réservé à la seconde double voie à Aarau. Le 4 décembre 1992, le premier coup de pioche a été donné sur un nouveau tronçon, annonçant l'ouverture du chantier du tunnel de l'Adler, long de 5,2 kilomètres, entre Muttenz et Liestal (Bâle–Campagne). D'importants travaux de construction ont aussi été engagés en gare de Morges.

Le rapport d'experts commandé par le DFTCE pour le nouveau tronçon Liestal–Olten plaide pour une solution qui s'écarte du projet mis à l'enquête. Les experts sont d'avis que les avantages de cette variante l'emportent légèrement. Les résultats de la procédure de consultation, qui vient de s'achever, ne sont pas encore connus.

Le DFTCE a approuvé les plans du tronçon Zurich Aéroport–Winterthour. La procédure d'approbation des plans a été engagée pour le doublement de la voie entre Vaumarcus et Gorgier, au pied du Jura. Après l'achèvement de la procédure d'examen préliminaire, le tronçon Mattstetten–Rothrist, qui constitue la partie essentielle de Rail 2000, est prêt à être mis à l'enquête.

Jalons d'un projet complexe.