

Alp Transit : oui au chemin de fer

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1992)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676327>

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.

AlpTransit: Oui au chemin de fer

Le 27 septembre 1992, le résultat était clair: 63,6 pour cent du peuple suisse a dit oui à AlpTransit, épine dorsale du trafic national et international, née de la politique des transports de la Confédération. Grâce à AlpTransit, la Suisse se connectera au réseau à hautes performances des chemins de fer européens et incitera, par une offre compétitive, à transférer le trafic des marchandises de la route au rail. AlpTransit contribuera aussi à rapprocher les diverses parties de notre pays.

Pour les CFF, l'année s'est déroulée sous le signe de la planification. Au cœur des activités: la comparaison détaillée des variantes de tracé entre Arth-Goldau et Lugano, en vue d'établir une nouvelle ligne comprenant un tunnel de base sous le massif du St-Gothard et un raccordement avec la Suisse orientale. Les CFF assument la responsabilité du respect des coûts, des délais et de la qualité, ceci aussi bien pour la planification que pour la réalisation. La nouvelle ligne devrait être mise en service en 2008.

Les Cantons et les Communes ont été consultés dès le début de la planification. Ainsi, de bonnes solutions ont pu être trouvées au moment opportun. Cela permettra d'éviter les oppositions locales et, partant, des frais supplémentaires et des retards dans la construction.

Contraintes techniques

La pièce maîtresse de la nouvelle ligne est constituée par le tunnel de base qui reliera Amsteg ou Erstfeld et Bodio. La construction de cet ouvrage devra affronter une combinaison de facteurs complexes qui, d'ordinaire, se présentent isolément. En effet, les problèmes de géologie s'ajouteront à ceux que constitue l'énorme masse de roches culminant à 2300 mètres au-dessus du tunnel, qui produira une pression et une température élevées. Ces conditions particulières ont été déterminantes lorsque, en 1992, il s'est agi de rechercher la meilleure solution. En revanche, la longueur du tunnel, qui atteindra 57 kilomètres, ne constitue pas une nouveauté. Des ouvrages de cette envergure ont déjà été percés ou sont projetés, à savoir le tunnel de Seikan, l'Eurotunnel ainsi que les futurs tunnels de base du Brenner et du Mont-Cenis.

Premier grand chantier: 1993

En 1993 s'ouvrira le premier grand chantier d'AlpTransit. Il s'agira d'une galerie de sondage qui partira de Polmengo pour s'enfoncer dans la région géologiquement délicate qui se trouve sous le Lukmanier. La mise au concours des travaux a suscité un vif intérêt.

Les bases permettant de prendre une décision quant au genre de tunnel à construire ont été élaborés en 1992, également dans les délais prévus. Le choix porte sur un tunnel à double voie ou diverses variantes de tunnels à une voie. Malgré sa longueur, le tunnel pourra être creusé relativement rapidement, grâce à une subdivision en quatre tronçons sur lesquels les travaux se dérouleront simultanément. Un des trois accès intermédiaires sera constitué d'un puits de 800 mètres à Sedrun dans l'Oberland grison.

Organisation efficace

Aux CFF, la direction du projet AlpTransit est autonome sur le plan de l'organisation et des finances. Les autres services spécialisés de l'entreprise collaborent toutefois étroitement pour faire profiter le projet de leur savoir-faire. Ainsi, la nouvelle ligne pourra être intégrée sans problème dans le réseau existant. Par ailleurs, il est fait appel à de nombreux spécialistes de l'extérieur.

L'enjeu est de taille: Il s'agit de trouver des solutions optimales aussi bien du point de vue économique que technique, qui tiennent compte de l'évolution du chemin de fer jusque dans un lointain avenir. En effet, AlpTransit se construit pour plusieurs générations. Des centaines d'ingénieurs et des milliers d'ouvriers réaliseront la nouvelle ligne du St-Gothard.

Le tracé à la loupe

Le référendum lancé contre l'arrêté fédéral avait momentanément mis en veilleuse les travaux de planification, ce qui n'a pas empêché les CFF de fixer un tracé pour l'avant-projet au printemps 1993, soit dans les délais prévus. Reposant sur une analyse fouillée des diverses possibilités, le tracé retenu est justifié. L'avant-projet sera présenté d'ici à la fin de 1993, assorti le cas échéant de variantes pour les tronçons critiques. La procédure de

consultation se déroulera l'année suivante et le Conseil fédéral pourra vraisemblablement prendre sa décision à fin 1994.

