

Grands projets

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1993)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

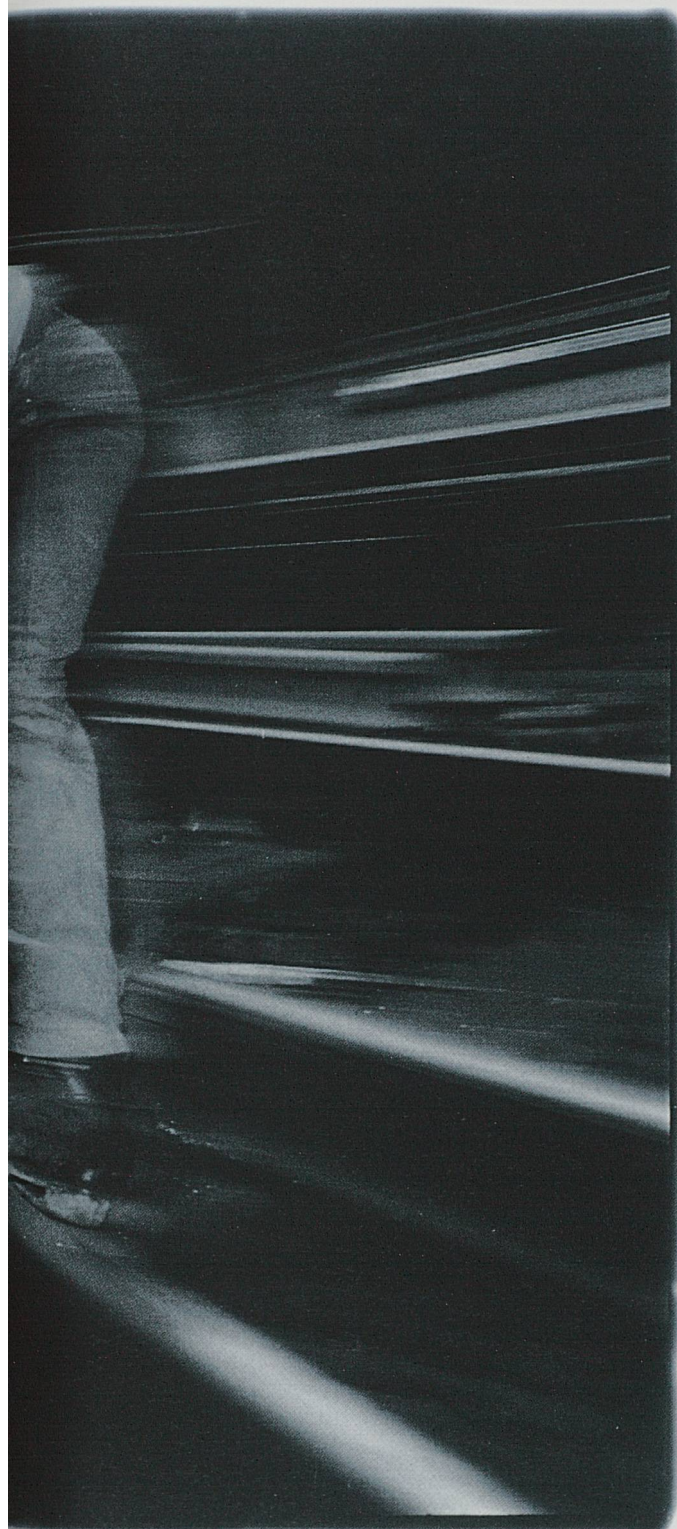
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.



Toute l'année, par tous les temps, des travaux sont en cours sur le réseau ferré des CFF: presque 3000 km de lignes, 7400 km de voies.



La renaissance du chemin de fer en Suisse s'est précisée au cours de l'exercice. Pour Rail 2000, les CFF ont soumis aux Autorités leurs propositions concernant une première étape qui puisse être financée et ils ont commandé une première série de voitures à deux niveaux pour les IC 2000. Inversement, les Autorités ont confié la responsabilité du projet AlpTransit aux chemins de fer. Le Président de la Confédération a lancé personnellement les premiers travaux au St-Gothard.

Rail 2000

Le chef du DFTCE a fixé le cadre en janvier 1993: les objectifs principaux de Rail 2000 doivent être atteints en une première étape. Parmi ceux-ci, il convient de relever les batteries de correspondances dans les gares de jonction, la cadence semi-horaire sur les lignes à forte demande, temps de parcours identiques sur les lignes Zurich-Bienne-Lausanne et Zurich-Berne-Lausanne. Les capacités nécessaires sur les lignes d'accès d'AlpTransit et la prise en compte des normes pour le trafic européen à grande vitesse en font également partie. La première étape devra présenter une rentabilité raisonnable. Dans une procédure itérative, les CFF ont déterminé la combinaison de projets Rail 2000 qui, compte tenu des objectifs mentionnés, présente le meilleur rapport coût/utilité. La première étape de Rail 2000 ne concentre pas les ressources sur certains objets ou régions; l'optimisation porte sur tout le réseau. La solution présentée en juin respecte le cadre financier de 7,4 GFr (dans une fourchette située entre -10 et +20%). Les améliorations présentées lors du scrutin populaire de

1987 sont en grande partie réalisées: relations plus fréquentes, plus rapides, plus directes et plus confortables.

La première étape

L'abandon provisoire de projets de lignes nouvelles, le prolongement des temps de parcours entre différents points de jonction, où les batteries de correspondances seront assurées aux minutes 15 et 45, ainsi que l'utilisation de rames pendulaires et de matériel à deux niveaux, telles sont les principales caractéristiques de la première étape de Rail 2000. Pour des raisons de rentabilité, les lignes nouvelles Muttens-Olten et Vauderens-Villars-sur-Glâne ne seront réalisées que partiellement. La ligne nouvelle Mattstetten-Rothrist en revanche est partie intégrante de la première étape. La construction de la ligne Zurich-Aéroport-Winterthur est reportée. Sur les lignes Intercity particulièrement chargées, il est prévu d'utiliser un nouveau matériel à deux niveaux. Des rames automotrices à pendulation active permettront de réaliser les gains de temps recherchés sur la ligne du Pied du Jura ainsi qu'entre Winterthur et St-Gall.

Regard sur l'Europe

Aspect nouveau: l'intégration d'AlpTransit. Grâce aux deux nouvelles lignes de base au St-Gothard et au Lötschberg, la première étape de Rail 2000 doublera la capacité pour le transit marchandises comparativement à 1993. La capacité maximale d'AlpTransit nécessitera d'ici vers 2015 ou 2020 un nouveau percement du Jura, et – selon la solution retenue – d'autres compléments du réseau. Ceux-ci seront réalisés au cours d'une étape ultérieure. Compte tenu des nécessités d'AlpTransit, la

première étape de Rail 2000 comprendra, au lieu d'une troisième voie, un tunnel à double voie Zurich-Thalwil, avec un option pour un prolongement jusqu'aux portes de Zoug (Litti). Cet aménagement permettra de raccorder la Suisse orientale et Zurich à la ligne de base du St-Gothard.

Rentabilité

Dans les conditions actuelles du marché, la première étape de Rail 2000 pourra couvrir les frais d'exploitation supplémentaires. Les coûts d'infrastructure toutefois, qui seront à la charge de la Confédération, devraient, dans le contexte politique actuel, s'accroître de 330 MFr par an.

Au cours du second semestre de 1993, la première étape du projet a été discutée avec les représentants de la Confédération, des Cantons et des entreprises de transport concessionnaires. Elle devrait être soumise aux Chambres fédérales durant le premier semestre de 1994.

Sur le plan interne, les CFF poursuivent les travaux dans ce sens, comme le montrent l'achèvement du gros œuvre du second tunnel d'Aarau et la construction de la seconde voie entre Goldach et Mörschwil. Entre Maienfeld et Landquart, la double voie a été mise en service le 6 juin. En automne 1993, les CFF ont commandé une première série de 58 voitures IC à deux niveaux.

AlpTransit

Au St-Gothard, une année après le scrutin populaire de 1992, les premières machines ont fait leur apparition en vue de sondages. L'année 1993 a été entièrement marquée par l'élaboration de l'avant-projet

de la ligne nouvelle Arth-Goldau-Lugano, dont la responsabilité incombe aux CFF depuis septembre 1993. A l'issue de la procédure de consultation, vraisemblablement fin 1994, le Conseil fédéral pourra décider de l'itinéraire.

La convention de financement passée avec la Confédération oblige les CFF à respecter, pour l'itinéraire de base, un budget de 9,7 GFr, comme le prévoit l'arrêté fédéral C concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. L'avant-projet remplit cette condition.

Itinéraire

L'avant-projet de la nouvelle ligne à haute capacité a été achevé en 1993. Il contient aussi les rapports relatifs à l'impact sur l'environnement et à l'aménagement du territoire. Après une comparaison détaillée des itinéraires possibles, les variantes pour l'avant-projet ont été choisies au printemps. Pour deux tiers environ des 125 km de la ligne nouvelle, il a été possible de se mettre d'accord avec les Cantons concernés sur un itinéraire unique. Cet itinéraire de base est le plus avantageux et répond aussi bien aux exigences d'une ligne à hautes performances qu'à celles de la protection de l'environnement. Pour environ un tiers de la ligne à faible déclivité envisagée, les CFF ont en outre élaboré en parallèle des variantes. Situées en différents endroits, celles-ci répondent aux exigences plus élevées des Cantons et requièrent une mise de fonds supérieure de 11%.

Tunnel de base du St-Gothard

Le tunnel de base sous le massif du St-Gothard est conçu comme système à deux tubes à simple voie, sans tunnel de service. Malgré sa longueur record de 57 km, il pourra être construit en relativement peu de temps, car il sera percé simultanément à partir d'Erstfeld et de Bodio, à partir de galeries d'attaque intermédiaires près d'Amsteg et de Faido, ainsi que par un puits situé à Sedrun.

Premier chantier ouvert

Le 22 septembre, le Président de la Confédération, en présence de personnalités suisses et étrangères et d'innombrables représentants des médias, a donné le coup d'envoi des travaux de la galerie de sondage de Piora, longue de 5 km. Elle sera percée à partir de Polmengo, au-dessus de Faido, afin d'explorer la géologie du massif du Lukmanier. Ce sondage, le plus important et le dernier effectué dans le cadre d'AlpTransit, permettra d'optimiser, voire de faciliter, le percement des tunnels principaux dans la zone de la dépression de Piora, formée de dolomite granuleuse. Selon les résultats, le tracé pourrait être adapté, sans incidences sur l'emplacement des entrées des tunnels, ou alors la roche pourrait être traitée avant le percement du tunnel de base. Les travaux du système de sondage de Piora ont été confiés à un consortium suisse. Le percement avance conformément aux plans.

Si les travaux d'étude se déroulent selon le programme, les chantiers principaux du tunnel de base pourront être ouverts en 1996. Les travaux devraient durer dix ans.