

Pose des dernières pierres de l'édifice Rail 2000

Exposé de *Hans-Jürg Spillmann*, directeur opérationnel d'Infrastructure CFF

Lorsqu'en juin 1984, il y a vingt ans, un groupe de travail interne a commencé la planification de Rail 2000, personne n'imaginait encore les phases d'espoir et de dépit que ce projet majeur devrait traverser. Il y a d'abord eu l'approbation rapide et franche du Conseil fédéral et du Parlement, suivie du référendum lancé dans les cantons directement concernés par les grands chantiers. Ensuite, le peuple a exprimé sa conviction en votation par un «oui» tranché. Mais trois ans plus tard, les coûts de planification ont explosé et le Conseil fédéral a dû tirer le frein d'urgence, après quoi le projet a été scindé en deux étapes. Et après l'intégration – prévue – des charges et oppositions, les premiers tronçons ont enfin pu être mis en service, dans les délais, en 1997 et 2001. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'à poser les dernières pierres de ce gigantesque édifice. Ce sera chose faite dans deux mois.

Pour cela, il faut que l'infrastructure ferroviaire soit prête à l'emploi le 12 décembre prochain. Et elle le sera, sauf quelques exceptions sans grande incidence. Parmi les quelque 130 projets d'infrastructure que compte Rail 2000, nous avons reporté les principaux sur la carte (transparent). Le vert signifie «en service» et, comme vous le voyez, c'est la couleur dominante. Depuis le premier coup de pioche de Rail 2000, donné en 1987 lorsque les CFF ont commencé la construction d'une deuxième voie entre Bad Ragaz et Landquart, des projets représentant un volume d'investissement de 4,5 milliards de francs ont été réalisés. Actuellement, des travaux pour un volume de 1,1 milliard sont encore en voie d'achèvement. Au final, les CFF auront investi 5,9 milliards de francs, sur la base des prix de 1993, dans l'extension des capacités de leur réseau ferroviaire.

Ce ne sont donc pas moins de 160 km de voies qui ont ainsi vu le jour sous la forme de nouveaux tronçons et d'aménagements à deux, trois, voire quatre voies. Les quais et installations de voies de 37 gares CFF ont également été refaits ou transformés grâce au crédit Rail 2000, qui prévoyait en outre 150 millions de francs d'investissement pour améliorer l'approvisionnement énergétique du réseau ferroviaire.

Le plus grand projet réalisé dans le cadre de Rail 2000 est sans conteste le nouveau tronçon Mattstetten–Rothrist, dont le coût s'est élevé à 1,68 milliard de francs. Avec les 10 km du tronçon réaménagé entre Herzogenbuchsee et Soleure, cette ligne de 45 km constitue bel et bien la pièce maîtresse de tout l'édifice. Certains d'entre vous ont d'ailleurs pu se faire une idée plus précise sur place, lors d'une course organisée en juillet dernier à l'intention des médias.

Mais un certain nombre d'étapes doivent encore être franchies d'ici la mise en service. Des courses d'essai ont ainsi lieu actuellement et d'intenses travaux de réglage et d'ajustage sont en cours, en particulier dans le domaine des postes d'enclenchement. Les récents tests d'exploitation avec des intervalles de deux minutes entre les convois ont été fructueux. Par ailleurs, les CFF préparent des scénarios afin qu'une éventuelle panne sur le nouveau tronçon ait le moins de répercussions possibles pour les usagers. Durant la phase initiale du nouvel horaire, du personnel, des locomotives et des trains seront ainsi tenus en état de disponibilité à Berne et à Olten, prêts à intervenir à tout instant.

Sur ce nouveau tronçon, la conception de l'entretien des voies a elle aussi été entièrement repensée. Afin de réduire le plus possible les désagréments pour les voyageurs, les travaux d'entretien seront concentrés sur 42 nuits par an durant les deux premières années d'exploitation. A partir de 2007, un nouveau véhicule de diagnostic permettra de réduire encore le nombre d'interruptions de trafic nocturnes à 16 par an. Cela signifie que les nuits d'entretien, seuls les trains circulant tard le soir devront être déviés par la ligne actuelle et arriveront donc à destination avec un peu de retard. Le système de contrôle-commande ETCS continuera d'être testé après la fin de l'exploitation régulière, les nuits où il n'est pas prévu d'effectuer de travaux d'entretien. Au cours du second semestre 2006, ce système sera appelé à remplacer la signalisation conventionnelle installée actuellement comme solution palliative sur ce tronçon.

Dernière ligne droite pour les derniers chantiers Rail 2000

En Suisse romande, les aménagements réalisés dans le cadre du projet Rail 2000 se sont achevés avec la mise en service de la troisième voie entre Coppet et Genève. Début novembre, avec la mise en service par les CFF de la deuxième voie entre Salquenen et Loèche, la ligne du Simplon sera enfin à double voie sur tout le tracé. Ce projet n'a cependant pas été financé par le biais du crédit Rail 2000.

Les chantiers de la gare principale de Zurich sont également en voie d'achèvement. Les travaux réalisés à titre d'investissement préalable pour la deuxième gare de passage sont terminés. En ce qui concerne le prolongement des quais jusqu'à la dalle de béton de la future gare souterraine, le dernier chantier – celui du quai situé entre les voies 8 et 9 – est pratiquement fini. Ainsi, à partir du 19 novembre, tous les quais de la halle principale auront une longueur de 420 m et une hauteur de 55 cm, permettant un accès confortable aux trains. Quelques travaux de finitions, qui ne concernent cependant pas les voies, sont encore en cours sur le nouveau «pont de l'avant-gare» et sur le nouvel accès à la halle principale, partiellement souterrain, qui sera emprunté par les rames en provenance de Zurich-Altstetten.

Les délais pour la transformation de l'aile ouest de la gare de Berne sont très serrés. Le 12 décembre les travaux seront terminés sur cinq des six quais. D'ici là, les passagers pourront accéder aux voies 3 à 13 par la nouvelle passerelle et les escaliers roulants couverts par la fameuse «vague de Berne». Je dois avouer que je suis particulièrement fier de ce nouvel ouvrage qui caractérisera désormais la gare de Berne. La construction de cette marquise durera encore jusqu'au printemps 2005. Les travaux sur le quai situé entre les voies 1 et 2 vont commencer juste après le changement d'horaire et, jusqu'à la fin de ce chantier, c'est-à-dire au milieu de 2005, ce quai restera accessible par l'ancienne passerelle. Avec l'horaire Rail 2000, le nombre de trains entrant et sortant de la gare de Berne augmentera de 16% à 874 convois par jour. Cela signifie qu'aux heures pleines et aux demi-heures, lorsque toutes les voies seront occupées par les trains grandes lignes arrivant de toutes les directions afin d'offrir les meilleures correspondances possibles, la gare atteindra chaque fois les limites de ses capacités. Le moindre écart par rapport à l'horaire pourrait alors déstabiliser tout le système et c'est la raison pour laquelle il faut offrir de bonnes conditions de transbordement aux voyageurs.

Dans l'Emmental, on travaille également durement pour Rail 2000. Le 1^{er} septembre, le premier de trois îlots à double voie a été mis en service entre Worb et Tägertschi. Les deux autres – Konolfingen–Zäziwil et Bowil–Emmenmatt – seront prêts pour le 12 décembre. La construction de la troisième voie entre Ostermundigen et Gümligen, qui est financée en partie par le biais du crédit Rail 2000, sera terminée au printemps 2006.

Enfin, il ne faudrait pas sous-estimer l'importance des améliorations ponctuelles de l'infrastructure des CFF regroupées sous le chapitre «Projets liés au réseau», car ce

sont des éléments essentiels du système Rail 2000. Des signaux doivent par exemple être déplacés pour permettre un trafic plus dense entre Cornaux et Le Landeron, entre Pfäffikon SZ et Coire ainsi qu'entre Wettingen et Turgi. L'ajout de diagonales d'échange à Berne Wylerfeld, à Aarau et à Wil simplifiera en outre l'exploitation du trafic, qui est toujours plus dense.

Une organisation ad hoc mise en place au sein des CFF assurera le suivi de tous ces changements qui interviendront dès le 12 décembre et, en cas de besoin, elle apportera les correctifs nécessaires. Paul Moser, délégué de la Direction des CFF pour l'introduction de Rail 2000, assumera la direction générale de ce projet. Il répondra volontiers à vos questions à la fin des présentations.

Dans quelques semaines, les installations fixes créeront les prémices d'un changement d'horaire de grande envergure. Paul Blumenthal, chef de la Division Voyageurs, va maintenant vous expliquer comment il entend exploiter les capacités supplémentaires pour en faire profiter la clientèle des chemins de fer.