

23.10.2020 - 11:44 Uhr

BLS souhaite limiter le plus possible les coûts supplémentaires liés aux travaux dans le tunnel de faite du Lötschberg

BLS souhaite limiter le plus possible les coûts supplémentaires liés aux travaux dans le tunnel de faite du Lötschberg

Le renouvellement de la voie ferrée dans le tunnel de faite du Lötschberg coûte plus cher et dure plus longtemps que prévu. BLS souhaite limiter le plus possible les coûts supplémentaires liés à ce projet de construction et l'achever rapidement. Les plans du projet redimensionné seront prochainement discutés avec l'Office fédéral des transports.

Depuis mi-2018, BLS rénove la voie ferrée dans le tunnel de faite du Lötschberg entre Kandersteg et Goppenstein. Une voie moderne en béton vient remplacer la voie sur ballast. En raison de divergences dans l'interprétation du contrat d'entreprise, le projet est plus coûteux que prévu. La communauté de travail (ARGE) Marti, mandatée pour effectuer les travaux d'assainissement, a formulé des demandes supplémentaires exigeantes quant aux quantités additionnelles de matériaux d'excavation et de béton, ce que BLS n'a pas accepté. La complexité du chantier a également rendu le projet plus coûteux. En effet, le tunnel de faite du Lötschberg a plus de cent ans, l'espace y est restreint et les travaux sont réalisés sans interruption du trafic ferroviaire. La logistique et les mesures de sécurité sont donc exigeantes.

BLS et ARGE Marti veulent redimensionner le projet d'assainissement

BLS et ARGE Marti ont déjà convenu oralement de redimensionner le projet d'assainissement afin de pouvoir l'achever rapidement. Le conseil d'administration de BLS soutient cette procédure. ARGE Marti percevra CHF 130 millions au lieu de CHF 89 millions, somme initialement prévue, pour le renouvellement de la voie ferrée. L'entreprise devra équiper le tunnel à deux voies d'une voie en béton jusqu'à 1,3 km avant le portail sud. Le coût total pour BLS, y compris les frais internes, les honoraires et la sécurité, s'élève à CHF 145 millions au lieu de CHF 105 millions. Pour le moment, BLS veut laisser le tronçon de 1,3 km avant le portail sud dans l'état actuel.

Les trains du transport autos circuleront au moins en cadence semi-horaire Étant donné qu'ARGE Marti avait prévu des quantités plus faibles de matériaux d'excavation et de béton, la durée du chantier est prolongée. Le projet sera donc vraisemblablement achevé à la fin 2023 au lieu de la fin 2022. Cette modification des délais engendre également un décalage des phases de travaux. Ainsi, la fermeture complète d'une des deux voies, prévue de fin octobre 2020 jusqu'à Noël, n'aura pas lieu. Les trains navettes-autos continueront donc à circuler à la cadence semi-horaire en semaine. Pendant le week-end, BLS proposera jusqu'à trois trains par heure. Les travaux seront interrompus entre Noël et Nouvel An. BLS pourra ainsi proposer aux clients jusqu'à sept trains navettes-autos par heure et par direction. Il en sera de même tous les week-ends durant la saison de ski jusqu'à Pâques.

Les adaptations nécessitent un changement de l'approbation des plans

Le projet redimensionné nécessite un changement de l'approbation des plans - c'est-à-dire du permis de construction de la part de l'Office fédéral des transports (OFT). En outre, de divers projets d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de financement actuel ("convention de prestations quadriennale") devront être repriorisés. Pour cette raison, BLS souhaite discuter sa proposition et la suite de la procédure avec l'OFT dans les meilleurs délais.

Salutations cordiales

Helene Soltermann
Porte-parole
Service de presse BLS
media@bbs.ch
+41 58 327 29 55

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100001848/100857884> abgerufen werden.