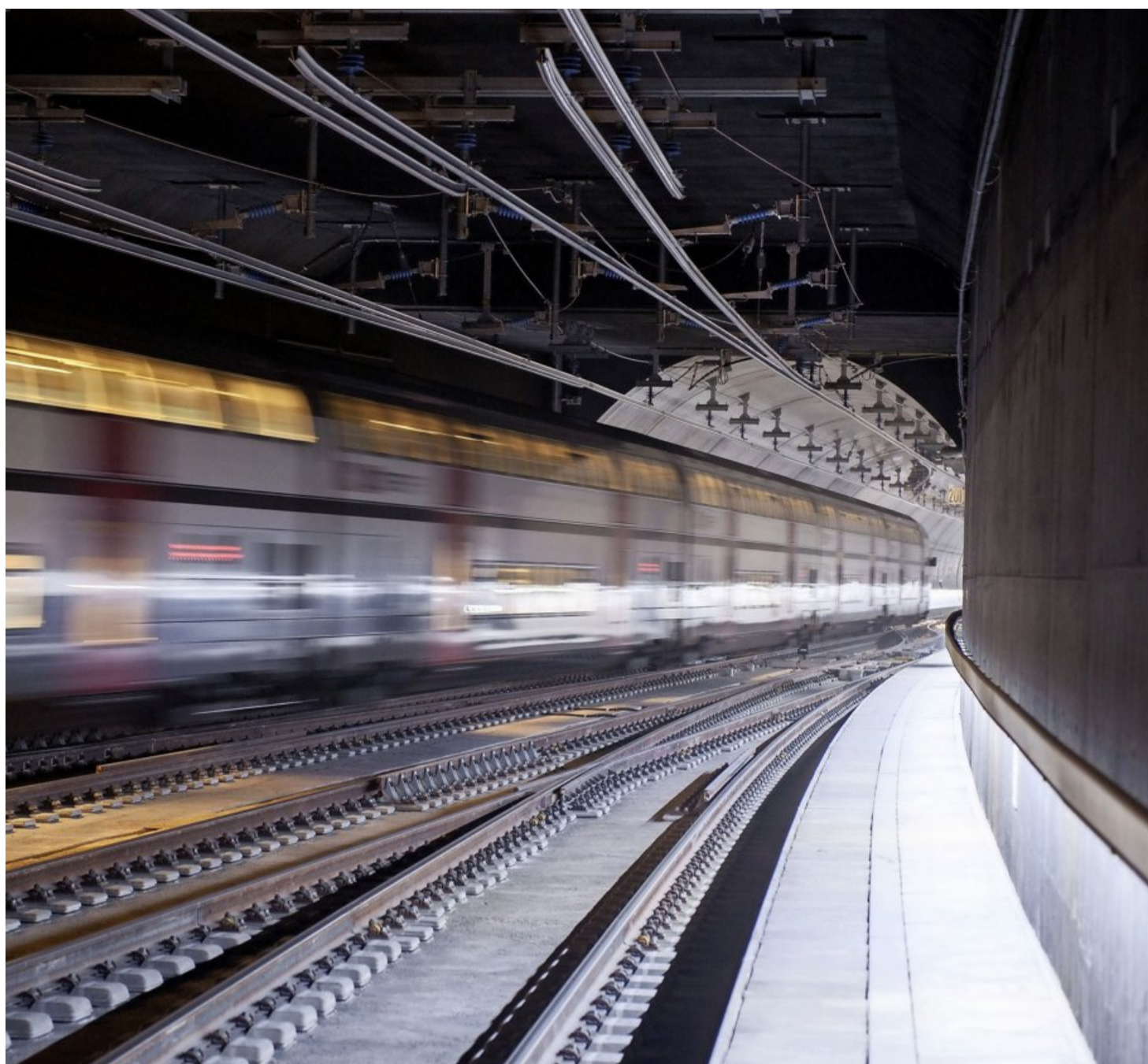


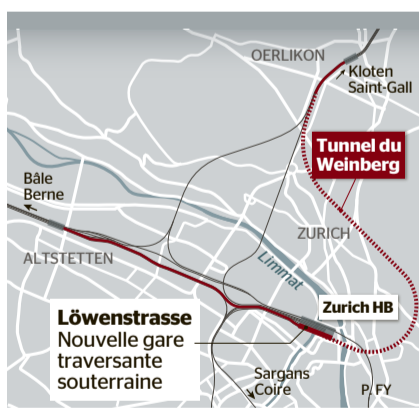
Au pays des tunnels (2/6)



Fini l'impasse
La ligne diamétrale de Zurich, ce sont deux viaducs, une nouvelle gare souterraine et un tunnel, celui du Weinberg. Creusée sous la Limmat, la galerie de 5 kilomètres permet aux trains circulant sur l'axe est-ouest de ne plus avoir à s'arrêter dans le cul-de-sac de la plus grande gare de Suisse. CFF/KEYSTONE

Le miracle qui rapproche Romands et Alémaniques

Un problème? Un tunnel! La Suisse a fait de ces ouvrages d'art un véritable culte national. A Zurich, le tunnel du Weinberg a permis de décongestionner la plus grande gare du pays



Laurent Aubert Texte
Patrick Martin Photos

Il a été le chantier de tous les superlatifs. Parmi les plus grands projets ferroviaires alémaniques, plus important projet de construction urbaine en Suisse, la «ligne diamétrale» de Zurich s'est ouverte au trafic régional en juin 2014 et aux trains à longue distance à la fin de 2015. La Durchmesserlinie, ou DML, comme on l'appelle en allemand, ce sont deux viaducs - dont le plus long pont ferroviaire des CFF -, une nouvelle gare souterraine et, bien entendu, un tunnel, celui du Weinberg. L'ouvrage traverse en angle droit la ville de Zurich, reliant Altstetten à Oerlikon, deux quartiers de la couronne zurichoise.

Long de 5 kilomètres, creusé entre 16 et 100 mètres de profondeur, le tunnel du Weinberg en est une pièce essentielle.

Grâce à lui, les trains circulant sur l'axe est-ouest n'ont plus besoin de faire demi-tour à la gare de Zurich et son cul-de-sac historique.

«Avant cela, le conducteur devait se rendre à l'autre extrémité du train avant de repartir. Le système technique permettant aux trains de faire marche arrière est lui aussi compliqué», détaille Roland Kobel, qui a piloté le projet jusqu'à la fin de l'année dernière.

Il n'y a pas que les conducteurs et les aiguilleurs que la nouvelle galerie a soulagés. Combinée aux autres réalisations, la DML a permis, et c'était son but, de désengorger la gare centrale de Zurich et ses plus de 440 000 pendulaires quotidiens. La ligne diamétrale a augmenté sa capacité de 30% et permis aux CFF d'améliorer non seulement l'offre régionale mais aussi le trafic grandes lignes. Avec des effets sensibles dans toute la Suisse.

«Quand la gare de Zurich a le rhume, c'est tout le réseau suisse qui tombe malade», image Roland Kobel. La mise en service de la DML s'est ainsi traduite par une meilleure ponctualité, une intensification des cadences, de meilleures connexions pour les voyageurs et une diminution du temps de parcours sur l'axe est-ouest. Se rendre à l'aéroport de Kloten prend désormais quatre minutes de moins au départ de Suisse romande. A l'horizon 2018, le trajet Genève - Saint-Gall sera plus court de dix-huit minutes.

Le tunnel du Weinberg s'élance de la nouvelle gare de passage de Löwenstrasse. Ses quatre nouvelles voies ont été

bâties sous les quais en surface de la Hauptbahnhof.

Des milliers de pendulaires se pressent chaque jour sur ces quais flambant neufs de 420 m de long pour prendre le train et s'engouffrer dans la galerie. Creusé sous la Limmat, le tunnel du Weinberg transperce la montagne à hauteur de Zürichberg avant de regagner l'air libre à la gare d'Oerlikon.

Une grosse frayeur
Le premier coup de pioche a été donné en 2007, point de départ d'une succession de prouesses techniques et logistiques. Pour Roland Kobel, qui l'a gérée durant neuf ans, la DML a été le chantier d'une vie. «Le plus dur? Nous étions parfois très proches de la surface. Il fallait faire très

attention comme lorsque nous construisions sous l'hôpital universitaire. Une coupure de courant aurait pu avoir de graves conséquences.»

Le chantier sera marqué par une grosse frayeur en 2009. Sous la Bahnhofplatz, un microtunnelier tombe en panne pendant des tests de pression souterraine, provoquant un affaissement. La place de la Gare risque elle aussi de s'affaisser et doit être évacuée pendant 21 heures.

«Lorsqu'on travaille sous terre, toutes les réactions sont possibles en surface. Nous avons envisagé avec les autorités un scénario catastrophe et les mesures d'urgence à prendre, notamment la fermeture de tous les conduits d'eau, de gaz et d'électricité. Cet événement nous a

choqués, mais heureusement tout est rentré dans l'ordre.»

Appui populaire
En juin 2014, quelque 200 000 personnes assistent à l'inauguration de la gare, deux fois plus qu'attendu. Il faut dire que les Zurichois ont soutenu de bout en bout sa réalisation. «L'idée n'était pas nouvelle, mais elle avait été abandonnée car elle était trop chère», rappelle Michel Brun, actuel chef de projet de la DML. Alors que des projets prévus dans le cadre de Rail 2000 pour désengorger la première gare de Suisse se heurtent à des vives oppositions de la part d'habitants, une initiative populaire relance l'idée d'une nouvelle gare de passage et d'un tunnel. En 2001, 82% des citoyens du canton plébiscitent la ligne diamétrale. «A partir de là, c'est allé très vite pour un si gros projet», se félicite Michel Brun.

Déterminé à aller de l'avant le plus vite possible, le Canton fera en effet preuve d'ingéniosité. Un exemple: lorsqu'en raison des surcoûts du nouveau tunnel du Gothard, la Confédération décide un moratoire sur plusieurs projets, notamment la DML, Zurich décide d'avancer une tranche de 455 millions à Berne. Une première. Au total, la DML coûtera 2 milliards de francs, soit 1,8% de plus que prévu. Un dépassement qui ne fera pas de remous au sein de la population. «Nous avons déroulé le tapis rouge aux Zurichois», dit fièrement Michel Brun. Aujourd'hui, les CFF surnomment la DML le «miracle» de Zurich.

Un chantier pharaonique

L'ensemble de la Durchmesserlinie (DML) fait **9,6 kilomètres** de long, dont **5 kilomètres** pour le tunnel du Weinberg. Une sortie de secours a été construite tous les **470 m**. Les nouveaux quais mesurent **420 mètres** de long. **600** nouvelles fenêtres ont été installées pour protéger les riverains de la ligne diamétrale du bruit des travaux. Les CFF ont extrait **1 000 000 m³** de matériaux rocheux et meubles

lors de la construction de la DML. Les travaux du tunnel ont débuté en **2007**. Ils ont duré sept années. Le Weinberg et la nouvelle gare souterraine de Löwenstrasse ont été inaugurés en juin **2014**. Les deux viaducs de la DML ont, eux, été inaugurés en octobre **2015**. La DML a coûté **2 milliards de francs**. La Confédération a couvert deux tiers des coûts de construction, au lieu de la moitié si la ligne avait été réservée au trafic d'agglomération. **G.S.**

