

**Zeitschrift:** Bulletin technique de la Suisse romande  
**Band:** 103 (1977)  
**Heft:** 25: Assainissement des installations ferroviaires dans la région d'Olten

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 18.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

du nord. On imagine l'ampleur de la tâche compte tenu de l'importance de ce dernier axe pour l'approvisionnement du pays. La répartition prévue du trafic selon les directions est la suivante :

- 7 % en direction de Bâle ;
- 52 % en direction de Rapperswil, de la Suisse centrale et Zurich ;
- 31 % en direction de Bienne, Berne et Lucerne.

Le site choisi permet l'intégration optimale du trafic avec la zone proche et en relation avec les centres de triage voisins, ainsi que l'utilisation du réseau de voies assaini sans rebroussement.

Le projet, actuellement en phase d'approbation, tient compte dans une large mesure des exigences de la protection de l'environnement ; c'est ainsi que des mesures de protection exceptionnelles éviteront la pollution de la nappe phréatique en cas de fuite d'huile, par exemple. La lutte contre le bruit fait également l'objet d'une attention particulière, à la lueur des expériences faites dans d'autres gares de triage récentes.

La construction de la gare de triage d'Olten-Däniken est prévue pour les années 1980 à 1990 dans le programme à long terme des CFF et son coût est évalué à 300 millions de francs environ.

## 10. Etapes ultérieures

Les travaux décrits jusqu'ici auront pour effet de supprimer le goulet que représente actuellement la région d'Olten sur les axes de trafic les plus importants de notre pays et de créer la capacité rendue nécessaire par des améliorations du réseau telles que la transformation de la ligne du Loetschberg ou la modernisation de la ligne du pied du Jura.

Toutes les exigences de l'exploitation n'en seront pas pour autant remplies sur le plan local. Parmi les tâches à réaliser ultérieurement, citons :

- Séparation des installations pour le trafic de manœuvre et des marchandises.
- Reconstruction des ateliers principaux d'Olten.
- Séparation des courants de trafic s'entrecroisant encore (Berne/Bienne et accès du tunnel du Hauenstein/gare de triage de Däniken).
- Suppression de la position en îlot du bâtiment voyageurs d'Olten.
- Extension des quais à Olten.

## 11. Conclusions

L'assainissement du nœud ferroviaire d'Olten est une tâche d'importance nationale. Grâce à la hardiesse des promoteurs des tunnels du Gothard, du Simplon et du Loetschberg, la Suisse a conquis une situation privilégiée au cœur du réseau ferroviaire européen. Les recettes résultant du transit des marchandises par ces voies n'en sont qu'un des aspects positifs pour notre pays. L'importance de la Suisse comme plaque tournante du trafic européen n'est

pas acquise d'office. Il existe d'autres tunnels alpins et nos voisins ne restent pas inactifs.

Il faut savoir gré à nos administrations ferroviaires de planifier et de réaliser les améliorations propres à maintenir la compétitivité de nos axes principaux et de faire également bénéficier le voyageur en trafic interne de cette modernisation. En effet, les lignes rénovées ou nouvellement construites offrent à la fois une amélioration du confort grâce à de meilleures voies et des gains de temps non négligeables : la construction de la ligne du Heitersberg et de la nouvelle ligne Olten-Rothrist permettent de raccourcir de 12 minutes le parcours Berne-Zurich, le ramenant de 1 h. 31 à 1 h. 19, soit un gain de 13 %.

Une analyse approfondie de la rentabilité des investissements consacrés à l'assainissement de la région d'Olten arrive à une conclusion positive, basée sur les éléments suivants :

### a) économies provenant de

- la suppression de quelque 20 000 arrêts intempestifs de trains par an, d'où économie d'énergie et diminution de l'usure du matériel ;
- la diminution des heures-trains, donc augmentation de la productivité, par la réduction des temps de parcours ;
- la diminution des frais d'entretien des installations fixes ;
- l'allègement des charges de personnel : agents chargés de la direction, de l'expédition des trains, de la régulation du trafic et de la surveillance des installations.

Pour une charge financière annuelle de 18,2 millions de francs liée aux nouvelles installations, les économies ci-dessus se montent à 4,7 millions de francs.

### b) recettes supplémentaires escomptées à la suite de la diminution des temps de parcours et surtout à la faveur du développement du trafic marchandises. Les 13,5 millions de francs de recettes supplémentaires nécessaires correspondent environ au tiers du trafic supplémentaire rendu possible par le doublement de la ligne du Loetschberg.

Les investissements consentis à Olten sont donc rentables, puisqu'ils permettront, par le biais des recettes fournies par le développement de la ligne des Alpes bernoises, le financement des autres dépenses nécessaires sur les lignes d'accès CFF.

Les travaux dans la région d'Olten jouissent de la priorité dans les plans d'investissement des CFF et ne devraient pas être affectés par les compressions du budget de l'entreprise, de sorte que leur réalisation sera achevée dans les délais impartis, pour le bénéfice de l'ensemble du réseau national.

### Sources :

- Ausbau Olten, brochure éditée par les CFF.
- Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947, vol. I et II, Delachaux et Niestlé 1949 et 1950.
- Documentation de presse CFF.

## Bibliographie

**Histoire des trains de luxe de l'Orient Express au TEE**, par *George Behrend*. — Un vol. 26×25 cm, relié toile, 216 pages, avec 30 illustrations en quatre couleurs, 130 illustrations en noir et blanc et 40 plans et dessins au trait, Office du Livre, Fribourg, 1977. Prix : Fr. 98.—.

On pourrait longuement se pencher sur les motifs de l'engouement actuel dont les chemins de fer du passé sont l'objet. Les musées ferroviaires, les associations constituées pour la préservation de matériel ancien, une abondante littérature consacrée à l'histoire des chemins de fer, l'organisation de voyages proches ou lointains à bord de compositions historiques : autant de manifestations d'attachement à un moyen de transport qui a grandement contribué à modeler le monde d'aujourd'hui. Peut-être faut-il y voir un certain désenchantement après l'euphorie routière : la liberté que promettait la voiture particulière s'est révélée très relative et la route peu propice à la détente.

On découvre aujourd'hui que le voyage en chemin de fer peut être extrêmement agréable et offrir une liberté de mouvement inconnue sur la route. Le réseau européen des TEE a mis à la

portée de chaque voyageur, même sur de modestes parcours comme Genève-Lausanne, l'atmosphère feutrée des trains jadis qualifiés de luxe et le plaisir de siroter dans un fauteuil son apéritif à 140 km/h pendant que les automobilistes usent leurs nerfs sur les routes, aux prises avec les intempéries et les lourds convois routiers.

Le livre de George Behrend retrace l'histoire plus que centenaire des trains de luxe, outre-mer et en Europe. A travers une iconographie abondante et d'une qualité remarquable, il ressuscite le faste qui nous fait aujourd'hui rêver après avoir nourri l'envie de nos grands-parents. L'aspect technique n'est pas négligé, puisque l'auteur fournit des informations détaillées aussi bien sur le matériel roulant (une liste des 6000 voitures de la CIWL et Pullman avec leurs caractéristiques figure en fin d'ouvrage !) que sur les réseaux où ont circulé et circulent encore les trains de luxe et de grand confort.

Il s'agit là d'un ouvrage indispensable dans la bibliothèque de tous les amis du chemin de fer, qui le découvriront et le reliront avec le plus grand plaisir. La présentation impeccable et la qualité de la documentation justifient le prix de ce livre passionnant.