

Un tunnel, deux viaducs, sept gares et stations

BLS profite de la fermeture du tunnel du Weissenstein pour rénover l'ensemble de la ligne ferroviaire Soleure–Moutier. Sept gares et stations seront modernisées et rendues accessibles aux personnes handicapées. Le viaduc du Geissloch et le viaduc de Corcelles, classé monument historique, seront également rénovés. Sur différents tronçons, nous remplaçons la voie ferrée et les lignes de contact.



Historique du projet

2016	L'Office fédéral des transports (OFT) décide de rénover le tunnel du Weissenstein et de préserver ainsi la ligne ferroviaire Soleure–Moutier.
2017–2019	En tant que propriétaire de la ligne ferroviaire, BLS planifie la rénovation du tunnel et lance un appel d'offres public pour les travaux.
2019–2023	Plusieurs recours sont déposés contre l'adjudication des travaux, ce qui retarde le démarrage du chantier de plusieurs années.
2023	Le Tribunal fédéral rejette le dernier recours et donne le feu vert à BLS pour démarrer les travaux.

Calendrier des travaux

À partir du 6 novembre 2023	Préparatifs au viaduc du Geissloch (défrichage, préparation de l'emplacement d'installation et des pistes de grue)
4 mars 2024	Début officiel des travaux (début de la fermeture du tunnel, les trains ne circulent plus qu'entre Soleure et Oberdorf)
Du 21 mai au 5 juillet 2024	Première fermeture de la ligne Soleure–Oberdorf
Du 3 mars au 17 avril 2025	Fermeture de la ligne Soleure–Oberdorf
Fin 2025	Fin des travaux

Coûts

Rénovation du tunnel du Weissenstein	85 millions de CHF
Autres projets de construction	80 millions de CHF
Total	165 millions de CHF

Comment voyager pendant les travaux

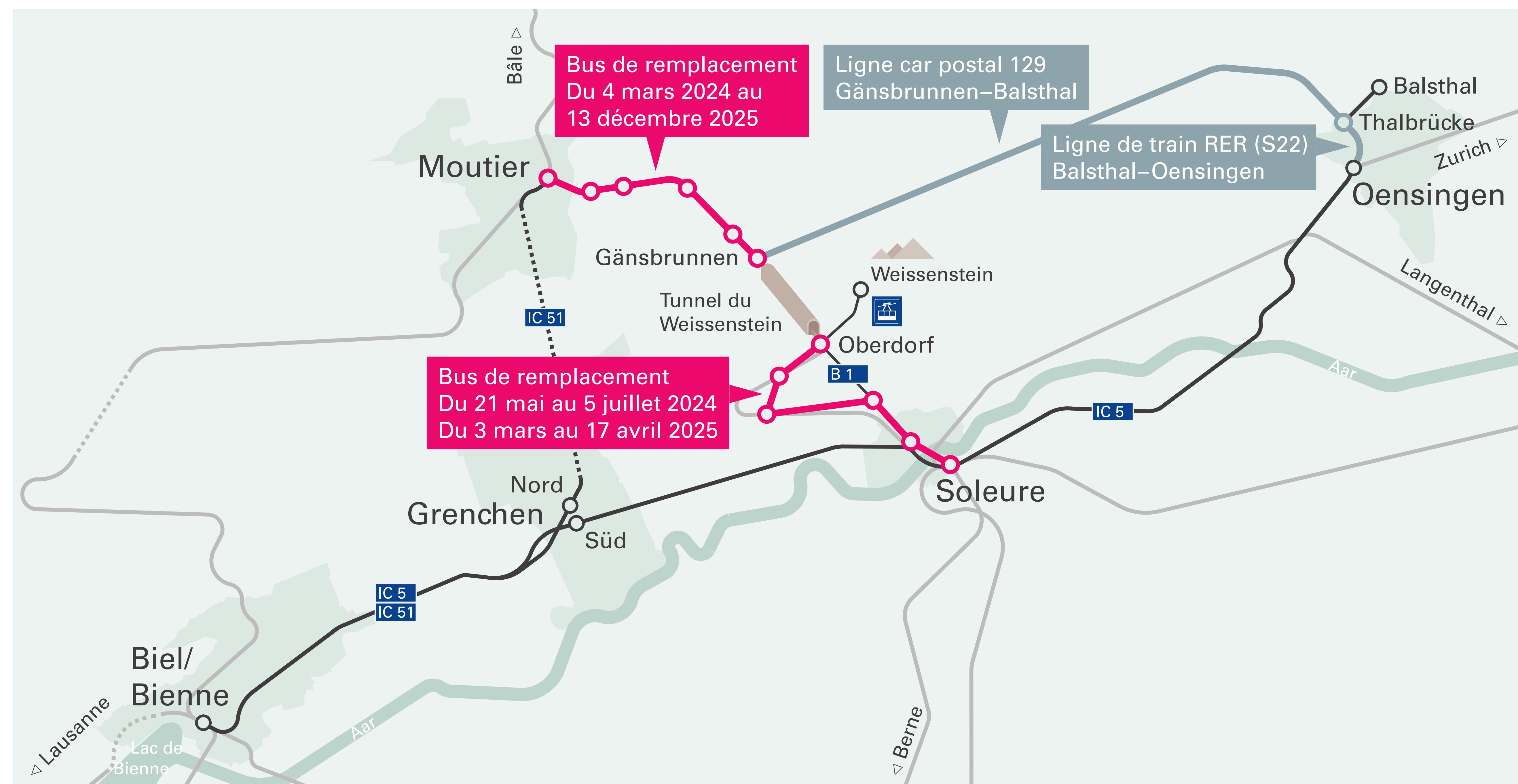
Il n'existe pas de contournement rapide du tunnel du Weissenstein. Pendant les travaux, les passagers doivent passer par Oensingen et doivent prévoir un temps de trajet plus long. L'horaire en ligne est adapté. Nous vous recommandons de vérifier l'horaire avant chaque voyage.

Soleure–Oberdorf

Le tronçon situé au sud du tunnel reste en principe ouvert pendant les travaux de rénovation du tunnel. Il sera fermé une fois en 2024 et une fois en 2025, pour une durée de sept semaines à chaque fois. Pendant la fermeture de 2024, la structure métallique du viaduc du Geissloch sera remplacée. La fermeture de 2025 est prévue comme réserve.

Moutier–Oberdorf

La ligne d'Oberdorf à Moutier est fermée au trafic ferroviaire pendant toute la durée des travaux. Des bus de remplacement circulent entre Gännsbrunnen et Moutier. De Gännsbrunnen, une ligne de car postal mène à Thalbrücke ou Oensingen, où les voyageurs peuvent prendre le train.



Nouvelle voûte de tunnel et nouveaux équipements techniques ferroviaires pour 25 années supplémentaires

La voûte, le radier du tunnel et le système de drainage du tunnel du Weissenstein sont partiellement endommagés. Sur certains tronçons, la voûte doit être renforcée, voire entièrement remplacée. La voie ferrée, la ligne de contact et le système de drainage du tunnel seront entièrement reconstruits. Après rénovation complète, le tunnel pourra être utilisé pendant 25 années supplémentaires. Le tunnel restera fermé pendant toute la durée des travaux.

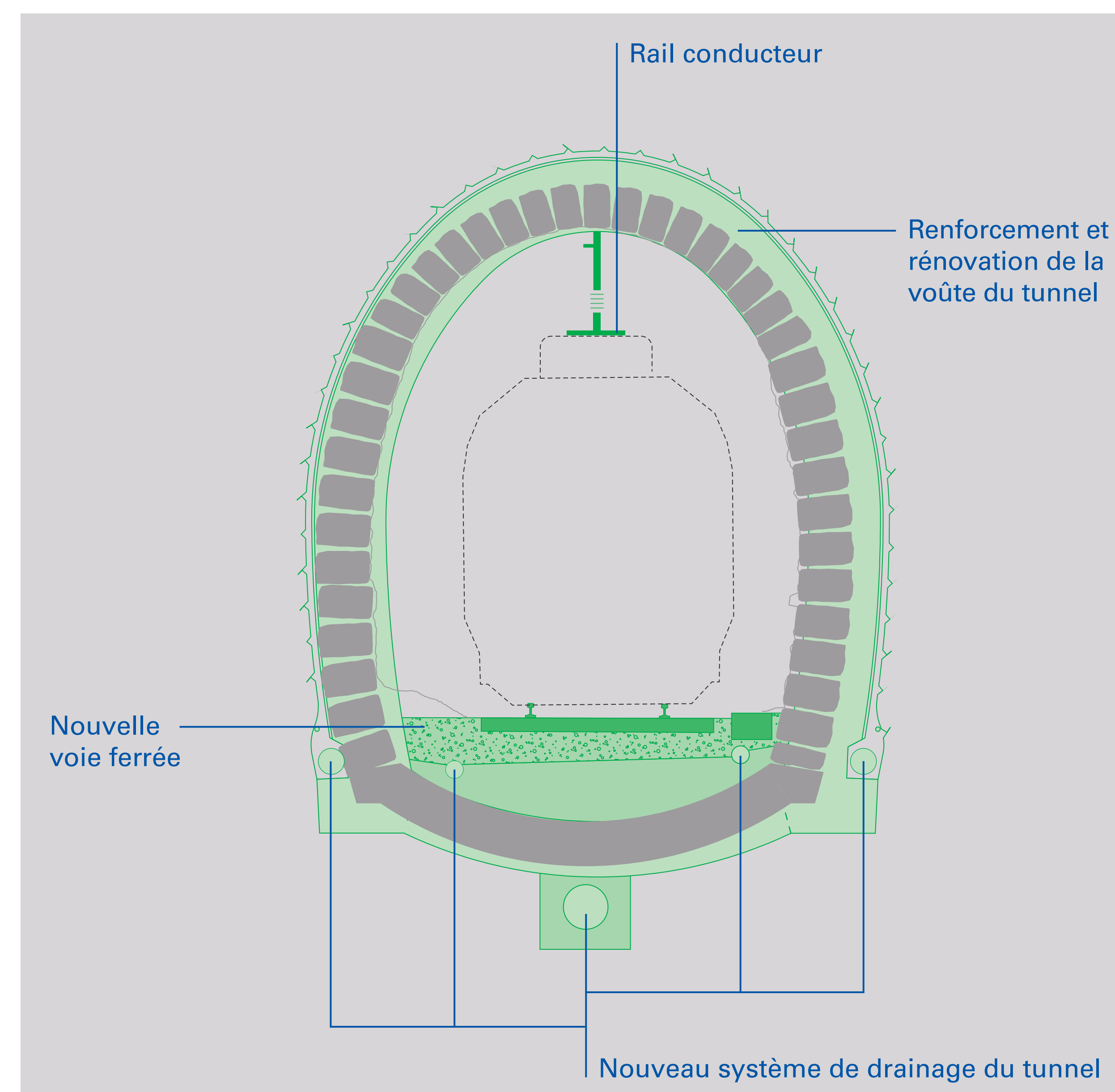
Nouvelle structure porteuse pour le tunnel

La voûte et le radier du tunnel seront rénovés sur toute la longueur. Le tunnel du Weissenstein traverse plusieurs formations géologiques qui agissent différemment sur la structure porteuse:

- Sur plusieurs tronçons (longueur totale d'environ 500 mètres), une roche stable entoure le tunnel. À ces endroits, les travaux se limitent au nettoyage de la roche et à l'enlèvement des pierres détachées. Ensuite, nous scellons la surface du tunnel avec du béton projeté.
- Sur des tronçons d'une longueur totale d'environ un kilomètre, la roche exerce une forte pression sur le tunnel, si bien que la structure porteuse est fortement endommagée. À ces endroits, nous enlevons complètement la voûte et le radier et reconstruisons les deux.
- Sur les autres tronçons (longueur totale d'environ 2,2 kilomètres), la sécurisation existante sera rénovée avec de la maçonnerie ou du béton projeté.

Un rail conducteur au lieu d'une ligne de contact

Au lieu d'une ligne de contact conventionnelle, nous installons un rail conducteur. Selon les normes de construction actuelles, le tunnel ne serait pas assez haut pour accueillir la structure porteuse d'une ligne de contact conventionnelle. Un rail conducteur fixé directement à la voûte prend moins de place.



Le tunnel du Weissenstein

Début des travaux	1903
Inauguration	1908
Distance	3,7 kilomètres
Voie ferrée	à une voie



Des gares modernes et adaptées aux personnes handicapées à Oberdorf et Gänsbrunnen

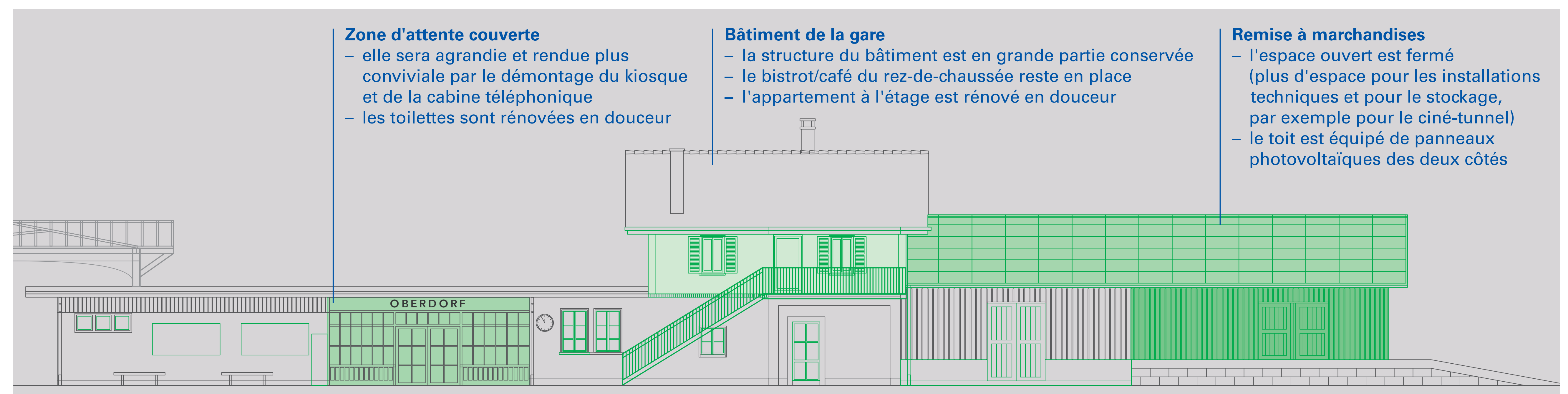
Dans les gares d'Oberdorf et de Gänsbrunnen, BLS rénove les bâtiments actuels des gares. L'ancienne structure, qui revêt une grande importance du point de vue de la culture ferroviaire, est conservée et de nouveaux éléments sont intégrés dans l'aspect des gares. Les deux gares seront modernisées conformément aux exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés. En outre, BLS améliore la protection contre les crues à la gare de Gänsbrunnen.

Préserver le patrimoine bâti de valeur

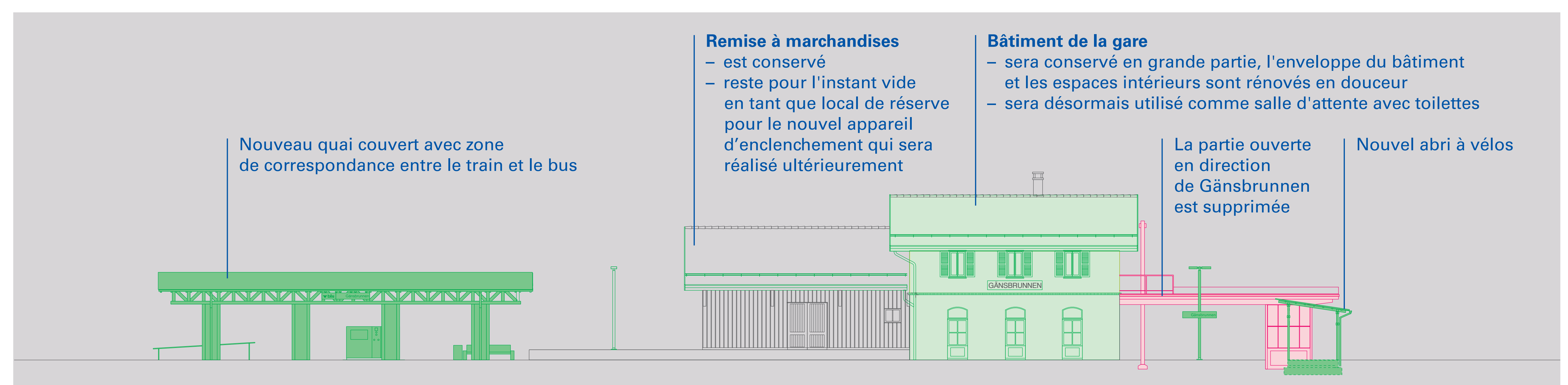
Les deux bâtiments des gares d'Oberdorf et de Gänsbrunnen existent depuis que la ligne ferroviaire Soleure–Moutier a été mise en service en 1908. Les deux bâtiments ont été agrandis par des bâtiments annexes. Le canton de Soleure attache de l'importance à la conservation et à la rénovation en douceur de l'ancienne structure qui revêt un caractère important du point de vue de la culture ferroviaire. Nous tenons compte de cette exigence en intégrant de nouveaux éléments dans l'aspect des gares.

Protection contre les crues à Gänsbrunnen

À la gare de Gänsbrunnen, BLS améliore la protection contre les crues. Si le terrain en pente à côté de la gare glisse et que la rivière Raus est en même temps en crue, les voies ferrées près de la gare risquent d'être inondées. C'est pourquoi BLS pose un conduit d'évitement à la hauteur de la gare qui permet de délester la Raus en cas de crue.



Gare d'Oberdorf



Gare de Gänsbrunnen

Des stations uniformes et adaptées aux personnes handicapées

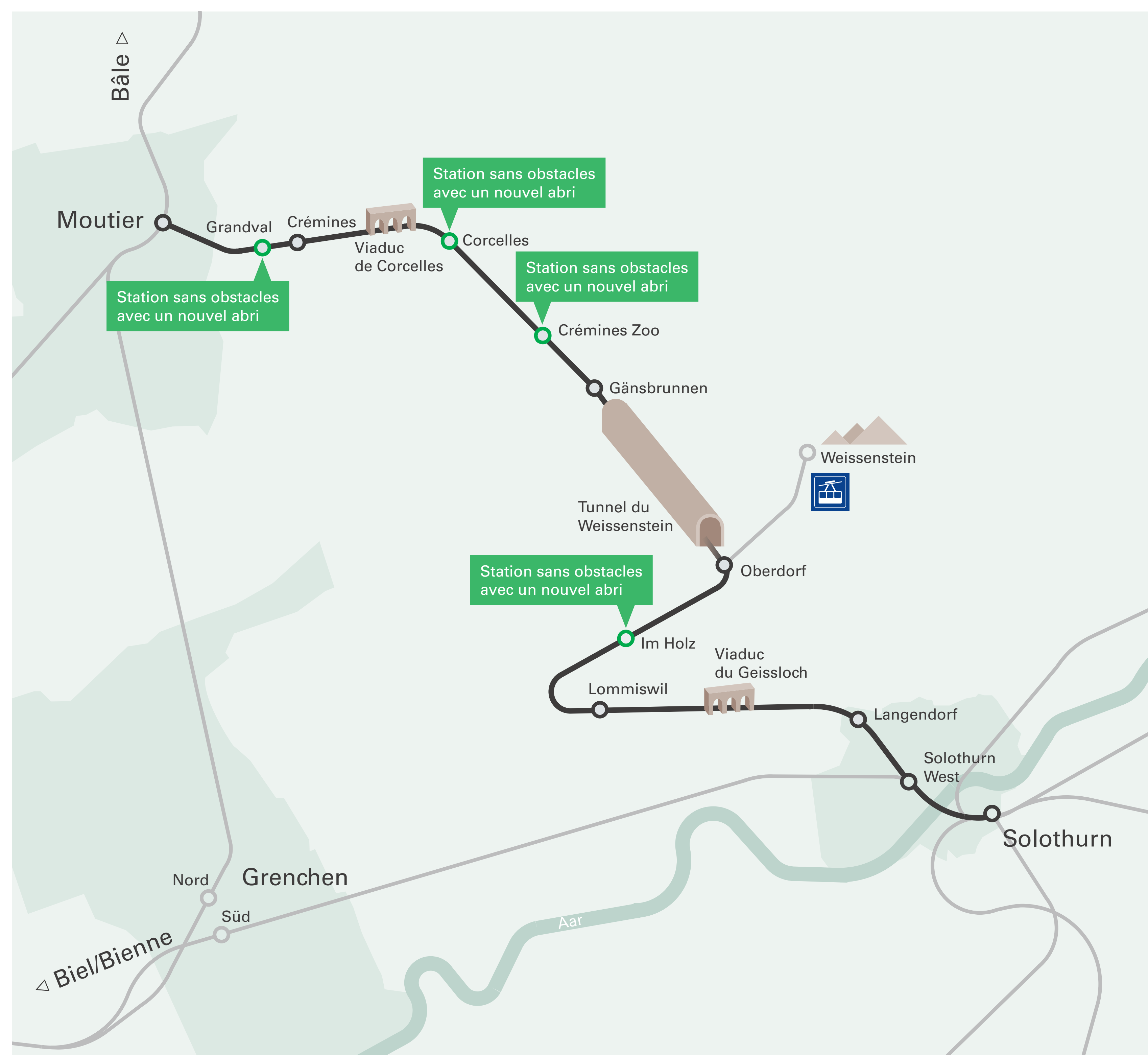
En collaboration avec un architecte, BLS a conçu un abri en bois qui sera construit dans toutes les petites stations entre Soleure et Moutier. Ainsi, l'ensemble de la ligne ferroviaire apparaît sous un aspect uniforme. La conception du nouvel abri s'inspire des abris d'origine sur la ligne qui datent des années 1930. En outre, toutes les stations seront aménagées de manière à être accessibles aux personnes handicapées.

Abris uniformes

Les abris offrent aux passagers un espace d'attente couvert et protégé du vent, complété par un auvent donnant sur le quai. Dans les abris, il y a un distributeur de billets et un affichage avec les principales informations sur le trafic ferroviaire. Selon les besoins, un abri pour environ six vélos et un local isolé pour les appareils techniques peuvent être reliés à l'espace d'attente. Les quais seront équipés d'un nouvel éclairage.

Des gares sans obstacles pour tous les voyageurs

BLS modernise les gares et les stations entre Soleure et Moutier conformément aux exigences de la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). Cela implique par exemple que tous les passagers puissent monter et descendre de plain-pied. La LHand apporte des améliorations qui profitent à tous les voyageurs. Ainsi, par exemple, les personnes âgées qui ne marchent plus très bien ou les voyageurs avec beaucoup de bagages s'en sortent mieux dans les transports publics.



Voici la maquette de l'abri pour les stations.

Rénovation du viaduc de Corcelles, classé monument historique

Entre Soleure et Moutier, le chemin de fer passe sur deux viaducs: le viaduc du Geissloch entre Langendorf et Lommiswil ainsi que le viaduc de Corcelles. Après plus de 100 ans de trafic ferroviaire, BLS doit rénover les deux viaducs. Au viaduc de Corcelles, la maçonnerie en pierre naturelle doit être réparée. De plus, BLS construit un nouveau bac pour le ballast et les voies.

Nouveau bac pour le ballast

BLS construit un bac en béton sur le viaduc de Corcelles. Le bac sert de support au ballast et aux voies. Nous construisons un bac pour ballast un peu plus large que la maçonnerie du viaduc afin de pouvoir créer les espaces de sécurité nécessaires à gauche et à droite des voies. De plus, le bac assure l'étanchéité du viaduc et empêche que l'eau de pluie ne pénètre dans la maçonnerie.

Tenir compte du classement comme monument historique

Le viaduc de Corcelles est classé comme un ouvrage digne de protection par le service cantonal des monuments historiques. Cela signifie que les aspects techniques, mais aussi esthétiques, jouent un rôle important lors de la rénovation. Nous avons élaboré le projet de construction du viaduc en collaboration avec le service des monuments historiques du canton de Berne.

