

# Transpercer les Alpes

Autor(en): **Perret, Jacques**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **129 (2003)**

Heft 19: **AlpTransit**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-99234>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Transpercer les Alpes

GÉNIE CIVIL

**Le tunnel de base du Gothard sera le plus long tunnel ferroviaire du monde: la distance Genève-Lausanne à percer sous quelque 2000 mètres de roches. D'un point de vue financier, autre record: un crédit de près de 40 milliards de francs, accepté par le peuple pour réaliser ces axes. Il est même plus que probable que ce montant soit voué à être plusieurs fois revu à la hausse.**

Les nouvelles transversales ferroviaires alpines présentent des dimensions peu communes pour notre pays, habitué à des projets proportionnels à sa superficie. Les travaux qui en découlent, tout particulièrement ceux qui concernent les tunnels de base du Gothard et du Lötschberg, feront à n'en pas douter de la réalisation de ces axes l'un des chantiers de référence pour le siècle que nous venons d'entamer. Les travaux actuellement en cours signifient l'achèvement d'un dessein vieux de plus de cinquante ans: c'est en 1947 que l'idée d'effectuer le percement d'un tunnel à la base du massif du St-Gothard a été émise. Le premier projet concret date quant à lui de 1962.

En réalisant des percements à une cote inférieure de près de 600 mètres à celle du tunnel existant entre Göschenen et Airolo, de 400 mètres à celle du tunnel du Lötschberg - d'où le nom de tunnels de base -, la vitesse des convois ferroviaires peut être fortement accrue en limitant les courbures et les pentes maximales admissibles du tracé. Par voie de conséquence, la durée de liaison entre le nord et le sud diminue de manière spectaculaire: elle est divisée par deux entre le Haut-Valais et Berne comme entre Bâle et Chiasso.

Ces tunnels de base sont donc appelés à jouer un rôle essentiel, non seulement dans le cadre de la politique générale des transports au niveau national - qui prévoit un transfert progressif du transport des marchandises à travers les Alpes de la route au rail -, mais aussi par le fait qu'ils permettront à la Suisse d'intégrer le réseau européen des transports ferroviaires à haute vitesse (supérieure à 200 km/h).

La rédaction de *TRACÉS* a pris la décision de suivre leur déroulement au cours des années à venir. Dans un premier temps, le présent numéro vise à présenter un survol général

de cet ambitieux projet. Si elles sembleront peut-être sommaires à ceux qui connaissent bien les projets, les contributions réunies ci-après vont servir de toile de fond aux numéros ultérieurs consacrés à des aspects plus spécifiques. Visant à fournir aux non-spécialistes une idée générale des principaux défis relatifs au projet, elles sont essentiellement basées sur des documents existants et largement disponibles, notamment par l'intermédiaire des sites Internet des deux sociétés en charge de la réalisation des tunnels de base ([www.alp-transit.ch](http://www.alp-transit.ch) et [www.blsalptransit.ch](http://www.blsalptransit.ch)).

Dans un second temps, nous envisageons de présenter la réalisation des NLFA<sup>1</sup> en les abordant sous l'angle de thématiques aussi variées que possible. S'il est évident qu'un grand nombre d'articles seront consacrés à des aspects techniques, ceux-ci ne seront pas uniquement tournés vers le génie civil: bien d'autres technologies contribuent en effet à la réalisation de ces ouvrages. Nous souhaitons en outre enrichir l'appréhension de ce vaste chantier par des réflexions moins familières au milieu de la construction, dans la mesure où elles ont trait aussi à l'Histoire, la géographie, la sociologie, voire la politique.

Jacques Perret, rédacteur responsable de la rubrique génie civil

<sup>1</sup> Nouvelles liaisons ferroviaires alpines (tunnels de base du Gothard et du Lötschberg)