

Lignes parallèles

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

Objektyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **139 (2013)**

Heft 15-16: **Tunnels du Lötschberg**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

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.

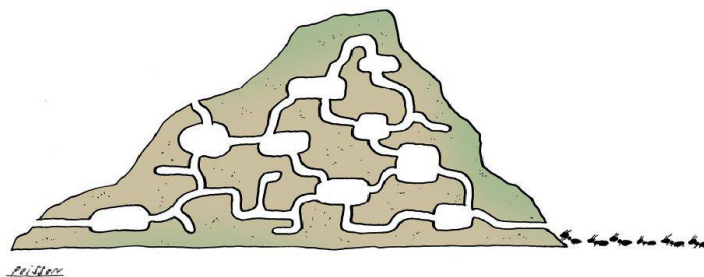
ÉDITORIAL LIGNES PARALLÈLES

Six ans déjà que le tunnel de base du Lötschberg est en service. Initialement, nous avions envisagé d'effectuer une visite du tunnel afin de tirer un bilan de l'exploitation de la nouvelle ligne qui relie Frutigen à Viège. Si la visite a bel et bien été réalisée, nous avons finalement renoncé au bilan, préférant pour cela renvoyer le lecteur au rapport établi par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en 2012¹. Principales conclusions côté voyageurs : une augmentation de la demande quotidienne de près de 74% (5600 personnes) entre 2007 et 2011 et une croissance de 5 à 9% des déplacements liés à des activités professionnelles ; une amélioration de la capacité et de la productivité, mais sans nette hausse du transfert de la route aux rails pour les marchandises. Rencontré à Brigue, Roland Imhof, architecte de la ville, remarque quant à lui un dynamisme des projets urbains dans le secteur de la gare. S'il admet avoir observé un accroissement plus marqué de la population depuis 2007, il hésite à le relier à la seule ouverture du tunnel de base.

Il nous a dès lors semblé plus intéressant de profiter du recul offert par respectivement six années et un siècle d'exploitation pour revenir sur ce qu'il reste des débats souvent acharnés qui avaient accompagné le développement des deux tunnels. Et tenter de tirer quelques parallèles entre eux. Principale controverse pour le tunnel de base, la décision de ne pas avoir percé entièrement les deux tubes sur toute la longueur du tunnel est logiquement encore d'actualité ; en revanche, la hantise des coûts qui avait été à l'origine de cette décision absurde n'appartient, comme souvent, déjà plus qu'à l'histoire et n'intéresse aujourd'hui plus grand monde. Du côté du projet centenaire, la grande question qui a déterminé le tracé fut de savoir si le tunnel serait emprunté par des convois mus par des locomotives à vapeur ou fonctionnant à l'énergie électrique.

En résumé, si les deux projets ont été agités par des débats similaires et contribuent tous deux à la qualité de notre réseau ferroviaire, ils portent en eux des traces indélébiles de l'époque à laquelle ils ont été réalisés. Dans les deux cas – à l'instar de ce que nous enseigne la physique quantique à une autre échelle –, nous ne saurons jamais ce que serait la réalité d'aujourd'hui si d'autres pistes avaient été privilégiées. Et cela n'a d'ailleurs plus d'importance.

Jacques Perret



¹ www.aren.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/00459/index.html?lang=fr