

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 131 (2005)  
**Heft:** 07: Glion voie rapide

## **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:** 04.05.2025

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

## Quand l'exception devient règle

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



Contrairement à ce que laissent supposer les files de voitures qui se traînent lentement à proximité des portails, tout ne va pas au ralenti dans le cadre des travaux de sécurisation des tunnels de Glion : juste à côté des véhicules qui circulent au pas dans le tube ouvert, les travaux sont en effet menés à une cadence exceptionnelle dans l'autre tube. Exceptionnel, voilà certainement un adjectif qui mérite quelques réflexions dans ce contexte.

Il semble en premier lieu devoir s'appliquer au fabuleux tapage médiatique qui a précédé l'ouverture des travaux en 2004 et qui annonçait une catastrophe sans précédent dans l'histoire du trafic routier romand. A posteriori, et même s'il est vrai que de nombreux automobilistes ont vu leurs déplacements quotidiens prolongés, force est de constater que les conséquences de la fermeture du premier tube sont restées bien inférieures aux visions apocalyptiques des Cassandre en tout genre.

Dans un second temps, on serait aujourd'hui tenté d'attribuer cet adjectif aux moyens mis en place pour réduire la durée de l'intervention - tant pour la préparation que pour l'exécution du chantier. Cependant, même si l'on peut respecter la volonté des responsables de systématiquement minimiser la gêne aux usagers<sup>1</sup>, il semble légitime de se demander si les mesures que nous qualifions aujourd'hui d'exceptionnelles ne vont pas faire office de standard dans un très proche avenir. En effet, ne doit-on pas s'attendre à ce que les tout-puissants automobilistes imposent rapidement que de telles mesures ne fassent plus figure d'exception et que le travail intensif 24h/24 et 7j/7 devienne une règle ? Si tel devait être le cas, il semble probable que de nouvelles mesures exceptionnelles seront demandées, nous entraînant dans un cycle sans fin.

Partant de ce constat peu réjouissant, les ralentissements engendrés par la sécurisation des tunnels de Glion ne devraient-ils pas plutôt nous servir à prendre un peu de recul par rapport à notre mode de vie ? Notre sempiternel et étrange besoin d'aller toujours plus vite nous fait oublier qu'il y a à peine un siècle, la durée d'un trajet que nous refusons aujourd'hui de voir augmenter de quelques minutes se comptait en heures, voire en journées.

Si notre propos n'est pas de vouloir porter un regard nostalgique sur des temps révolus, il vise en revanche à s'interroger sur notre volonté de modifier nos comportements afin de rendre réellement plus durable notre société. Et d'accepter les quelques sacrifices que cela imposerait.

Jacques Perret

ÉDITORIAL

<sup>1</sup> Une règle imposée par le DETEC pour les travaux d'entretien des routes nationales