

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 136 (2010)
Heft: 03: Découvertes souterraines

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: 05.05.2025

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

Des tunnels à l'entrée du désert

ÉDITORIAL



Commençons par évoquer une nouvelle fois à travers quelques chiffres le gigantisme du chantier du percement du tunnel de base du Gothard. D'abord, d'un point de vue fonctionnel, il s'agit de disposer, d'ici à 2017, d'un double tunnel ferroviaire de quelques 57 kilomètres pour permettre à des trains de franchir, à plus de 200 km/h et selon l'axe nord-sud, la barrière des Alpes. Ensuite, en matière de gros sous, nous investissons pour cela, y compris les habituels dépassements de crédit, une bonne vingtaine de milliards de francs sur une vingtaine d'années.

Techniquement enfin, les travaux reviennent à réaliser ce double percement sous une couverture rocheuse pouvant atteindre plus de 2500 mètres, à partir de cinq points d'attaque. Soit au total, selon les chiffres publiés par Alptransit AG (www.alptransit.ch), 151,84 kilomètres de galeries, puits

et tunnels correspondant à un volume total d'environ 12 millions de m³ de cailloux qui doivent être pulvérisés pour être extraits de leur matrice rocheuse.

Début février 2010, Alptransit AG annonce que près de 95% de ces excavations sont effectuées. Une excellente nouvelle qui devrait signifier que le temps des mauvaises surprises, en termes de délai ou de coût, est révolu. En effet, si notre récente visite du chantier de Sedrun n'a fait que renforcer notre conviction de l'énorme difficulté – voire l'impossibilité – pour un ingénieur de donner à priori une estimation fiable du coût et de la durée d'un projet d'une telle ampleur, la fin prochaine des percements doit aussi se traduire par la levée des dernières inconnues géologiques responsables des aléas financiers et temporels. A partir de là, on est en droit d'exiger des ingénieurs une planification bien plus fiable pour des travaux qui, s'ils restent complexes en termes d'organisation et de technique, n'en sont pas moins nettement plus maîtrisables, puisque sensiblement moins imprévisibles que la géologie de nos Alpes.

En revanche, si la future mise en service par la Suisse d'une seconde infrastructure à travers le massif alpin matérialisera spectaculairement sa volonté de favoriser une politique responsable des transports, elle coïncidera aussi avec la fin d'un projet national phare. Une fin qui préfigure le désert qui s'offre à nous pour les années à venir. Et concrétise ainsi notre inquiétant manque de vision politique.

Jacques Perret