

**Zeitschrift:** Tracés : bulletin technique de la Suisse romande  
**Herausgeber:** Société suisse des ingénieurs et des architectes  
**Band:** 139 (2013)  
**Heft:** 15-16: Tunnels du Lötschberg

**Vorwort:** Lignes parallèles  
**Autor:** Perret, Jacques

### **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>**

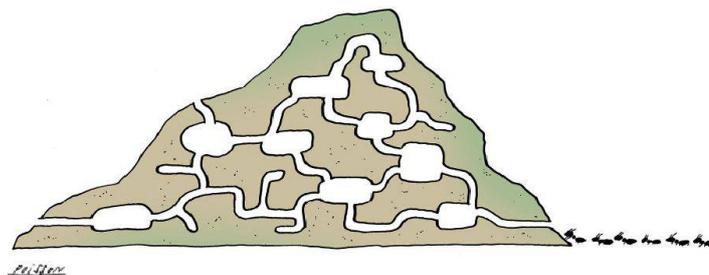
## ÉDITORIAL LIGNES PARALLÈLES

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 2012<sup>1</sup>. 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*



<sup>1</sup> [www.aren.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/00459/index.html?lang=fr](http://www.aren.admin.ch/dokumentation/publikationen/00015/00459/index.html?lang=fr)