

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

Artikel: Impressions
Autor: Perret, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-327717>

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

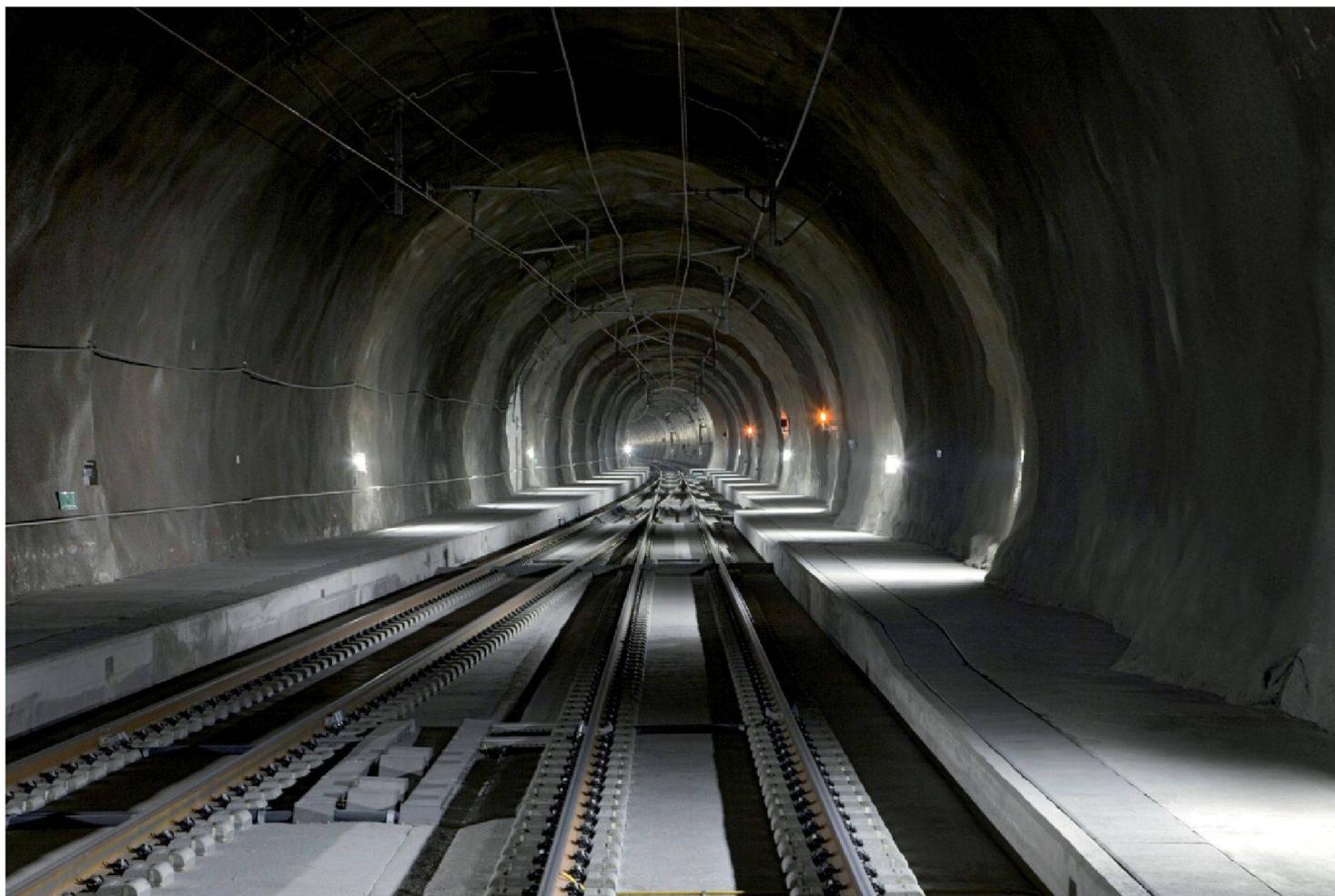
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 08.02.2025

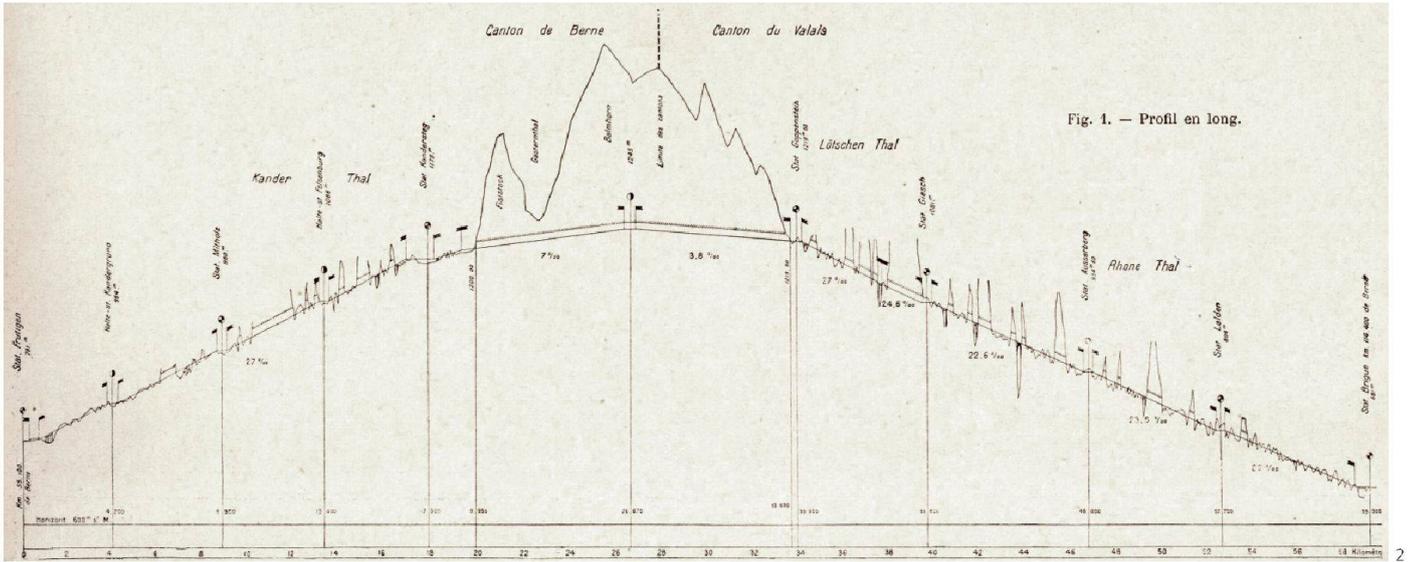
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



IMPRESSIONS

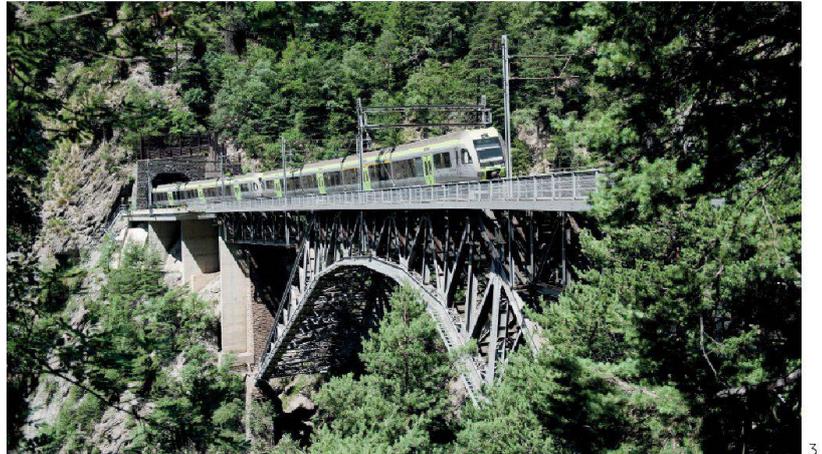
Effectuer un aller et retour entre l'Oberland bernois et la vallée du Rhône, en empruntant l'un après l'autre les deux ouvrages majeurs de nos axes ferroviaires, les tunnels de base et de faite du Lötschberg, constitue une occasion inédite d'évoquer l'évolution des chemins de fer dans notre pays au cours du siècle qui sépare la construction et la mise en service des deux lignes. Un périple qu'il vaut la peine d'agrémenter d'une visite du tunnel de base à Frutigen.

Jacques Perret



Le premier – et probablement le plus visible – des éléments de l'évolution de la technique ferroviaire concerne évidemment les temps actuels de déplacement, selon que l'on emprunte l'un ou l'autre des tunnels (voir tableau ci-contre); un domaine dans lequel la réduction de près de 50% du temps de liaison entre Berne et Viège est sans doute l'exemple le plus frappant. Au niveau des chiffres, cet accroissement de l'efficacité de la liaison apparaît aussi lorsqu'on compare la vitesse et le nombre de trains qui fréquentent quotidiennement les deux tracés. Un changement qui serait sans doute plus spectaculaire encore si la comparaison des chiffres actuels se faisait avec ceux valables lorsque le tunnel de faite fut mis en service; mais qui, paradoxalement, semble dérisoire au regard du progrès en matière de liaison à travers la Suisse qu'engendra l'ouverture de la ligne de faite il y a un siècle de cela.

Spectaculaires dans les chiffres, ces différences de performance sont aussi perceptibles sur le terrain. En effet, le parcours « historique » par le tunnel de faite offre l'opportunité d'exercer une vertu qui se perd de nos jours, celle de profiter du temps de voyage. Pour peu qu'on ait la chance de bénéficier d'une météo clémente, ce parcours est un petit régal. Que ce soit en quittant ou en rejoignant la vallée du Rhône du côté de Brigue en franchissant moult ponts et tunnels ou alors en suivant les lacets dessinés par la ligne sur le versant bernois, le voyageur ressent physiquement le franchissement du massif alpin, tout en profitant d'une variété d'angles de vue d'une richesse rarement égalée sur ce dernier. Des éléments qui tendent à transformer en promenade la liaison entre l'Oberland bernois et le Haut-Valais, une



Ligne de faite	
Trains /jour	Vitesse
35	125 km/h
33-105	110 km/h
20	100 km/h
Ligne de base	
Trains /jour	Vitesse
40	100 km/h
50	200 km/h
6	250 km/h

Comparaison des temps de parcours (exemples)			
Tronçons	avant l'ouverture	après l'ouverture	Gain de temps
Berne – Viège	1:57	0:55	1:02
Berne – Brigue	1:38	1:04	0:34
Lucerne – Viège	3:11	2:06	1:05
Zürich – Sion	3:19	2:32	0:47
Zürich – Zermatt	4:24	3:19	1:05
Bâle – Milan	4:35	4:00	0:35

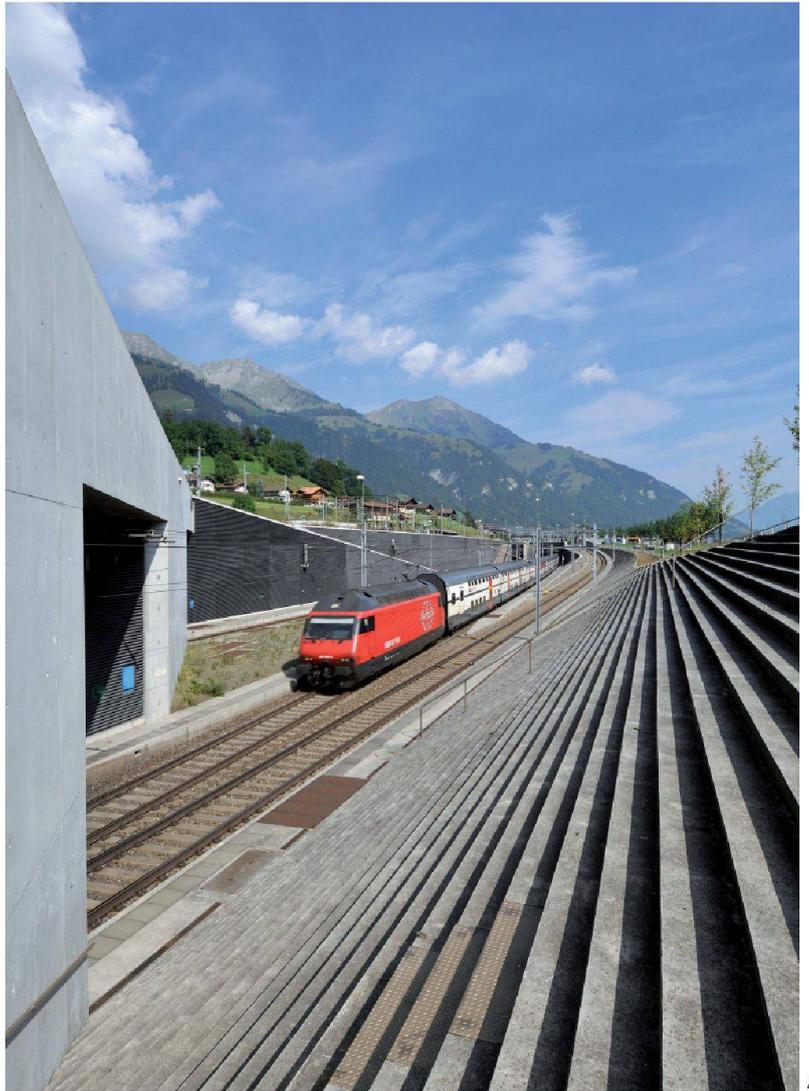
- 1 Intérieur du tunnel de base
- 2 Profil en long du tunnel de faite (Bulletin technique de la Suisse Romande, n° 22, 1907)
- 3 Ligne de faite

impression de villégiature renforcée encore par le fait que certains des arrêts jalonnant la ligne ne fonctionnent que sur demande. Des sensations qui contrastent aussi fortement avec la nature de celles qu'on peut ressentir, pendant un petit quart d'heure, lorsqu'on se trouve dans un train insonorisé, lancé à près de 200 km/h à travers un tunnel obscur, quasi-rectiligne, d'une distance de quelque 34 km.

Abordé ci-dessus d'abord d'un point de vue temporel, le contraste entre les deux parcours transparait aussi au niveau des caractéristiques déjà évoquées de leurs tracés respectifs : d'un côté un cheminement sinueux dans des reliefs montagneux, sur lequel se répartissent un nombre incalculable de ponts et de tunnels; de l'autre, un tunnel unique, marqué par des rectilignes omniprésentes et quelques imperceptibles changements de direction ou d'altitude. Cette opposition trouve encore un écho dans le dessin des éléments architecturaux qui caractérisent les deux lignes. Dans ce domaine, le revêtement lisse et aseptisé du nouveau tunnel de base s'oppose à l'état brut et l'apparence artisanale des ouvrages d'art à l'intérieur desquels ou sur lesquels les voies ferrées cheminent vers le tunnel centenaire. Une distinction qui n'est pas sans similitude avec celle qu'on peut observer pour les bâtiments et qui imprime nettement dans les éléments construits des deux ouvrages l'espace temporel et historique qui les sépare. Un espace encore souligné par le fait qu'à l'époque du projet pour le tunnel de faîte, le débat pour le choix du tracé à réaliser était conditionné par une question technique qui fait référence aux origines du chemin de fer: celle de savoir si la nouvelle ligne serait desservie par des locomotives à vapeur ou par des engins électrifiés (voir encadré p. 12).

L'extrémité nord du trajet ayant servi de fil conducteur aux réflexions ci-dessus se situe à Frutigen. S'il ne semble pas impératif de s'attarder sur l'architecture de ce lieu, il est en revanche possible de recommander la visite du tunnel de base organisée par le BLS (www.bls.ch/f/infrastruktur/neat-besichtigungen.php). En effet, les personnes curieuses des problématiques liées à la construction et à l'exploitation d'un tunnel moderne y trouveront une foule d'informations pertinentes. Elles y apprendront par exemple que le tunnel et les installations ferroviaires sont inspectés une fois par semaine pendant la nuit de dimanche à lundi, alors que le tunnel est entièrement fermé.

Commençant par la découverte des trains de secours qui seraient engagés en cas d'accident, se poursuivant par un rappel concernant la récente construction du tunnel de base autour d'une maquette, la visite comprend comme point fort la possibilité de se rendre à l'intérieur même du tunnel de base. L'accès se fait à partir de la centrale d'exploitation de Mitholz et le parcours sera rythmé par les communications entre le guide et celui qu'il appelle Théo: acteur quelque peu inattendu dans cet espace souterrain, le *Tunnel Operator* joue pour ainsi dire le rôle de concierge du tunnel. C'est notamment lui qui allumera puis éteindra les lumières près de la fenêtre à partir de laquelle les visiteurs auront la possibilité de voir l'intérieur du tunnel en exploitation, avec comme point culminant le passage furtif d'un train lancé à près de 200 km/h: quelques secondes de fureur, puis à nouveau rien...



4 Entrée du tunnel de base à Frutigen
(Sauf mention, tous les documents illustrant cet article ont été fournis par BLS.)