

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 129 (2003)
Heft: 19: AlpTransit

Artikel: Transpercer les Alpes
Autor: Perret, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-99234>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 09.02.2026

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

Transpercer les Alpes

Le tunnel de base du Gothard sera le plus long tunnel ferroviaire du monde: la distance Genève-Lausanne à percer sous quelque 2000 mètres de roches. D'un point de vue financier, autre record: un crédit de près de 40 milliards de francs, accepté par le peuple pour réaliser ces axes. Il est même plus que probable que ce montant soit voué à être plusieurs fois revu à la hausse.

Les nouvelles transversales ferroviaires alpines présentent des dimensions peu communes pour notre pays, habitué à des projets proportionnels à sa superficie. Les travaux qui en découlent, tout particulièrement ceux qui concernent les tunnels de base du Gothard et du Lötschberg, feront à n'en pas douter de la réalisation de ces axes l'un des chantiers de référence pour le siècle que nous venons d'entamer. Les travaux actuellement en cours signifient l'achèvement d'un dessein vieux de plus de cinquante ans: c'est en 1947 que l'idée d'effectuer le percement d'un tunnel à la base du massif du St-Gothard a été émise. Le premier projet concret date quant à lui de 1962.

En réalisant des percements à une cote inférieure de près de 600 mètres à celle du tunnel existant entre Göschenen et Airolo, de 400 mètres à celle du tunnel du Lötschberg - d'où le nom de tunnels de base -, la vitesse des convois ferroviaires peut être fortement accrue en limitant les courbures et les pentes maximales admissibles du tracé. Par voie de conséquence, la durée de liaison entre le nord et le sud diminue de manière spectaculaire: elle est divisée par deux entre le Haut-Valais et Berne comme entre Bâle et Chiasso.

Ces tunnels de base sont donc appelés à jouer un rôle essentiel, non seulement dans le cadre de la politique générale des transports au niveau national - qui prévoit un transfert progressif du transport des marchandises à travers les Alpes de la route au rail -, mais aussi par le fait qu'ils permettront à la Suisse d'intégrer le réseau européen des transports ferroviaires à haute vitesse (supérieure à 200 km/h).

La rédaction de *TRACÉS* a pris la décision de suivre leur déroulement au cours des années à venir. Dans un premier temps, le présent numéro vise à présenter un survol général

de cet ambitieux projet. Si elles sembleront peut-être sommaires à ceux qui connaissent bien les projets, les contributions réunies ci-après vont servir de toile de fond aux numéros ultérieurs consacrés à des aspects plus spécifiques. Visant à fournir aux non-spécialistes une idée générale des principaux défis relatifs au projet, elles sont essentiellement basées sur des documents existants et largement disponibles, notamment par l'intermédiaire des sites Internet des deux sociétés en charge de la réalisation des tunnels de base (www.alptransit.ch et www.blSalptransit.ch).

Dans un second temps, nous envisageons de présenter la réalisation des NLFA¹ en les abordant sous l'angle de thématiques aussi variées que possible. S'il est évident qu'un grand nombre d'articles seront consacrés à des aspects techniques, ceux-ci ne seront pas uniquement tournés vers le génie civil: bien d'autres technologies contribuent en effet à la réalisation de ces ouvrages. Nous souhaitons en outre enrichir l'appréhension de ce vaste chantier par des réflexions moins familières au milieu de la construction, dans la mesure où elles ont trait aussi à l'Histoire, la géographie, la sociologie, voire la politique.

Jacques Perret, rédacteur responsable de la rubrique génie civil