

Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Tracés : bulletin technique de la Suisse romande**

Band (Jahr): **132 (2006)**

Heft 15/16: **Porta Alpina**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

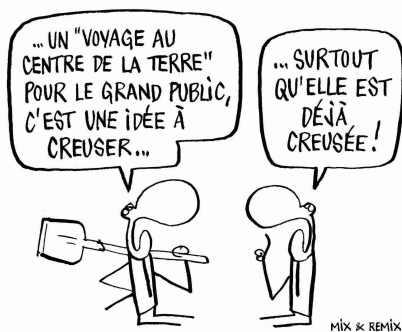
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# Le sens de la Porta Alpina

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



Pour avoir eu le privilège de descendre dans les puits de Sedrun, je suis un chaud partisan de leur exploitation future: la sensation fabuleuse de plonger à près de 60 km/h au cœur des Alpes mérite d'être offerte à tous. Cependant, je ne peux m'empêcher de penser que le projet de la Porta Alpina, dans sa forme actuelle, est voué à l'échec.

Cet échec sera évidemment total en cas de victoire des opposants, qui réclament des économies ou avancent des arguments dissimulant plus ou moins bien des disputes autour de la répartition des subventions fédérales. En cas d'acceptation, l'échec ne serait alors plus que différé, la seule inconnue concernant la date de fermeture de la station. Comment en effet imaginer que les investissements et les frais d'exploitation engendrés par l'arrêt de trains circulant à plus de 200 km/h dans un tunnel entre Zurich et Milan puissent être rentabilisés par les quelques personnes souhaitant accéder plus rapidement à la Surselva ?

Paradoxalement, ce constat ne devrait pas décourager les adeptes d'une exploitation des puits à long terme, mais plutôt les pousser à inventer des alternatives. Dans cette optique, il convient de rappeler que la proposition actuelle tient d'abord à l'existence d'une curiosité unique: deux puits verticaux de 800 mètres au cœur du massif alpin<sup>1</sup>. Ne serait-il dès lors pas judicieux de repenser le projet de la Porta Alpina en le focalisant clairement sur cette spécificité ?

Une solution consisterait alors à offrir au public la possibilité d'effectuer un véritable « voyage au centre de la terre », avec par exemple pour but une exposition consacrée au percement du tunnel, mais sans connexion au trafic ferroviaire. Au lieu d'avoir à prévoir de coûteux équipements visant à isoler les visiteurs du milieu dans lequel ils se trouvent et à minimiser la durée de leur présence en un lieu aussi insolite, on leur proposerait d'effectuer le cheminement actuel des mineurs, dans un univers laissé aussi brut que possible. Pour renforcer encore le mimétisme avec le voyage évoqué, le scénario envisagé supposerait d'accéder aux puits à partir de Sedrun: le parcours commencerait alors par une montée au sommet des Alpes, pour ensuite s'y enfoncer horizontalement sur plus d'un kilomètre et finalement y plonger littéralement lors d'une « chute » vertigineuse de 800 mètres. Un programme attractif en lui-même, pouvant sans doute s'apparenter à celui existant dans la face nord de l'Eiger.

Par opposition à la solution actuelle, cette proposition aurait en outre l'avantage d'être valorisée au fil des années, laissant la plus belle trace possible de l'histoire du percement du tunnel de base du Gothard. Tout en en offrant une vision particulièrement onirique.

Jacques Perret

<sup>1</sup> Les partisans reconnaissent d'ailleurs qu'il s'agit là d'un des principaux attraits du projet.

ÉDITORIAL