

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 132 (2006)
Heft: 15/16: Porta Alpina

Sonstiges

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: 12.01.2026

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

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 alpin¹. 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

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

ÉDITORIAL