

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 140 (2014)
Heft: 5-6: Alptransit

Vorwort: Enthousiasme au cœur de l'Europe
Autor: Perret, Jacques

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](#)

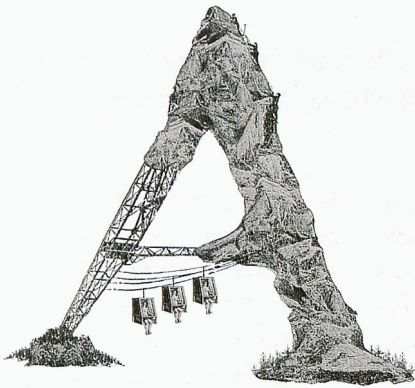
Terms of use

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: 02.04.2026

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

ÉDITORIAL ENTHOUSIASME AU CŒUR DE L'EUROPE



lors qu'une faible majorité de la population suisse vient indirectement de manifester une seconde fois sa volonté de demeurer à l'écart de l'Europe politique, aborder la réalisation des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) met en évidence les paradoxes qu'engendre parfois notre système de démocratie directe : en plein cœur de l'Europe, nous construisons, principalement pour nos voisins, le plus long tunnel ferroviaire du monde afin de faciliter la liaison entre le Nord et le Sud d'un continent auquel nous refusons d'appartenir politiquement. Soumis à des règles commerciales dont certains espèrent pouvoir se tenir à l'écart, les travaux de « notre » chantier du siècle sont souvent réalisés par des entreprises situées hors de nos frontières... Ainsi, au lendemain du dimanche de votation qui nous vit également renouveler notre soutien aux transports ferroviaires, ce n'est pas sans sourire que j'observe que ma nouvelle visite du chantier du tunnel de base du Gothard est dirigée par un sympathique Allemand accompagné d'un jeune collègue autrichien, fraîchement débarqué en Suisse profonde.

Ces ridicules questions de nationalité s'estompent cependant rapidement devant l'enthousiasme que suscite la construction des NLFA auprès de ceux à qui elle a été confiée. En effet, à l'instar de ce qui m'avait déjà été donné d'observer au cours du percement des tunnels, l'ampleur de cette tâche – résultat d'une autre décision populaire vieille de vingt ans – oblige les acteurs impliqués dans sa réalisation à mettre en œuvre la créativité qui devrait systématiquement caractériser la profession d'ingénieur. Alors que les contraintes administratives et juridiques polluent toujours plus nos activités, ils ont ici le privilège – probablement sans échapper pour autant aux polluants évoqués plus haut – d'avoir à résoudre des problèmes auxquels ils doivent apporter des solutions inédites.

D'un point de vue organisationnel, ils ont eu à séquencer la livraison et la pose des divers composants de la voie, afin d'assurer sa mise en place régulière et précise. Ils sont parvenus à respecter ce séquençage – impératif pour respecter les délais – en automatisant autant que possible les processus et en recourant à des outils prototypes adaptés aux spécificités de la pose de quelque 150 km de voies sans ballast dans un tunnel. Ils ont ainsi développé des moyens qui garantissent l'acheminement efficace des rails et des blochets dans le tunnel. Une fois ces éléments livrés, une autre machine permet la suspension quasi automatique des blochets aux rails, avant que ceux-là soient noyés dans du béton de remplissage. Pour le coulage de ce dernier dans le tunnel, ils ont conçu et construit un train – véritable centrale à béton sur rail – ainsi que deux modules sur pneus pour le transport et la mise en place dudit béton.

Que de choses enthousiasmantes au cœur de l'Europe...

Jacques Perret