

Objekttyp: **Miscellaneous**

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

Band (Jahr): **131 (2005)**

Heft 19: **Implanter AlpTransit**

PDF erstellt am: **24.09.2024**

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.

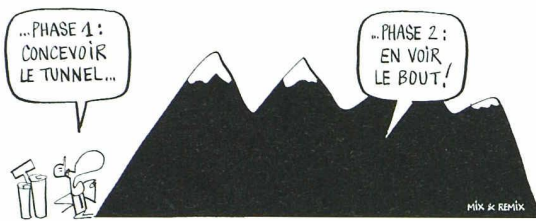
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Un peu de relief pour les NLFA

PETIT CROQUIS DÉPLACÉ



Si les opinions sur le bien-fondé de l'entreprise pharaonique dans laquelle le peuple suisse s'est engagé en finançant les NLFA peuvent diverger, il ne fait aucun doute que la réalisation des tunnels de base du Lötschberg et du Gothard constituera le point d'orgue de la carrière de nombre d'ingénieurs. Parmi ceux-ci, les géomètres qui, bien que jouant un rôle essentiel dans la réussite des percements, voient souvent leur contribution éclipsée par le gigantisme des travaux de génie civil associés à des entreprises d'une telle envergure.

Le présent dossier propose un aperçu des principes de mensuration utilisés pour le percement des tunnels de base, précédé d'un retour sur l'implantation du premier tunnel ferroviaire du Gothard, à la fin du 19^e siècle. A l'instar de ceux de nos prédécesseurs, *AlpTransit* est un projet à long terme, portant sur plusieurs générations. Dès lors, pourquoi ne pas s'inspirer du regard que nous offre un siècle de recul, pour oser quelques réflexions sur la perception de la réalisation des NLFA que pourraient avoir nos descendants ?

Tout d'abord, le premier tunnel du Gothard matérialise l'audace caractéristique d'une époque aujourd'hui révolue. Il prouve le crédit accordé alors aux ingénieurs et symbolise le dynamisme d'une société qui doute peu, sûre que les progrès scientifiques et techniques permettront de réaliser les projets les plus improbables : par exemple implanter une gare à près de 3500 mètres, en prévoyant son accès par le cœur de l'Eiger... Cet enthousiasme contraste évidemment avec certaines décisions contemporaines : d'où nous est venue et que révèle cette idée lumineuse consistant à ne pas achever le percement des deux tubes du Lötschberg¹ ?

Sur un autre plan, les principes d'implantation d'un tunnel n'ont que relativement peu changé en un siècle. Par contre, les techniques qui y participent ont intégré l'évolution des sciences. A l'heure où le monde de la physique célèbre le centenaire de l'année *mirabilis*² d'Albert Einstein, les géomètres corrigent la verticale en fonction des variations de la gravité, prennent en compte les déviations de la lumière, utilisent des lasers et le réseau GPS, etc. Cette intégration progressive des découvertes scientifiques dans des techniques contribuant à des projets de société contraste malheureusement avec l'usage, essentiellement mercantile des applications technologiques actuelles. Un piètre usage qui ne doit cependant pas occulter le merveilleux outil d'interrogation et d'interprétation du monde que sont les sciences.

Jacques Perret

¹ On voit en outre mal ce qu'apporte la solution hybride choisie par rapport à un concept basé sur le percement d'un seul tube.

² Année de percement du tunnel du Simplon

ÉDITORIAL