

Zeitschrift: Tracés : bulletin technique de la Suisse romande
Herausgeber: Société suisse des ingénieurs et des architectes
Band: 135 (2009)
Heft: 15-16: Tunnels du Mormont

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: 09.07.2025

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

Le rêve d'une Suisse **plate**



Si à vol d'oiseau la Suisse apparaît comme un territoire relativement restreint, sa topographie « plissée » – faite de montagnes et de vallons – produit en fait une surface beaucoup plus importante. Ce qui implique, pour passer d'un point à l'autre, des distances et des durées de voyage considérables. D'où l'importance de ces innombrables ouvrages d'art qui ponctuent ses réseaux routier et ferroviaire : tunnels, ponts et viaducs. Les ingénieurs suisses ont bien compris la valeur de tels dispositifs, ils en ont même fait, depuis plus d'un siècle déjà, une spécialité. Grâce à ces infrastructures, fruits de plusieurs années de planification et d'un réel travail de fourmi pour des centaines d'ouvriers, on ne circule donc plus au-dessus de la montagne, ni au fond de la vallée, on s'immisce plutôt au cœur même des méandres topographiques du territoire, en suivant l'horizontale la plus constante possible. Du strict point de vue de ses voies ferrées (hormis bien sûr trains à crémaillère et funiculaires) et de ses autoroutes, la Suisse parcourue à grande vitesse devient ainsi beaucoup plus plate.

Pour illustrer l'ampleur de ce réseau, nous avons fait un petit exercice de calcul. On dénombre à ce jour plus de 550 tunnels ferroviaires percés dans l'ensemble du pays. Mis bout-à-bout, tous ces tubes – des plus courts au plus longs, des plus rectilignes au plus sinueux – formeraient ensemble un interminable tunnel long de près de 700 km, soit l'équivalent d'un aller-retour entre Genève et St-Gall. Aujourd'hui, près de 80% de ces tunnels ont déjà atteint l'âge vénérable de 100 ans. Sachant qu'une fois un tunnel inauguré, commence un lent processus de dégradation qu'il faudra contrer pour assurer la pérennité de l'ouvrage, force est de constater que pour les ingénieurs œuvrant dans ce domaine, les années à venir seront plutôt faites de projets d'assainissement que de nouveaux ouvrages. Mais comme le montre le projet en cours de réalisation pour les tunnels passant sous la colline du Mormont (VD), assainissement rime parfois avec percement d'un nouveau tunnel. Dans ce cas précis – une zone située sur un axe largement fréquenté –, le diamètre trop restreint du tunnel existant empêchait le croisement de trains et la courbure de son tracé limitait la vitesse de passage. Ainsi, afin d'optimiser le trafic ferroviaire tout en minimisant les impacts de l'intervention sur un site porteur d'un riche patrimoine historique et naturel, les ingénieurs ont opté pour le dédoublement. Le passage ferroviaire sous le Mormont est désormais formé de deux tunnels d'âge et de facture différentes : le tunnel initial a trouvé sa moitié. Ce couple singulier devient ainsi le témoin matériel de l'évolution constante des techniques et du savoir-faire des ingénieurs, dans ce domaine peu médiatisé que représente l'entretien constant de l'un des réseaux ferroviaires les plus complexes et sophistiqués du monde.

Caroline Dionne