

Zeitschrift:	Le messager suisse de France : revue mensuelle de la Colonie suisse de France
Herausgeber:	Le messager suisse de France
Band:	9 (1963)
Heft:	10
Artikel:	Projet d'un tunnel de base sous le Saint-Gothard
Autor:	Fedier, Carlo
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-849025

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>

PROJET D'UN TUNNEL DE BASE SOUS LE SAINT-GOTHARD

★ ★ ★

Il semble que l'époque actuelle et son opinion publique soient favorables à l'étude des projets de construction d'un tunnel de base à travers le Mont St-Gothard.

Durant le siècle dernier, les entrepreneurs avaient à leur disposition un matériel qui leur permit la construction d'abord des routes, puis du chemin de fer, avec la célèbre percée du tunnel, achevée en 1882. Ce tunnel s'ouvre à l'altitude de 1.154 m ; la route du col, quant à elle, culmine à 2.112 m au-dessus du niveau de la mer.

Aujourd'hui, un trafic continu devrait pouvoir avoir lieu durant toute l'année pour les automobiles et pour les cars de tourisme, mais aussi pour les transports d'énergie et d'hydrocarbures à travers le Saint-Gothard.

Des autoroutes traversant le massif alpestre sont projetées et se trouvent même déjà en cours de construction. Citons pour exemple la Route Blanche qui bientôt, de Londres, conduira à Rome en passant par Paris et Genève ; elle traversera le massif du Mont-Blanc par un tunnel de 11.600 m de longueur, situé à 1.397 m d'altitude. Il s'agit là vraiment d'une réalisation ultra-moderne, aussi bien en ce qui concerne la construction proprement dite qu'en ce qui touche à l'éclairage, à la ventilation et à la climatisation. Ce dernier problème est particulièrement ardu, puisque la masse rocheuse qui se trouve au-dessus du tracé est trop importante pour qu'on puisse envisager des puits d'aération. Dans certains tunnels routiers des Etats-Unis (à la vérité moins longs que celui du Mont-Blanc), les problèmes de la ventilation, de la climatisation et de l'éclairage ont été résolus de façon satisfaisante.

Ces mêmes problèmes font l'objet, actuellement, d'études et d'essais approfondis pour le tunnel sous la Manche, qui aura une longueur totale d'environ 52 km et dont les projets précis ont été présentés aux autorités compétentes.

Pour le tunnel de base du Gothard, la question principale consiste à lui assurer la capacité d'absorber dans les meilleures conditions et pendant toute l'année un trafic routier et ferroviaire sans cesse croissant.

Entre Amsteg (Uri) et Bodio (Tessin), le massif du Saint-Gothard s'élève de façon abrupte. De ce fait, il se trouve très souvent soumis aux tempêtes, et particulièrement à celles qu'accompagnent des chutes de neige. Ainsi le col est enneigé pendant sept à huit mois de l'année, ce qui le rend impraticable. Amsteg, à 1.510 m d'altitude, et Bodio à 1.290 m, sont situés en dessous de la zone neigeuse : ils sont donc accessibles sans difficulté durant toute l'année. Au-delà de ces deux localités, les vallées se rétrécissent tellement qu'entre le chemin de fer et la route qui existent déjà, il n'y aurait guère de place pour créer sans danger une autoroute moderne. Pour ces raisons, la construction d'un tunnel de base entre Amsteg et Bodio s'impose.

Le tracé rectiligne permet de prévoir une rampe d'accès et un puits d'aération sous **Sedrun**, ce qui relie ainsi le canton des Grisons directement à l'artère principale Nord-Sud du continent européen.

D'autres puits d'accès et d'aération sont prévus sous le Lukmanier et à **Faido** dans la Leventina.

Ce tunnel de base exige une section spacieuse, bien éclairée et surtout parfaitement ventilée.

Il faut aussi prévoir la possibilité d'aménagements futurs au cas où la nécessité s'en ferait sentir.

Les tunnels routiers exécutés en Suisse ne peuvent servir d'exemples, car ils ont été conçus au prix de compromis. Il faut espérer que le tunnel routier du Grand Saint-Bernard, en cours de construction, et celui qui est projeté au Petit Saint-Bernard donneront satisfaction à tous points de vue.

Cependant, en ce qui concerne les deux tunnels cités ci-dessus, il faut constater que leur accès se trouve à une altitude où, pendant de nombreux mois de l'année sévit le climat hivernal. On peut donc craindre qu'ils seront désavantageés, du fait de leur accès trop élevé, lorsque le trafic transalpin Nord-Sud aura trouvé son plein épanouissement.

Le Saint-Gothard peut être considéré comme le barrage le plus central du massif alpestre. De ce fait, il est le plus indiqué pour le percement d'un tunnel de base, car il sera en mesure de drainer à lui le plus gros du trafic Nord-Sud, en reliant la vallée de la Reuss à celle de la Leventina dans les meilleures conditions et avec un minimum de dépense d'énergie, aussi bien pour les automobiles que pour le trafic ferroviaire.

Un tel ouvrage, avec une longueur de 48 km et une section semblable à celle qui est représentée est une entreprise hardie.

Bien que des problèmes importants, d'ordre technique, hygiénique et même psychologique se posent, la question la plus essentielle est celle de faire admettre par le grand public l'utilité de ce souterrain ; c'est aussi celle d'avoir assez de courage pour surmonter tous les obstacles qui s'opposent à sa réalisation.

Depuis le percement des tunnels de chemin de fer (Mont-Cenis, Gothard, Simplon, Lötschberg), les techniques de perforation se sont sans cesse améliorées. Ces travaux témoignent de beaucoup de courage et d'un grand talent d'organisation.

Actuellement, nous disposons de moyens techniques et d'engins motorisés qui font leurs preuves sur le chantier du tunnel du Mont-Blanc. Une section de tunnel, de forme ovoïde et d'environ 210-260 m², est attaquée de front par des appareils de perforation roulant sur rails et suivis d'un train de bétonnage avec tous ses accessoires. Le tout avance d'environ 12 m en 24 heures.

Ce n'est donc pas la technique qui fait défaut mais l'ardente certitude de l'utilité d'un tel ouvrage et la volonté inébranlable de le voir se réaliser dans les plus brefs délais.

Ce tunnel de base permettra de réaliser des économies substantielles, notamment d'énergie et de temps, du fait de l'abaissement de la côte en altitude d'environ 600 m et par le raccourcissement du trajet routier d'environ 32 km et d'au moins 15 à 20 km pour le chemin de fer.

L'exploitation continue durant toute l'année pour les automobiles sera d'un avantage considérable. De plus il sera possible de drainer tout le trafic ferroviaire avec un gain de temps appréciable.

La réalisation de cet ouvrage gigantesque est déjà nécessaire. Elle deviendra indispensable dans un avenir proche, car la ligne du chemin de fer du Gothard est souvent saturée ; elle ne pourra plus satisfaire au trafic sans cesse croissant de l'avenir.

Si l'on divise le pays en zones d'attraction vers les divers passages alpestres, on constate que la région qui intéresse le Saint-Gothard, avec ses 25.000 km² de superficie, représente 70 % du parc automobile de la Suisse, sans parler des zones intéressées de l'Allemagne, de la France et de l'Italie.

On peut donc conclure que la construction du tunnel de base du Saint-Gothard est non seulement justifiée, mais qu'elle sera de plus en plus vitale pour les riverains suisses et pour l'Europe.

Par une planification étendue et à longue échéance, toutes les énergies devront converger vers la réalisation de cette grande œuvre d'intérêt général et digne du XX^e siècle.

L'état actuel de la situation au Gothard peut se résumer comme suit :

La traversée du massif du Gothard étant d'une importance exceptionnelle, le Gouvernement fédéral a désigné une commission d'enquête et d'étude, afin de lui soumettre des avis au sujet de la solution la plus adéquate.

Les variantes suivantes ont été soumises à cette commission :

- Tunnel routier entre :
Hospental (Maetteli-Moto-Bartola) ... 7 km

Hospenthal (Albinasca-Bedretto) 10 km 5
Goeschenen-Airolo 16 km

— Tunnel de base selon le projet de MM. Gruner Frères, Bâle :

Amsteg (Uri-Bodio-Tessin) 48 km
Amsteg (Giornico) 43 km

L'avis communiqué au Gouvernement fédéral par cette commission est le suivant :

— Un tunnel routier :
Goeschenen-Airolo 16 km, 1.100 m d'altitude.

— Un tunnel ferroviaire de base :
d'Amsteg à Giornico 43 km et 540 m d'altitude.

Si pour le trafic de la route, en tenant compte d'une utilisation des accès durant toute l'année, la construction du tunnel routier Hospenthal-Albinasca-Airolo est préférable pour un avenir très proche, à celui de Goeschenen à Airolo, cependant, il sera certainement beaucoup plus sage, en ce qui concerne le tunnel de base d'Amsteg à Giornico d'envisager à long terme la construction d'un tunnel mixte routier et ferroviaire. Car celui-ci sera pratiquement utilisable vers 1980, donc à une époque où le volume de transport routier et ferroviaire aura encore pris une extension telle qu'il sera à peine capable d'absorber le trafic prévisible pour cette époque.

Il incombe à la Suisse de réaliser entre les réseaux de communication de nos voisins des liaisons à travers son pays qui soient praticables toute l'année sans crainte et sans danger, dignes d'un pays touristique de renommée mondiale.

A ce sujet nous partageons l'avis de l'Ingénieur-Conseil M. Ed. Gruner, Bâle, qui préconise pour les prochaines 50 années trois grands percements de base dans le massif alpestre :

au Gothard,

au Simplon avec une prolongation au Nord de Brigue vers Interlaken au Splügen entre Thusis (Grisons) et Chiavenna (Italie).

Il appartient donc à la Suisse de se préoccuper dès maintenant de ces passages alpestres qui serviront de lien entre les peuples du Nord et du Sud.

Carlo FEDIER,
Ingénieur

**l'Afrique,
le Proche-Orient,
l'Extrême-Orient
l'Amérique du Sud**

par
Le Convair 990 CORONADO
Le jet le plus moderne du monde
SWISSAIR
PARIS, LYON, NICE et tous agents IATA de voyages et de fret

REDACTION : SILVAGNI-SCHENK, 17 bis, quai Voltaire. — GERANT : F. LAMPART
SIEGE SOCIAL : 10, rue des Messageries, Paris, X^e. C.C.P. Messager Suisse de France 12273-27. — Prix de l'abonnement : F 10
IMPRIMEUR : I.F.Q.A.-Cahors, 1, rue des Capucins, Cahors (Lot). — 31.800. — Dépôt légal : IV-1963. — N° 98/1963
La revue n'est pas vendue au numéro, mais uniquement par abonnement. « Le Messager » n'est pas en vente publique. Pour vous le procurer, adressez-vous au siège du journal
Adresssez toute la correspondance à la Rédaction, 17 bis, quai Voltaire, Paris. 7^e