Le tunnel routier du Gothard est ouvert

Autor(en): **Haldi, Nelly**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **7 (1980)**

Heft 4

PDF erstellt am: **26.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-907973

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.

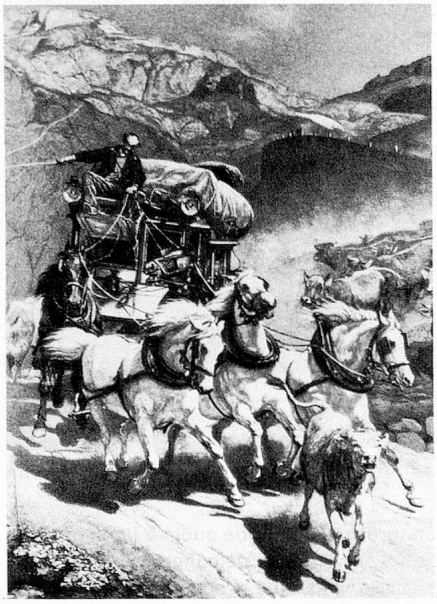
Haftungsausschluss

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le tunnel routier du Gothard est ouvert



La diligence du Gothard en 1873 vue par le peintre Rudolf Koller

Depuis le 5 septembre 1980, le canton du Tessin n'est plus séparé du reste de la Suisse que par 15 minutes en voiture. C'est ce jour-là qu'a eu lieu l'inauguration du tunnel routier du Gothard après 11 ans de travaux. L'importance de ce chef d'œuvre de la technique aura des répercussions bien au-delà de nos frontières.

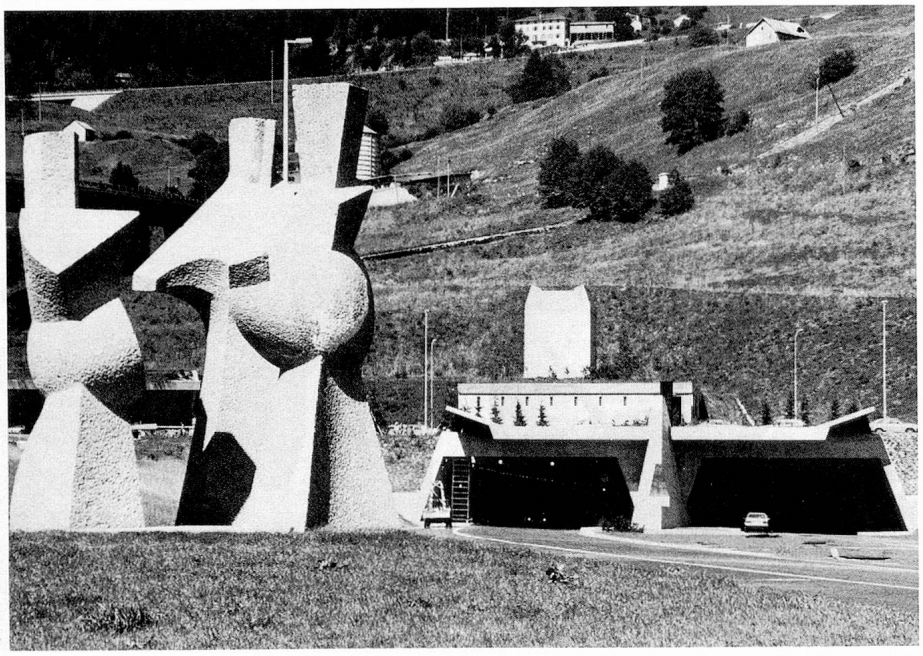
Le coup d'envoi de ce tunnel, avec ses 16,9 km il est le plus long du monde, remonte aux années 50. A l'instigation du Gouvernement tessinois, des associations automobiles et d'un Comité du Gothard, le Conseil fédéral mit sur pied un «groupe d'étude du tunnel du Gothard». Ce dernier arriva à la conclusion qu'une «voie roulante», soit un convoi ferroviaire serait certes plus économique, mais qu'un tunnel routier serait mieux approprié à l'évolution du trafic. En 1965, le Parlement fédéral donna sa faveur au tunnel en demandant que le réseau routier suisse comprenne un tunnel routier reliant Airolo à Göschenen. Les travaux commencèrent en automne 1969. La construction de base du tunnel jusqu'à l'édification du percement de la galerie principale durèrent quelque 8 ans. Lors du gros-œuvre, on ne compta pas moins de 730 ouvriers durant certaines périodes provenant de différents pays: Italie, Espagne, Turquie, Yougoslavie, République fédérale allemande, Autriche et Suisse. 19 ouvriers perdirent la vie lors d'accidents.

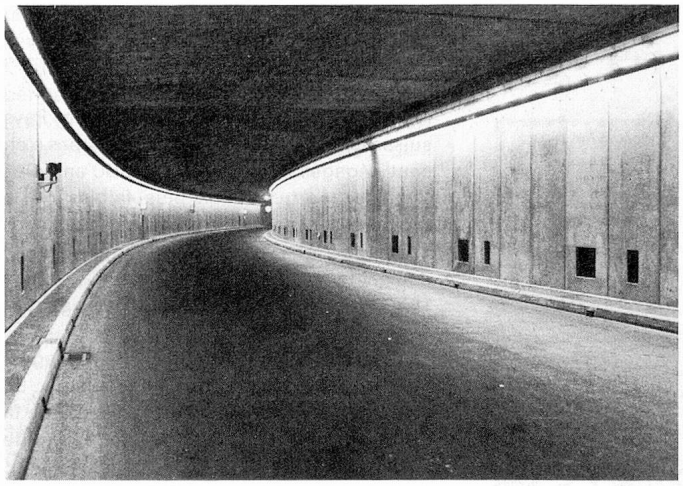
Les frais de la construction du tunnel du Gothard s'élèvent à 686 millions de francs (en 1969, on les avait budgétés à 306 millions) qui furent supportés à raison de 90% par la Confédération. La galerie traversant le massif du Gothard atteint la longueur de 16,3 km auxquels il convient d'ajouter les 600 m de galerie artificielle à Göschenen, entrée du tunnel sur sol uranais, à une altitude de 1081 m, alors qu'à Airolo on atteint 1145 m. Le tunnel routier du Gothard est ainsi le passage à travers les Alpes le plus bas. La largeur de la chaussée est de 7,8 m; les deux pistes ont une capacité globale de 1800 véhicules au maximum par heure (total des passages dans les deux sens). La longueur du tunnel, couplée au fait qu'il ne dispose que d'une seule voie par sens ont exigé des installations techniques et de sécurité extraordinaires. Quatre puits et six centrales d'aération se chargent d'éliminer les gaz d'échappement. Aux heures de pointe, la quantité d'électricité consommée par le tunnel est la même que celle d'une ville de 30 000 habitants...

Des caméras de télévision permettent une surveillance permanente du trafic depuis les centrales de commande de Göschenen et d'Airolo. Si nécessaire, on peut intervenir extrêmement rapidement dans la fluidité de la circulation en actionnant des feux placés tous les 250 m. En cas d'incendie, 67 abris de sécurité peuvent être fermés hermétiquement, quant aux pannes, 200 stations SOS sont réparties le long de l'ouvrage.

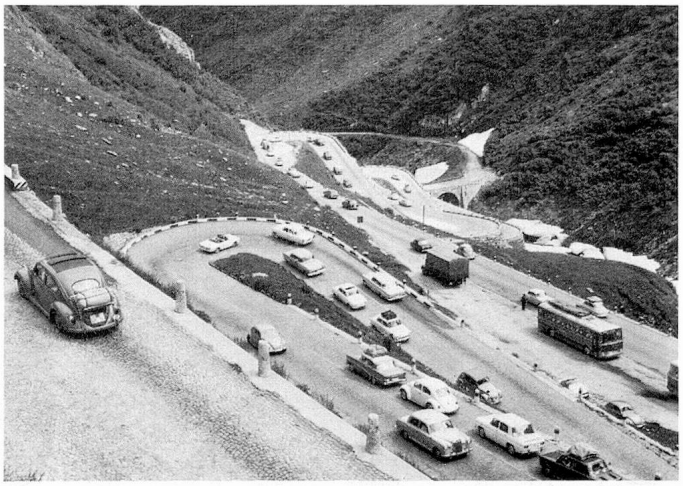
Par l'ouverture du tunnel routier du Gothard, l'autoroute Bâle–Chiasso, la N 2, est devenue la plus importante transversale des Alpes, bien que diverses sections soient encore en construction. Elle sera praticable de bout en bout en 1987. Les politi-

Vue de l'entrée du tunnel, côté tessinois





Coup d'œil à l'intérieur du tunnel



Au-dessus d'Airolo avant l'ouverture du tunnel (Photos Keystone)

ciens, les experts de la planification du réseau routier et les riverains sont particulièrement préoccupés par la défaillance existant entre Varenzo (juste après Airolo) et Gorduno (avant Bellinzone) où une partie du trafic continuera à s'écouler pendant ce temps par la route cantonale de la Léventine, étroite et sinueuse.

C'est surtout le trafic des poids lourds que l'on souhaite limiter par des restrictions d'heures de circulation et une limite de poids fixée à 28 tonnes. On est en train de définir les solutions devant les amener à emprunter la voie ferroviaire. Ainsi, tandis que le transport de voitures de tourisme par train est suspendu, on développe le transbordement des poids lourds par rail, certainement pour une période temporaire.

Pour les deux cantons riverains, l'ouverture du tunnel routier du Gothard n'a pas engendré que des réactions positives. Si le canton d'Uri peut être traversé actuellement en une petite demi-heure, beaucoup d'habitants qui vivaient avant tout du trafic de passage craignent, non sans raison, de voir diminuer leur source de revenus dans une mesure sensible. Alors que le canton du Tessin espère bénéficier des influences de ce «corridor» qui devrait renforcer le tourisme individuel. *Nelly Haldi*

La moitié de la période froide de l'année est déjà écoulée. En Suisse, les bains d'été ont maintenant complètement cédé place au ski d'hiver.

Toi aussi, jeune Suisse de l'étranger, tu peux venir pratiquer ce sport dans ta patrie, vu que le service des jeunes du Secrétariat des Suisses de l'étranger, Alpenstrasse 26, CH–3000 Berne 16, organise comme chaque année des camps de ski aux Crosets, aux dates suivantes:

Camp 1 29. 3. 1981– 7. 4. 1981
Camp 2 7. 4. 1981–16. 4. 1981

Si tu es âgé entre 15 et 25 ans – même si tu es enfant de mère suisse et de père étranger – tu peux participer à un camp de ski.

Au cas où cette offre t'intéresserait, retourne-nous le talon ci-joint dûment rempli.

Nom: Prénom:

Adresse: Date de naissance:

Lieu et pays:

Camp 1 ☐ Camp 2 ☐ (choix ☒)