

Le Grand Saint-Bernard : la route, le col, le tunnel

Autor(en): **Ducarroz, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bulletin pédagogique : organe de la Société fribourgeoise d'éducation et du Musée pédagogique**

Band (Jahr): **92 (1963)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1040431>

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.

Le Grand Saint-Bernard

La route, le col, le tunnel

Regards vers le passé

Au IV^e siècle déjà avant Jésus-Christ, les chroniques font état du col du mont JOUX. Les Gaulois, les Helvètes l'utilisent. En habiles stratèges, les Romains transforment ce sentier, ce chemin à peine praticable en une chaussée partiellement dallée de 3 m. 70. Le commerce utilise également cette voie idéale en vue d'intensifier les échanges entre le Nord et le Sud. Son importance au moyen âge est telle qu'elle rivalise avec le Brenner.

C'est vers 980 que saint Bernard de Menthon décide de secourir voyageurs et pèlerins victimes, non seulement des embûches dressées par la nature, mais des méfaits de bandes de pillards et de brigands. Il fait ériger à la place du modeste refuge romain et de l'autel de Jupiter le couvent dont l'hospitalité devient bientôt légendaire et la renommée universelle. Dès cette époque et durant des siècles, ce sont plus de 20 000 voyageurs en diligences ou à traîneaux qui franchissent annuellement ce col.

Au XVIII^e siècle, cette route militaire a son heure de gloire. Vers 1789, c'est plus de 200 000 soldats de l'armée française qui l'utilisent et, en mai 1800, Bonaparte, le futur empereur, fait passer par surprise 40 000 de ses grognards qui décideront bientôt à Marengo de la victoire sur les Autrichiens.

Route automobile

Près de deux millénaires après l'établissement de la chaussée romaine, soit en 1905, la route raccordant Martigny à Aoste (33 km.) est achevée. Mais le trafic, qui s'intensifie, subit un inquiétant fléchissement à l'ouverture du tunnel ferroviaire du Simplon. Néanmoins le véhicule à moteur s'impose et redonne à cette voie alpine son importance de jadis. Tandis qu'en 1948 on ne compte que 372 voitures, en 1956 on en dénombre plus de 40 000, et c'est vers 1961 que la moyenne annuelle jamais égalée de 125 000 est atteinte. A noter que le col n'est ouvert que de juin à octobre.

Tunnel routier

En 1939, ainsi qu'en 1873 et 1874, divers projets de tunnels routiers sont mis à l'étude, puis abandonnés parce que trop coûteux. Dès 1947, une commission italo-suisse reprend ce problème et retient définitivement le tracé des ingénieurs Elter et Debenedetti, lequel prévoit un tunnel de faite de 5828 km. allant de la Cantine de Proz (altitude : 1915 m.) au village italien de Saint-Rhémy (altitude : 1875 m.).

On accède à l'entrée nord du tunnel par une route-galerie couverte de 5 km. 5 tandis que l'entrée sud est atteinte par une véritable autoroute couverte de plus de 13 km.

Financement

En 1956, le Conseil fédéral autorise l'ouverture de négociations entre, d'une part, les cantons de Vaud et du Valais, et d'autre part, Turin et la société Fiat. Dès l'été 1958, les chantiers italiens sont aménagés et, le 1^{er} décembre, c'est le premier coup de... mine.

En octobre de la même année, la Société suisse du TUNNEL du GRAND-SAINT-BERNARD – au capital de 12,2 millions – est constituée. Les principaux actionnaires sont : Vaud, Valais et Lausanne. Ultérieurement, viennent s'ajouter les cantons de Fribourg, Neuchâtel et Genève, ainsi qu'une trentaine de communes intéressées et diverses institutions romandes.

Travaux

Au groupement d'entreprises constitué aussitôt, sont adjugés, du côté suisse, les travaux d'excavation (300 000 m³) et de bétonnage (30 000 m³). Début des travaux : 18 juin 1959, tandis que l'aménagement des baraques, dortoirs et cantines s'échelonne jusqu'à fin de l'année.

Malgré l'emploi du chariot de minage Jumbo de 20 tonnes, la progression est lente car, étant donné la composition de la roche, le rendement de l'explosif est médiocre. L'évacuation des matériaux, jadis assurée par camions ou wagonnets, est effectuée par ruban-transporteur. Les déblais sont préalablement concassés, puis acheminés vers le silo d'où les camions les conduisent à la décharge.

Afin de parer aux dégâts d'eau qui suinte habituellement, il faut prévoir le revêtement coûteux au béton de la galerie. Un coffrage télescopique monté sur rail – brevet suisse – de 40 tonnes, permet de gagner du temps. De fait, le dernier revêtement eut lieu le 15 février 1962, date à laquelle l'ultime charge fit céder la mince cloison qui séparait encore les équipes italo-suisse.

Aménagements

Divers problèmes ont été minutieusement étudiés et résolus : éclairage, signalisation routière, contrôle des taxes de passage, comptage des véhicules.

L'équipement général est complété par trois réseaux téléphoniques. Huit gares d'évitement de 48 m. sur 6 m. 75 sont aménagés et permettent à des trains routiers même de se croiser ou de faire demi-tour.

Pipe-line

Un groupement italo-suisse décide, en 1959, de construire un oléoduc afin d'amener le pétrole dans la vallée du Rhône, à la raffinerie de Colombey-Aigle – 2 millions de tonnes. Une partie des sous-produits sera affectée à l'industrie suisse, tandis que d'autres dérivés alimenteront la centrale thermique prévue à Aigle.

Equipement électrique

Entre la Dranse et le souterrain, on a songé à réaliser une chute d'eau. Un minuscule barrage – celui de l'Hospitalet – retiendra une masse de 12 000 m³ d'eau. Hauteur de chute : 200 m. Production annuelle : 4,5 millions de kwh. Dix stations transformatrices sont destinées à l'alimentation des moteurs de ventilateurs et d'autres appareils électriques.

Gares routières

Elles formeront bientôt un complexe comprenant non seulement les services frontaliers suisses et italiens, mais les services d'exploitation avec logement pour le personnel et les services annexes.

Les touristes y trouveront : parcs, hôtels, restaurants, camping, station d'essence, station d'hélicoptères.

Vers l'avenir

On estime que près de 300 000 véhicules emprunteront annuellement ce tunnel routier (Mont Blanc : 350 000).

La dépense globale est de l'ordre de 35 millions pour la Suisse et de 40 millions pour l'Italie. Les charges financières seront lourdes. Les taxes de passage suivantes ont été prévues :

Motos : Fr. 1,70 Autos : de Fr. 5,75 à 13,80 suivant le nombre de CV

Cars : Fr. 15.— (16.—) et Fr. 1,70 par passager

Marchandises et bagages : Fr. 0,18 par q.

(Par comparaison, une auto franchissant actuellement le Gothard par train paie 26 fr.)

Voici l'ère des grandes voies internationales. Le tunnel routier du Grand-Saint-Bernard – le plus haut d'Europe – ne s'insère-t-il pas magnifiquement dans le projet de l'autoroute des Grandes Alpes ?

MAX DUCARROZ



