[Impressum]

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Le messager suisse de France : revue mensuelle de la Colonie suisse de France**

Band (Jahr): **9 (1963)**

Heft 10

PDF erstellt am: **31.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

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 grain 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 zônes 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 zônes 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 XXe 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

Hospental (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 Hospental-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 uitilisable vers 1980, donc à une époque où le volume de transport routier et ferrovier 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 Splugen 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, Xe. 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. — No 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
Adressez toute la correspondance à la Rédaction, 17 bis, quai Voltaire, Paris, 7e