Zeitschrift: Revue économique franco-suisse

Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France

Band: 29 (1949)

Heft: 12

Artikel: Le problème des tunnels routiers sous les Alpes : Mont-Blanc ou Saint-Bernard?

Autor: Reverdin, Olivier

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-888436

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: 07.01.2026

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

Le problème des tunnels routiers sous les Alpes

MONT-BLANC ou SAINT-BERNARD ?

par

Olivier Reverdin

Correspondant à Berne du « Journal de Genève »

Pendant la mauvaise saison, entre le col du Mont-Genèvre, au-dessus de Briançon, et celui du Julier, dans les Grisons, la circulation routière à travers les Alpes est bloquée. Automobiles et camions doivent être transbordés par chemin de fer entre Modane et Bardonecchia, Brigue et Domodossola ou Gœschenen et Airolo, selon que l'on emprunte la ligne du Mont-Cenis, celle du Simplon ou celle du Gothard.

De toute évidence donc, un tunnel routier faciliterait grandement le trafic automobile entre la France et la Suisse d'une part, l'Italie de l'autre. Tout le monde en convient. Les opinions, cependant, divergent dès qu'il s'agit de choisir l'emplacement du tunnel.

Le Conseil général de la Savoie a voté en juillet une résolution préconisant un tunnel routier parallèle au tunnel ferroviaire du Mont-Cenis. L'association *Pro-Sempione*, qui groupe les milieux suisses et italiens intéressés au trafic par le Simplon, estime naturellement que si tunnel routier il doit y avoir, c'est au Simplon qu'il le faut construire.

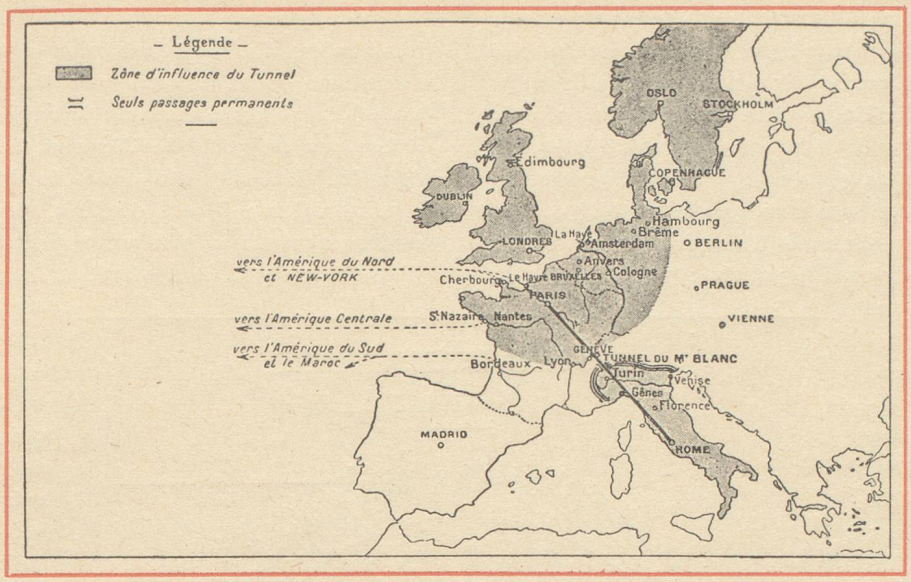
Il n'existe cependant que deux projets sérieusement étudiés et qui, pour le moment, peuvent être pris en considération : celui du Mont-Blanc et celui du Grand Saint-Bernard.

Le tunnel sous le Mont-Blanc aurait une longueur de 12 km. 6. Il déboucherait, du côté français, à 1.171 mètres d'altitude et, du côté italien, à 1.276 mètres. Des voies d'accès de faible longueur le relieraient à Chamonix et à Entrèves, aux routes qui existent déjà, mais qu'il conviendrait naturellement d'aménager pour faire face à un trafic accru. Les études géologiques ne font pas prévoir de grandes difficultés pour le percement. La température maximum ne dépassera vraisemblablement pas 39°5. En revanche, l'aération et l'élimination de l'oxyde de carbone posent des problèmes délicats.

Le tunnel sous le Saint-Bernard n'aurait que 8 kilomètres. C'est un avantage. Ses débouchés seraient à 1.735 mètres sur le versant suisse et à 1.775 mètres sur le versant italien. Cela constitue, à n'en pas douter, un inconvénient. Les routes d'accès existent, mais devraient être aménagées. La roche est bonne et le percement ne présenterait apparemment pas grande difficulté. La ventilation serait plus aisée qu'au Mont-Blanc, en raison de la moindre longueur du tunnel et de la possibilité d'ouvrir deux fenêtres d'aération débouchant à ciel ouvert sur la montagne.

Du point de vue technique, donc, les deux tunnels sont réalisables. Ils présentent l'un et l'autre des avantages et des inconvénients. Ce ne sont cependant ni ceux-ci, ni ceux-là qui feront donner la préférence à l'un d'eux et il est piquant de voir leurs partisans affirmer sans sourciller que celui auquel ils s'intéressent est facile à percer, qu'on peut aisément l'aérer, qu'il est rentable, tandis que la construction de l'autre se heurterait à d'insurmontables difficultés techniques et financières.

En réalité, s'il y a concurrence entre les deux tunnels, c'est que d'importants intérêts économiques et touristiques sont en jeu ; des considérations politiques et militaires entrent aussi en ligne de compte.



Les zones d'influence du tunnel du Mont-Blanc
(Communiqué par l'Union routière de France).

Du point de vue de la France, le Mont-Blanc est de beaucoup préférable. Il assure avec l'Italie une liaison directe, ce qui, du point de vue de la défense de l'Europe occidentale, et compte tenu de la neutralité suisse, peut être fort avantageux. Le trajet direct Paris-Rome par le Mont-Blanc touche Genève, mais on peut contourner les frontières du canton si les formalités douanières ou les circonstances le rendent souhaitable. Le Saint-Bernard, en revanche, débouche en Suisse ; le détour est insignifiant si l'on prend en considération le trajet Paris-Rome, mais l'obligation de traverser le territoire suisse sur près de 150 kilomètres constituerait indubitablement pour le trafic franco-italien un inconvénient. C'est pourquoi, sur la proposition de M. Pineau, Ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le Gouvernement français a pris le 3 août dernier une décision de principe favorable au projet de tunnel routier sous le Mont-Blanc.

Pour l'Italie, les deux tunnels seraient également avantageux. Le Saint-Bernard permettrait d'englober la Suisse occidentale dans l'hinterland routier des ports de Gênes et de Savone ; le Mont-Blanc est préférable si l'on ne tient compte que du trafic touristique avec la France et l'Angleterre. Dans ces conditions, il n'est pas étonnant que l'un et l'autre projet aient ses partisans dans la Péninsule. En fin de compte, c'est sans doute la question du financement qui sera décisive. Rome a tout intérêt à rester dans l'expectative et à faire jouer en sa faveur la rivalité entre les partisans du Saint-Bernard et ceux du Mont-Blanc. C'est pourquoi le Conseil des ministres italiens, contrairement à ce qu'on a affirmé de divers côtés, s'est gardé jusqu'ici de s'engager. Il s'est contenté pour le moment d'autoriser M. Tupini, Ministre des travaux publics, à désigner les trois membres italiens de la commission franco-italo-suisse chargée de pousser l'étude du projet « Mont-Blanc ». Aucune décision définitive n'a été prise en faveur de l'un ou l'autre tunnel. Les affaires sont donc moins avancées qu'on ne l'a prétendu et le coût élevé du percement du Mont-Blanc (65 à 70 millions de francs suisses) reste un obstacle considérable. La participation du capital privé est en effet prévue, mais non assurée, et il y a de sérieuses raisons de douter de la rentabilité de l'entreprise. On ne peut en effet percevoir de droits de péage élevés qu'au risque de décourager le trafic.

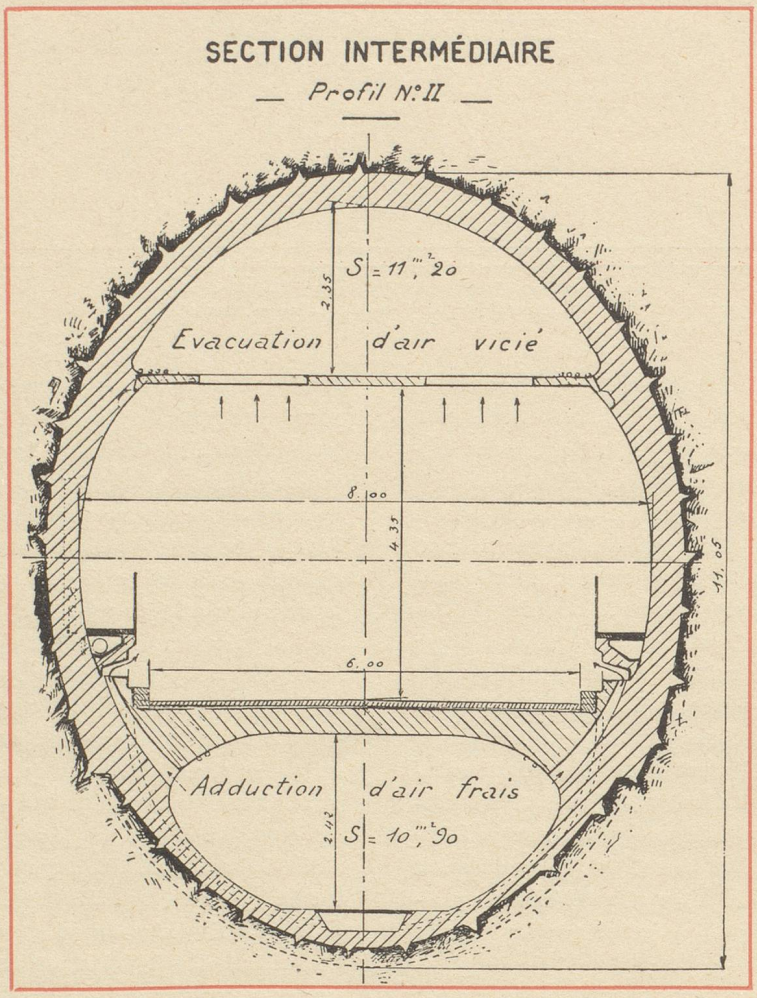
En Suisse, les deux tunnels ont d'actifs partisans. Genève, cela va sans dire, tient pour le Mont-Blanc ; le Bas-Valais et le canton de Vaud prônent le Saint-Bernard ; le Haut-Valais estime que le Simplon suffit. Le reste du pays est, pour le moment, indifférent. Le Conseil fédéral s'est gardé, dans ces conditions, de prendre le moindre engagement financier. Il laisse Genevois d'un côté, Valaisans et Vaudois de l'autre, courir leur chance. Une entrevue a eu lieu en juin à Berne ; les délégués des trois gouvernements cantonaux intéressés ont exposé leur point de vue à M. Etter, chef du Département de l'intérieur, dont dépend l'inspection fédérale des travaux publics. Aucune décision n'a été prise.

Pour Genève, le percement du Mont-Blanc serait un bienfait. La ville souffre de ne se trouver sur aucune grande voie de communication entre le nord et le sud

du continent. Située à l'extrémité du territoire suisse, auquel ne la relie qu'une ligne de chemin de fer, elle a toujours eu de mauvaises communications avec la France et l'Italie. De là vient ce sentiment pénible qu'éprouve Genève de se trouver dans un cul-de-sac et ce désir, de tout temps très vif, d'ouvrir de nouvelles lignes et de nouvelles routes vers le nord et vers le sud. Depuis des décennies l'imagination genevoise est hantée par de grands projets : percement de la Faucille, pour avoir une liaison ferroviaire rapide avec Paris ; aménagement du Rhône, afin de le rendre navigable de la mer à la frontière suisse ; construction d'un tunnel sous le Mont-Blanc, pour faciliter l'accès de la plaine du Pô. Jusqu'ici, un seul grand projet a été réalisé : Genève dispose à Cointrin d'un des principaux aérodromes civils du continent. Cela lui assure un trafic à tous égards profitable.

Les Genevois sont donc de très chauds partisans du projet « Mont-Blanc ». Des membres de leur gouvernement cantonal ont multiplié les voyages à Rome, à Turin, à Aoste, à Dijon et à Paris ; ils ne négligent rien pour que le projet soit réalisé, mais cela ne dépend d'eux que dans une faible mesure. Une participation financière du canton, de la ville et du capital privé est, en principe, assurée.

L'intérêt de Genève, toutefois, s'oppose en l'occurrence aux intérêts généraux del a Suisse. Le projet « Saint-Bernard » qui rend obligatoire le transit par la Suisse, serait en effet beaucoup plus avantageux que le projet « Mont-Blanc » qui détournerait du territoire helvétique une partie du trafic franco-italien.



Coupe de profil de la section intermédiaire du tunnel du Mont-Blanc
(Projet communiqué par l'Union routière de France).

En cas de guerre, d'autre part, et à supposer, cas fort improbable, que la situation de 1939-40 se reproduise, une route directe, ouverte toute l'année à travers les Alpes faciliterait le ravitaillement de la Suisse par les ports de Gênes et de Savone. Vaudois et Valaisans ont donc de bons arguments à faire valoir ; il est douteux, cependant, qu'ils obtiennent pour le percement du Saint-Bernard une subvention de la Confédération. La Suisse orientale et la Suisse centrale, qui disposent du Gothard, Berne et le Haut-Valais, qui ont le Simplon, ne tiennent pas à voir une nouvelle voie de communication s'ouvrir à travers les Alpes. Les intérêts vaudois et bas-valaisans sont plus proches que ceux de Genève des intérêts généraux de la Suisse, mais ne se confondent pas avec eux.

Pour l'emporter donc, les partisans suisses du projet « Saint-Bernard » doivent rassembler des moyens financiers assez importants pour quel'Italie se range à leurs côtés. Le peuvent-ils sans l'appui de la Confédération ? C'est peu probable.

Quoi qu'il en soit, le percement d'un tunnel routier sous les Alpes, qu'on l'effectue au Mont-Blanc ou au Saint-Bernard, sera favorable au tourisme franco-italo-suisse ; on ne peut que le souhaiter, mais il convient de se garder de toute illusion : le coût de l'entreprise est tel que sa réalisation prochaine n'est nullement assurée.

Olivier Reverdin