

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 37 (1957)
Heft: 2

Artikel: Le tunnel du Mont-Blanc
Autor: Vaucher, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-887804>

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: 13.01.2026

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

Le tunnel du Mont-Blanc

par Robert Vaucher, envoyé spécial en France du « Journal de Genève »

Le 24 janvier dernier, par un vote sensationnel, l'Assemblée Nationale française mettait fin à quatre ans d'atermoiements et décidait, par 544 voix contre 32, de ratifier le projet de loi relatif à la construction d'un tunnel routier sous le Mont-Blanc. Les intérêts régionaux qui, depuis neuf ans, s'étaient opposés à l'intérêt national, avaient soudain été submergés par la vague d'européanisation que les derniers événements internationaux ont fait surgir.

Cette victoire marquera dans l'histoire du tourisme international et ceux qui, contre vents et marées, ont combattu pour permettre de creuser sous le Mont-Blanc une route ouverte toute l'année au passage des automobiles, pratiquant ainsi une brèche dans cette frontière franco-italienne des Alpes, trop souvent infranchissable, peuvent aujourd'hui se féliciter de leur persévérence et de leur obstination. Tout est prêt pour passer à la construction.

Qui est à l'origine du projet de percement? Quelles furent les objections de ses adversaires? Comment se présente aujourd'hui ce tunnel routier, qui sera le plus long du monde? Telles sont les questions auxquelles je voudrais répondre brièvement. Il y a déjà toute une littérature à ce sujet et depuis le jour où le « Journal de Genève », en juillet 1949, me demanda de faire une enquête dans les divers milieux français sur la question du tunnel du Mont-Blanc, que d'articles

furent écrits! Ma première interview fut celle de M. Christian Pineau, alors Ministre des Travaux publics, des Transports et du Tourisme, qui se déclara très favorable à ce projet qui devait permettre la réalisation de la route internationale du 45^e parallèle et c'est lui qui, huit ans plus tard, comme Ministre des Affaires étrangères, défendit le projet de loi relatif à sa construction devant l'Assemblée Nationale.

Les précurseurs

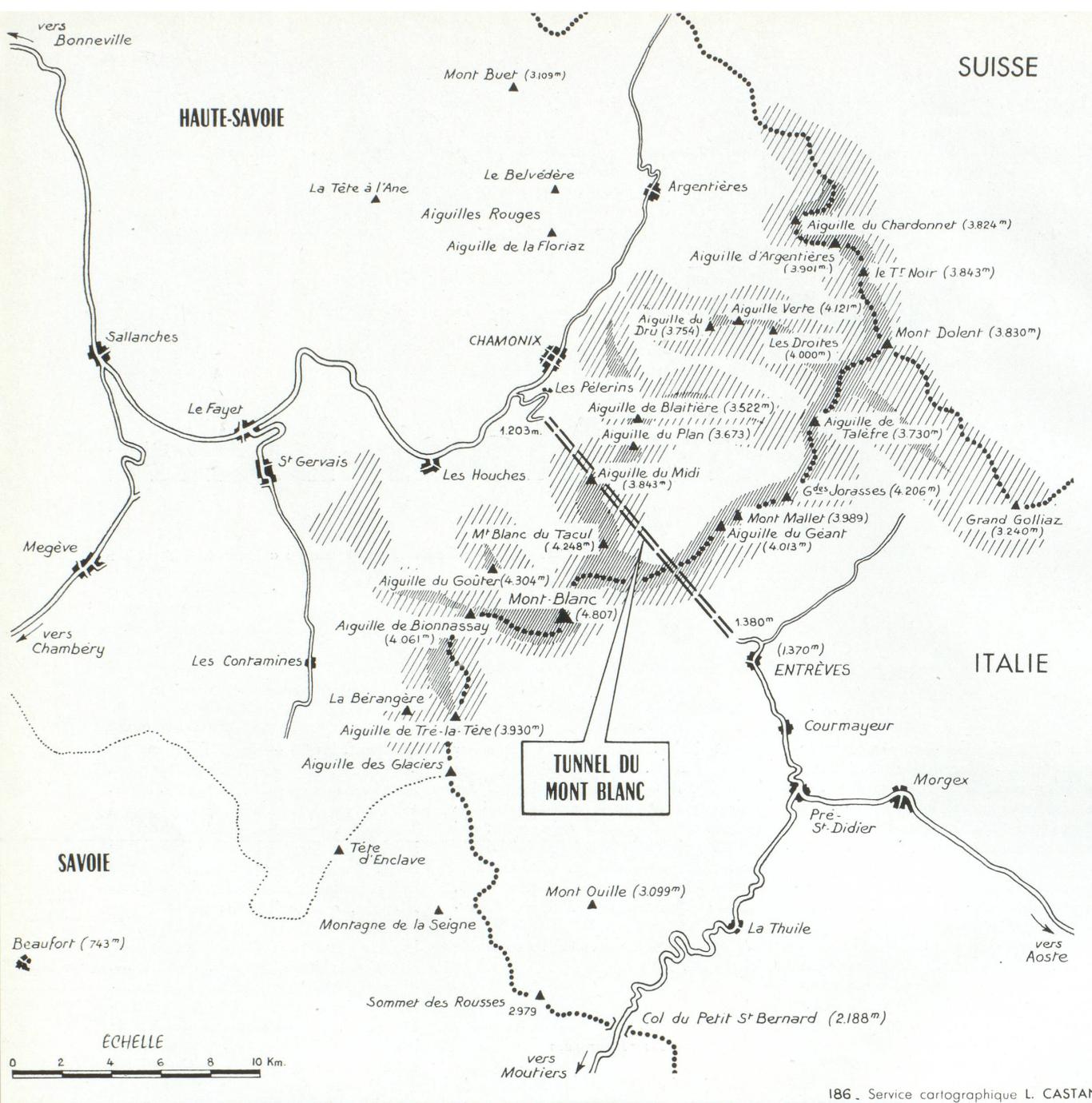
Le 7 juillet 1948 l'Union Routière de France tint la première conférence de presse sur le tunnel routier sous le Mont-Blanc. M. Georges Gallienne, son président, y exposa le projet français de portée internationale, en réfutant immédiatement les craintes des timorés souhaitant, en raison des circonstances difficiles de l'époque, voir laisser en suspens un programme aussi audacieux. « Il nous a semblé, nous disait-il alors, que dans l'état des relations entre les peuples, une telle réalisation est impérieuse, la technique moderne lui ayant enlevé le caractère hasardeux qu'elle pouvait avoir il y a quelques années encore. »

Sur près de 700 kilomètres, de Vintimille au Brenner, le grand arc alpin sépare deux parties de l'Europe. Prati-

quement, les 24 millions d'Italiens qui vivent dans la partie Nord de leur pays, sont isolés du reste du continent. Seuls, trois passages routiers, l'un au sud à Vintimille, le second à l'est au col du Brenner, le dernier au centre au col du Mont Genèvre restent ouverts. Rien qui permette la réalisation de la Route Blanche, qui faciliterait un tourisme intense entre l'Angleterre, la France, la Suisse et l'Italie d'une part, les pays rhénans, la Suisse, la France et l'Italie d'autre part. Rien pour relier la grande région industrielle de Lyon-Saint-Étienne à ses débouchés normaux de l'Italie du Nord et pour assurer des communications faciles au 31 millions d'habitants peuplant une zone de 400 kilomètres de rayon autour du tunnel, avec une population totale de 96 millions d'habitants des orifices du tunnel aux frontières européennes.

Après avoir exposé l'importance du trafic automobile sur la route de Paris-Marseille, longeant la barrière des Alpes sans aucune possibilité de franchissement central pendant huit mois de l'année sur douze, M. Gallienne montra que la réalisation du tunnel routier sous le Mont-Blanc correspond à une nécessité géographique comme à une nécessité politique et économique. « L'Europe, cette grande espérance de demain, a besoin de cette voie de passage » disait-il.

Et c'est un homme dont le père fut le véritable apôtre du percement,



186. Service cartographique L. CASTAN

L'emplacement du tunnel du Mont-Blanc

en créant le premier syndicat réalisé dans ce but, M. V. Monod, qui nous raconta comment pris naissance l'idée de relier par un tunnel routier sous le Mont-Blanc la vallée de Chamonix en France à celle de Courmayeur en Italie. Arnold Monod, à la suite des de Saussure et des Vallot, parcourant en alpiniste la région du col du Géant perçut tout ce qu'à d'illogique cet entassement de rochers et de glace, élevant sa ligne de crête jusqu'à 4.800 mètres et sépa-

rant deux vallées dont les jeunes vitalités ne demandent qu'à se joindre. Il envisagea le creusement d'un tunnel capable de permettre la réalisation de la fameuse route Blanche, trajectoire directe entre Paris et Rome, entre le bassin rhénan et la plaine du Pô, par le Jura et Genève.

Dès 1906, Adolphe Monod, introduit par le grand ambassadeur de France à Rome, Camille Barrère, auprès du Président du Conseil, F. Giolitti, plaida

la cause du tunnel et, fort de son appui, remonta à Milan puis à Turin où les Chambres de commerce votèrent des motions en faveur du tunnel.

Le 27 décembre 1907, il constitua le « Syndicat d'Étude du Tunnel du Mont-Blanc et de ses voies d'accès » et demandait une concession prévoyant une voie routière passant par Genève et le percement d'un tunnel sous le col de la Faucille. Mais la guerre de 1914-18, puis la guerre d'Éthiopie

en 1935 et le dernier conflit mondial en 1939 interrompirent ses efforts.

En juillet 1945 seulement, une nouvelle demande de concession fut déposée mais, en 1947, le Ministre des Travaux publics déclarait l'octroi d'une concession à un syndicat privé incompatible avec la doctrine de l'économie dirigée. Le tunnel allait devenir une affaire d'État et c'est pourquoi il fallut tant d'années pour que l'idée puisse aboutir.

La nature du terrain

Selon M. Albert Caquot, Membre de l'Institut, les problèmes techniques peuvent sans crainte être résolus. Les auteurs des rapports rédigés après des études précises, sont MM. Killian, Lugeon, Jacob, Franchi, Oulianoff, les savants les plus célèbres quant à la connaissance du massif alpin. En partant de Chamonix, on rencontrera sur 2,5 km un schiste cristallin dur, de grain moyen et fin, puis une roche granitique qui a formé presque tout le massif du Mont-Blanc, la protogine. Sa composition n'est pas uniforme, le grain est grossier, les cristaux de feldspath peuvent atteindre de 10 à 15 centimètres. Cet ensemble est généralement de très bonne tenue, il permettra d'avancer sans sujexion particulière, avec boisage normal. Il pourra, dans les cassures, circuler de l'eau froide qu'il conviendra de draîner, mais la constitution du massif ne permet pas de prévoir d'eau chaude provenant des couches profondes. Il n'y aura pas de difficultés spéciales de percement dues à la nature des roches rencontrées mais la grande hauteur du massif entraîne nécessairement des températures internes assez élevées, dont il faudra tenir compte pour la méthode et l'ouillage du percement.

La température à prévoir, selon MM. Lugeon et Oulianoff, serait de plus de 30° sur 8,5 km et son maximum de 39°,5. Ceci permet de déterminer la puissance de la ventilation à envisager pour climatiser le chantier.

Une levée de boucliers contre le Mont-Blanc

De 1949 à 1953, date de la signature à Rome de la convention franco-italienne de construction du tunnel, partisans et adversaires de celui-ci se livrèrent à une lutte acharnée. En Bourgogne, on y était favorable. M. J. Claudon, président de la Chambre de commerce de Dijon, me faisait remarquer : « Les mêmes raisons qui nous ont conduits à créer le tunnel ferroviaire

du Mont-Cenis il y a près de 80 ans, nous amènent à considérer, maintenant que les transports routiers ont pris une extension considérable, qu'il est indispensable de supprimer pour les automobiles de tourisme ou les camions de transports l'obstacle constitué par les Alpes. Nous plaçant au-dessus des intérêts locaux, il nous semble que la liaison Angleterre, Belgique, Hollande, France, Italie, l'itinéraire le plus direct qui s'impose, est celui qui passe par Genève et Chamonix. C'est pourquoi nous appuierons la création du tunnel sous le Mont-Blanc. »

Par contre, la Savoie se déchaîna contre le tunnel. Des articles de journaux, des tracts, des conférences, une luxueuse brochure publiée par la Chambre de commerce de Chambéry, prenaient passionnément position contre le projet. Sur la côte d'Azur également, l'opposition était vive : Nice était inquiète, Marseille craignait de voir le port de Gênes favorisé par cette nouvelle route internationale.

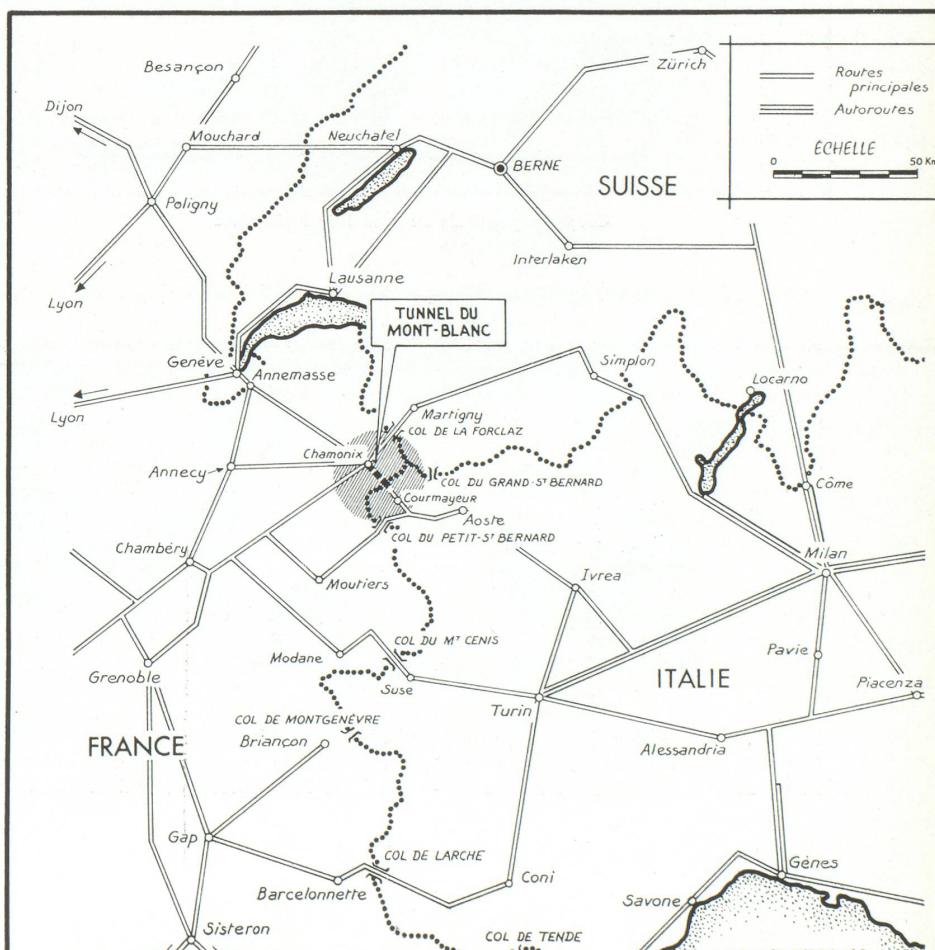
Genève prend position pour le tunnel

A Paris, le 10 novembre 1949, pour la première fois, le Conseil fédéral

envoya un délégué à la réunion de la Commission intergouvernementale franco-italienne du tunnel. C'était M. Jean Merminod, conseiller de légation, qui fit remarquer qu'en se faisant représenter à Paris, le Conseil fédéral ne prenait nullement parti dans la question des tunnels alpins. Il n'était qu'observateur et se bornait à se renseigner sur un problème qui l'intéressait pour autant que la route qui reliera Paris au tunnel du Mont-Blanc passera par Genève.

Mais, par contre, le Canton et la Ville de Genève, au titre de membres du syndicat d'études pour le percement du Mont-Blanc, étaient présents à Paris en la personne de MM. Jean Treina et François Perrard, Conseillers d'État et Lucien Billy, Conseiller administratif de la Ville de Genève. Ils prirent une large part au travail des experts et annoncèrent que le Canton de Genève apporterait une contribution de 3 millions de francs suisses et la Ville, une autre de 3 millions également. Sur le territoire genevois, la route passera par Ferney, Grand Saconnex, traversera la ville et sortira par la route de Malagnou, Gaillard, Bonneville et Chamonix, où elle ne sera plus qu'à trois kilomètres de l'accès du tunnel.

La position du tunnel du Mont-Blanc sur les grandes voies routières internationales



A la fin de la cession de la commission intergouvernementale, le 15 novembre 1949, on pouvait croire que tout était résolu et que la conférence qui devait se tenir en janvier 1950 à Rome, permettrait de prendre des décisions définitives. Hélas! il n'en fut rien et en juin 1951, M. Rumpler, chef de la délégation française, me faisait remarquer, après que le gouvernement français eut pris la décision de participer au financement des travaux jusqu'à concurrence de 1 milliard 600 millions de francs, que ceux-ci pourraient débuter en 1952 et être terminés en 1956.

De nouvelles tergiversations mirent à l'épreuve la patience des négociateurs italiens et suisses.

La convention de Rome

L'accord est enfin intervenu en mars 1953 sur la constitution de deux

niers aux deux sociétés française et italienne.

On pouvait penser alors en avoir fini et, les plans techniques étant depuis longtemps au point, voir enfin s'ouvrir en France le chantier de construction, comme il l'était déjà en Italie. On assista au contraire à une nouvelle offensive contre le projet adopté. La Chambre de commerce de Marseille ouvrit le feu, suivie par celle de Chambéry, affirmant que le tunnel prévu coûterait une trentaine de milliards et que les automobilistes risqueraient l'asphyxie, tandis que la Chambre de commerce de Lyon estimait que tous les moyens de financement possibles devaient être affectés à la construction de logements.

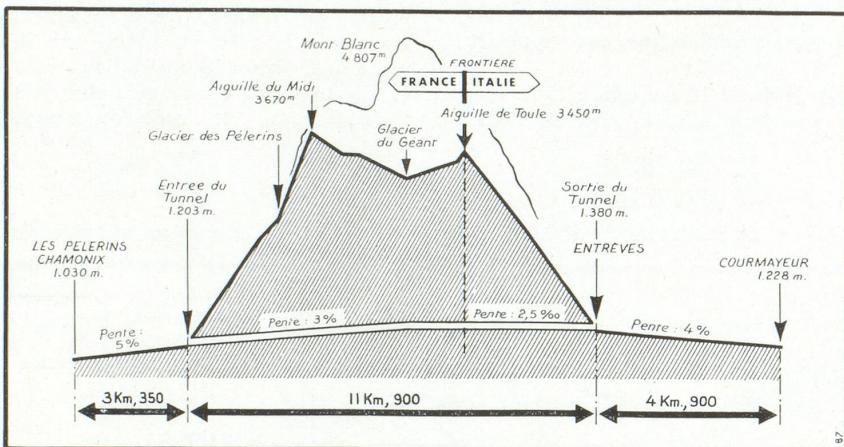
A l'heure même où commençait l'utilisation rationnelle de la galerie ferroviaire du Fréjus pour le transport des véhicules automobiles sur wagons entre Modane et Bardonnèche, ce qui aurait dû calmer les craintes des

réveillé les députés qui sentirent le danger pour la France d'être écartée du grand itinéraire routier international, s'ils continuaient à faire passer les intérêts régionaux avant ceux du pays.

La ratification française

Si les commissions des finances, des affaires étrangères, des affaires économiques, et des travaux publics, des transports et du tourisme, avaient donné un avis favorable, par contre le Général Pierre Koenig, président de la commission de la Défense nationale, s'était montré hostile au projet. Il affirmait la nécessité de maintenir intacte, au point de vue stratégique, la barrière du massif du Mont-Blanc, déclarant que seul le tunnel du Fréjus répond à l'ensemble des impératifs stratégiques de la France. « En cas de respect de la neutralité suisse, dit-il, nos troupes seraient obligées de longer la frontière sur la route de la vallée de l'Arve, ce qui supprimerait tout secret à nos opérations dans cette partie du front. En cas de violation de cette neutralité, la rocade France Italie serait menacée rapidement et rendue pratiquement inutilisable. Retenir le projet du Mont-Blanc nous obligerait à concevoir et à réaliser un système de défense qui n'existe pas actuellement dans la région de Chamonix. Il nous faudrait, à grands frais, construire de nombreux ouvrages, mobiliser des effectifs relativement considérables. Ce tunnel représenterait pour l'ennemi un objectif de premier ordre, tandis que le tunnel routier de Fréjus répond parfaitement à la donnée stratégique, on pourrait le dire, « fait sur mesure ». La Commission de la Défense Nationale se rangea par 20 voix et 19 abstentions à l'avis de son président, demandant au Parlement d'ajourner la réalisation du projet de construction du tunnel sous le Mont-Blanc « qui, d'ores et déjà, disait-elle, n'apparaît pas comme le meilleur sur le plan militaire ».

Mais, lors de la discussion du projet à l'Assemblée Nationale, le général Koenig était absent et le rapporteur avoua que les considérations stratégiques du Général avait fait l'objet d'un examen plus attentif des chansonniers que de celle des membres de l'Assemblée Nationale et que l'on s'est aperçu que le projet de percement du tunnel du Mont-Blanc dormait depuis 20 ans dans les cartons du Ministère de la Défense Nationale, lequel à l'origine était très favorable à sa réalisation. Cette position, en définitive, incita la Commission à modifier son point de vue et à proposer elle aussi la ratification.



Coupe longitudinale du tunnel du Mont-Blanc

sociétés de construction, l'une française qui recevra du gouvernement de la République la concession des travaux sur le territoire français et l'autre, italienne, qui sera chargée des travaux de percement du tunnel sur le trajet italien. Ensuite, un organisme de coordination sera créé par une société d'exploitation mixte, qui s'occupera de la gestion et de l'entretien du tunnel. L'idée d'une société financière franco-italo-suisse fut abandonnée. La convention décidant le percement du tunnel du Mont-Blanc par moitié pour chacun des deux gouvernements, fut signée solennellement le 16 mai 1953 à Rome. A côté de cette dernière, deux accords annexes furent conclus l'un par la France, l'autre par l'Italie avec le Canton et la Ville de Genève, réglant la participation financière de ces der-

Savoyards, le Conseil général de la Savoie publiait une brochure fort peu aimable pour la Suisse et critiquant violemment le Tunnel du Mont-Blanc. Cette opposition retardera la procédure de ratification et ce n'est que le 17 avril 1956 que fut déposé devant l'Assemblée nationale le projet de loi relatif à la construction du tunnel. Les commissions mirent de longs mois à établir leurs rapports et la discussion publique n'est venue qu'à la séance du 24 janvier dernier. Entre temps, le Parlement italien avait ratifié à l'unanimité la convention le 1^{er} août 1954 et le Grand Conseil genevois le 26 mars 1956.

C'est la crainte de voir les Italiens, déçus par les tergiversations françaises, abandonner le percement du Tunnel du Mont-Blanc pour réaliser celui du Grand Saint-Bernard, qui a soudain

M. Marcel Anthonioz, rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme, exposa la raison des longs délais depuis le dépôt du projet initial par le Gouvernement Edgar Faure en novembre 1955 et montra tout son intérêt. Les communistes qui avaient tout d'abord demandé l'ajournement afin d'employer à la construction de logements les fonds destinés au tunnel, finirent par comprendre où était l'intérêt national et c'est par 544 voix contre 32 que fut ratifiée la convention de Rome. Le Conseil de la République a un délai de deux mois pour se prononcer, mais je crois savoir que son vote interviendra très rapidement et qu'il sera certainement favorable.

Que sera le tunnel ?

Le tunnel prévu aura 11 900 mètres de longueur et 8,15 m de largeur, dont 7 mètres de chaussée, bordée d'un côté par un trottoir de 80 centimètres et de l'autre, par un bute-roues de 35 centimètres. La hauteur sera au centre de 4,80 m. Son tracé est très voisin de celui préconisé en 1844 par le savant genevois Horace Bénédicte de Saussure qui conseillait déjà alors le percement d'une voie « charetière » sous le Mont-Blanc. La tête, côté français, sera à une altitude de 1 203 mètres au hameau des Pelerins, près de Chamonix et le versant français aura une rampe de 3 p. 100. Côté italien, la tête sera à 1 380 mètres, à Entrèves près de Courmayeur, dans la vallée d'Aoste, avec une rampe de 2,5 p. 1 000. La route d'accès, tant sur le versant français qu'italien comportera des rampes maxima de 5 p. 100, et évitera les zones d'avalanches.

Au point de vue température, les calculs italiens ont abouti à une température maximum de 50° et les prévisions françaises, à 40°, ces chiffres n'étant atteints que sur les trois kilomètres situés au centre du tunnel.

Pour la ventilation, on a adopté un système semi-transversal avec insufflation d'air frais. La galerie d'aménée d'air sera placée sous la chaussée et sa section, de 7,60 m², permettra d'envoyer dans le tunnel un débit d'air de 300 m³ à la seconde. La puissance nécessaire sera de 1 580 kilowatts. Cette ventilation a été calculée pour permettre le passage d'un trafic horaire de 105 voitures dans chaque sens, soit 210 au total, moitié automobiles, moitié poids lourds. On a vérifié que les conditions de ventilation permettraient le trafic journalier de 2 000 voitures automobiles, de 250 cars, et de 500 motocyclettes, avec des pointes

horaires de 300 véhicules. La puissance de ventilation doit permettre de ne pas dépasser un dosage d'oxyde de carbone de 2,5 p. 10 000, dosage limite prescrit dans tous les grands tunnels urbains. Ce n'est qu'à 4 p. 10 000 que l'homme commence à ressentir certains troubles.

Le trafic se fera à une vitesse moyenne de 25 kilomètres à l'heure. Mais avec une bonne signalisation, cette vitesse pourrait être portée à 40 kilomètres à l'heure, ce qui permettrait un supplément de trafic de 30 %.

Pour l'éclairage, on envisage une installation d'une puissance de 150 kilowatts à raison de 10 kilowatts par kilomètre, plus un supplément de 15 kilowatts à chaque tête de tunnel.

Le financement

Selon le procès-verbal financier, établi à Rome en 1953, le capital pour la société concessionnaire française, chargée de réaliser la moitié du tunnel sera réparti ainsi : État français : 210 millions de francs. Collectivités françaises : 40 millions. État et Ville de Genève : 30 millions, privés : 120 millions, soit au total 400 millions. A titre de subvention, l'État français versera 1 790 millions de francs, collectivités françaises : 10 millions. État et Ville de Genève : 220 millions soit au total : 2 020 millions.

Le Gouvernement français accordera sa garantie à des crédits à moyen terme d'un montant de 2 milliards de francs, relayés ultérieurement par l'émission d'obligations également garanties par l'État français. 2 milliards seront prélevés sur le Fonds d'investissement routier pour financer les apports fran-

çais. Le capital de la société italienne, constitué de façon presque identique se montera à 4 037 millions de lires. Il sera complété par un emprunt placé en Italie.

Il est précisé que les contributions de l'État et de la Ville de Genève resteront fixées respectivement à 3 millions de francs suisses, en cas de variation des taux de change.

Le Conseil d'Administration de la société concessionnaire française comprendra deux administrateurs représentant l'État et la Ville de Genève. Il en sera de même pour la société italienne. L'exploitation sera réalisée par une seule société dont le capital sera souscrit par moitié par les deux sociétés de construction.

Étant donné la hausse des prix, survenue depuis 1953, une prévision complémentaire de 15 % porterait la participation française à 5 milliards 750 millions de francs. C'est à l'épargne que cet effort supplémentaire sera demandé. Un intérêt de 6 % est prévu et l'on considère que, dès 1960, l'exploitation du tunnel devrait rapporter 720 millions de péage à 3 000 francs par voiture, ce qui en fera une affaire fort rentable, même si le capital investi atteint 10 à 11 milliards.

Il y a quelques jours, M. Georges Gallienne me disait : « Tout est prêt pour que, dès la ratification par le Conseil de la République, les travaux puissent commencer. Les plans sont terminés, le financement est assuré. En 1960, nous devrions pouvoir assister à l'inauguration du plus long tunnel routier et constater qu'un des plus beaux itinéraires internationaux franchira les Alpes par une route qui sera une des premières étapes du réseau routier européen.

Vue de Chamonix : l'entrée du tunnel du Mont-Blanc est entourée d'un cercle blanc

