

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 49 (1969)
Heft: 3: Liaisons routières

Artikel: Voies d'accès au tunnel routier sous le Mont-Blanc
Autor: Portier, Marc
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888077>

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: 12.01.2026

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

Voies d'accès au tunnel routier sous le Mont-Blanc

Marc PORTIER

Directeur de la Société Française

du Tunnel sous le Mont-Blanc

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU TUNNEL ROUTIER SOUS LE MONT-BLANC

Avant le percement du premier tunnel routier à travers les Alpes, le tunnel routier sous le Mont-Blanc, la frontière franco-italienne, hors le passage par la voie littorale, était infranchissable pendant plusieurs mois de l'année par le trafic automobile, sauf par le col du Mont-Genèvre dont l'accès est souvent pratiquement impossible. Mais à la belle saison, si les cols sont alors accessibles, les difficultés n'en demeurent pas moins grandes, surtout pour les poids lourds : l'altitude de ces cols est presque toujours supérieure à 2 000 mètres et on les atteint par de longues rampes en lacets, sur des routes d'entretien difficile souvent verglacées en automne et au printemps.

Cet état naturel des choses freinait considérablement le développement des échanges économiques et touris-

tiques, de plus en plus fonction de la circulation automobile. Certaines régions industrielles et touristiques de Suisse, d'Italie et de France n'avaient aucune relation routière pratique. C'était le cas notamment de Genève et de la Savoie avec la Vallée d'Aoste cependant de même culture. Il est en particulier remarquable que les vallées de l'Arve, à Chamonix, et de la Doire Baltée, à Courmayeur, distantes à vol d'oiseau d'une quinzaine de kilomètres n'aient pu jusqu'à présent communiquer entre elles, de même que des villes comme Lyon et Genève, d'une part, Milan et Turin, d'autre part, aient vu leurs relations automobiles supprimées durant plus du tiers de l'année.

Les inconvénients graves d'une telle situation conduisirent à percer le tunnel du Grand Saint-Bernard entre l'Italie et la Suisse. La percée du tunnel routier sous le Mont-Blanc a créé enfin entre la France et l'Italie le trait d'union, le passage pratique et permanent à faible alti-

tude, accessible à tous les transports, hiver comme été, désormais indispensable à l'Europe.

L'intérêt du tunnel pendant la belle saison peut se mesurer, en premier lieu, par les raccourcis géographiques effectifs qu'il fait gagner par rapport aux routes des cols, mais aussi en, deuxième lieu, par les gains de temps sur le franchissement même de ces cols d'altitude, que l'on peut raisonnablement évaluer à l'équivalent d'une soixantaine de kilomètres, ces gains étant plus particulièrement sensibles pour les poids lourds. Ainsi, quelle que soit la relation envisagée dans un très large azimut, et même pour certaines relations apparemment marginales comme celles de Lyon à Milan par exemple, le tunnel du Mont-Blanc apporte un bénéfice certain. L'intérêt le plus grand, pouvant atteindre entre une heure et demie et deux heures, est constaté sur les itinéraires empruntant le Genevois et la Haute-Savoie, en provenance de toute la zone française située au-dessus du 45^e parallèle, du Bénélux, d'une partie de l'Allemagne de l'Ouest et de l'Angleterre, à destination de Milan, Turin, Venise, Bologne, Gênes, Rome, etc., et vice-versa.

Quant aux gains durant l'hiver, il est évident qu'ils sont extrêmement élevés pour toutes les circulations qui n'ont pas normalement à emprunter la Côte d'Azur. C'est ainsi que Paris-Rome par le Mont-Blanc apporte un bénéfice de plus de 200 kilomètres sur le parcours par la Côte.

En fait, outre les trafics déplacés par la qualité du nouvel itinéraire, la percée du Mont-Blanc a littéralement engendré un trafic nouveau d'hiver comme d'été, de caractère commercial et industriel; elle doit aussi se traduire par un grand développement des relations touristiques générales vers ou depuis l'Italie. Enfin, le nouveau tunnel conjugué avec celui du Grand Saint-Bernard, permet l'exploitation touristique complète de sites incomparables et la mise en valeur des stations d'hiver et d'été du massif et de ses abords sur les trois versants, suisse, italien et français qui, jusqu'à présent, n'avaient de point de contact que par les crêtes.

Ce rôle ne saurait néanmoins être complet que dans la mesure où l'ensemble du réseau routier affluant au tunnel le permet et, en premier lieu, du côté français, si la route empruntant la Vallée de l'Arve est aménagée en conséquence. Cette route, destinée déjà dès la décision prise de percer le tunnel du Mont-Blanc à devenir un itinéraire à caractère international, que l'on a dénommé « Route Blanche », va être doublée par une autoroute entièrement nouvelle reliant directement le réseau autoroutier français alpin et le réseau autoroutier suisse à travers Genève avec le tunnel sans solution de conti-

nuité; ainsi sera réalisé un ensemble autoroutier à l'échelle européenne puisqu'aussi bien du côté italien la mise en service d'autoroutes jusqu'au pied du Mont-Blanc est d'ores et déjà acquise.

TRACÉ DE L'AUTOROUTE DU MONT-BLANC

Le tracé ne saurait s'écarter du cours de l'Arve, étant donné l'exiguité de la vallée, ce qui lui permet néanmoins de monter régulièrement et à faible pente jusqu'aux débouchés des Gorges de l'Arve à hauteur de Servoz. Certes, certains étranglements viennent imposer par endroit des ouvrages importants de franchissement ou des passages en tunnel, mais le plus souvent le tracé se développera facilement dans la vallée en trouvant sa place dans les zones encore libres de toute infrastructure, près de l'Arve elle-même avec ses nombreux délaissés, à côté du chemin de fer et de la route nationale. On se trouvera généralement sur des dépôts alluvionnaires graveleux de quelques mètres d'épaisseur surmontant des formations argileuses de la moraine de fond qui correspond au dépôt glaciaire ancien. Les affluents de l'Arve — le Foron, le Borne, le torrent de Reninge, etc. — ont apporté plus récemment de nombreux cônes de déjection venant se superposer aux alluvions.

L'autoroute aura le plus souvent soin de les contourner.

Les difficultés seront accrues aux points d'étranglement de la vallée ou lorsque celle-ci est déviée par les zones rocheuses du substratum plissées d'une manière générale dans la direction Nord-Sud, ce qui correspond au plissement de la chaîne alpine.

C'est à l'Est du Mont Salève, à Etrembières puis à Vougy, enfin à Cluses avec l'avancée de Nancy-sur-Cluses, que l'autoroute rencontrera les difficultés les plus grandes.

Bien que les études n'en soient encore qu'à une phase de définition et de recherche des meilleures conditions de stabilité et d'assise de la voie, il est possible de donner les principales caractéristiques des zones successives qui sont abordées à partir de la frontière franco-suisse :

— *Plateau de Gaillard* : Nappe de raccordement périglaciaire de nature sablo-graveleuse. Franchissement en déblai.

— *Vallée de l'Arve dans la zone d'Annemasse-Etrembières* : Formations alluvionnaires récentes et anciennes de l'Arve

de nature sablo-graveleuse, masquées en général par une couche de sols fins (limons d'épandage) — Franchissement en remblai.

— *Verron d'Etrembières*: L'avancée sur la rive gauche de l'Arve de la montagne du Salève (calcaire et « molasse » recouverts de formations glaciaires argileuses et alluvionnaires sablo-graveleuses) rétrécit la vallée. Le franchissement se fera par enrochements empiétant sur le lit actuel de l'Arve qui doit être dévié vers le Nord à l'endroit du rétrécissement.

— *Plateau d'Arthaz*: Nappe de raccordement importante de nature sablo-graveleuse — Franchissement en déblai.

— *Collines de Nangy*: Moraine de fond argileux fournissant un relief vallonné caractéristique — Franchissement varié (déblai, remblai).

— *Vallée de l'Arve sur les communes de Scientrier et Arenthon*: Alluvions récentes de l'Arve (limon d'épandage surmontant des graves sableuses) — Franchissement en léger remblai.

— *Plateau de St-Pierre-en-Faucigny*: Cône de déjection ancien du Borne : graves argileuses sableuses et argiles plus ou moins aquifères — Franchissement en déblai puis remblai.

— *Vallée de l'Arve entre Bonneville et Fond-de-Vougy*: Grave alluvionnaire (4 à 10 m) sous un recouvrement fin. Passage en remblai.

— *Avancée de Vougy*: Cônes de déjection argilo-graveleux localement aquifères à la base. Substratum de flysch (alternance schisto-gréseuses) formant éperon au droit de Vougy — Passage sur enrochements dans le lit actuel de l'Arve dont le cours doit être rectifié.

— *Vallée de l'Arve entre Vougy et Cluses*: Terrasses alluviales de l'Arve (sable limoneux sur grave propre) recouvertes dans la zone de Marnaz-Scionzier par des cônes de déjections récents (graves argileuses) — Franchissement en remblai.

— *Étranglement de Cluses*: Montagne de Nancy-sur-Cluses : Anticlinal dans les calcaires urgonien et hauterivien, déversé vers l'Ouest. Plusieurs solutions de franchissement en tranchée ou en tunnel sont à l'étude.

— *Vallée de l'Arve entre Cluses et Oex*: Terrasse alluviale de l'Arve habituelle sauf entre les hameaux de

Chamonix et la Tour Noire où on rencontre une zone d'éboulis rocheux — Tracé en remblai de faible importance.

— *Vallée de l'Arve entre Oex et Le Fayet*: Alluvions de l'Arve (épaisseur de grave plus réduite). Plusieurs cônes de déjections. Petits cônes de déjections de Oex et Luzier : grave argileuse et argilo-sableuse. Important cône de déjection de St-Martin-sur-Arve : grave argilo-sableuse hétérogène déposée par le torrent de Reninge — Franchissement en déblais et remblais peu conséquents sauf pour la zone de St-Martin : tranchée importante.

— *Zone du Fayet à Chamonix*: Tracé non encore arrêté : vallée encaissée encadrée de masses considérables d'éboulis et de roches en place de qualité médiocre. Un tracé rive droite de l'Arve par Servoz rencontrerait sur plusieurs kilomètres des éboulis schisteux très instables. Un tracé le long de l'Arve sur sa rive gauche (doublant la route actuelle) aurait du mal à se développer sur une largeur de plate-forme importante, compte tenu de l'encaissement du site et des terrains rencontrés : cônes de déjections et éboulis récents, schistes, roches cristallines fortement diaclasées et altérées, etc. On peut penser qu'il sera raisonnable de s'en tenir à la construction d'une route à double chaussée et carrefours aménagés sur le tracé même de la route nationale actuelle.

LIAISONS DE L'AUTOROUTE

Les échanges de circulation entre l'autoroute et le réseau routier, tant français que suisse, se feront en plusieurs points spécialement aménagés à cet effet, dénommés échangeurs.

En partant de la frontière suisse à Gaillard, où le tracé se raccorde avec la voie autoroutière suisse, l'échangeur d'Etrembières permettra en premier lieu, d'une part la desserte de l'agglomération d'Annemasse, d'autre part la liaison avec la route nationale 206 se dirigeant vers la vallée du Rhône via St-Julien-en-Genevois, puis Bellegarde et Nantua.

Cette route, à long terme, sera elle-même doublée par une autoroute qui sera la continuation de l'autoroute du Mont-Blanc vers Paris.

Le deuxième échangeur permettra le raccordement avec l'autoroute A 41 vers Annecy, Chambéry, Grenoble et Lyon. Par cette sortie le trafic pourra gagner La Roche-sur-Foron sans avoir à emprunter l'autoroute jusqu'à Bonneville.

Les échangeurs répartis ensuite le long de la Vallée de l'Arve à Bonneville, Cluses, Sallanches et Le Fayet ont pour objet de desservir chacune de ces agglomérations, puis pour les deux derniers d'assurer le raccordement avec la route nationale N° 509 reliant la Vallée de l'Arve au département de la Savoie par les Gorges de l'Arly.

DONNÉES SUR LES TRAFICS

Si l'ouverture du tunnel a suscité un trafic nouveau important, et en particulier de transport des marchandises, et surtout permis aux nombreux vacanciers et touristes séjournant dans la Vallée de l'Arve de multiplier leurs promenades en franchissant le massif du Mont-Blanc en voiture et cela en très grand nombre, l'activité de la Vallée de l'Arve, tant industrielle que touristique, et son dynamisme ont d'ores et déjà créé des trafics routiers très importants, particulièrement dans la zone d'influence de Bonneville.

Les trafics routiers y atteindront par exemple en 1969 près de 10.000 véhicules par jour en moyenne.

La croissance du trafic est surtout très notable puisque multipliée par deux de 1960 à 1967, elle est maintenant quatre fois plus importante qu'en 1955.

Le trafic local a jusqu'ici certainement pris une place prépondérante dans cette croissance qui est en rapport avec les taux d'expansion élevés qu'ont connus jusqu'à ce jour les agglomérations rencontrées le long de la vallée, en particulier Cluses et Bonneville.

Le trafic des camions engendré par la mise en service du tunnel vient s'ajouter aujourd'hui à cet accroissement puisqu'il représentera en 1969 plus de 300 véhicules de très fort tonnage par jour.

Aussi l'autoroute sera-t-elle assurée de voir venir une très grande partie de ce trafic actuel dès sa mise en ser-

vice. Mais elle permettra surtout à un trafic potentiel lui-même important de voir le jour.

En effet, les gains de temps et de sécurité pour se rendre de Genève à Chamonix seront considérables. Pratiquement, la durée du parcours sera en moyenne divisée par deux et l'on peut s'attendre, de ce fait, à une multiplication des déplacements, particulièrement l'hiver où l'incertitude de l'état de la route et sa faible capacité font que les déplacements ne peuvent se faire qu'à vitesse assez faible et font renoncer en conséquence bien des usagers.

Il est certain que cet afflux de nouveaux touristes ne pourra qu'être bénéfique pour le tunnel du Mont-Blanc lui-même, dont seule l'utilisation à l'heure actuelle ne peut qu'être freinée par l'inadaptation de plus en plus prononcée de sa principale voie d'accès.

PERSPECTIVES DE RÉALISATION

L'importance des investissements à entreprendre n'a permis jusqu'à ce jour que de commencer des travaux partiels qui devraient voir la mise en service d'une partie de l'autoroute sur la section reliant Genève à Bonneville à la fin de l'année 1971.

Mais dans le cadre des nouvelles dispositions envisagées en France pour l'accélération de la réalisation du programme d'autoroutes, l'autoroute du Mont-Blanc pourrait être une des premières opérations à être promue de cette façon, ce qui permettrait d'anticiper notablement sur la date de la mise en service envisagée jusqu'ici et ceci grâce à des financements adéquats et aussi une programmation très élaborée de manière à gagner le pari qu'est toujours sur l'avenir la construction d'une grande infrastructure.

La Société du tunnel du Mont-Blanc, qui a déjà œuvré en ce sens, est prête pour sa part à y apporter tout le concours nécessaire.