

# Les routes alpestres

Autor(en): **Sommer, Jean-Claude**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1968)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-848909>

## **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.

# LES ROUTES ALPESTRES



Ancienne diligence du St-Gothard au relais d'Hospenthal

Enchevêtrement inextricable de pics déchiquetés par les vents et l'érosion, de vallées profondes, comme taillées à la hache, de gorges perfides où s'engouffrent avec une fureur indomptable les eaux de quelque rivière ou torrent né d'une de ces langues de glacier qui pendent parmi les parois vertigineuses, rappelant celle d'un chien haletant, les Alpes, dont l'arc prodigieux s'appuie à une extrémité sur la mer Méditerranée pour aller se perdre à 1.500 km de là dans les immensités de la plaine pannonienne, n'ont jamais rempli la tâche que la Nature peut paraître leur avoir confié. Opposer une barrière infranchissable aux contacts entre les civilisations du nord et celles du sud. Pas plus d'ailleurs qu'en Asie, l'Himalaya ne sut empêcher les Aryens d'abord, les Mongols ensuite de déferler sur l'Inde.

L'Homme a toujours montré une obstination exemplaire à surmonter les obstacles qui ont pu se dresser devant lui dans son désir d'expansion. Les Alpes, en lui barrant le passage, l'ont bien plus incité à se mesurer avec elles qu'à renoncer devant elles, tant il est vrai que l'inconnu est une attraction à laquelle il ne résiste pas et qui l'amène à faire preuve d'une témérité sans pareil. N'est-ce pas cette envie folle de savoir ce qu'il y avait au-delà de l'horizon qui poussa Christophe Colomb à s'embarquer sur la « Santa-Maria ». N'est-ce pas aussi ce désir de repousser plus loin encore les limites de l'« empire humain » qui incite les cosmonautes de 1968 à prendre place dans leur capsule. Comment dans ces condi-

tions nos ancêtres de la plus haute Antiquité n'auraient-ils pas tenté de franchir les Alpes et n'y auraient-ils pas réussi ?

Nous savons aujourd'hui que les Romains ne furent pas des précurseurs dans ce domaine, même s'ils sont les premiers à avoir laissé des témoignages indiscutables de l'utilisation de certaines de nos routes alpestres actuelles par leurs légions et leurs chariots. Bien avant eux déjà, des populations en mouvement ont dû s'engager dans les défilés et le long des pentes abruptes. Tous les peuples primitifs de la Péninsule italique, à l'exception des Etrusques, et des Phéniciens, qui en avaient colonisé la partie sud, étaient d'origine indo-européenne, c'est-à-dire probablement venus du nord.

Ainsi depuis une époque très reculée nos hautes vallées ont vu se succéder tribus à la recherche de terres nouvelles, marchands, soldats, ambassadeurs, empereurs même. Des armées entières s'y risquèrent avec succès. Les généraux, trop confiants, qui doutèrent que ce fut possible connurent d'amères déconvenues. Sempronius s'attendait-il réellement à voir déboucher du Mont-Cenis, emmenant avec lui ses éléphants, Hannibal, ce Carthaginois qui allait lui infliger une défaite humiliante sur la Trébie ? Le Baron Michael Melas, commandant des troupes autrichiennes en Italie pouvait-il se douter que Bonaparte traversait le Grand-St-Bernard avec non seulement toute son infanterie, mais aussi son artillerie. Ce manque de méfiance devait conduire au désastre de Marengo. Dans les deux cas, les Alpes se révélèrent être un allié trom-

peur. L'aurait-on compris que l'Histoire eut peut-être pris un autre cours.

Si un petit nombre de passages alpins ont pu jouer de temps à autre à travers les siècles un rôle militaire déterminant, tous par contre ont trouvé leur principale raison d'être, depuis la stabilisation des populations qui suivit la chute de l'Empire romain, dans les échanges culturels et commerciaux qui devaient se développer à une cadence soutenue, après ce qu'il conviendrait d'appeler, pour employer un terme moderne, la récession du haut Moyen-Age, période qui ne mit guère à son actif qu'un modeste trafic local. En fait, plusieurs d'entre eux retrouvèrent l'animation qui avait été la leur du temps de la splendeur de Rome. Pour assurer le ravitaillement des troupes aux frontières de la Barbarie et afin de pouvoir mieux contrôler les provinces soumises, César et ses successeurs n'avaient pas hésité à construire des voies de communication d'une qualité qui nous confond aujourd'hui encore : Le Julier, où l'on voit les restes de deux colonnes de cette époque, le Septimer où subsiste sur des tronçons importants la route romaine originale, la Bernina, le Simplon, le Grand-St-Bernard.

Le Gothard, le Splügen et le San-Bernardino, qui auraient été des voies beaucoup plus directes vers le nord, ne purent être forcés par les Romains qui se heurtèrent au défilé des Schoellenen d'une part, à la Via-Mala d'autre part. Ce n'est qu'au XIII<sup>e</sup> siècle que le Trou d'Uri put être franchi à la suite de la construction d'un pont d'une telle audace qu'il ne tarda pas dans l'esprit des gens simples d'Urseren à être l'œuvre du diable. Cet événement eut une portée considérable et influença d'une manière décisive la création de la Confédération en 1291, en faisant des cantons primitifs les gardiens d'un passage dont l'importance fut bientôt telle qu'elle attisa les convoitises les plus diverses.

Depuis toujours les voyageurs qui entendaient passer d'un versant à l'autre des Alpes savaient qu'ils risquaient d'être surpris par le mauvais temps, par la neige même, alors qu'ils s'aventuraient dans ces régions inhospitalières, à plus de 2.000 m d'altitude. Très tôt, plusieurs ordres religieux pensèrent pouvoir leur venir en aide en créant au sommet des cols des hospices. Si nombreux furent les égarés qui pris par la tempête perdirent la vie, plus nombreux encore furent ceux que ces établissements sauvèrent de l'épuisement total. Tous n'ont pas acquis la renommée de l'hospice du Grand-St-Bernard, qui est aussi le plus ancien puisqu'il fut probablement érigé au X<sup>e</sup> siècle déjà, renommée due en grande partie à la race canine qui y est élevée ; mais tous ont rendu d'éminents services. On voit encore aujourd'hui ces vieilles bâtisses grises se dresser dans un paysage le plus souvent dénudé. Seul l'hospice du Grimsel a disparu sous les eaux d'un lac artificiel. Il est intéressant de constater que ces constructions étaient l'apanage des cols reliant le nord et le sud. On en trouve aucune sur les cols orientés d'est en ouest. Pas plus à la Furka et à l'Oberalp qu'au Susten et au Klausen.

Avec l'avènement du XIX<sup>e</sup> siècle, il apparut bien vite que les sentiers existants, praticables qu'à pied ou à dos de mulet, étaient insuffisants pour permettre le passage des armées toujours plus importantes et plus lourdement équipées. Il serait plus agréable de savoir que ce furent des considérations économiques qui conduisirent à l'amélioration des communi-

cations à travers les Alpes. Malheureusement l'expérience montre abondamment que de nombreux progrès trouvent leur origine dans les guerres. D'ailleurs, ne nous leurrions pas sur le présent. L'ouverture prochaine du col de Nufenen trouve sa justification, entre autres, dans des intérêts stratégiques. Ceci, dans la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle.

C'est à Bonaparte, qui deviendra Napoléon une année plus tard, que revient le mérite d'avoir entrepris en 1801 la construction de la première route moderne des Alpes : Le Simplon qui fut livré au trafic quatre ans plus tard. A l'époque, il fallait à la diligence, neuf heures pour couvrir les 65 km séparant Brigue de Domodossola. L'admiration que suscita cette réalisation et les perspectives qu'elle ouvrait aiguillonnèrent les cantons — la Suisse n'était alors qu'une confédération d'Etats au sens strict du terme — qui suivirent bientôt l'exemple donné. Dès 1821, le San Bernardino et le Splügen pouvaient être utilisés. En 1826, c'était le tour du Julier et en 1830, celui du Gothard. Et ainsi, jusqu'en 1889, date de la mise en service du Klausen. Le siècle n'était pas achevé que tous nos cols alpestres étaient terminés. Une seule exception : Le col du Susten, qui fut un produit de guerre, si l'on peut dire, puisqu'il fut construit durant le dernier conflit mondial avec l'aide, combien efficace, de soldats polonais internés dans notre pays, et ce que rappelle la dédicace gravée dans le rocher : « Une œuvre de paix accomplie en des temps difficiles ».

Dès le début, ces nouvelles routes devinrent des attractions fort goûtées des quelques privilégiés qui pouvaient s'offrir des voyages alors que le tourisme n'en était qu'à ses balbutiements. Comment en aurait-il été autrement ? Pour la première fois, le voyageur pouvait gagner des altitudes élevées, découvrir des panoramas grandioses, ressentir les émotions que procure la solitude alpine, sans avoir à s'engager sur des sentiers raides et tortueux. Il lui suffisait de monter dans la diligence. A cela s'ajoutait l'attrait du tracé hardi de ces routes, tracé qui n'a guère varié jusqu'à nos jours, quelque cent ans plus tard. Il faut reconnaître que les constructeurs, à vouloir vaincre la montagne, plus souvent hostile que bienveillante, furent obligés de recourir à des solutions audacieuses. Quoi de plus impressionnant que ces lacets qui s'élèvent lentement dominant des abîmes de plusieurs centaines de mètres, dans un décor dantesque d'éboulis et de pierriers. La cuvette de Gletsch avec les routes de la Furka et du Grimsel encadrant le majestueux glacier du Rhône en est un exemple typique. Il faut rappeler ici que sur 21 cols alpestres que la Suisse possède, 15 culminent à plus de 2.000 m, le plus élevé étant celui de l'Umbrail qui relie la vallée de Müstair, dans le canton des Grisons, à la Valteline, en Italie, et dont le sommet se situe à 2.501 mètres.

L'automobiliste d'aujourd'hui se rassurera. Malgré la sinuosité de ces routes et le caractère sauvage des régions qu'elles traversent, il peut s'y engager sans crainte. Le temps, pas très lointain, où les croisements y étaient difficiles, du fait de leur étroitesse, où elles n'avaient pas de revêtements, est révolu. Finie l'époque où passer un col était une épreuve aussi bien pour le conducteur que pour la machine. Aujourd'hui, ces artères, tout en demeurant

des routes de haute montagne, avec tout ce que cela comporte comme virages, comme tunnels, sont suffisamment bonnes pour que, les parcourir, soit véritablement un plaisir. Au Gothard, qui demeure la liaison nord-sud la plus fréquentée, une magnifique route à trois pistes permet, depuis l'été 1967, d'éviter les trop fameux virages (il y en avait 24) du val Tremola.

Les routes alpestres ne se contentent pas de vous amener là où la végétation se fait rare, où l'air est plus vif. Elles vous transportent sans transition d'un monde dans un autre. Les Alpes n'ont jamais isolé. Elles marquent simplement, d'une manière non contestable, une séparation. Séparation de cultures, de langues, de mentalités, de climats. Nulle part en Europe, en dehors peut-être du phénomène britannique, des régions aussi proches géographiquement que celles qui s'étendent de part et d'autre des Alpes ne présentent des différences si considérables. Pour le touriste venu du nord, habitué à une lumière plutôt mélancolique, à des paysages dont une légère brume empêche souvent de distinguer les contours exacts, à des ciels sans couleur, tout cela étant loin d'être sans charme, monter un col alpestre, c'est pousser la porte d'une région où l'ocre et le bleu ont remplacé le vert, où les vignes et les châtaigniers ont succédé aux sapins, où la pierre a relégué le bois au second rang dans la construction des maisons. Vingt kilomètres auront suffi, sans qu'il ait été nécessaire de franchir une frontière.

Heureuse Suisse à qui l'Histoire ou la Chance ont bien voulu accorder le privilège de ne pas être que nordique et qui ont fait des Alpes, plus qu'un élément de séparation, un facteur d'union. Ces routes alpestres, avant même d'être des curiosités touristiques, sont un des symboles de l'alliance confédérale : Unir ce qui est divers. Cet impératif est si grand que le Tessin, pourtant tourné culturellement et linguistiquement vers l'Italie, réclame et a déjà obtenu, en partie, des liaisons routières avec le reste du pays praticables toute l'année, qui prennent la forme de tunnels creusés sous les cols. Ces derniers ne seront plus alors parcourus par ceux qui auront le temps et l'envie de s'attarder devant une Nature immuable. Espérons qu'ils seront nombreux et réjouissons-nous à l'idée qu'il y aura toujours des cols sans tunnel, 500 ou 1.000 m plus bas.

Jean-Claude SOMMER.

### " BARBIZON Seine-et-Marne

Vend cause décès » « Mais. Bourgeoise 7 p.  
Tél. Gar. Dép. » Maître ANDRIEUX-MARTINET  
Notaire, 38, St-LAURENT-DU-PONT.

Grand St-Bernard. — Galerie sur la voie d'accès entre Bourg-St-Pierre et le tunnel routier

