

Le tunnel routier sous le Mont Blanc : œuvre de coopération européenne

Autor(en): **Jouret, Auguste**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **46 (1966)**

Heft 1: **Travaux publics**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887356>

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.

Le tunnel routier sous le Mont Blanc

Œuvre de coopération européenne

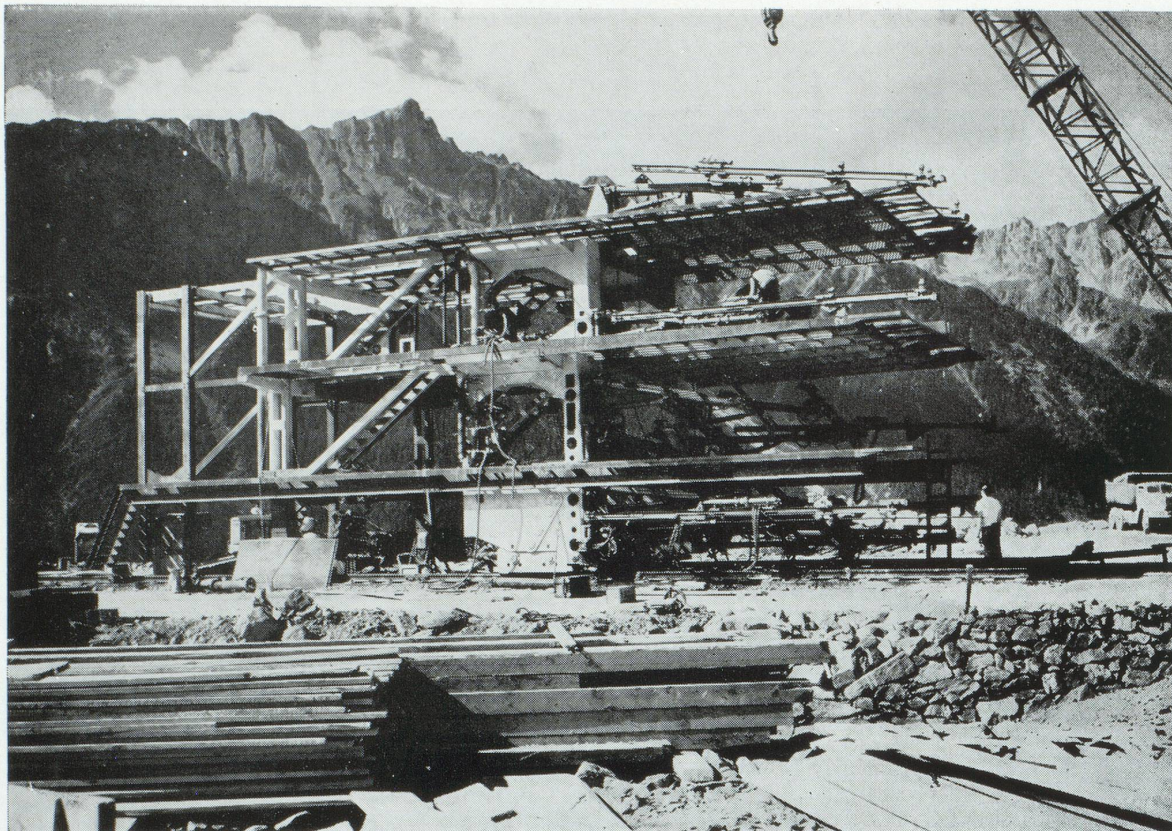
par Auguste Jouret

*Directeur de la Société française
du tunnel sous le Mont Blanc*

Dans l'histoire des Alpes et des communications internationales, l'année 1965 marquera un tournant. Elle a vu, en effet, au cours de l'été, la mise en exploitation du tunnel routier sous le Mont Blanc après celle, l'année précédente, du tunnel du Grand-Saint-Bernard, deux œuvres complémentaires. Jamais de tels efforts simultanés n'avaient été tentés pour abattre la haute barrière qui sépare les nations directement intéressées, la Suisse, l'Italie et la France, dont l'histoire économique, touristique et culturelle, bien qu'en grande partie commune dans ses origines et ses développements, s'est toujours ressentie de la difficulté des communications. Désormais se trouve physiquement charpenté ce « triangle de l'amitié » formé par la partie occidentale de la Suisse, la Vallée d'Aoste et la Savoie où se parle le même langage, où se constatent les mêmes démarches de l'esprit.



L'Aiguille du Midi (3842 m) et le chantier français du tunnel



Le Jumbo prêt à attaquer la montagne.

C'est à première vue une gageure que d'avoir recherché le sommet le plus élevé de l'Europe pour assumer un tel rôle. En réalité, qui connaît le massif du Mont Blanc sait que, outre sa position privilégiée au point de contact des trois versants, il est relativement étroit et bordé de vallées profondes, facilement accessibles à des altitudes raisonnables, de sorte qu'il paraissait tout indiqué qu'on y creusât la nouvelle route. Horace Bénédict de Saussure avait pressenti, dès la fin du XVIII^e siècle, cette fonction éminente du Mont Blanc quand il s'était écrié : « Je vois deux vallées où l'on parle la même langue, les peuples sont les mêmes. Un jour viendra où l'on creusera une voie charretière, et ces deux vallées, la vallée de Chamonix et la vallée d'Aoste, seront réunies ».

Le 14 août 1962, provoquée par l'éminent président de notre société, M. Edmond Giscard

d'Estaing, la dernière explosion faisait sauter au milieu du tunnel le diaphragme séparant les entreprises ; la prédiction de Saussure se réalisait dans l'enthousiasme délirant des deux équipes d'attaque fraternisant sous 2.500 mètres de roche. Le 16 juillet 1965, trois ans plus tard (en raison des très importants travaux qui restaient à exécuter pour la construction des conduites de ventilation, ouvrage unique en son genre par son importance et sa singularité), les chefs d'États consacraient officiellement cette réussite, et trois jours après, le 19 juillet, se présentait de part et d'autre le flot des voitures.

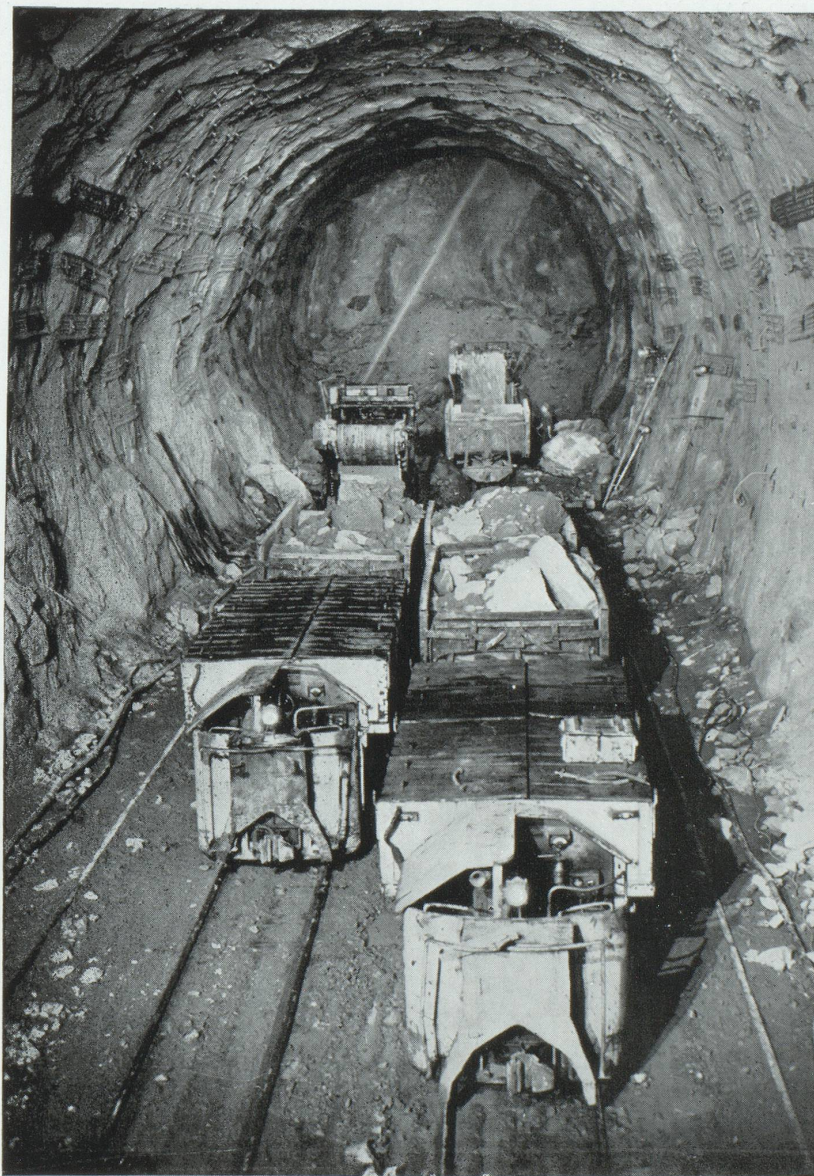
Il est toujours difficile de prévoir le trafic d'une voie nouvelle. Nos études nous permettaient d'envisager un minimum de 450.000 véhicules des deux sens au cours de la première année, mais nous étions bien obligés de les considérer comme assez aléatoires. Or,

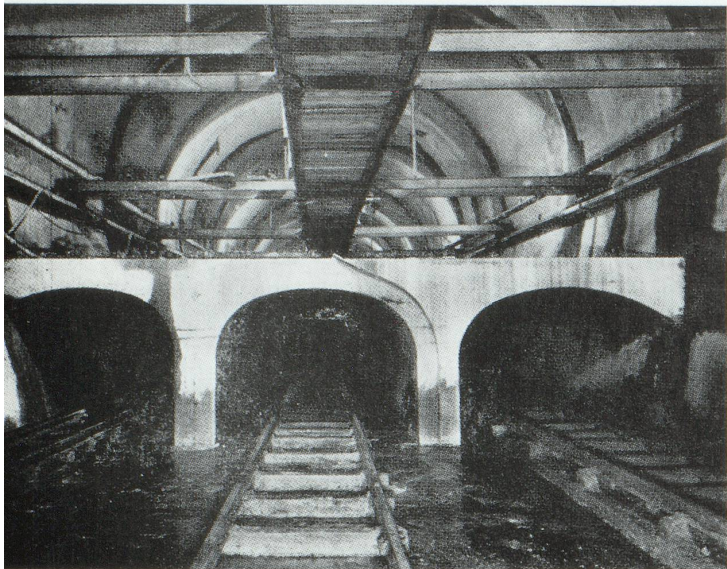
en six mois seulement d'exploitation, le nombre de 350.000 a été dépassé et un trafic lourd hors de toute espérance s'établit d'ores et déjà, bien que ce trafic ne soit ouvert aux camions que depuis l'automne. Certes, les premières années d'exploitation seront marquées par l'afflux du public vers un ouvrage qui justifie en soi une visite, mais ce trafic de curiosité, qui s'atténuera sans doute progressivement, sera largement relayé par le développement normal de la circulation routière; celui-ci demeure toujours dans les statistiques nationales de l'ordre de

plus de 10 % par an, alors qu'il s'agit là de relations internationales affectées, dans les temps actuels, d'indices supérieurs aux indices nationaux. Aussi peut-on conclure, dès maintenant, que le succès de la voie est assuré, ce qui d'ailleurs ne fait que confirmer le principe qu'une relation nouvelle établie entre les peuples est toujours fructueuse à tous les points de vue.

Les moyens modernes d'informations ont abondamment fait part de la construction du tunnel sous le Mont Blanc. Les caractéristiques de l'ouvrage sont bien connues du public ainsi

L'enlèvement des déblais (marinage).





Galeries de ventilation (partie en voûtelettes).

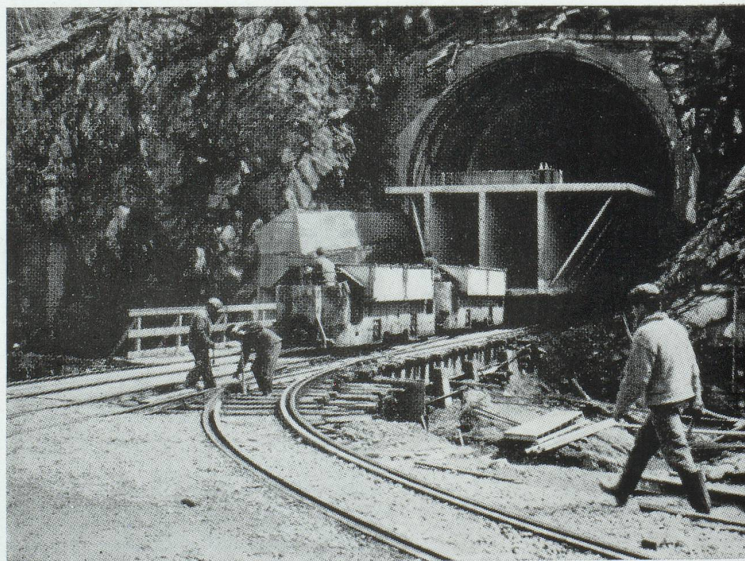
que les moyens qui ont dû être mis en œuvre et quelques-unes des difficultés qu'il a fallu surmonter pour en venir à bout. Que l'ouvrage soit le tunnel routier le plus long du monde, creusé sous la montagne la plus élevée de l'Europe, a frappé les esprits, et c'était bien normal. Mais ces performances impressionnantes en valeur absolue ne doivent pas faire oublier que la caractéristique essentielle de l'œuvre résidait plus encore dans la grandeur du saut en avant qui a été offert aux ingénieurs, c'est-à-dire dans la relativité de ces performances comparées aux précédentes.

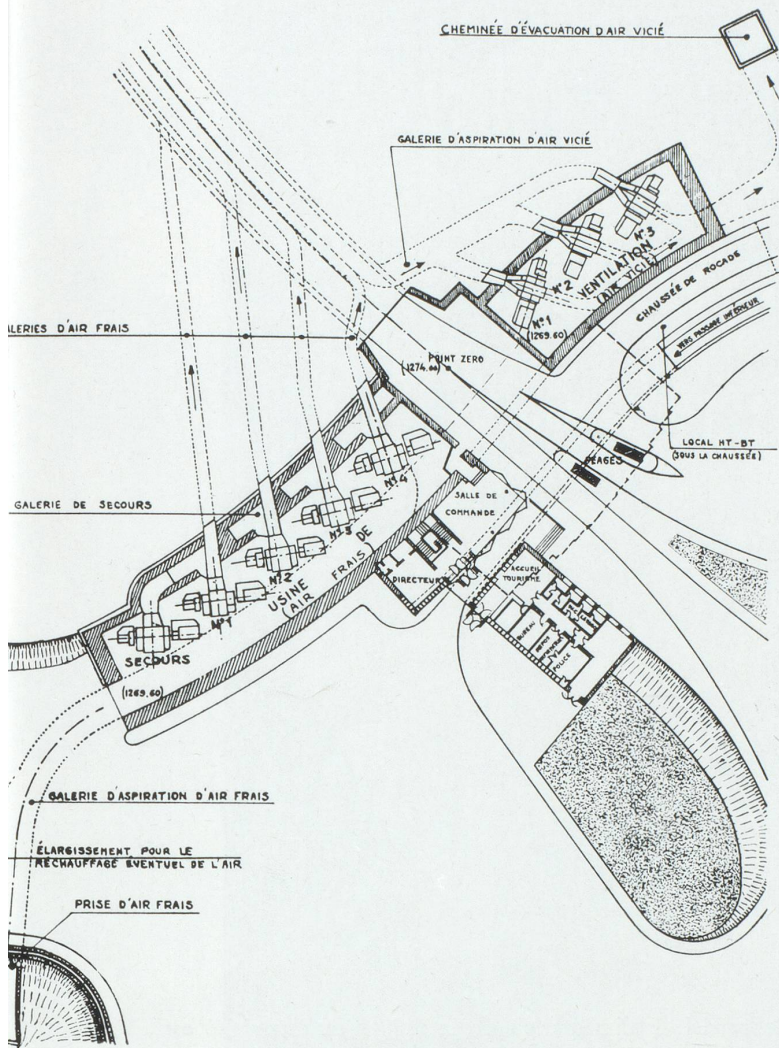
Creuser un tunnel sous 2,500 mètres de roche (près de 3,000 m. sous le Mont Blanc du Tacul à peine distant d'un kilomètre) posait un problème jamais encore abordé à cette échelle et seulement approché au tunnel ferroviaire du Simplon constitué très prudemment par deux galeries en voie unique. Il suffit de se souvenir que sous de telles hauteurs de couverture le poids de la montagne contraignait les roches à supporter des charges dépassant

600 kilos au centimètre carré. Ces charges sont plusieurs fois multipliées sur les parois de l'excavation quand celle-ci est ouverte, et ce simple renseignement devrait satisfaire ceux qui, peu familiarisés avec la mécanique des roches, émettraient maintenant l'opinion qu'on aurait dû construire un tunnel plus audacieux comportant plus de deux voies de circulation.

La ventilation, de son côté, a posé un problème qui ne s'était jamais présenté. Aérer convenablement un tunnel de 12 kilomètres ne comportant manifestement pas la possibilité de creuser des cheminées de distance en distance, c'était bien là, en effet, faire un bond en avant considérable dont aucun précédent ne pouvait garantir la réussite. Les ingénieurs suisses, particulièrement qualifiés dans ces questions délicates, en avaient mesuré la grande difficulté. La ventilation du tunnel du Mont Blanc, réalisée suivant les meilleures normes modernes relatives à la salubrité de l'atmosphère, lève donc une lourde hypothèque technique. Elle ouvre largement l'avenir pour des percées routières

Transport d'un caisson dans le tunnel.





Plan général de l'usine de ventilation et de l'entrée du tunnel.

de même importance, voire plus longues, de même que les problèmes liés à la hauteur de couverture se voient désormais libérés partiellement des doutes avec lesquels on devait les aborder.

Mais une autre leçon doit être tirée de la réalisation de cet ouvrage exceptionnel, celle des possibilités d'entente et de collaboration qui existent sur le plan international dans la conduite d'opérations d'une telle envergure, qui, dans

le cadre de l'Europe nouvelle, deviendront de plus en plus fréquentes. En effet, d'une part, les sociétés concessionnaires italienne et française ont de concert entièrement étudié les projets et mené à bien les travaux dans une entente parfaite, de sorte que l'ouvrage traduit non seulement une identité générale de vues, mais une parfaite uniformité pratique d'exécution; et d'autre part la Suisse, outre les participations et les subventions qu'elle a allouées à ces sociétés, a contribué puissamment, par les emprunts placés chez elle, à l'heureux aboutissement de l'œuvre.

Ainsi, de quelque côté qu'on regarde le tunnel sous le Mont Blanc, on n'y voit que les motifs d'un réconfort touchant à la fois à la technique et à l'économie dans leur coopération européenne.

A. J.

Entrée du tunnel.

