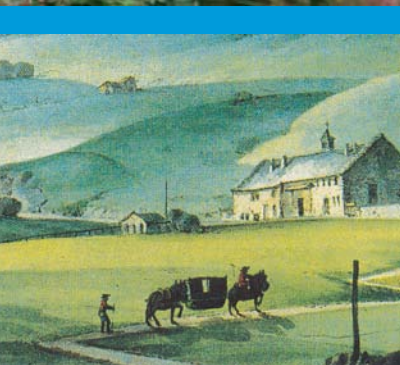
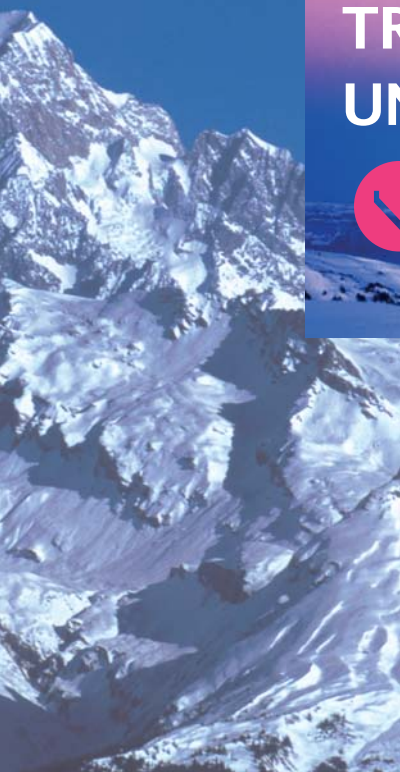


fiche documentaire

TRAVERSER LES ALPES : UNE TRÈS LONGUE HISTOIRE

1



Le franchissement des massifs alpins est passé, au cours des siècles, d'une épreuve de force, d'un engagement individuel et physique, à la succession de « grands gestes » politiques, financiers, pour créer, renforcer et protéger des zones de passage.

Au cœur de l'Europe, de la Méditerranée et à la porte de l'Orient, les passages transalpins assument un rôle de première importance. Politiques et échanges commerciaux les ont façonnés, canalisant et accélérant les mouvements. Chacun des cols, des routes, des tunnels, a joué un rôle plus géopolitique que géographique : prépondérant un jour, balayé et remplacé un autre. Au poids de l'histoire s'ajoute la percée des techniques. Du mythique passage d'Hannibal à l'emploi des tunneliers, les voies transalpines effacent pentes et altitude.

On peut distinguer 4 étapes dans cette évolution :

> **Jusqu'à la fin du XVIII^e siècle :**
on subit la montagne.

De nombreux points de franchissement se limitent aux cols plus accessibles que les sommets voisins. Chasseurs, pasteurs, légions, négociants, pèlerins, rois : on marche, on chevauche, on loue chaises, litières, on emprunte berlines, diligences. Structures et points d'accueil : hospices, auberges, contrôles fiscaux et militaires.

> **XVIII^e - XIX^e siècles :** les passages sont des terrains de conquête du pouvoir.

Les Alpes représentent une ligne de force et de tension de la politique européenne (Papauté, France, Italie, Empire...). L'enjeu : canaliser les courants d'échanges et les faire converger vers des passages aménagés et contrôlés. Les cols et les routes sont désormais carrossables (pente de 5 % au lieu de 15 %).

> **Dès 1840 :** la toute puissance des techniques pénètre les Alpes.

Chemins de fer, voies ferrées, tunnels : tous les grands tunnels ferroviaires subalpins sont mis en service entre 1871 et 1928. On assiste à des successions d'accords diplomatiques et de percements transfrontaliers : cinq grandes zones de traversées sont désormais définies. Le chemin de fer occulte l'automobile qui prend ensuite sa revanche : rocares stratégiques ou touristiques.

> **XXI^e siècle :** de nouveaux besoins sont apparus.

Le tourisme, les «ruées organisées», le «Juste à temps» en sont des exemples... De nouveaux tunnels routiers et autoroutiers sont percés de 1965 à 1994. Suite à des accidents spectaculaires, des polémiques ont surgi quant aux politiques strictes ou laxistes des autorités. Des nouvelles circulations TGV, des services de ferroutage et la mise en service de nouveaux tunnels ferroviaires sont prévus de 2007 à 2020 (les tracés s'allongent et s'abaissent). Si on bénéficie de moyens de circulation, comment maîtriser l'ensemble de ces trafics ?



HISTOIRES DES COLS



COL DE TENDE 1 870 M

①

Il relie le Piémont du sud et la région de Nice. La richesse et la variété des peintures rupestres de la vallée des Merveilles témoignent de la vitalité de ce secteur méridional des Alpes dès la plus haute antiquité. Néanmoins le col ne prend une importance politique qu'au XIVe siècle, une fois le Comté de Nice passé aux mains des Comtes de Savoie. Son importance décline après 1800, suite à la construction de la route de la corniche entre Nice et Vintimille, ainsi qu'à l'entrée de Gênes dans le royaume de Piémont-Sardaigne.

COL DE LARCHE 1 991 M

②

Si son franchissement est assez facile, son accès l'est beaucoup moins, que ce soit par l'Ubaye ou par l'Argentera. Éloigné de toute ville active, il ne présentait que peu d'utilité, d'où la surprise des Piémontais quand ils virent déboucher les Français en 1796... Ce qui explique le succès de la construction de la forteresse de Vinadio sous Charles-Albert.

COL DU MONTGENÈVRE 1 854 M

③

Il relie la haute vallée de la Durance et la Doire ripaire, Turin à Briançon et, au-delà, à Marseille et à la Provence, ce qui explique le grand rôle qu'il joua dans l'Empire romain et son déclin postérieur. Entre le XVe et le XVIIe siècle, il relève de la République des Escartons, fédération de villages vivant du passage sur les deux versants des Alpes, jusqu'au traité d'Utrecht qui la liquide en 1712 au profit de Louis XIV et de Victor-Amédée. Dès lors, Briançon et Exilles deviennent deux forteresses symétriques et ennemies. Écarté du grand commerce (en dépit des intérêts marseillais) et gêné par ses mauvaises relations avec Grenoble, le col ne réussit pas à attirer la faveur de Napoléon (en faveur duquel on élève cependant un obélisque) et doit se contenter d'une activité secondaire car essentiellement régionale jusqu'à nos jours.

COL DU MONT-CENIS 2 083 M

④

Deux cols (le petit et le grand Mont-Cenis) peu enneigés, avec un vaste plateau pourvu d'un beau lac émerveillant les voyageurs, facilitent le passage entre Lanslebourg et Suse. Un passage davantage utilisé par les Celtes (ainsi le roi Cottius de Suse) que par les Romains. Dès le XIe siècle, les princes de Savoie y concentrent tout le trafic transalpin. Napoléon y aménage une grande route carrossable, joignant Lyon à Turin, avec une abbaye, une caserne et une série de maisons cantonnières. Le trafic routier se ralentit après le percement du tunnel ferroviaire du Fréjus d'autant que le partage frontalier met le plateau (considéré depuis des siècles comme savoyard) en terre italienne de 1860 à 1945. En 1950, un barrage noie l'abbaye, le plateau et la vieille route. Depuis 1980, la plus grande partie du trafic passe par le tunnel routier du Fréjus entre Modane et Bardonecchia.

COL DU PETIT-ST-BERNARD 2 188 M

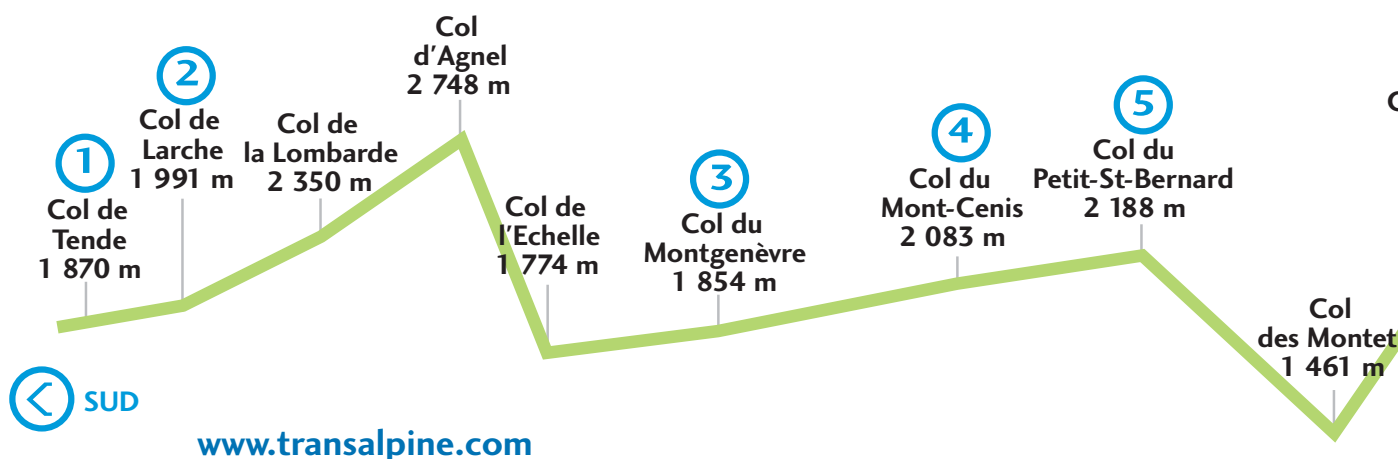
⑤

Bien que ce passage soit relativement facile à franchir, ni la Tarentaise, ni la vallée d'Aoste n'ont jamais permis ici un grand trafic, excepté aux quatre premiers siècles de notre ère, d'où l'abondance de vestiges romains : soubassements d'une vaste mansio (auberge), colonne de Jupiter, etc... Un hospice consacré à Saint Bernard (moine valdôtain, protecteur des voyageurs transalpins) perdue jusqu'à la seconde guerre mondiale pour un trafic local qui profite de l'échec des projets d'un tunnel ferroviaire à Bourg-Saint-Maurice, puis d'un tunnel routier sous la Galise au-delà de Val d'Isère (conçu en fait pour la fréquentation des stations de haute Tarentaise).

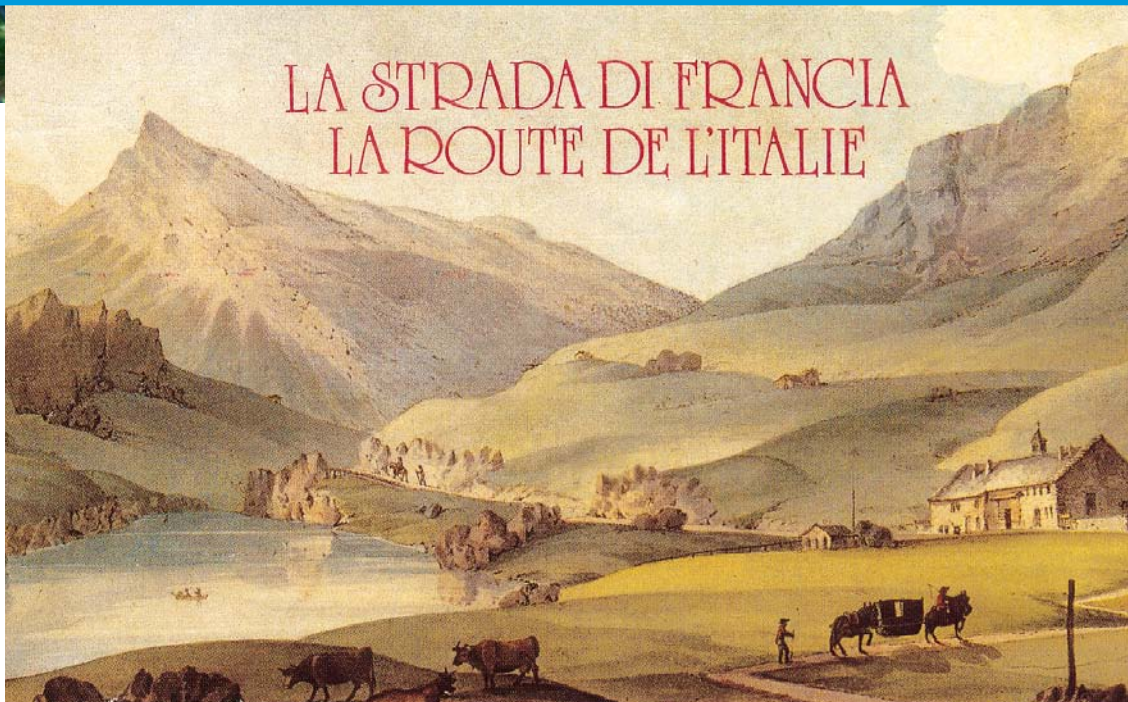
COL DU GRAND-ST-BERNARD 2 472 M

⑥

Très élevé et très enneigé, avec des pentes d'accès très raides, il n'a jamais offert un passage facile. Il est pourtant célèbre par son hospice de chanoines et leurs chiens sauveteurs. Assez utilisé jusqu'au Moyen Âge comme passage entre l'Italie et le monde germanique, il fut délaissé ensuite par le grand commerce. D'où le génie de Bonaparte, qui l'utilise en 1800 pour surprendre les Autrichiens en Piémont. Soucieux de développement et de désenclavement, la vallée d'Aoste et le Valais ont aménagé un tunnel routier (ouvert en 1964) juste sous le col, à 1 900 m d'altitude.



LA STRADA DI FRANCIA LA ROUTE DE L'ITALIE



COL DU SIMPLON 2 009 M

7

Il relie Marseille au Valais et à Genève. La famille Stockalper de Sion fit sa fortune en contrôlant le trafic de ce grand chemin très utilisé de la fin du Moyen Âge jusqu'au milieu du XVIIe siècle, du fait du déclin politique de la Maison de Savoie et donc du Mont-Cenis. Napoléon y aménage une grande route que le roi de Sardaigne s'empresse de refermer de 1815 à 1848. L'essor de Milan ainsi qu'un tunnel ferroviaire creusé à 900 m d'altitude entre Brigg et Domodossola (1898 à 1906), complété ensuite par celui du Lötschberg, relancent l'importance du passage.

COLS DES GRISONS

8

Côme et la vallée adjacente de la Valteline (le long de la rivière Adda) sont reliées aux Grisons par le col du Splügen (2 113 m) et surtout par les deux cols complémentaires de la Maloja (1 815 m, très enneigé et très raide) et de Julier (2 284 m), déjà très fréquentés par les Romains qui y construisirent un temple dont il reste deux colonnes célèbres.

COL DU SAN BERNARDINO 2 065 M

9

Ce passage difficile explique la célébrité de la Via Mala, aménagée seulement en 1739 avec un pont dominant le Rhin de 68 m. Il fallut construire une route carrossable dans les profondeurs du défilé lui-même. Aujourd'hui, un tunnel routier facilite le passage entre les Grisons et le Tessin, permettant de relier le haut Rhin à la vallée du Pô.

COLS D'AUTRICHE

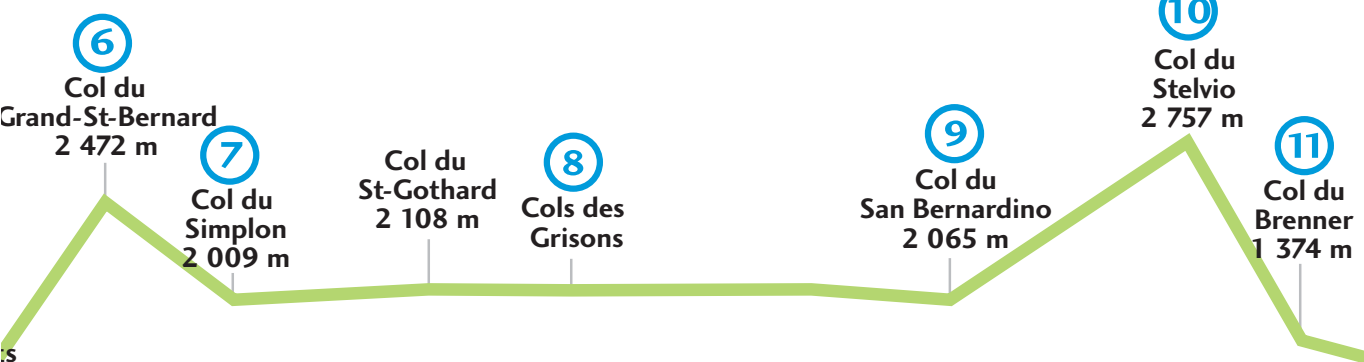
10

11

Les cols du Brenner (1 374 m), entre le Trenti et Innsbruck, et du Semmering (1 300 m), entre Trieste et Vienne, entrèrent très tôt dans la géopolitique des Habsbourg. Le Brenner est le seul col transalpin faisant passer au même endroit et à ciel ouvert trains et automobiles. Le Semmering fut en 1854 le premier tunnel transalpin (1,5 km de long à 900 m d'altitude). Quant au Stelvio (2 757 m), à l'ouest du Brenner, il permet de relier Milan à l'Autriche via Côme et le massif de l'Ortler.



Pour situer ces cols, rendez-vous dans votre CDI.



PRINCIPAUX COLS ALPINS

EST





PRINCIPAUX PASSAGES ROUTIERS ET FERROVIAIRES TRANSALPINS

France - Italie

Entre la France et l'Italie, il existe trois passages majeurs : Mont-Blanc, Fréjus/Mont-Cenis et Vintimille. Par la route, sur une moyenne de 35 000 véhicules par jour, 18 000 transitent par l'autoroute A8.



TUNNEL FERROVIAIRE DU COL DE TENDE

Date de mise en service : 1850.
Altitude : 1 031 m.
Longueur : 8,2 km.

TUNNEL ROUTIER DU FRÉJUS

Durée des travaux de percement : 1974 – 1980.
Altitude : 1250 m.
Longueur : 12,9 km.
Largeur de la chaussée : 9 m.
Trafic : en 1981, 80 % du trafic étaient constitués de véhicules légers. La proportion s'est inversée au profit des poids lourds, majoritaires depuis 1988. Le trafic est de 1 248 000 poids lourds en 2003.

Localisation : relie Modane (vallée de la Maurienne) à Bardonecchia (val de Suse, Piémont).

Observation : après l'ouverture du tunnel du Mont-Blanc, en 1965, le tunnel routier du Fréjus fut le dernier grand ouvrage percé au XXe siècle entre la France et l'Italie. Les travaux furent rondement menés, puisque le percement, démarré en octobre 1974, s'acheva deux ans plus tard. Le 12 juillet 1980, ce nouveau passage à travers les Alpes fut ouvert à la circulation automobile. Le tunnel fut fermé en 2005, deux mois, de juin à août suite à l'incendie d'un camion.

TUNNEL ROUTIER DU COL DE TENDE

Date de mise en service : 1882.
Altitude : 1 279 m (côté français), 1 400 m (côté italien).
Longueur : 3 186 m, dont 1 485 m en partie française.

Largeur de la chaussée : 6,20 à 6,50 m (impossibilité pour deux poids lourds de se croiser).

Trafic : 3 400 véhicules par jour, dont 185 poids lourds.

Localisation : relie la vallée de la Roya (Alpes-Maritimes) à Cuneo (Piémont).
Observation : la conception du plus vieux tunnel franco-italien remonte au XVIIIe siècle. Pour la petite histoire, un début de percement avait eu lieu en 1614, puis on reprit l'ouvrage en 1782. Sur les 2 446 m prévus, seuls 142 m furent creusés. Novateur, ce tunnel comportait deux tubes. Il faudra attendre 1882 pour que le génie civil italien ouvre le tunnel actuel, long de 3 186 m. La France et l'Italie ont décidé en 2005 de rénover ce tunnel vétuste.

TUNNEL ROUTIER DU MONT-BLANC

Durée des travaux de percement : 1959 – 1965.

Altitude : 1 274 m (côté français), 1 381 m (côté italien).
Longueur : 11,6 km.

Largeur de la chaussée : 7 m.

Trafic : 769 000 poids lourds en 1998, avant l'incendie du 24 mars 1999. Le trafic est de 274 000 poids lourds en 2003.

Localisation : relie Chamonix (vallée de l'Arve) à Entrèves (val d'Aoste, Italie).

Observation : joyau des tunnels franco-italiens, le Mont-Blanc se situe sur l'axe Paris-Rome, doté d'un bout à l'autre d'un réseau autoroutier.

TUNNEL FERROVIAIRE DU MONT-CENIS

Durée des travaux de percement : 1857 – 1871.

Longueur : 13 km.

Trafic : 7,8 millions de tonnes en 2003.
Localisation : relie Modane (vallée de la Maurienne, Savoie) à Bardonecchia (val de Suse, Piémont).

Observation : le Mont-Cenis fut le premier grand tunnel transalpin percé entre la France et l'Italie. Le percement exigea plus de dix ans, compte tenu des outils de forage utilisés à l'époque. C'est sur le Mont-Cenis que fut testée à grande échelle la perforatrice à air comprimé. Des travaux sont en cours pour accepter en 2008 un plus grand gabarit d'autoroute ferroviaire.

COL ROUTIER DE LARCHE

Altitude : 1 991 m.

Trafic : 930 véhicules par jour, dont 100 poids lourds.

Localisation : relie la vallée de l'Ubaye au val Demonte (Cuneo).



COL ROUTIER DU MONT-CENIS

Altitude : 2 083 m.

Trafic : col ouvert à la circulation l'été.

Localisation : relie la vallée de la Maurienne au val de Suse.

PASSAGE ROUTIER DE VINTIMILLE

Trafic : 1 209 000 poids lourds en 2003.
Localisation : relie l'A8 (Nice) à l'autoroute des Fleurs (A10, Gênes).

Observation : le trafic continue d'augmenter fortement (+ 70 % en dix ans), provoqué par le transit entre l'Espagne et l'Italie rendant proche le seuil de saturation.

COL ROUTIER DU MONTGENÈVRE

Altitude : 1 850 m.

Trafic : 51 000 poids lourds en 2003.

Localisation : relie la vallée de la Durance au val de Suse et à Turin.

Observation : les trafics sont en baisse compte tenu d'un accès autoroutier incomplet.



Suisse - Italie



TUNNEL ROUTIER DU GRAND-SAINT-BERNARD

Date de mise en service : 1964.
 Altitude : 1 689 m (côté Bourg-Saint-Pierre) et 1 656 m (Italie).
 Longueur : 5,8 km, plus galerie paravalanche.
 Trafic : 72 000 poids lourds en 2003.
 Localisation : relie Bourg-Saint-Pierre (canton du Valais) à St-Rhémy (val d'Aoste).
 Observation : le tunnel du Grand-Saint-Bernard fut présenté, au moment de sa construction, comme le grand concurrent du tunnel du Mont-Blanc. De fait, il ne le fut jamais, car il s'agit davantage d'un tunnel d'altitude que d'un tunnel de fond de vallée. De plus, le Grand-Saint-Bernard se situe sur un axe secondaire contrairement au Mont-Blanc.

TUNNEL FERROVIAIRE DU SIMPLON

Durée des travaux : 1898 – 1906.
 Altitude : 681 m (côté suisse), 568 m (côté italien).
 Longueur : 19,8 km.
 Trafic : 72 000 poids lourds en 2003 et 5,6 millions de tonnes par rail.
 Localisation : relie Brig (canton du Valais) à Varzo (Lombardie, Italie).
 Observation : le tunnel du Simplon est l'une des voies les plus directes pour accéder au cœur de l'Italie du Nord. Lorsque les Suisses ont imaginé leurs futures « routes roulantes », ils ont décidé de moderniser l'axe du Simplon. Une seconde galerie y a été élargie, pour recevoir une voie ferrée. Sur cette ligne circulent déjà des trains classiques transportant des camions.



Pour situer tous passages et cols non représentés sur cette carte, rendez-vous dans votre CDI.

TUNNEL FERROVIAIRE DU GOTHARD

Durée des travaux de percement : 1872 – 1900.
 Longueur : 14,8 km.
 Trafic : 14,3 millions de tonnes en 2003.
 Localisation : relie Göschenen, en Suisse à Lecco, en Italie.
 Observation : c'est le grand axe de transit européen. Percé dans des conditions difficiles, il a été achevé à un coût énorme. Dès son inauguration, à un intense mouvement de commerce, la ligne enregistrait plus d'un million de voyageurs. Elle accueille aujourd'hui des convois de ferrocarrili. Une nouvelle ligne en 2015.



Autriche - Italie



Futurs ouvrages transalpins

- Tunnel ferroviaire de base du Gothard (Suisse-Italie). Longueur : 57 km. Mise en service prévue en 2015.
- Tunnel ferroviaire de base du Lötschberg (Suisse-Italie). Longueur : 34,6 km. Mise en service prévue en 2007.
- Tunnel ferroviaire de base du Lyon-Turin (France-Italie). Longueur : 52 km. Mise en service prévue en 2017.
- Tunnel ferroviaire de base du Brenner (Autriche-Italie). Longueur : 54 km. Mise en service prévue en 2017.

TUNNEL ROUTIER DU FELBERTAUERN

Date de mise en service : 1967.
 Altitude : 1 650 m.
 Longueur : 5,3 km.
 Trafic : 70 000 poids lourds en 2003.
 Localisation : relie Kufstein (Tyrol) à Matrei (Tyrol de l'Ouest).
 Observation : il s'agit d'un itinéraire alternatif, surtout utilisé comme route des vacances, en été.

TUNNEL FERROVIAIRE DU TAUERN

Date d'ouverture : 1909.
 Altitude : 1 218 m.
 Longueur : 8,5 km.
 Trafic : 8 millions de tonnes.
 Localisation : relie les provinces de Salzbourg et de Carinthie.
 Observation : tout comme le tunnel ferroviaire du Lötschberg, en Suisse, le tunnel ferroviaire du Tauern favorise le transport accompagné sur de courtes distances. Il a perdu de son importance depuis la mise en service de l'autoroute A10 Salzbourg-Villach.

TUNNEL FERROVIAIRE DU LÖTSCHBERG

Date de mise en service : 1913.

Altitude : 1 240 m.

Longueur : 14,6 km.

Localisation : relie Kandersteg (canton de Berne) à Goppenstein (canton du Valais).

Observation : le Lötschberg met en relation directe le canton de Berne avec le Valais central et, de là, grâce au tunnel ferroviaire du Simplon, avec l'Italie. Le nouveau tunnel du Lötschberg (34,6 km entre Raron et Frutigen), qui entrera en service en 2007, constituera, avec le chaînon du Simplon, un nouveau grand axe ferroviaire, qui transportera à haute vitesse des camions entre l'Italie et l'Allemagne.

TUNNEL ROUTIER DU SAINT-GOTHARD

Durée des travaux de percement : 1970 – 1980.

Inauguration : 1980.

Altitude : 1 106 m (côté canton d'Uri, à Göschenen), 1 141 m (Airolo).

Longueur : 16,3 km.

Localisation : relie Göschenen, en Suisse centrale, à Airolo, dans le Tessin.

Trafic : 1 004 000 poids lourds en 2003.

TUNNEL ROUTIER DU SAN BERNARDINO

Date de mise en service : 1967.

Altitude : 1 608 m.

(côté San Bernardino), 1 620 m (côté Hinterrhein).

Longueur : 6,6 km.

Trafic : 143 000 poids lourds en 2003.

Localisation : relie Hinterrhein (canton des Grisons) à San Bernardino et à l'Italie.

Autriche - Slovénie



TUNNEL FERROVIAIRE DU KARAWANKEN

Date de mise en service : 1907.

Longueur : 8 km.

Localisation : relie Rosenbach (Carinthie, Autriche) à Jesenice (Slovénie).

TUNNEL ROUTIER DU KARAWANKEN

Date de mise en service : 1992.

Longueur : 7,8 km.

Trafic : 200 000 camions en 2000.
Localisation : relie St-Jakob (Autriche) à Jesenice (Slovénie).

COL ROUTIER DU BRENNER

Mise au gabarit autoroutier : 1972.

Altitude : 1 374 m.

Trafic : 2 000 000 de poids lourds en 2004 soit + 73 % en dix ans.

Localisation : relie Innsbruck (Tyrol) et la région de Munich à Bolzano (Sud-Tyrol) et à l'Italie.

Observation : le Brenner est le passage alpin le plus important des Alpes en ce qui concerne le transport routier.

TUNNELS ROUTIERS DU TAUERN ET DU KATSCHBERT

Date d'ouverture : 1975.

Longueur du Tauern : 6,4 km.

Longueur du Katschberg : 5,5 km.

Trafic : 925 000 poids lourds en 2003.
Localisation : relie les provinces de Salzbourg et de Carinthie via l'autoroute A10, et l'Italie via le Tarvisio.

Observation : fermé à la circulation entre le 31 mai et le 28 août 1999, à la suite d'une catastrophe routière qui fit 12 morts, le corridor Tauern-Katschberg est devenu l'un des plus importants d'Autriche, avec un doublement du trafic en dix ans.

TUNNEL ROUTIER DE L'ARLBERG

Date de mise en service : 1978.

Longueur : 14 km.

Trafic : 280 000 camions en 2000.

Localisation : relie Bludenz (province de Vorarlberg) à Landeck (province du Tyrol).

COL FERROVIAIRE DU BRENNER

Date de mise en service : 1867.

Altitude : 1 374 m.

Trafic : 10,7 millions de tonnes, dont 4,3 en transport combiné non accompagné et 3,1 en transport combiné accompagné.

Observation : tout comme le col routier, la ligne ferroviaire du Brenner constitue un axe majeur entre le Nord et le Sud de l'Europe. Aujourd'hui, cette ligne arrive à saturation, et les Autrichiens songent à la doubler en perçant un tunnel de plus de 50 km.

COL ROUTIER DU RESCHEN

Altitude : 1 508 m.

Trafic : 125 000 poids lourds en 2004.

Localisation : relie Landeck (Tyrol) à Bolzano (Sud-Tyrol, Italie).

Observation : le nombre total de camions au Reschenpass reste faible, en raison du caractère montagneux de la route et de diverses restrictions à son utilisation.

 **la transalpine**
LIAISON EUROPÉENNE LYON - TURIN

Comité pour la Transalpine Lyon-Turin 78, route de Paris, BP 19, 69751 Charbonnières-les-Bains cedex | www.transalpine.com | Photos : J-L Rigaux | Conception, réalisation : ..et Compagnie | Septembre 2005