



1) La construction de la route d'accès au pont européen sur le versant Est de la vallée du Sill. Vue sur le Nord. La pente au premier plan doit être arrêtée au moyen de murs d'appui.



2) Vue sur les piliers II et I depuis l'ancienne route du Brenner. Nous vous signalons que les vitesses de vent de 135 km/h ont déjà été enregistrées par temps de Foehn au sommet du pilier II, à une hauteur de 182 m.

LE PONT EUROPÉEN - LE PONT QUI OUVRE LA ROUTE

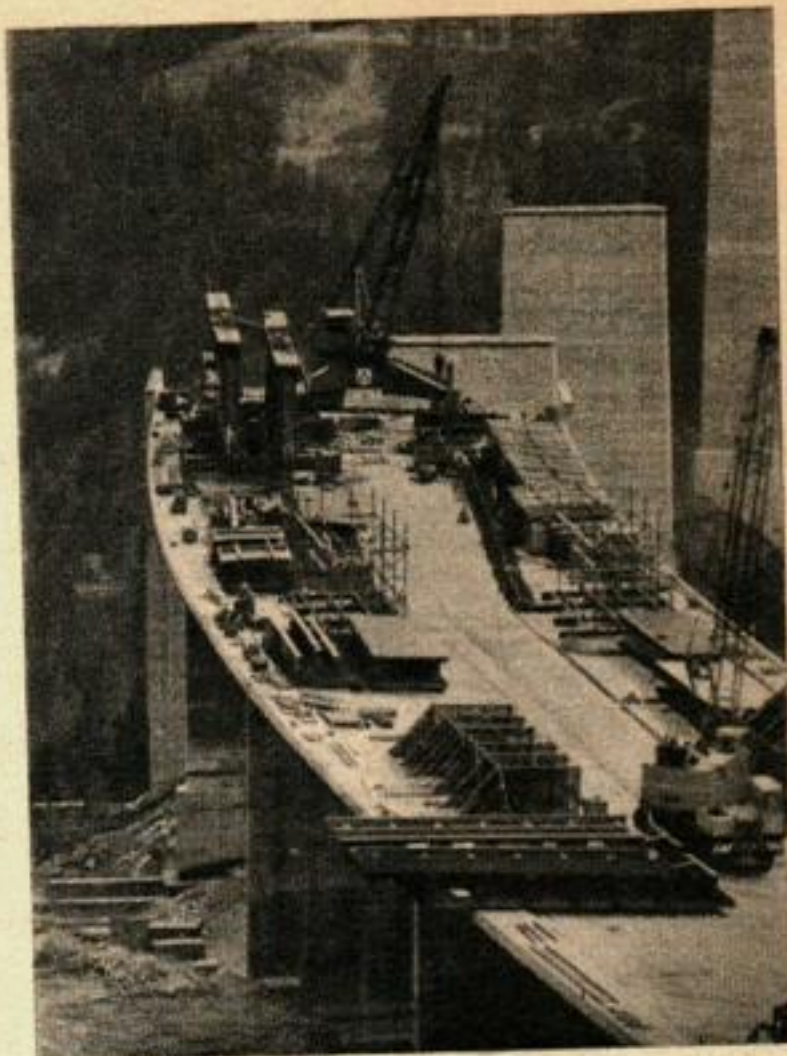
La plus grande construction de pont en béton armé.

Depuis toujours, le massif des Alpes, constitue un obstacle important pour les transports tant par voie ferrée que par route. De nombreux cols et tunnels de chemins de fer sont les témoins des efforts fournis au cours des années avec une technique de plus en plus poussée pour éliminer, tout au moins en partie, cette barrière des voies de communication. Environ 20 cols des Alpes permettent sur route une circulation Nord-Sud. Mais en dépit de cela, le déroulement sans obstacle du trafic est encore soumis à d'innombrables restrictions. Sur tous les cols, il n'y en a tout d'abord que cinq qui restent ouverts pendant toute l'année ; tous les autres sont infranchissables en hiver — c'est-à-dire pendant 5 à 7 mois. En les examinant de près, on s'aperçoit cependant qu'il n'en reste que trois sur les cinq qui revêtent une importance pour le trafic Nord-Sud, à savoir le col Julier-Majola, le col du Reschen et le col du Brenner ; car les cols de Montgenèvre et de Tende, dans la partie occidentale des Alpes n'ont pas une importance primordiale.

Sur les trois cols restants, celui du Brenner s'est avéré être depuis toujours le plus fréquenté, étant donné qu'il est le col qui offre le chemin le plus court et le plus rapide vers le Sud. Cet avantage s'est cependant transformé au cours des dernières années en un inconvénient. La circulation routière s'est partout multipliée au cours de ces années, mais les conséquences négatives de cette évolution se sont surtout montrées au Brenner et sur ses routes d'accès. Au cours de la haute saison, il y a eu des retards allant jusqu'à 12 heures ; ils avaient été provoqués par de nombreux facteurs, à savoir : la route en partie très tortueuse et très étroite du Brenner, les traversées étroites des agglomérations, les barrières de passages à niveau qui restaient souvent fermées pendant une demi-heure et non en dernier lieu les formalités bureaucratiques lors du passage de la frontière. Les statistiques de l'année 1959 font ressortir qu'à cette époque il passait journellement jusqu'à 6 000 voitures par le col du Brenner, alors que ce chiffre était de 24 000 pendant la haute saison. En se basant sur un temps de travail de 14 heures

pour les douaniers, il en résulte qu'en une heure 1 700 véhicules traversent le Brenner. On a calculé que pour la période de 1959 à 1960 le taux d'accroissement du trafic était de 300 % environ et on n'en prévoit pas encore la fin.

C'est la raison pour laquelle on s'était déjà décidé en 1959, tant en Autriche qu'en Italie de faire disparaître ce col trop étroit pour la circulation Nord-Sud par l'élaboration d'un vaste programme d'élargissement de la route du Brenner. L'autoroute qui doit passer par-dessus le Brenner reliera non seulement les autoroutes italiennes au réseau des autoroutes de l'Europe centrale, mais elle fermera également la brèche qui existe actuellement dans la route européenne E 6 ; cette dernière s'étend d'Italie jusqu'en Norvège, en passant par Rome, Florence, Bologne, Modène, Brenner, Innsbruck, Munich, Francfort, Hambourg, (Berlin), Malmö, Oslo, Trondheim et Narvik. En Italie on attache une grande importance à la connexion avec l'autoroute Turin-Milan-Venise et avec l'autostrada del Sole. La construction de l'autoroute du Brenner nécessitera du côté italien l'édification de 232 ponts, 19 viaducs, 24 galeries et de nombreux passages souterrains ou surélevés. La construction la plus intéressante de la partie italienne de l'autoroute du Brenner sera un viaduc de près de 3 000 mètres de long et sur lequel « Mécanique Populaire » reviendra en temps opportun.

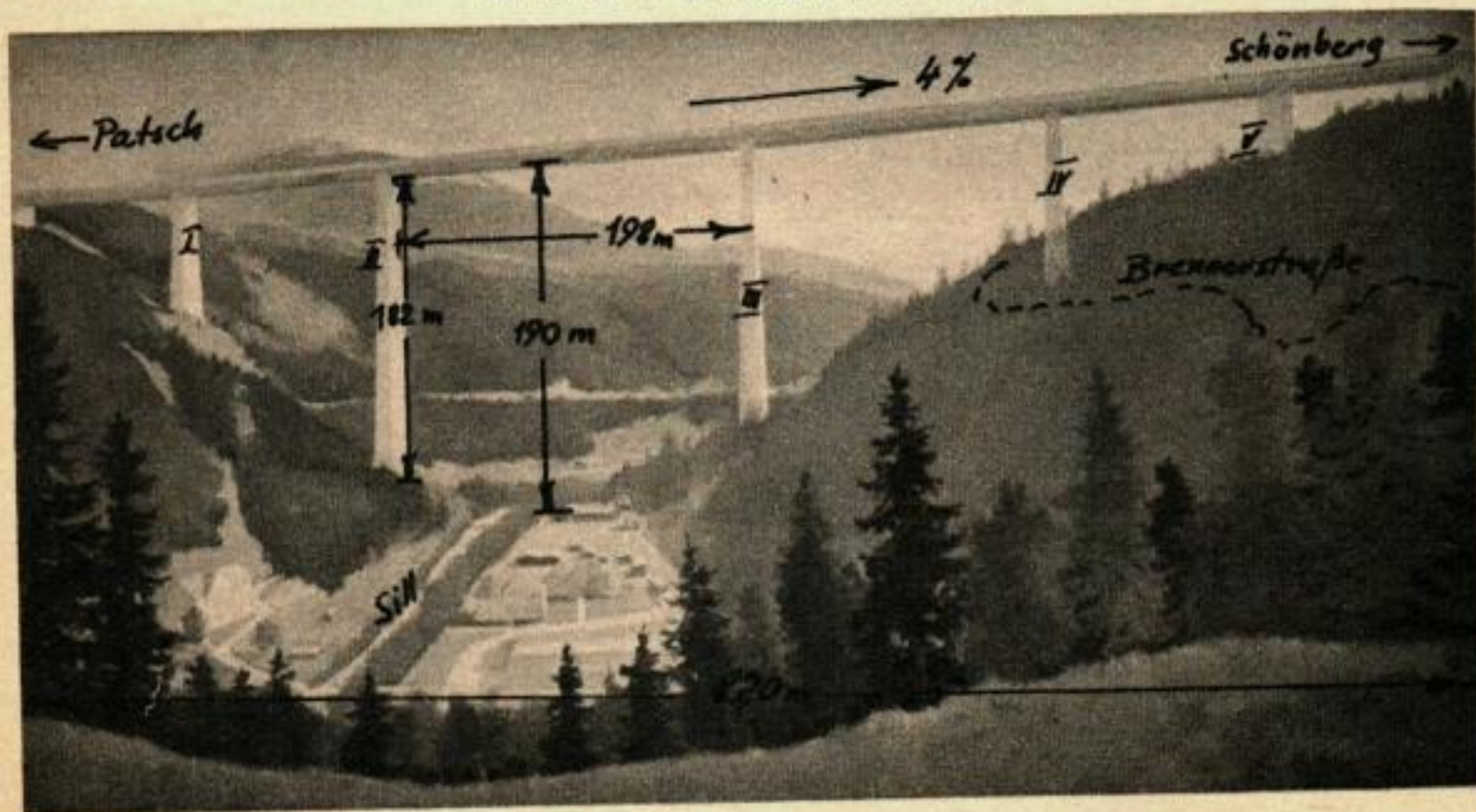


3) La route d'accès du versant de l'Est avec appareillage et matériel nécessaires à la construction du pont. La construction d'acier est avancée librement jusqu'au pilier suivant. La piste aura une largeur de 23 m.

VERS LE SUD DE L'EUROPE

Par H. SCHLICHTING

4) Voici comment le pont européen traversera la vallée du Sill, lorsque la construction sera terminée en 1964. Vue du Nord vers le Sud.



Mais nous pouvons déjà, aujourd'hui, nous consacrer à l'édifice non moins intéressant érigé en territoire autrichien : il s'agit de la plus grande construction en béton armé que l'on ait jamais connue en matière de construction de ponts, à savoir : le pont européen entre Patsch et Schönberg dans la vallée du Sill à seulement 10 km d'Innsbruck.

La construction en Autriche du tronçon d'autoroute Innsbruck-Schönberg a été commencée en 1959. Ce morceau de route qui ne compte pas moins de 84 virages, de nombreuses traversées étroites d'agglomérations et plusieurs passages à niveau fait partie des tronçons les plus difficiles et les plus dangereux de la route du Brenner et c'est la raison pour laquelle il a été pris en charge le premier. Le pont européen constitue un maillon essentiel dans cette partie d'autoroute. Il franchit, avec une longueur totale de 820 mètres et une hauteur de 190 mètres, la vallée profonde du Sill. L'envergure la plus grande entre les deux piliers principaux est de 198 mètres et le pilier II situé sur le côté du Patscher est avec ses 182 mètres le plus haut pilier de pont en béton armé

qui ait jamais été construit. Si le pont est ouvert à la circulation en 1963 comme prévu, 250 ouvriers auraient alors construit en quatre ans le pont en béton armé le plus grand et le plus spectaculaire existant à l'heure actuelle. Si le devis financier n'est pas dépassé — ce qui semble très improbable — le pont aura coûté à lui seul 23 millions de DM (soit 28 millions de francs); le coût de la construction complète de la route du Brenner en territoire autrichien depuis Kufstein jusqu'à la frontière italienne est évalué à 550 millions de DM (environ 660 millions de francs). Mais il s'est avéré entre temps que ce montant sera selon toute probabilité également dépassé. Pour le côté italien, le coût de l'autoroute depuis le Brenner jusqu'à Modène est évalué à 96 milliards de lires, environ 780 millions de francs. En Autriche, qui ne constituera pour ce projet d'autoroute qu'un pays plus ou moins transitaire, on a déjà soulevé le problème si on ne devait pas demander à l'Allemagne et à l'Italie de participer financièrement à la construction de ce tronçon d'autoroute ou s'il était préférable de prélever un droit de péage



5) La route européenne E6 de Narvik à Rome avec ses routes d'accès. Il manque encore le tronçon intermédiaire Kufstein-Brenner-Modena pour parfaire la ligne de communication telle qu'elle est représentée ici.



6) Afin de permettre la construction rectiligne de l'autoroute à travers la vallée du Sill, il est nécessaire d'ériger de nombreuses constructions d'art supplémentaires, comme ici sur une pente très forte où la largeur de la route serait normalement diminuée de moitié.

sur les véhicules qui emprunteraient cette route, comme cela se pratique par exemple sur les Turnpikes américains ou sur l'autostrada del Sole en Italie. Il reste toutefois à espérer que le chaos de la circulation sur la route du Brenner ne sera à partir des jeux

olympiques d'hiver à Innsbruck qu'un mauvais souvenir et qu'il sera également possible d'emprunter la route en pleine saison d'été sans incidents comme on pourrait l'exiger de la plus importante voie Nord-Sud via les Alpes.

7) Vue sur la route d'accès du pont européen sur le versant Est avec les piliers I et II. Le pilier II est avec ses 182 m le plus haut pilier de pont du monde qui ait été construit en béton.

