

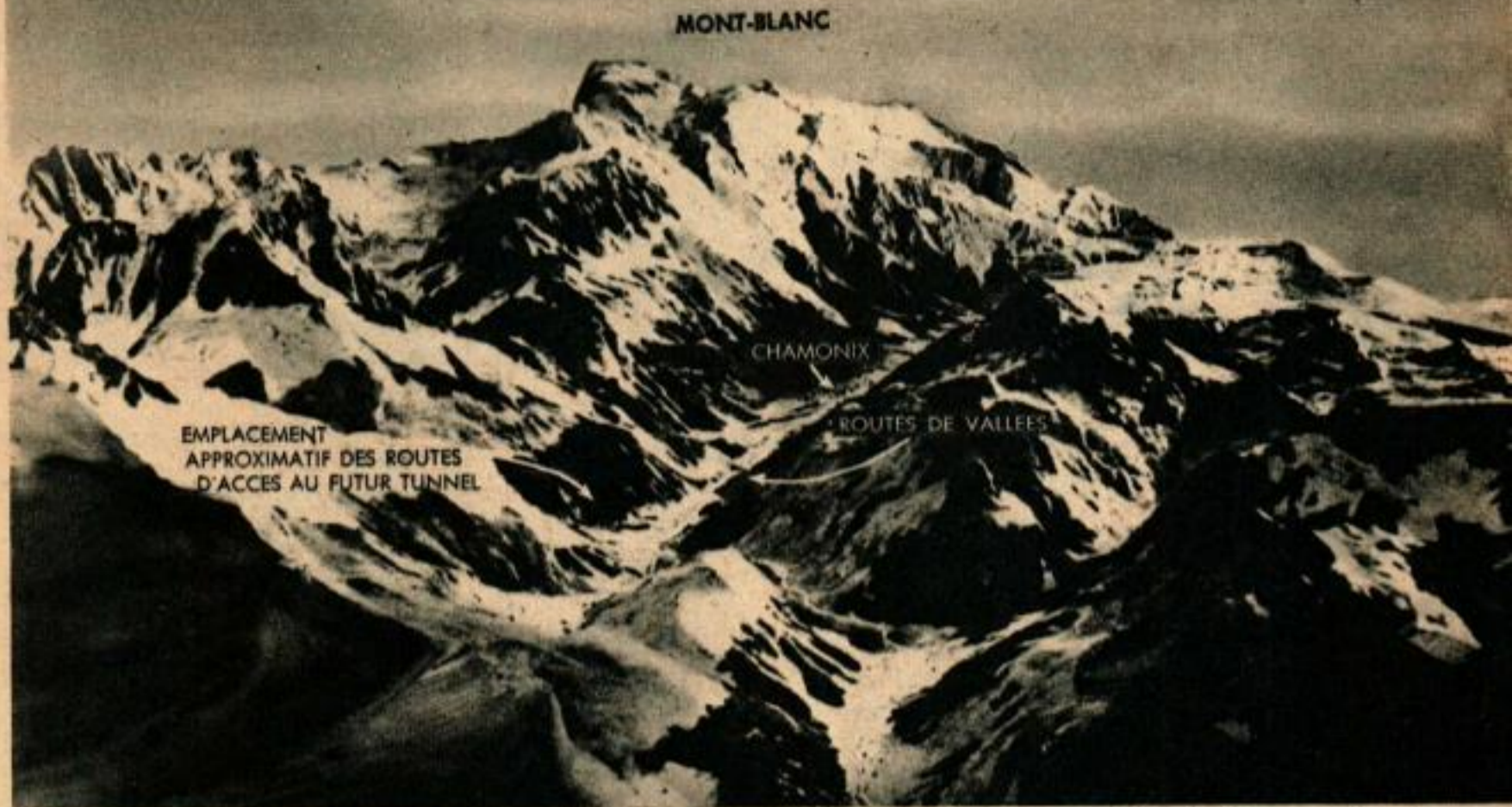


Les véhicules pénétreront dans le tunnel à des intervalles de 30 mètres. Un auvent placé au-dessus de l'entrée empêchera qu'elle ne soit bloquée par les avalanches.

Le futur Tunnel routier

Ci-dessous, à gauche, coupe du poste de contrôle, à mi-chemin du tunnel de 12 km. À droite, un système de signaux lumineux réglera la circulation dans tout le tunnel. Le «veilleur» automatique surveillera constamment l'état de l'air.





La maquette du Mont-Blanc montre l'emplacement proposé pour l'orifice français du tunnel, près de Chamonix.

du Mont-Blanc par G. H. Davis

IL n'est peut-être pas spectaculaire de traverser les Alpes dans un tunnel, mais c'est pratique; tellement pratique que des milliers de voitures pourront le faire chaque semaine, avant longtemps.

Après des années d'études, les trois gouvernements intéressés, la France, l'Italie et le Canton de Genève, en Suisse, se sont mis d'accord sur les détails. Le tunnel, d'environ 12 km de long, passera sous le sommet le plus élevé des Alpes, le Mont-Blanc, et réduira de 120 km la distance routière de Genève à Milan, en été. L'itinéraire le plus court utilisable toute l'année sera réduit de 320 km.

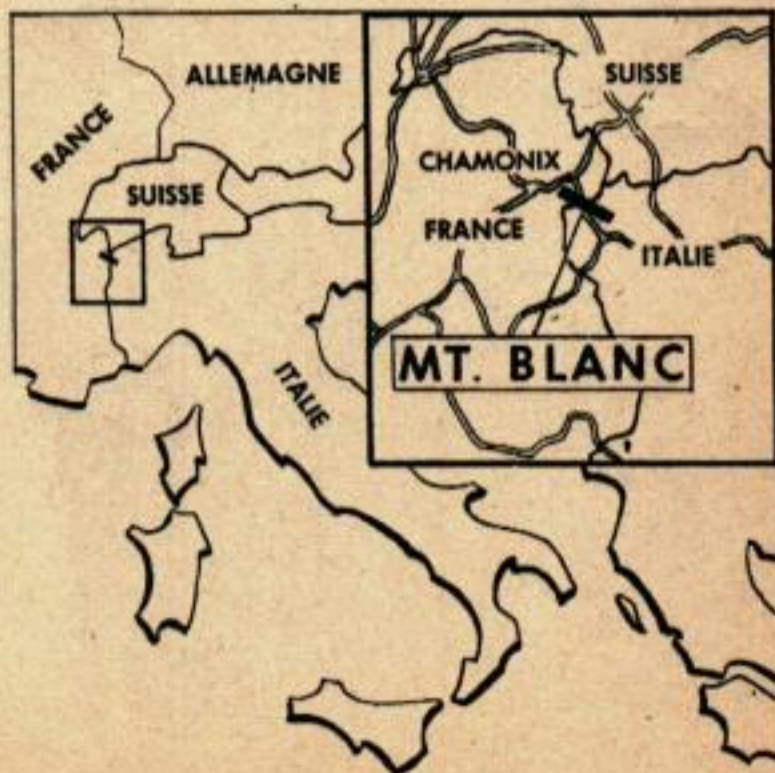
Mais ce n'est pas en kilomètres que l'on peut vraiment mesurer l'intérêt énorme de ce tunnel. Le temps épargné en est la vraie mesure : les cols, ouverts seulement de mai à novembre, comportent des montées longues et pénibles; dans tous les cas, ils atteignent des altitudes supérieures à 1.000 mètres et le col du Saint-Bernard, le plus célèbre de tous, nécessite une ascension de 2.472 mètres, randonnée automobile peut-être intéressante, mais qui n'est certainement pas rapide.

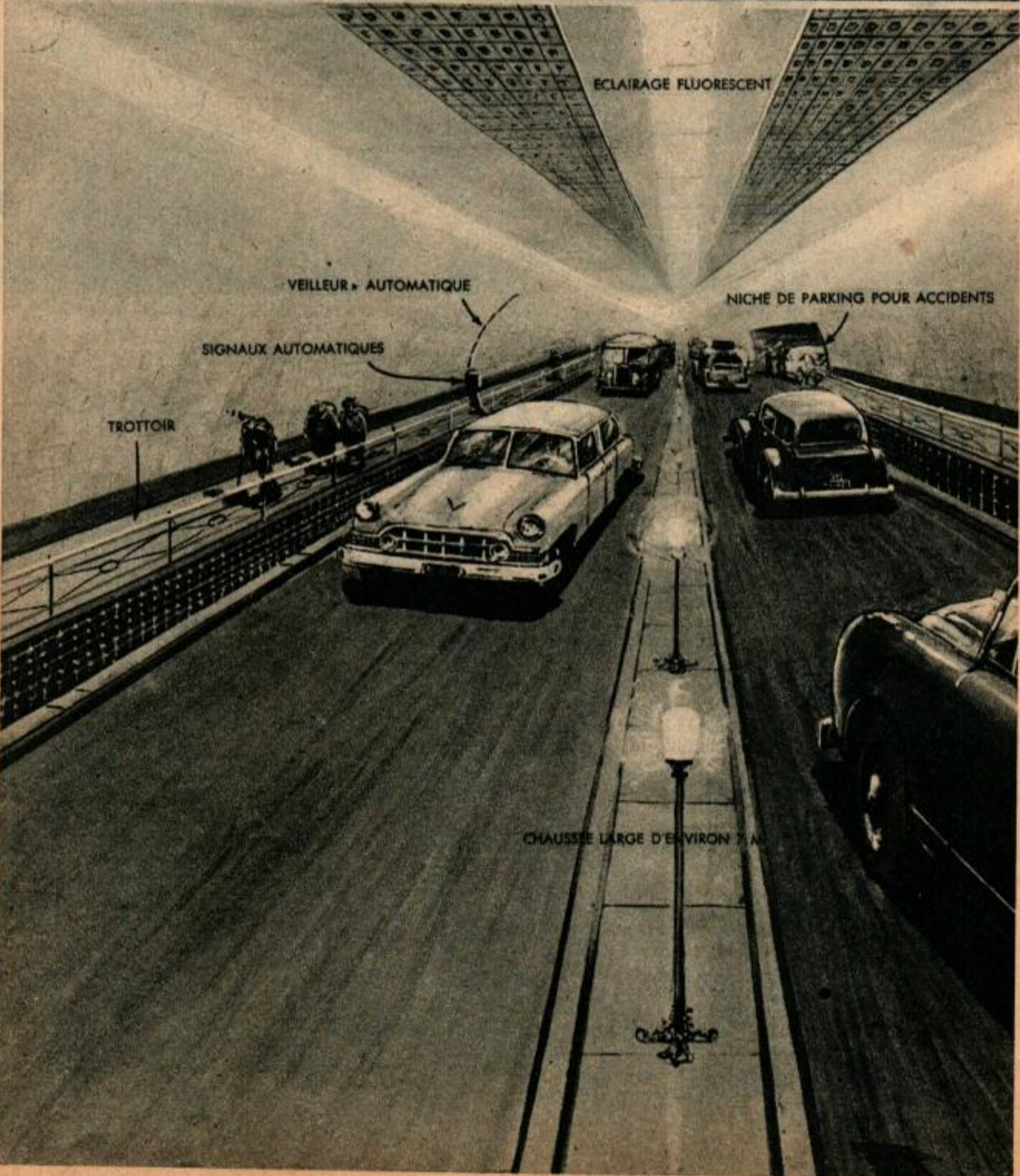
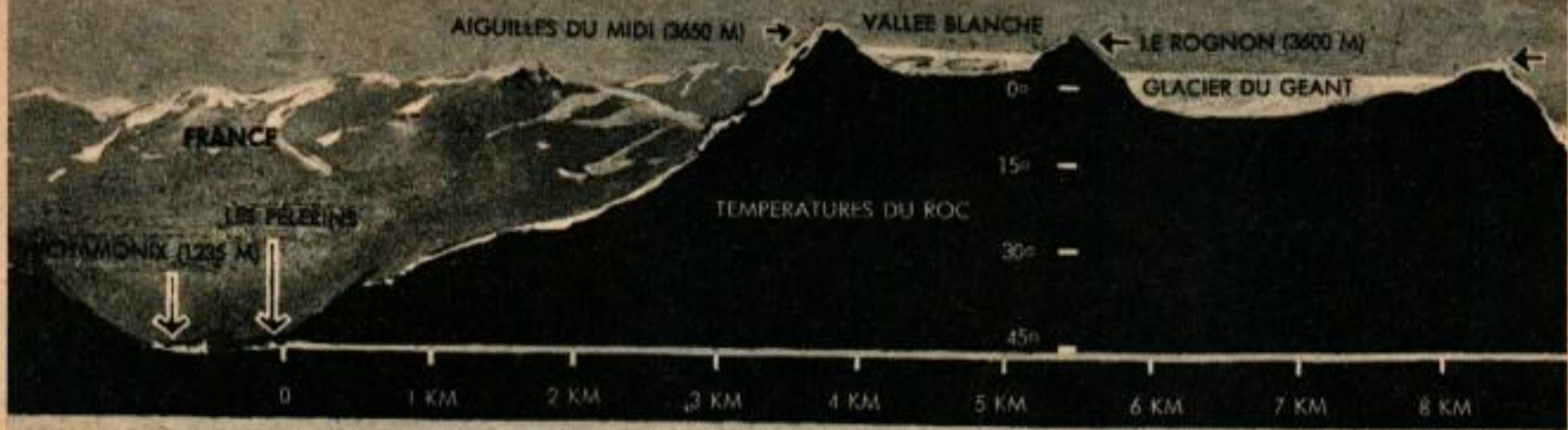
Il faut environ 90 minutes à une voiture de première force pour franchir le col moyen et le tunnel réduira le trajet à environ 12 minutes,

Créant un itinéraire court par tous les temps pour traverser les Alpes, le tunnel desservira la France, l'Italie et la Suisse.

avec beaucoup moins d'effort pour le chauffeur et le véhicule.

On pense devoir éprouver peu de difficultés pour percer ces 12 kilomètres dans des roches que les géologues disent faciles à travailler, à l'exception d'un tronçon de 300 mètres. Les infiltrations d'eau et la température du roc ne sont pas particulièrement considérables. La pente du tunnel ne sera pas supérieure à 4 %,





COL DE LA RONDE (3450 M)

ITALIE

ENTREES (1358 M)

9 KM 10 KM 11 KM 12 KM

COUPE CIRCULAIRE DU TUNNEL EN SON MILIEU



AUTRES SUGGESTIONS POUR LA FORME DU TUNNEL

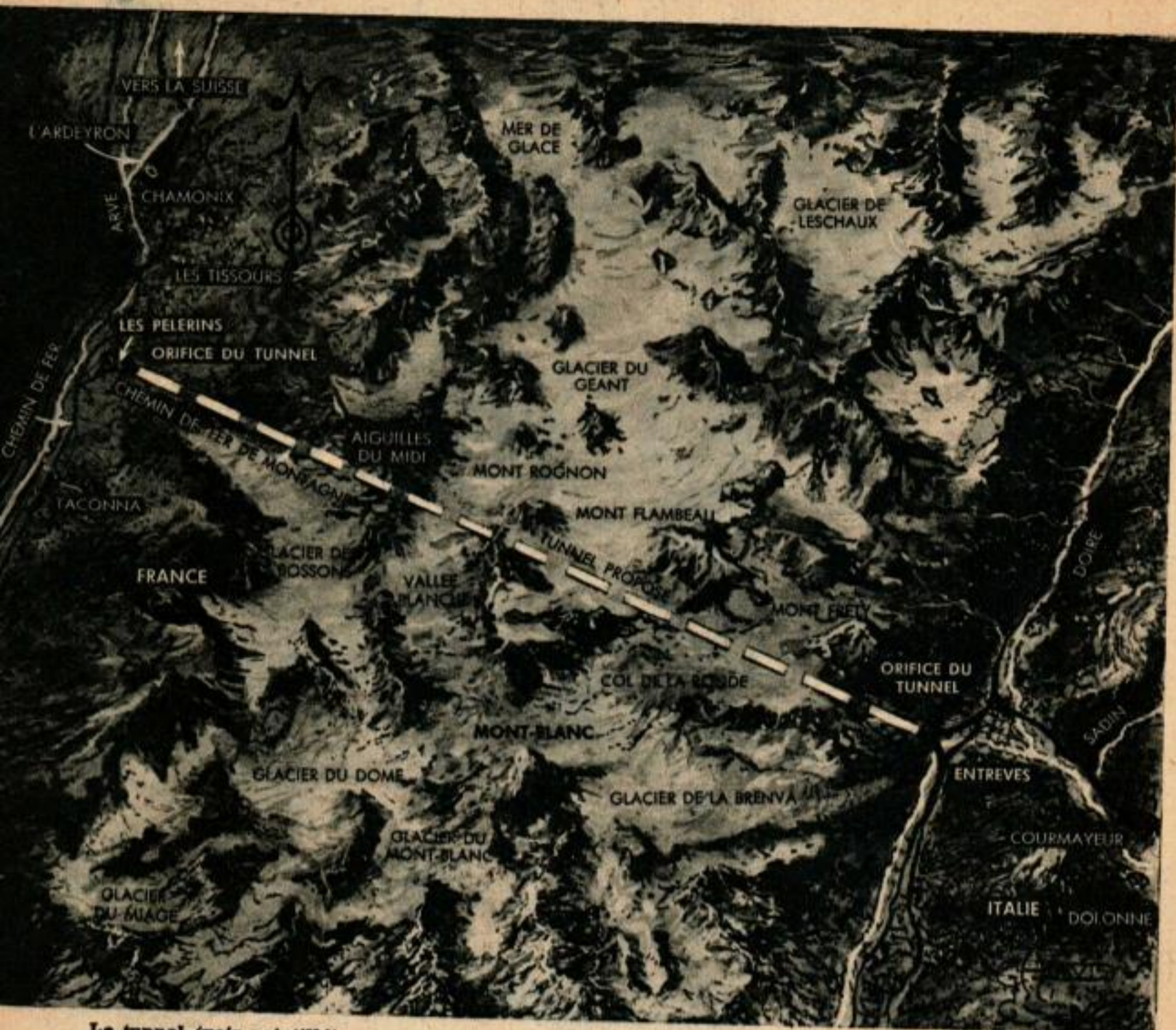
COUPE OVALE DE L'EXTREMITE

LA FORME OVALE PRES DE CHAQUE EXTREMITE FACILITE LA VENTILATION



G. HAVES





Le tunnel (voir pointillé) passera sous le massif montagneux qui sépare la France de l'Italie.

ce qui permet l'écoulement des eaux et facilite aussi la ventilation.

Six postes de ventilation placés dans le tunnel assureront l'évacuation des gaz d'échappement. De grands ventilateurs aspireront l'air vers les extrémités du tunnel. Un autre jeu de ventilateurs enverra de l'air frais dans des conduites placées sous la chaussée. Des instruments mesureront la température ainsi que la pollution de l'air et en informeront le poste de contrôle.

La circulation sera réglée par un système de signaux lumineux qui maintiendront un écart constant entre les voitures. Des niches de secours seront ménagées le long du tunnel pour permettre aux véhicules en panne de se retirer du chemin. Des mécaniciens seront continuellement en service pour les cas imprévus.

Des évaluations prudentes prévoient une circulation annuelle minimum de 200.000 véhicules. Un droit d'environ 500 fr pour une petite voiture à quatre passagers sera perçu par la compagnie privée qui exploitera le tunnel. Cette compagnie financera environ 35 % du coût total de la construction. On

pense que la circulation augmentera fortement, quand les touristes verront avec quelle facilité ils peuvent traverser une chaîne de montagnes qui constituait jusqu'à présent une barrière décourageante. Les projets prévoient que le tunnel sera ouvert aux voitures de tourisme pendant la journée et la nuit aux camions. Plus de 500.000 tonnes de marchandises y passeront annuellement.

Bien que le tunnel se trouve sous la partie la plus élevée des Alpes, c'est aussi la plus étroite, ce qui en réduit au minimum la longueur et le coût. Les routes d'accès, libres toute l'année, existent déjà à chaque extrémité, à part un ou deux kilomètres vers la fin. Toutefois, un travail considérable devra être exécuté du côté italien pour redresser et élargir certaines routes des vallées conduisant au tunnel.

On n'a pas publié de chiffres relatifs au prix de revient total; mais quel qu'il soit, l'on pense que l'affaire sera rentable, parce qu'elle créera une route de transport permanente entre deux régions extrêmement peuplées et industrialisées. En outre, l'attrait pour les touristes sera sans doute considérable.