

autre ex. : D

71.-

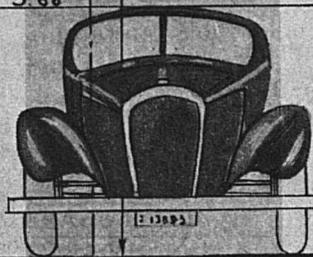
L'AUTOSTRADE TUNNEL DU SIMPLON

5.45

0045509

5.90

WEDD MESSIA



PA
42.540

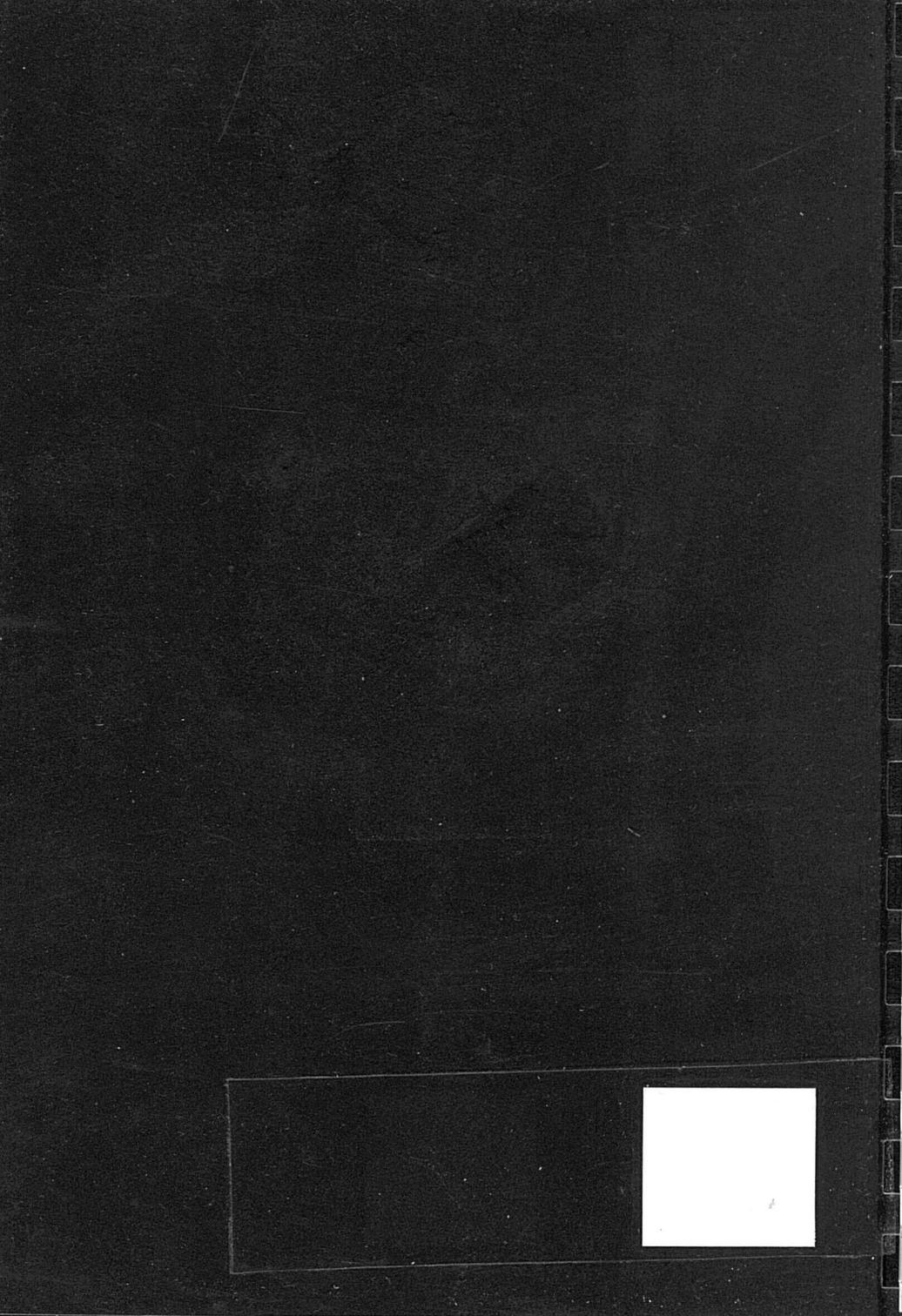
Médiathèque VS Mediathek



1011119817

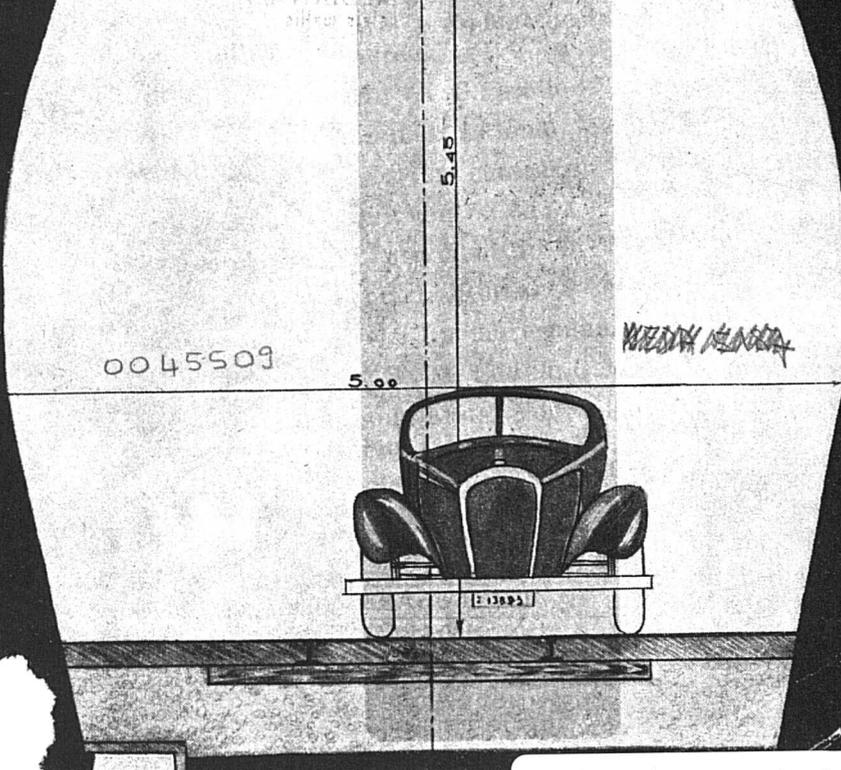
PA 42.540

②



autre ex. : D
11.-

L'AUTOSTRADE TUNNEL DU SIMPLON



Médiathèque VS Mediathek



1011119817

PA 42.540 ②



MEDIATHEQUE
MEDIATHEK
valais wallis

L'AUTOSTRADÉ-TUNNEL DU SIMPLON

Patronage d'honneur

- S. E. LETTA, préfet de Novarre.
Senatore Attilio POZZO, Gènes.
Comte Vitalino BORROMEO, Milan.
M. Eug. FAILLETAZ, président de la Chambre Vaudoise du Commerce.
M. le Dr. Walther PERRIG, président de la Chambre Valaisanne du Commerce.
M. A. DE GURTEN, prés. du T.C.S., section Valaisanne.
M. Camille CRITTIN, Conseiller National, Martigny.
M. le Dr. HENNEBERG, président central du T. C. S.
M. le Dr. MENDÉ, président central de l'A.C.S., Berne.
M. le sénateur BONARDI, président du T. C. I., Rome.
M. le président du R. A. C. I., Rome.
M. le président du Schweiz. Radfahrerbund, Zurich.
M. le président de l'U. M. S., M. EGGER, Genève.
M. EVÈQUOZ, Conseiller aux Etats, Sion, membre de la Délégation du Simplon.
M. le Dr. GAFFNER, président de la Fédération Suisse du Tourisme.
M. Oreste BONOMI, Chef du Ministère de la Presse et propagande, Rome.
M. BITTEL, directeur de l'O. N. S. T., Zurich.
M. MARZOHL, président de la Ligue routière, à Zurich.
M. le Dr. avv. Pascuale PALADINO, secrétaire fédéral de la province Novarre.
M. le président de la ville de Brigue, M. GUNTERN.

L'AUTOSTRADÉ-TUNNEL DU SIMPLON

Comité d'action

- M. Joseph ESCHER, Brigue, président.
M. le Dr. GHISOLI, podesta, Domodossola, vice-président.
M. Joseph ESCHER, conseiller d'Etat, deuxième vice-président.
M. le Dr. Pierre DARBELLAY, secrétaire, Chambre de Commerce Valaisanne, trésorier.
M. le Dr. Marcello BOLOGNA, ingénieur, Domodossola.
M. Ernesto CATTENA, représentant, Fédération des Commerçants, Domodossola.
M. Georges CHAPPUIS, ing., président de la Section Valaisanne de l'A. C. S.
M. le Dr. Alf. PIGUET, secrétaire, Chambre de Commerce Vaudoise, Lausanne.
MM. PERRIN et TüsCHER, ingénieurs, auteurs du projet.

Le Tourisme

- A. C. S., M. CORDEY, Député à Lausanne.
T. C. S. M. de COURTEN, A., président, section du Valais.
Chambre de Commerce Vaudoise, Dr. PIGUET.
Chambre de Commerce Valaisanne, Dr. DARBELLAY.
Société de Développement de Brigue, M. Joseph ESCHER, hôtelier.
O. N. S. T., Bureau Suisse Romande, M. Paul BUDRY.
Association des Sociétés de Développement Suisse, Directeur ABLAS, Montreux.
Association Vaudoise des Intérêts touristiques, M. HAEBERLI, hôtelier, Lausanne.
Société des Hôteliers de Lausanne-Ouchy, M. JEANLOZ, Hôtel Beau-Séjour, Lausanne.

Les Techniciens

M. l'Ing. PETER, Brigue.

MM. PERRIN et TüsCHER, Genève.

M. l'Ing. BOLOGNA, Domodossola.

M. l'Ing. CHAPPUIS, Martigny.

La Presse

M. A. ESCHER, Brigue.

M. F. L. BLANC, Lausanne.

M. V. RIGASSI, Lausanne.

Secrétariat général

M. A. ESCHER, Brigue.

M. F. L. BLANC, Lausanne.

Avant-propos

C'est un phénomène d'observation courante: lorsque l'opinion publique s'empare d'une idée et s'enthousiasme pour elle on peut redouter la brièveté de son emballement. En effet, trop souvent il manque à ceux-là mêmes qui sont les plus chauds défenseurs d'une cause, les renseignements et précisions qui seraient le meilleur aliment pour leur zèle.

D'autre part, et cela est aisément compréhensible, en présence d'un projet, des objections naissent, autour desquelles vient se cristalliser un courant d'opposition où l'ignorance l'emporte sur la raison ou la mauvaise volonté.

Cette brochure a donc pour buts primordiaux: de fixer les éléments qui militent en faveur du projet de construction de l'autostrade du Simplon et, d'autre part, de réfuter objectivement les arguments soulevés par les opposants. Certes, on ne saurait inclure dans ces quelques pages toute la documentation technique et scientifique qui a sa place dans les discussions entre ingénieurs et spécialistes de semblables problèmes. Mais on verra plus loin que l'on n'a négligé aucun aspect du projet des ingénieurs Perrin et Tüscher. C'est donc en toute connaissance de cause que l'on en arrive aux conclusions qui seront les nôtres.

Que le lecteur veuille accepter de se documenter en consultant ces pages où il chercherait vainement autre chose qu'une sympathie éclairée pour une œuvre intéressant le pays tout entier.

D'où vient l'idée de l'Autostrade du Simplon ?

Le développement extraordinaire de la circulation automobile et les modifications profondes qui en sont résultées dans le caractère mondial du tourisme, ont fait naître dans l'esprit de ceux que les grands problèmes de cet ordre intéressent, une conception nouvelle de la distribution des voies de communication et, par voie de conséquence, la nécessité d'adapter les réseaux routiers aux exigences nouvelles.

On assista tout d'abord à l'effort énorme des pays les plus divers pour doter leurs villes, villages et stations de routes spacieuses à circulation aisée et sûre. Puis vint l'autostrade, qui élimine de la route automobile les multiples dangers issus de la circulation routière habituelle. Simultanément, on construisait de magnifiques routes de montagne permettant de franchir les cols les plus hauts, de passer les barrières les plus inaccessibles. Enfin, devant l'obstacle insurmontable que présentent pendant plusieurs mois d'hiver les chutes de neige, on en vint à concevoir la nécessité de tourner cette difficulté-là, et ce par le percement de tunnels routiers à basse altitude.

Mais cette idée se heurta de tout temps et se heurtera encore longtemps à l'objection majeure que représente, à notre époque, le coût excessif d'une telle entreprise. Il ne suffit pas de mobiliser des capitaux par centaines de millions, il faut les renter. C'est pourquoi des projets nombreux, tels que ceux du percement du Mont-Blanc, du Gothard et de tant d'autres, ne peuvent retenir longtemps l'attention. Dès 1933, la presse valaisanne, en premier lieu les *Walliser Nachrichten* de Brigue, soutenue bientôt par des articles publiés par la *Gazette de Lausanne* et certains journaux italiens, lançait l'idée de l'autostrade-tunnel du Simplon.

Puis, un beau jour, quittant le domaine de la pure spéculation technique où l'on s'était tenu jusqu'ici, les ingénieurs Bologna, de Domo, puis Perrin et Tüscher, de Genève et Lausanne, mirent sur pied un projet qui éludait l'obstacle-argent, tout en satisfaisant pleinement aux conditions requises: l'autostrade-tunnel dans la deuxième galerie du Simplon.

La Société de Développement de Brigue à son tour, dûment renseignée par les auteurs du projet, se mit aussitôt en campagne en vue de la réalisation de cette œuvre d'intérêt national.

Elle convoqua une assemblée consultative et publique le 22 septembre 1935, à Brigue.

Vingt-trois personnes, représentant les milieux les plus divers, autorités, techniciens, associations touristiques et automobilistes, sociétés d'utilité publique, presse, etc., ainsi qu'un grand nombre d'auditeurs et de curieux, répondirent à cette invite.

L'Italie avait délégué, entre autres, M. l'avocat Ghisoli, podesta de Domodossola, parlant au nom du préfet de Novarre, S. E. Letta.

Côté suisse, le Gouvernement valaisan avait chargé M. Escher, conseiller d'Etat, de participer aux travaux de cette première assemblée qui désigna aussitôt son Comité d'initiative. On verra plus loin comment il est constitué.

On verra également où en est le travail effectué par les divers Comités promoteurs et combien l'on a raison de leur faire confiance.

Le projet

Il transforme la deuxième galerie du Simplon, ouverte à l'exploitation des C.F.F. depuis 1922, en une autostrade, en dotant tout simplement cette galerie d'une surface de roulement laissant subsister les rails, d'un éclairage ad hoc, d'une ventilation puissante et de divers dispositifs énoncés plus loin.

Cette solution a les avantages suivants :

1° Ne pas nécessiter le percement d'un nouveau tunnel ;

2° utiliser un tunnel existant et dont les deux extrémités se trouvent à faible altitude (650 m.), ce qui le rend accessible à toute époque sans l'aide de main-d'œuvre ou de machines pour le déblaiement de la neige, opération toujours très coûteuse ;

3° procurer une voie de communication permanente et un chemin direct à travers les Alpes reliant en un point central l'Ouest, l'Est et le Nord de l'Europe avec le Sud ;

4° créer ainsi un trafic européen dont profiteraient dans une mesure égale Genève, Lausanne, Bâle, Zurich et Berne, situés au point de convergence des diverses zones d'attractions géographiques du continent ;

5° permettre une liaison automobile tout au long de l'année avec l'Italie et ses lacs, sa capitale et le Tessin ;

6° susciter tout le long des itinéraires suisses et italiens conduisant au Simplon un mouvement touristique et d'affaires infiniment souhaitable ;

7° éviter que notre pays ne subisse l'isolement que ne peut pas manquer de créer à la longue la construction chez nos voisins d'un important réseau de grandes artères automobiles ;

8° ne nécessiter qu'un capital modeste et parfaitement rentable (3 millions et demi de francs) ;

9° permettre le versement aux C.F.F. d'un pourcentage sur les recettes pouvant aller jusqu'à 40 %, représentant par conséquent une somme de 5 à 600 000 francs annuellement — soit l'intérêt d'un capital de 10 à 12 000 000 francs — comme prix de location de la galerie du tunnel ;

10° créer chez nous une attraction d'intérêt mondial et par conséquent permettre une publicité nouvelle sur un thème intéressant : une autostrade dans un tunnel long de vingt kilomètres, éclairé « à giorno » et équipé comme aucune autre voie de communication dans l'univers entier.

Tout cela sans parler de nombreux autres avantages subsidiaires mais non moins substantiels.

Un côté du problème

Le Tunnel du Simplon se compose de deux galeries parallèles, distantes de 17 m. d'axe en axe. Pendant 16 ans, la première galerie fut seule utilisée, l'autre étant inachevée. Or, pendant ces 16 années, le trafic s'est poursuivi normalement avec 24 trains dans les deux sens avec croisement au milieu. Aujourd-

d'hui le nombre des convois quotidiens est réduit à 22 et dans deux seuls cas le croisement s'effectue dans le tunnel. Ce croisement pourrait être évité par une simple modification de l'horaire en prévoyant un battement supplémentaire de quelques minutes à Brigue et à Domodossola.

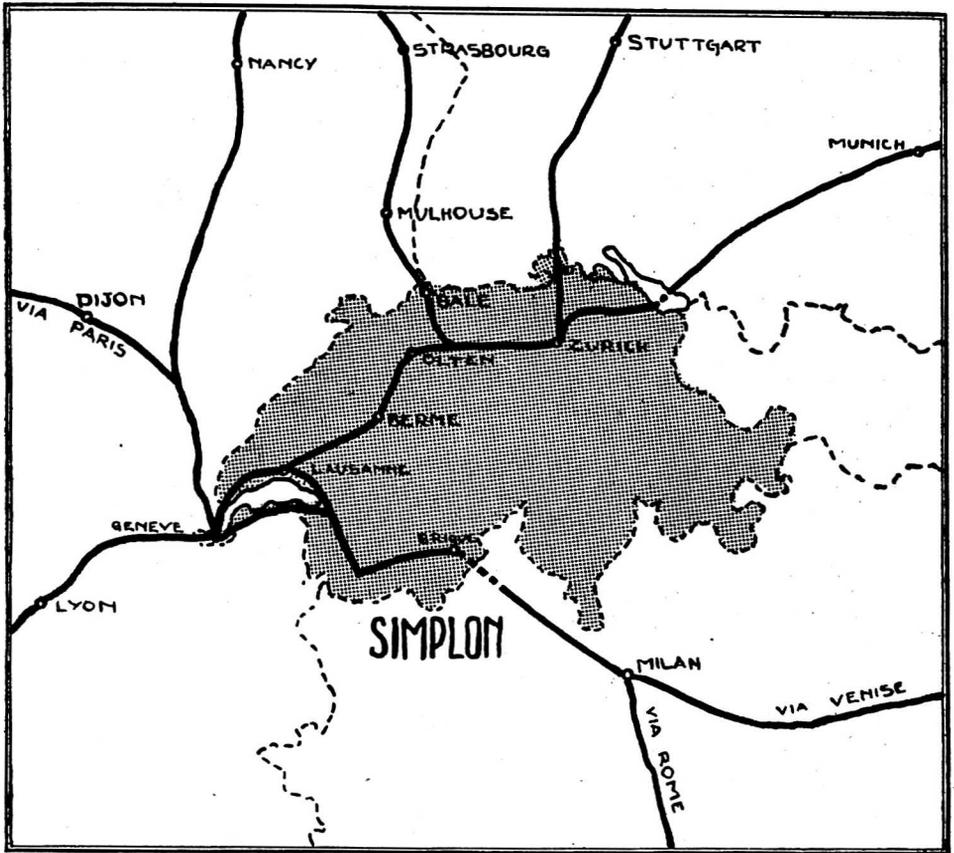
Pour peu que les C.F.F. consentent à modifier quelque peu l'horaire de certains trains (22 trains en 24 heures laissant un battement suffisant, la durée de passage ne devant pas excéder 15 minutes), le trafic par le Tunnel du Simplon pourrait parfaitement s'effectuer à nouveau dans une seule galerie. Il reste entendu que dans la construction de l'autostrade on laissera subsister les voies de façon à pouvoir, le cas échéant, rendre d'un instant à l'autre, la deuxième galerie au trafic ferroviaire. Cette possibilité résoud donc le problème que poserait tout accident survenu dans la galerie N° 1. Il y a lieu toutefois de dire ici que des contretemps de ce genre ne sont guère prévisibles. Dans le Tunnel, fort bien construit, il ne s'en est produit jusqu'ici aucun.

Les C. F. F. ne peuvent-ils pas assumer le transport des autos traversant le Simplon ?

Ils le font, mais il en coûte à l'automobiliste, outre le désagrément d'être obligé de prendre le train, une somme assez élevée par passage, ceci sans compter les inconvénients de ce double transbordement à l'entrée et à la sortie du tunnel. Il s'agit là d'une solution hybride peu satisfaisante et qui ne saurait être considérée que comme un pis-aller. D'ailleurs, il est de toute évidence que l'automobile étant un moyen de locomotion parfait, il est contraire à la logique de la faire transporter par un wagon de chemin de fer. L'automobiliste tient et veut impérieusement être indépendant de cette tutelle tracassière. Cette observation se fait même sur les bacs.

En conséquence, toute autre solution que le passage direct doit être abandonnée, notamment celle de wagons ou de trains spéciaux.

De même il faut renoncer à vouloir livrer le tunnel au passage alterné des trains et des voitures montées sur des trucs. La sécurité des C.F.F. ne permet pas ce compromis.



Le plus court trajet pour se rendre du Nord au Sud de l'Europe, en utilisant pendant le maximum de temps les routes suisses est celui qui converge vers l'autostrade du Simplon.

La réalisation du projet

Surface de roulement

L'empierrement et la voie actuels seraient recouverts d'une surface de roulement moderne, en laissant subsister au bord des rails une gorge étroite nécessaire au passage éventuel des trains.

Cette surface de roulement serait conditionnée comme le sont les routes pour autos, parfaitement plane et teintée, de façon à rendre le maximum de lumière à l'éclairage, rugueuse et sèche comme une piste.

La largeur de cette voie étant de 4 m. 60 — à la hauteur des yeux — l'automobile la plus large aurait donc encore plus d'un mètre trente de chaque côté. De plus, la galerie routière serait complètement isolée de celle où passeraient les trains, par la fermeture hermétique des galeries transversales reliant les deux tunnels tous les deux cents mètres.

La voûte du souterrain serait rendue complètement étanche par les procédés nouveaux existants.

L'éclairage de la galerie

Il va bien sans dire que l'on n'envisage pas un éclairage fourni par les phares des automobiles! Non, il est prévu un éclairage indirect et teinté selon les normes susceptibles de fatiguer le moins possible la vue avec, éventuellement, une alternance dans les couleurs (effet reposant).

Ventilation

Le problème de la ventilation est le plus important ; aussi a-t-il été étudié avec d'autant plus de minutie.

Les autos dégagent des gaz nocifs pour l'organisme humain. C'est un phénomène connu. On peut pourtant préciser dès l'abord que plus l'on va de l'avant dans la construction des moteurs d'autos, moins la quantité de ces gaz est importante. En effet, la combustion du carburant est aujourd'hui presque complète et dans les seules cinq dernières années on peut estimer que la quantité de gaz libérée par le pot d'échappement a diminué dans de très fortes proportions.

Pour ventiler le long souterrain on installerait donc des ventilateurs aspirant les gaz nocifs, l'air vicié, et par d'autres canalisations latérales et transversales insufflant de l'air exempt de toxique. Il ne faut pas oublier que l'on pourra trouver cet air frais tout au long du parcours par simple aspiration dans la galerie affectée au trafic ferroviaire. La quantité d'air frais à insuffler pour maintenir dans le souterrain une atmosphère saine est évaluée à environ 500 000 mètres cubes à l'heure, opération qui serait assumée par les divers dispositifs énoncés et par les stations spéciales équipées aux deux extrémités du tunnel, comportant des ventilateurs puissants.

Le danger, en ce qui concerne la ventilation, est d'ailleurs aisément éliminé grâce à la cellule électrique qui décèle et indique sur un tableau lumineux la composition exacte de l'air en tous les points du tunnel. La teneur en oxyde peut donc être signalée par des détecteurs électriques, et l'employé préposé pourra en tout instant manœuvrer les leviers utiles pour insuffler en certains points donnés une quantité d'air frais supplémentaire tout en forçant l'aspiration des gaz.

Autre moyen : on peut lire sur un tableau lumineux la position exacte occupée dans le tunnel par chaque voiture.

La technique moderne, on le sait, est aujourd'hui armée merveilleusement dans ce domaine comme dans tant d'autres. Des maisons spécialisées de Suisse et de l'étranger ont d'ailleurs étudié très à fond le problème de la ventilation du tunnel du Simplon et toutes sont tombées d'accord pour juger qu'elle ne présentait pas de difficultés insurmontables.

Dispositifs spéciaux

Afin de rendre plus complète la sécurité et la commodité de la circulation dans le tunnel, pour mieux parer aux éventuelles pannes — peu probables — des autos engagées dans la file, des appareils téléphoniques à ligne directe seront installés tous les 50 m. Ainsi le conducteur de la voiture arrêtée pourrait-il immédiatement entrer en relation avec le service préposé au dépannage, n'ayant pour ce faire qu'à parcourir à pied et dans le cas le plus défavorable, 25 m. en avant ou en arrière.

D'autre part, ainsi que nous le disions dans le précédent chapitre, toute voiture qui s'arrête se signale automatiquement par la position de son onglet sur le tableau lumineux de contrôle. Le poste de secours n'a aucune hésitation sur l'endroit exact où la dépanneuse doit se rendre. Le dépannage se fera en quelques minutes, les réparations éventuelles s'effectuant toujours en dehors du souterrain.

Des hauts-parleurs, placés tout au long du parcours, signaleront également aux conducteurs des autos les arrêts survenus dans l'encolonnement et diffuseront, en cas de besoin, des instructions.

Il faut se hâter de dire à ce propos que les cas de panne en plein tunnel seront pour ainsi dire nuls, un contrôle étant exercé sur chaque voiture avant qu'elle n'entre dans la galerie.

Pour l'automobiliste timoré, redoutant de s'engager dans le long boyau de l'autostrade, des conducteurs spécialisés seront à disposition qui, contre une modeste finance, prendront le volant pour la traversée. Au conducteur qui désire rester à son volant mais qui craint de ne pas pouvoir conduire sans erreur, on offrira l'utilisation d'un truc, chariot roulant sur les rails existants. Ce truc, muni des dispositifs aussi simples qu'ingénieux, soulève les roues avant de la voiture et fixe le châssis. La direction étant alors assurée par le chariot roulant sur les rails, il suffira au conducteur de passer ses vitesses, les roues arrière de l'auto fournissant la force motrice.

De la sorte, on n'aura nulle peine à conserver la vitesse de 60 km. heure requise des automobilistes engagés dans la file, traversant espacés de 250 en 250 m. Cette vitesse n'a rien d'exagéré si l'on considère que la route est parfaitement plane et en ligne droite, et qu'il n'y a aucune obligation de croiser ou de dépasser.

La circulation

L'automobiliste arrive à Brigue ou à Iselle et voit devant lui un panneau lui indiquant qu'il va pénétrer dans la zone de l'autostrade-tunnel. Un employé l'informerait aussitôt de ce qu'il a à faire. Le tunnel, en effet, sera ouvert pendant 40 min. dans un sens — Brigue-Iselle — et 40 min. dans l'autre — Iselle-Brigue — les vingt minutes de battement devant permettre l'évacuation des voitures engagées dans la galerie.

Les formalités de douanes et de visa de passeport seront effectuées aussi bien pour la Suisse que pour l'Italie, sans sortir de voiture. L'automobiliste fait passer sa machine sur un pont-balance qui délivre automatiquement un ticket indiquant le prix du passage, basé sur 1 franc par cent kilos, voyageurs compris.

Ce même ticket représente, une fois contrôlé, le gage d'une assurance contre tous les risques de passage.

Pendant que l'automobiliste attendra le moment de s'engager dans le tunnel, un rapide examen de sa voiture sera effectué par des spécialistes. En évitation de pannes de benzine ou d'éclatement de pneus, le réservoir et les pneus seront contrôlés. On limitera ainsi, à des cas extrêmement rares, les ennuis de route sur le parcours.

Une fois engagé dans la galerie parfaitement éclairée, l'automobiliste n'a plus à s'occuper de rien. Les hauts parleurs lui signaleront éventuellement la nécessité de s'arrêter pendant que l'on évacue une voiture en panne — à supposer que cela arrive — et donneront le signal de la remise en marche de la colonne.

Arrivé à Iselle les formalités sont réduites à peu de chose, puisque la douane et le visa des passeports auront été effectués déjà à Brigue.

Dans le sens contraire, les mêmes opérations s'effectueront vraisemblablement à l'entrée de l'autostrade à Domodossola. Les conducteurs qui désireraient passer le col du Simplon obtiendraient un laissez-passer permettant de bifurquer à Iselle directement.

Aux deux extrémités de l'autostrade des parcs de stationnement surveillés seront aménagés. Ces parcs seront suffisamment vastes pour que la sortie et l'entrée de la galerie demeure

rent toujours libres, quels que soient l'afflux des voitures et le temps nécessaire au règlement des formalités de passage en frontière (triptyques, passeports, dédouanement, ravitaillement, contrôle, etc.).

Les arguments des opposants

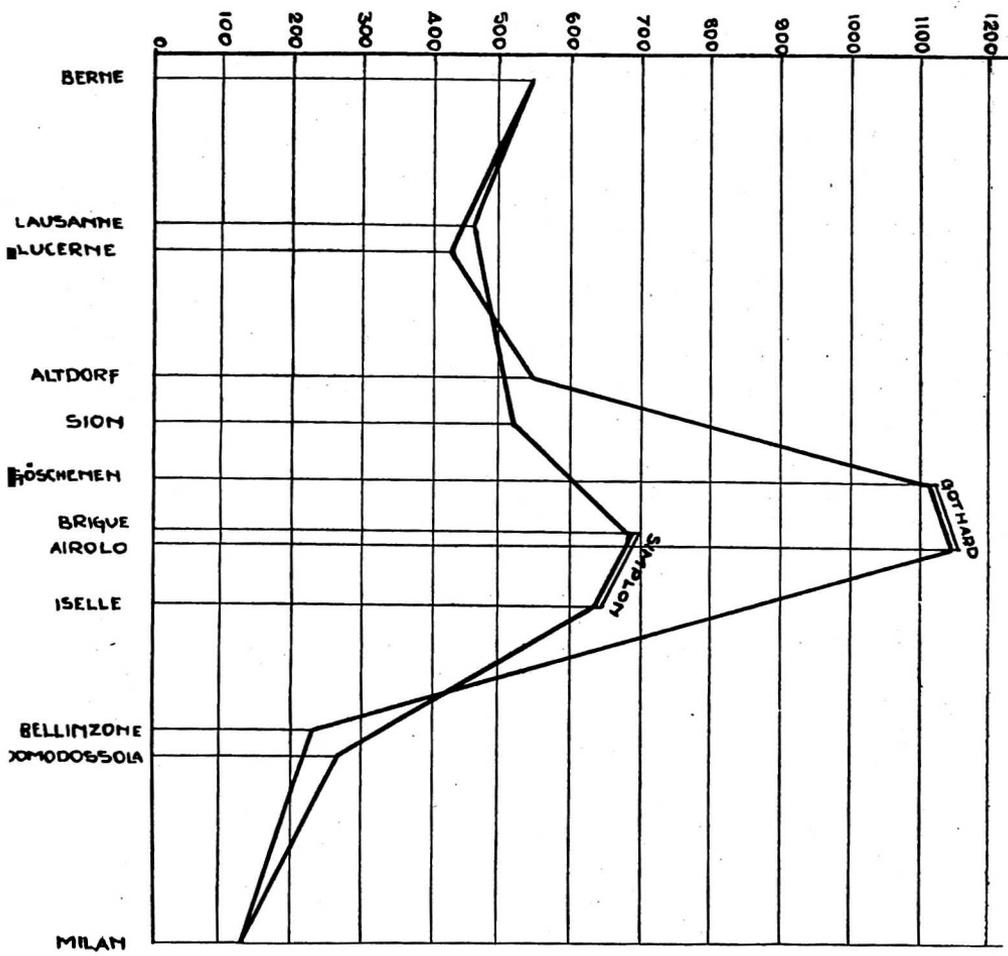
Notre souci d'objectivité nous a dès l'abord poussés à examiner les arguments des opposants, qu'ils soient de l'ordre politique, ferroviaire, technique, touristique ou même sentimental — car, hélas, plus d'une objection au projet en question relève de ce domaine!

Les difficultés dans l'exploitation des chemins de fer?

Nous avons déjà vu que, actuellement, il passe 22 trains par jour dans les deux tunnels. Avant que la deuxième galerie ne fut ouverte au trafic, soit pendant 16 ans, 24 trains circulaient normalement et sans que l'on ait eu à déplorer quelque ennui que ce soit. La tendance du trafic ferroviaire n'étant certainement pas à augmenter mais à diminuer, on voit que l'on pourrait revenir au principe de la circulation dans une seule galerie, sans inconvénient. Cela d'autant plus facilement que la puissance des locomotrices a plus que quintuplé, partant la vitesse possible des trains augmenté très fortement.

Et tout état de cause et si décidément il s'avérait indispensable de laisser subsister, au milieu du tunnel, la gare d'évitement permettant le croisement en ce point de trains circulant en sens contraire, la solution n'en serait pas moins simple. Certaines personnalités des milieux dirigeants des C.F.F. évaluant le coût du percement ou de l'agrandissement de la gare d'évitement, articulent des chiffres de l'ordre de 10 à 20 millions. Comme il s'agit d'une distance de 500 mètres au plus, on peut estimer que ces chiffres-là sont fortement exagérés. Les calculs les plus pessimistes, basés sur le prix de la technique moderne dans le monde entier, permettent d'affirmer que les travaux d'élargissement de la gare d'évitement coûteraient à peine le dixième de ces sommes.

Mais à notre avis cette dépense ne s'impose nullement.



L'autostrade-tunnel du Simplon traverse les Alpes à la plus faible altitude possible en Europe (650 m.). Ses voies d'accès seraient donc libres de neige toute l'année.

Les objections du point de vue technique

C'est surtout le problème de la ventilation qui a retenu l'attention et soulevé les objections les plus véhémentes.

On ne peut, à ce sujet, que répéter ce qui a été dit plus avant dans la « Réalisation du projet ».

L'éclairage indirect n'est plus dans le domaine de l'expérimentation et l'on ne peut pas sérieusement soulever quelque objection que ce soit à ce propos.

Disons cependant que, s'inspirant de ce qui se fait dans les tunnels routiers de moindre importance, mais existant nombreux tant en Europe qu'en Amérique et singulièrement sous l'Escaut, on a résolu sans peine cette face-là du problème.

L'humidité ne joue en l'occurrence aucun rôle et nous n'insisterons pas à son sujet. Des procédés modernes rendent parfaitement étanches les souterrains.

La chaleur, nous dit-on, sera excessive dans ce long tunnel.

Lorsqu'on traverse le Simplon en train personne n'est incommodé par l'élévation de la température, ni par la transition, en hiver, entre les 10 ou 12 degrés sous zéro régnant à l'extérieur et les 25 ou 30 degrés de l'intérieur. A plus forte raison les voyageurs souffriront-ils moins encore dans une galerie constamment ventilée et rafraîchie par un air que l'on pourra tempérer ou refroidir à volonté.

La difficulté de conduite

On objecte aussi qu'il sera pénible à un conducteur de diriger sa machine tout au long d'un boyau de 20 km. en n'ayant pour horizon à gauche et à droite que les parois du tunnel proches de 1 m. 30, en réalité de 1 m. 50 puisque le profil du tunnel va en s'évasant et qu'à hauteur d'homme sa largeur atteint 5 m. environ. Il est bon de rappeler que les cars les plus larges ont 2 m. 20.

Tout d'abord, et bien que la monotonie du paysage paraisse incontestable, on remédiera à cet inconvénient en peignant les parois de couleurs reposantes. Leur uniformité rugueuse sera rompue par des objets ou sujets peints. D'autre part, nous l'avons déjà dit, en modifiant quelque peu l'éclairage de kilomètre en kilomètre on rompra également cette impression d'uniformité.

Pour le reste, l'expérience a prouvé, sur des parcours plus brefs c'est vrai, que dès le premier kilomètre l'accoutumance se fait rapidement, tant il est vrai que la nature humaine est prodigieusement douée, dotée qu'elle est de la faculté d'assimilation.

Les générations d'automobilistes qui montent, beaucoup mieux accoutumées au sport automobile et à la conduite dans toutes sortes de conditions, ne montreront d'ailleurs aucune hésitation et accompliront le parcours comme une quelconque performance, sans plus.

Tourisme

Il a été émis des doutes quant à l'effet favorable, à l'impulsion que l'ouverture de l'autostrade du Simplon était susceptible de donner au trafic automobile. Il suffit, pour se convaincre à cet égard que l'optimisme des promoteurs n'est pas exagéré, de consulter les cartes géographiques du tourisme international. On y verra sans peine que des zones d'attraction existent qui feront tout naturellement converger vers la Suisse, à l'exclusion d'autres points, toutes les voitures se rendant en Italie, l'hiver comme l'été. Il est assez notoire pour qu'on n'insiste pas que c'est surtout en hiver que le besoin d'un séjour en Italie se fait sentir. Or, jusqu'ici, c'était précisément en hiver que l'on ne pouvait songer se rendre au pays de Dante par la route.

Si l'on considère, par surcroît, que la Suisse et l'Italie pourront faire une publicité mondiale en prenant pour thème l'attraction unique de cette autostrade-tunnel de 20 km., que le nombre des autos augmente à une cadence régulière dans tous les pays, que l'automobiliste renonce de plus en plus à d'autres moyens de locomotion que l'auto lors de ses tournées de vacances, on admettra que le nombre escompté de passages (100 000 par an) se soutient parfaitement.

Certes, les C.F.F. ne transportent actuellement que 1000 voitures par an à travers le Simplon. Mais cela est imputable en premier lieu au coût de ce transport (70 francs par voiture de quatre personnes) et aux inconvénients que représentent les opérations de chargement et de déchargement.

Le coût de la traversée de l'autostrade du Simplon étant proportionné au poids du véhicule, les grosses voitures paieront un peu plus que les autres, et ce sera justice, tandis que les motocyclistes paieront 3 francs au plus.

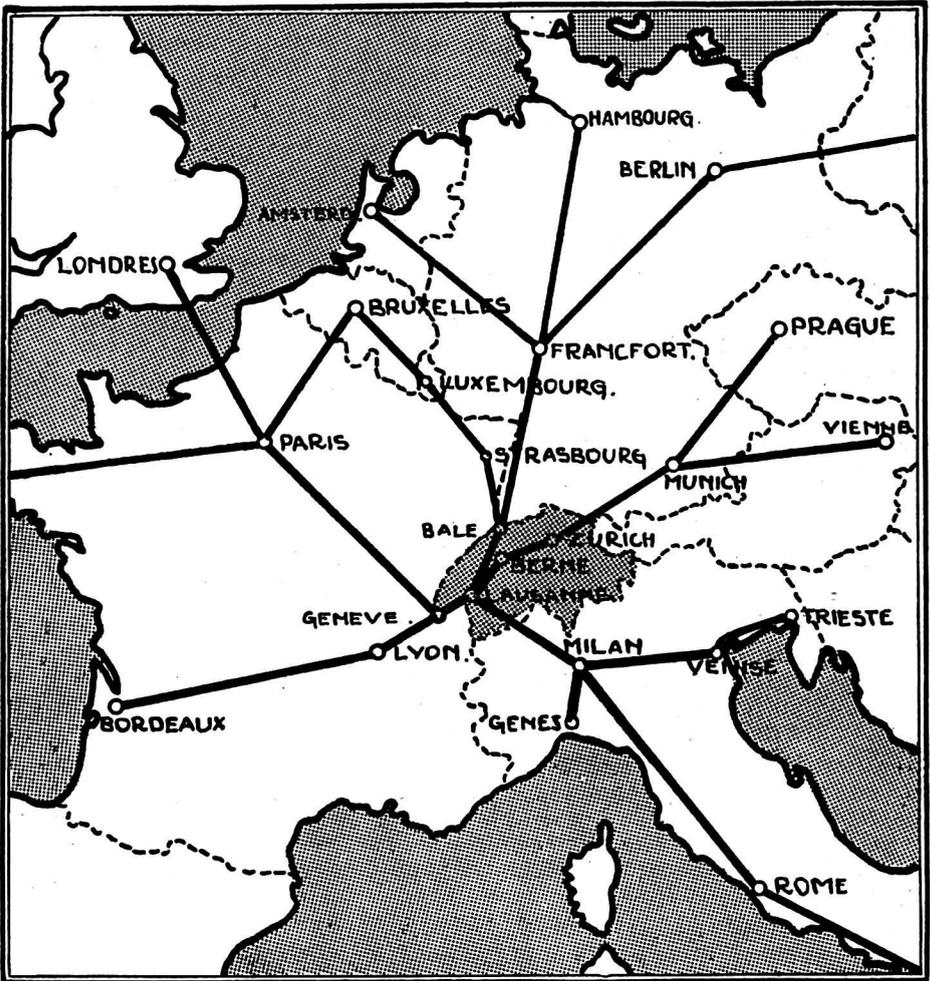
Les seuls passages des Suisses se rendant dans le canton du Tessin pendant les mois d'hiver seront sans doute importants.

Politique

La ligne du Simplon appartenant aux deux gouvernements suisse et italien, c'est de l'assentiment de ces deux hautes autorités que dépend la réalisation ou l'abandon du projet en question.

On sera heureux de savoir que déjà, du côté italien, les assurances les plus encourageantes sont données. Le gouvernement italien a déclaré, en effet, qu'il était « pour les solutions hardies » et l'on peut dire, sans trop se hasarder, qu'il verrait d'un œil plutôt favorable la création de cette voie nouvelle qui ne pourrait que rendre plus intenses encore les excellentes relations que nous entretenons entre Suisses et Transalpins.





Grandes voies internationales convergeant naturellement vers l'Italie par le Simplon.

Conclusions

Au terme de cet exposé sommaire, destiné à orienter tous ceux qui dans une mesure quelconque sont susceptibles de s'intéresser au projet d'autostrade-tunnel du Simplon, on peut encore rapidement et pour les mieux fixer dans l'esprit, résumer les avantages que représente l'œuvre préconisée.

Le projet est :

- **Parfaitement réalisable avec**
- **Un capital minime de 3 à 4 millions de francs suisses et dans un**
- **Délai très court (un an), par une**
- **Main-d'œuvre au chômage (2 à 300 familles), dirigée par**
- **Des entreprises nationales.**
- **Il aura des répercussions immédiates et bienfaisantes sur le mouvement touristique automobile en Suisse et en Italie.**

L'autostrade-tunnel du Simplon serait :

- **Une solution moderne et d'avenir à un problème qui est déjà posé : la liaison routière permanente du Nord au Sud de l'Europe.**
- **Une attraction d'intérêt mondial, donc**
- **Une source constante de profits divers.**
- **La liaison possible été comme hiver entre l'Italie, le Canton du Tessin et la Suisse occidentale.**
- **Une œuvre propre à justifier le renom de la technique suisse et de l'industrie suisse de l'hôtellerie dans le monde entier conjugué avec celui non moins fameux de la technique et de l'industrie hôtelière italiennes.**

Ces multiples raisons semblent suffisamment convaincantes pour inciter les promoteurs de cette réalisation à poursuivre leur tâche. Mais ils ont besoin de l'appui de la population tout entière et plus particulièrement des autorités, associations et personnalités diverses jouant un rôle dans les économies nationales suisses et italiennes.

Si nous portons les yeux sur ce qui se fait chez nos voisins proches ou lointains, singulièrement chez les Italiens, si nous considérons les entreprises magnifiques qu'ils ont su réaliser malgré la dureté des temps, nous devons ressentir, nous, Suisses, le désir sincère de nous mettre, le plus tôt possible, à l'ouvrage. On parle beaucoup et partout des grands travaux d'utilité publique : En voilà et des meilleurs !

LAUSANNE, février 1936.

*Le Comité d'action de
l'Autostrade-Tunnel du Simplon.*

Bruno Zevi.

