

Transport de marchandises par le San Bernardino : les camions d'aujourd'hui relèguent les bêtes de somme et les charrettes à chevaux aux oubliettes

Information de presse

Date :

Avril / mai 2010

- **Le transport des marchandises dans les Alpes est très ancien ; il a durablement marqué le développement de l'Europe et est associé, à toutes les époques, à l'essor économique**
- **Ouvert en 1967, le tunnel du San Bernardino est, après le col du Saint-Gothard, le second axe vital pour le transport des personnes et des marchandises en Suisse et permet au Val Mesolcina de rester en relation avec le reste du canton tout au long de l'année. Si l'on continue par Bellinzone et Lugano, le col du San Bernardino représente une liaison essentielle vers le nord de l'Italie et la métropole de Milan.**
- **Un client Mercedes-Benz de Coire achemina avec ses camions 280 000 tonnes de ciment au total vers les chantiers**
- **Quelque 150 millions d'euros ont été dépensés pour rénover le tunnel entre 1991 et 2006 et le mettre aux normes actuelles**
- **Les Grisons, le canton aux 150 vallées, est un haut plateau de montagne typique à une altitude moyenne de 2 100 m, accueillant la commune la plus haute toujours habitée d'Europe. Les ruisseaux et les rivières des Grisons se jettent dans trois mers.**
- **Organisé par Daimler, le « Transalp Trucking 2010 » montrera les énormes progrès réalisés par les camions de transport de marchandises dans les domaines de l'efficacité et du respect de l'environnement. Le processus de réduction de la consommation et des émissions, assorti du renforcement simultané des normes de sécurité et d'ergonomie, est au cœur des activités de développement des camions Mercedes-Benz depuis plus de 50 ans.**

Du fait de la croissance rapide du marché intérieur de l'Union européenne et de l'effondrement concomitant des économies socialistes de l'Europe de l'est, le transport de marchandises a plus que triplé dans les Alpes au cours des

40 dernières années. L'étude du trafic dans l'arc alpin, c'est-à-dire du sud de la France aux portes de Vienne, en Autriche, et du nord au sud, doit donc tenir compte de catégories définies : le « trafic indigène » lié aux déplacements des habitants des régions alpines, le « trafic touristique » induit par les vacanciers ou les personnes en excursion et enfin le « trafic de transit » proprement dit qui englobe tous les trajets de franchissement de frontières nationales ou des Alpes afin de transporter des marchandises.

Selon des études réalisées par Werner Bätzing, professeur de géographie culturelle à l'université d'Erlangen et conseiller scientifique auprès de la Commission Internationale pour la Protection des Alpes (CIPRA), le trafic indigène représente l'essentiel des déplacements dans la région alpine (70 milliards de km/an en VP et 4 à 6 milliards de km/an en camion). Ce nombre de kilomètres difficilement imaginable se compose des trajets quotidiens des habitants des Alpes entre leur domicile et leur lieu de travail, des trajets vers des pôles centraux ainsi que des déplacements économiques entre des partenaires commerciaux implantés dans les Alpes et ailleurs. Les déplacements en camion correspondent à des trajets à l'intérieur de la région alpine et à destination de partenaires commerciaux à l'extérieur des Alpes (par ex. transport de bois, de lait et de bétail ou de marchandises industrielles produites dans les Alpes). Le tourisme est responsable de 15 à 25 milliards de km/an. En revanche, alors qu'il est critiqué au-delà de toutes mesures et si souvent présenté comme le grand responsable des problèmes d'environnement et d'infrastructure, le trafic de transit en camion par les cols des Alpes totalise à peine 1,3 milliard de km/an.

Le transit alpin est considéré, sous ses aspects économiques, sociaux et politiques, avec beaucoup d'intérêt par Daimler AG, groupe basé à Stuttgart. Comptant parmi les premiers constructeurs automobiles mondiaux avec ses divisions Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans et Daimler Buses, les véhicules du groupe Daimler AG sont présents dans chacune des catégories de trafic définies ci-dessus. C'est d'ailleurs l'une des raisons qui motive l'organisation du « Transalp Trucking 2010 » au col du San Bernardino. Cette manifestation qui rassemblera cinq camions historiques Mercedes-Benz représentatifs de cinq décennies et des Actros long-courrier modernes montrera les évolutions positives qui sont intervenues sur les véhicules eux-mêmes et

donc, par ricochet, dans le secteur des transports en camion sur les routes des Alpes au fil des dernières décennies et jusqu'à aujourd'hui. Avec le col du Julier, le col du San Bernardino (où passeront les cinq camions historiques Mercedes-Benz représentatifs de cinq décennies et des Actros long-courrier modernes pour le « Transalp Trucking 2010 ») constitue le principal axe nord-sud du canton des Grisons. Il relie les vallées du Rheinwald au nord des Alpes et du Val Mesolcina sur le versant sud. A vol d'oiseau, quatre kilomètres seulement séparent Hinterrhein (1 620 m d'altitude) de Mesocco (à 790 m d'altitude). Par la route, la distance entre les deux localités en sortie du col est de 12 km. Le tunnel est également considéré comme une frontière linguistique entre l'allemand et l'italien. Grâce à lui, la vallée italophone du sud des Grisons est reliée toute l'année au reste du canton. Si l'on continue par Bellinzone et Lugano, le col du San Bernardino représente une liaison essentielle pour le trafic transalpin vers le nord industriel de l'Italie et vers la métropole lombarde de Milan. Quelque 3,5 millions de tonnes de marchandises franchissent aujourd'hui le col chaque année à bord de 165 000 camions.

L'inconvénient du trafic transalpin proprement dit est qu'il se concentre, par la force des choses et pour des raisons liées aux infrastructures routières et aux impératifs de circulation, sur quelques cols qui sont également très empruntés par le trafic touristique (Saint-Gothard, Brenner, Mont-Blanc, etc.), de sorte que la charge de circulation est considérable. Des conflits d'intérêts sont inévitables et ne peuvent être partiellement désamorçés qu'en alternant la circulation, en recourant à des interdictions temporaires de circulation et à d'autres mesures de régulation.

Circulation de transit à travers les Alpes

De mémoire d'homme, des marchandises ont toujours été échangées entre tous les pays d'Europe, voyageant d'un point cardinal à l'autre et donc à travers les Alpes. Quelques-uns des plus anciens outils de pierre retrouvés dans les Alpes attestent de ces échanges. Ils montrent qu'à toutes les époques, les hommes ont tenté de franchir cette frontière naturelle, effrayante forteresse que forment les montagnes. L'intégration dans l'empire romain, avec sa répartition économique du travail, et l'introduction de la culture de la vigne et des châtaignes comestibles

dans les vallées méridionales par les Romains, ont intensifié l'exploitation agricole de la sphère alpine, laquelle a évidemment eu pour effet d'accroître le peuplement et donc les volumes de transport. Comme nous le révèlent les auteurs romains, le premier « boom » du transit a eu lieu avec l'arrivée de Rome, alors que les légions cisalpines (c'est-à-dire de ce côté-ci des Alpes du point de vue des Romains) avaient besoin d'armes et d'approvisionnement. Elles ont amené avec elles des commerçants, des artisans et toutes sortes d'autres personnes dans cette zone géographique.

Au moment de la naissance du Christ, Rome a conquis de grands territoires dans les Alpes, d'abord pour des raisons militaro-stratégiques. Là comme ailleurs, les Romains sont restés fidèles à leur manière de faire : les peuplades insurgées ont été déportées et remplacées par de nouveaux vassaux. Cette politique s'est bien sûr traduite par de profondes césures économiques et culturelles qui ont cependant été compensées par d'autres apports importants du potentat romain. L'un des principaux en termes de civilisation n'est autre que la construction de routes. Il s'agissait cependant, du moins dans l'est de la Suisse (dans les cantons actuels des Grisons et de Saint-Gall), essentiellement d'un réseau de routes de vallée. L'ambition des Romains se limitant généralement aux solutions pratiques, ils évitaient autant que possible le monde sauvage des montagnes. D'après l'historien suisse Raphael Reinhard, les Romains « n'ont ouvert absolument aucun nouveau col, ils ont simplement rendu plus praticables les anciens cols utilisés pour la circulation de proximité. » Considéré d'ouest en est, le premier réseau routier des Alpes, souvent basé sur des chemins anciens dont il améliore les qualités d'usage, se composait des routes de col suivantes, toujours existantes : col de Tende (Italie/France), col du Petit-Saint-Bernard dans les Alpes grées (France/Italie), col de Montgenèvre dans le massif des Cerces (France), point de départ de la Via Domitia romaine et liaison majeure entre la vallée du Rhône et la plaine du Pô, col du Septimer, dans le Grisons, qui conduit directement et sans détour à Bergell et reste utilisé aujourd'hui par les vététistes et les randonneurs, les cols du Julier et de la Maloja dans les Grisons, le col du Reschen dans le Tyrol du Sud, le col du Brenner entre l'Autriche et l'Italie et enfin le Radstätter Tauern en Autriche. Toutes ces routes répondent aux besoins stratégiques des Romains. Elles existaient cependant avant l'expansion romaine, sous forme de sentiers et de chemins de muletier.

Des chars à deux et quatre roues pouvaient circuler sur les routes romaines. Des ornières étaient parfois creusées dans la pierre afin que les charrettes ne quittent pas la trace, en particulier la nuit, et ne versent pas sur les à-pics rocheux. Les distances étaient indiquées. Les routes étaient équipées de bornes. De nombreux chemins de muletier étaient même prévus pour les caravanes d'animaux de bât. Nombre de ces routes se sont dégradées avec la chute de l'empire romain, faute d'entretien. L'arpentage (« *limitation* ») et l'expérience de la construction des routes des Romains n'ont pas seulement influencé la traversée des Alpes, mais laissé, en de nombreux endroits, un héritage fort utile pour les générations suivantes, constitué de passages routiers que l'on continue de rencontrer sous l'appellation de « voie romaine » et qui ont marqué de nombreuses régions d'Europe.

Les flux commerciaux en Europe

Après l'époque romaine, le commerce a continué de remplir un grand rôle parmi les peuples qui le pratiquaient. Dès le 10^e siècle, un faisceau de voies commerciales allaient d'Europe du nord, d'Angleterre, de France et d'Allemagne vers l'Italie. Nombre de commerçants qui ne bénéficiaient pas de la liberté douanière dans le sens nord-sud, entraient en Italie par le col du Mont-Cenis, dans les Alpes grées. Déjà utilisé par les Romains, ce col permet de passer de France en Italie. L'évolution du commerce reposait sur les nouvelles implantations, construites en grand nombre à cette époque, et sur l'expansion rapide des produits artisanaux destinés à l'exportation. Cette évolution s'accompagne d'un élargissement et d'une amélioration des routes. La pacification et la sécurité des routes firent aussi d'immenses progrès. Des routes ont ainsi pu être créées dans les Alpes pour relier les principaux centres industriels et commerciaux du nord et de centre de l'Italie avec ceux du nord-ouest de l'Europe, de l'Ile de France au nord de l'Allemagne en passant par la Champagne et les Flandres. A la fin du 13^e siècle, certains chemins commerciaux étaient déjà fort empruntés par les commerçants et leurs transporteurs, notamment par le Saint-Gothard et le Petit-Saint-Bernard. Ces routes reliaient Milan, Venise et Gênes à Gand (une portion de la route suivait le Rhin, de la ville actuelle de Bâle jusque dans la région de Karlsruhe), Troyes et Paris. Elles se poursuivaient ensuite vers Londres ou Hambourg. Dans le sens sud-nord, les

principaux produits échangés étaient notamment le sel, les draps, les céréales et le vin. Dans le sens opposé, les marchandises étaient principalement composées de laine, de fourrures et de miel.

Page 6

L'une des conditions essentielles au commerce et au transport de marchandises de toutes sortes a toujours été la connaissance des chemins, des conditions locales et météorologiques. Les vallorcins (ou Walser en allemand), une peuplade alémanique, se sont rapidement imposés dans cette nouvelle branche d'activité en pleine croissance. Certaines désignations topographiques alpines nous les rappellent encore aujourd'hui, comme les vallées de « Großes Walsertal » et « Kleines Walsertal » ou encore le village de Vallorcine. D'après Werner Bätzing, ces peuples s'installèrent dans les hautes vallées où il restait des endroits permettant de s'implanter durablement, dans la foulée de la colonisation vallorcine, une migration due à une forte augmentation de la population. Une grande partie des Grisons (dans la région du col du San Bernardino aussi), des vallées alpines italiennes au sud du massif du Mont-Rose, du Vorarlberg, du Tyrol et de l'Allgäu, comptent parmi les régions où ils s'installèrent. Toutes sont situées dans des zones montagneuses où devaient transiter les flux de marchandises entre le nord et le sud. Pour les « Walser », la forte croissance du métier de muletier impliquait aussi de laisser aux femmes tout le travail agricole possible, pendant que les hommes travaillaient comme muletiers et comme porteurs et maintenaient ainsi indirectement le contact avec les marchés « d'en-bas ». C'est ainsi que sont nées dans les Alpes de nombreuses confréries de muletiers qui se chargeaient de transporter les marchandises.

Il n'a pas fallu attendre les chemins de fer ni les camions pour que le transbordement devienne une activité économique significative pour les habitants des routes commerciales. Au Moyen-âge, le transport des marchandises était déjà bien organisé. L'organisme du fret de l'époque scindait les routes en différents tronçons entre les principales localités possédant le droit d'entreposer les marchandises. Les commerçants devaient y décharger leurs marchandises dans des halles et changer de voiture pour que la distance à parcourir par les charretiers soit toujours relativement courte et qu'ils la connaissent bien. Ce procédé permettait de ménager les animaux de trait et les commerçants étaient également assurés de disposer d'un transport fiable pour leurs marchandises. Les

activités restaient ainsi auprès des entrepreneurs locaux de fret, aucun ne pouvant parcourir l'ensemble du trajet. Autre aspect économique important des transports à l'époque : les aubergistes, les charretiers, les paqueteurs, les artisans et les expéditeurs étaient sûrs de bien gagner leur vie en toute saison aux principaux points de chute du transit, du fait de l'intensité des transports.

Une nouvelle ère commence avec la construction des routes et du chemin de fer

La proto-industrialisation de l'Europe (production commerciale de marchandises dans des ateliers et des manufactures disséminés) eut de grandes répercussions en Suisse. Partout, les habitants des régions rurales se sont mis à fabriquer de manière délocalisée des produits destinés à l'exportation. Des commerçants livraient les matières premières dont les familles entières avaient besoin pour travailler et fabriquer des produits, comme des vêtements. Ils rachetaient ensuite les marchandises finies, créant ainsi une industrialisation précoce. Pendant la période de croissance qui eut lieu aux 18^e et 19^e siècles (après le Congrès de Vienne), des routes ont été construites et améliorées partout, ne serait-ce que pour pouvoir transporter dans de meilleures conditions et plus rapidement les flux de marchandises plus fournis.

Dr Jürg Simonett, directeur du Musée Rhétique de Coire, nous a obligeamment fourni une représentation des conditions du transport dans le canton des Grisons à l'époque : « Pour maîtriser l'afflux de circulation, des associations de transporteurs, ou plus exactement des corporations de charretiers, ont été créées. Elles s'appelaient des « Roden » ou, dans les Grisons, des « Portes », un mot dérivé de l'italien « portare » (porter) car les produits en transit étaient généralement portés par des chevaux de bât. » Cette organisation du fret au niveau local existait dans tout le bassin alpin. Les « Roden » et les « portes » détenaient le monopole dans leur région, et le défendaient bec et ongles contre toute attaque. Pour M. Simonett, l'organisation des « portes » présentait des avantages pour les sociétés de transport. Citons ses mots : « Compte tenu de la difficulté des chemins et des conditions météorologiques extrêmes des Alpes, il était très important que la marchandise soit acheminée par des personnes qui connaissaient le chemin sur le bout des doigts et étaient capables d'éviter les menaces à temps. »

« Jusqu'à la construction des routes dans les années 1818 à 1823, le Splügen et le San Bernardino ne savaient pas ce qu'était un trafic routier continu », explique Jürg Simonett. En 1817, le gouvernement grison confia au constructeur de routes et conseiller d'Etat tessinois, Giulio Pocobello, de Melide, la mission d'élaborer un projet (assorti d'un devis) pour les 120 km de route reliant la vallée du Rhin à Coire, à la frontière cantonale du Tessin, près de Bellinzone dans le Val Mesolcina, en passant par le col du San Bernardino. La corporation « Churer Speditionsstand » participa amplement au financement car elle voulait voir se réaliser la plupart de ses idées en matière d'exploitation et d'organisation des transports. Le coût total de construction de la route passant par le San Bernardino et le Splügen sur territoire grison se monta à près de 2 millions de francs suisses, dont la « Churer Speditionsstand » supporta à elle seule 724 000 francs. Avec ses 6 m de large sur toute la distance, la route franchissant le San Bernardino était utilisable en 1821. En 1822, le nouveau tronçon reliant Splügen am Hinterrhein au col et à la frontière italienne était ouvert à la circulation. En 1823, la route du col du San Bernardino était achevée. La circulation sur le col atteignit son apogée au milieu des années 1850. Le trajet entre Coire et Milan ne durait alors plus que deux jours à peine.

A partir de 1867, le chemin de fer partit lui aussi à la conquête des transports dans le bassin alpin, ce qui entraîna un recul massif du trafic routier. Jusqu'en 1914, l'ensemble du trafic de transit se concentrait sur six lignes seulement - Fréjus (France), Lötschberg-Simplon (Suisse), Saint-Gothard (Suisse), Brenner (Tyrol du Sud), Tauern (Autriche) et Pyhrn (Autriche). Cette concentration repoussa certaines vallées alpines à la périphérie, les grandes liaisons ouest-est étant peu desservies par le chemin de fer et plutôt laissées à des voies ferrées étroites, dont la société des Chemins de fer Rhétiques, dans les Grisons, est le principal représentant dans toute la sphère alpine. Le grand réseau ferroviaire international des Alpes reflète en revanche clairement les intérêts extra-alpins. Les voies ferrées alpines passant par le Brenner (1867) et le Mont-Cenis (1872) réduisirent considérablement le flux transitant par le col du San Bernardino. Enfin, avec l'ouverture de la voie ferrée du Saint-Gothard (1882), les cols des Grisons ont pratiquement vu disparaître toute circulation.

La « route artificielle » est un concept remontant à l'époque où la construction des routes alpines battait son plein. Joseph Baumgartner, un constructeur de routes qui se fit un nom en tant qu'ingénieur au début du 19^e siècle, s'emporta dans une opinion euphorique au vu de la route reliant Thusis à Zillis à travers la Via Mala, en parlant de « victoire de l'artifice sur la nature la plus sauvage ». Aujourd'hui, l'autoroute emprunte toujours cette gorge effrayante, bordée à droite de parois rocheuses de 500 m de haut. Le promeneur qui fait le petit détour vers la Via Mala pour admirer ce paysage naturel ne manquera pas d'être saisi par cette violence faite pierre. Le travail, le courage et l'objectif de ceux qui construisirent cette route sont admirables. En édifiant des ponts, des tunnels, des galeries et des pare-avalanches, ils ont créé les conditions routières sans lesquelles le monstre polymorphe, intarissable et effrayant de la circulation n'aurait pu vivre dans les Alpes, souvent en toutes saisons. La définition des « routes artificielles » s'applique donc aux performances architectoniques et édicatrices, mais doit également être considérée comme une référence au génie routier de l'homme dans les Alpes, les ingénieurs étant parvenus à force de moyens techniques et financiers à remporter une petite victoire sur la nature.

C'est grâce à la circulation automobile que les vallées les plus reculées ont également pu profiter du développement économique général. La construction de la route du San Bernardino entre les Grisons et le Tessin donna également naissance à une route carrossable passant par le Saint-Gothard. Dans de nombreuses régions montagneuses, le tourisme est rapidement devenu une activité non négligeable pendant la construction du réseau routier. Le génie routier pratiqué dans les Grisons notamment, auquel on doit des architectes tels que Peter Zumthor ou Jürg Conzett, a considérablement rapproché le nord et le sud de l'Europe. Les Alpes et le trafic transalpin jouent ainsi un rôle essentiel indéniable dans l'intégration de l'Europe.

Ce constat, et d'ailleurs le transit lui-même, n'ont pas toujours été voulus. Le « Manuel de l'histoire des Grisons » comporte un paragraphe intitulé « La lutte pour l'automobile » où l'on peut lire : « C'est au cours des dernières années du 19^e siècle que sont apparues les premières autos sur les routes grisonnes. Les

nouveaux véhicules firent sensation – et les premières plaintes ne se firent pas attendre. C'est pourquoi le gouvernement prononça sans autre forme de procès, en août 1900, une interdiction complète des voitures sur les routes grisonnes à cause de la menace qu'elles faisaient peser sur la circulation routière et postale. Il accorda quelques autorisations spéciales, notamment pour les camions. En 1907, un arrêté du grand conseil voulut autoriser la circulation automobile sur les routes de passage. Cette proposition fut cependant massivement rejetée en votation populaire. Il aura fallu pas moins de dix votations âprement disputées, entre 1907 et 1925, pour que les Grisons acceptent les véhicules à moteur. Ils furent le dernier canton de Suisse à les autoriser et le firent bien plus tard que les pays limitrophes. Après le 25 juillet 1925, date de l'acceptation de justesse de l'automobile, les routes ne furent pas toutes ouvertes immédiatement. Certains tronçons restèrent fermés aux poids lourds, en particulier ceux qui étaient desservis par les Chemins de fer Rhétiques. » Jusqu'en 1931, les routes de montagne n'étaient ouvertes que jusqu'à mi-parcours aux camions afin que les propriétaires de chevaux et de charrettes conservent une partie de leur ancien travail. C'est seulement après 1931, après 11 votations populaires (!) au total, que le trafic commercial des camions fut autorisé sans restriction.

Nids-de-poule et autres difficultés

Ainsi, c'est seulement en 1931 que Hans Fischer, exploitant d'une société de taxis et de transport à Coire, put immatriculer le premier camion à vocation commerciale du canton. Plus de 30 ans plus tard, son fils Hans Fischer, aujourd'hui directeur senior de l'entreprise de transport et de terrassement du même nom à Coire, était de service tous les jours avec ses camions de transport de ciment pour la construction de la route du col du San Bernardino et celle du tunnel du San Bernardino. Le ciment était fourni par la cimenterie d'Untervaz, près de Coire, d'où il était acheminé par les Chemins de fer Rhétiques jusqu'à Thusis. Au cours de sept années de service ininterrompues, ses camions ont transporté, sur les 38 kilomètres séparant Thusis d'Hinterrhein et jusqu'au grand chantier du tunnel de 6,6 km sous le San Bernardino, 280 000 tonnes de ciment qui ont servi à la construction des 12 petits tunnels. « Chaque jour, jusqu'à sept de nos camions-silos faisaient des aller et retour entre Untervaz am Rhein et Hinterrhein. Pour un chargement, il fallait compter deux heures et demie à trois

heures de route », se remémore le chef d'entreprise. Il se souvient également bien des problèmes rencontrés sur la route entre Splügen et Hinterrhein. La route était mauvaise, loin d'être terminée, juste pavée, et les nids-de-poule s'enchaînaient. Hans Fischer, figure ancestrale des Grisons et Président régional de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG), raconte : « Sur le reste du parcours, les trajets étaient vraiment très difficiles. Il était impossible de rouler à plus de 25 km/h. Nous ne comptions plus les dommages sur les suspensions de roues. Lors de l'adjudication du contrat, on nous a dit qu'il fallait 45 t de ciment par jour. Pour ce volume, nous avons donc acquis le premier tracteur de semi-remorque du canton, le Mercedes-Benz 338 de 172 ch, avec arbre de commande double à 10 rapports et 12 t de charge utile. Pendant la construction, il s'est avéré qu'il fallait jusqu'à 120 t de ciment par jour à cause des conditions géologiques difficiles. C'est pourquoi jusqu'à sept camions circulaient chaque jour, dont nos trois Mercedes-Benz 1920 à capot court de 200 ch et 9 t de charge utile, animés par le premier moteur diesel à injection directe OM 302, des camions tout neufs et ultramodernes à l'époque. »

Rénovation complète 25 ans plus tard

En 1967 est ouvert le tunnel de 6,6 km de long du San Bernardino, ouvrage intégré à la route nationale 13, entre les villages de Hinterrhein im Rheinwald et de San Bernardino sur le versant sud des Alpes, à l'entrée du Val Mesolcina. Dans le réseau de circulation suisse, ce tunnel ouvert toute l'année relie l'est de la Suisse et la région du lac de Constance au Tessin, et puis à la région industrielle d'Italie du nord, aux environs de Milan. Culminant à 2 065 m d'altitude, la route du col n'est toujours ouverte que l'été et reste interdite aux camions. Aujourd'hui, elle constitue essentiellement une alternative de charme au tunnel très fréquenté en été. Le tunnel du San Bernardino est, après le tunnel du Saint-Gothard, le second passage des Alpes pour la circulation des personnes et des marchandises en Suisse ; il est également important pour les échanges transfrontaliers avec l'Allemagne et le Vorarlberg (Autriche). Environ 25 ans après son ouverture, le tunnel a dû être entièrement rénové et modifié entre 1991 et 2006 en restant ouvert à la circulation : la densité actuelle du trafic n'était en effet pas prévisible au moment de la planification et le système de sécurité nécessitait une révision complète. Le coût total de cette rénovation s'est porté à

environ 150 millions d'euros.

Page 12

Les Grisons, pays de transit

Les Grisons font partie de la Confédération depuis 1803. Leur capitale est Coire, la plus vieille ville de Suisse, qui compte environ 35 000 habitants. Les Grisons sont le seul canton trilingue de Suisse. Environ 70 % de la population parlent allemand, 15 % rhéto-roman, une ère linguistique elle-même scindée en diverses régions et idiomes. Enfin, près de 10 % de la population parlent italien, principalement dans les vallées au sud des Alpes (Val Mesolcina, Bergell) et au sud de la Bernina dans la Valle di Poschiavo. Le canton aux 150 vallées est un haut plateau de montagne typique, avec une altitude moyenne de 2 100 m et la commune la plus haute toujours habitée d'Europe. Le village d'Avers-Juf (2 126 m d'altitude), dans la haute vallée d'Avers (sortie de la route du col du San Bernardino), constitue le point de départ de splendides randonnées vers la Maloja et Bergell. Le point culminant du canton est le Piz Bernina, à 4 049 m d'altitude. Outre le tourisme et les stations thermales mondialement réputées de St. Moritz, Davos et Klosters, la vie économique est marquée par les paysans de montagne grisons. Plus de la moitié des exploitations sont gérées selon des critères biologiques. Les paysans entretiennent le paysage à travers tout l'arc alpin. Ils produisent du raisin, des châtaignes (dans le sud), des produits laitiers et des fruits ; on trouve des vignes jusqu'aux environs de Coire, dans la vallée du Rhin. Le paysage de montagne des Grisons est parsemé de ruisseaux, de rivières et de plus de 600 lacs. Les cascades et les gorges, comme la Via Mala ou les gorges du Rhin, constituent des paysages d'exception. Les cours d'eau des Grisons s'écoulent jusque dans trois mers : le Rhin se jette dans la mer du Nord après avoir parcouru 1 320 km depuis sa source dans les Grisons, l'Inn, affluent du Danube, se jette dans la Mer rouge et les rivières du Val Mesolcina, de Bergell, de Puschlav et du Val Müstair, se jettent dans l'Adriatique.

Transalp Trucking 2010

Organisé par Daimler, le « Transalp Trucking 2010 » montrera les énormes progrès réalisés par les camions de transport de marchandises dans les domaines de l'efficacité et du respect de l'environnement. Le processus de réduction de la

consommation et des émissions, assorti du renforcement simultané des normes de sécurité et d'ergonomie, est au cœur des activités de développement des camions Mercedes-Benz depuis plus de 50 ans. Depuis l'invention de l'automobile par Carl Benz et Gottlieb Daimler, l'entreprise ne cesse de définir les références en se positionnant comme un leader technologique. Les équipes travaillent d'arrache-pied afin de réduire de façon significative la consommation de carburant, les rejets de CO₂ et les émissions de gaz d'échappement. En la matière, les « Clean Drive Technologies » de Daimler jouent un rôle essentiel en proposant des systèmes de propulsion efficaces et propres et des carburants alternatifs pour toutes les catégories de véhicules. Du fait de l'optimisation constante dont ils ont fait l'objet, les moteurs diesel de Daimler sont devenus des groupes de propulsion de haute technologie qui resteront encore longtemps la pièce maîtresse des motorisations VI. Leurs émissions en baisse constante et leur efficacité énergétique en amélioration permanente démontrent tout leur potentiel. La consommation a ainsi encore fortement diminué - de près de 2 000 litres par an pour un camion long-courrier par exemple. Depuis 1990, les émissions de particules et d'oxydes d'azote ont diminué en moyenne de bien plus de 90 %. Au vu de cette évolution très positive pour l'homme et pour l'environnement, le rendez-vous « Transalp Trucking 2010 » a lieu dans les Grisons, un cadre adapté, et propose des trajets de démonstration par le San Bernardino dans des camions issus de cinq décennies. Côté consommation, les progrès réalisés par les camions sont connus et remarquables : si les anciens camions avaient encore besoin de 6 litres pour transporter une tonne de charge utile sur le col, un Mercedes-Benz Actros moderne de 2010 n'en consomme plus que 1,8 litre.

Légendes 5 photos (photo-CD) :

C'est ainsi que le peintre Johann Jakob Meyer voyait la route du San Bernardino, du nord vers le sud, en 1823. En point de mire, le Castello di Mesocco. A l'arrière-plan à droite, la route avec une charrette tirée par des chevaux.

(publication avec l'autorisation du Musée Rhétique de Coire)

La route du San Bernardino en 2010, avec vue du sud vers le nord. La ruine du Castello di Mesocco reste une curiosité importante. On est impressionné cependant par le contraste entre le paysage routier et les routes « artificielles » modernes.

Les trois Mercedes-Benz 1920 à capot court de 200 ch, 9 t de charge utile et moteur diesel à injection directe, acquis par l'entreprise Fischer de Coire pour transporter le ciment vers le grand chantier du tunnel du San Bernardino en 1964.

Le tracteur de semi-remorque Mercedes-Benz 338 était le premier véhicule du genre dans le canton des Grisons. Ses 12 t de charge utile ont été indispensables pour amener les 280 000 tonnes de ciment au total sur les chantiers en montagne.

Le premier Mercedes-Benz de l'entreprise de transport Hans Fischer de Coire était ce camion à capot de type 325 construit en 1954, avec un moteur à préchambre développant 125 ch, une boîte de vitesses à 5 rapports et une charge utile de 6 t.