

LE TUNNEL DU FREJUS DE 1871 A NOS JOURS

Le sable nécessaire à la construction des briques destinées au revêtement intérieur de la galerie, prélevé sur le versant nord, dans une carrière située près de l'entrée, provoqua peu à peu le mouvement d'une masse énorme de terre qui fut l'origine de fissures inquiétantes de l'édifice.

Considérant la gravité de la situation, une commission internationale d'experts recommanda l'abandon de cette entrée et la construction, à un km environ plus à l'est d'une nouvelle galerie de raccorderment. Cette galerie commencée en Février 1880, fut terminée le 18 Octobre 1881 et en Mars 1926, l'entrée primitive fut déclarée monument national.

Ensuite il fallut résoudre également le problème posé par la dispersion des fumées, d'autant plus compliqué que la galerie avait perdu sa forme rectiligne. Les essais furent nombreux parmi lesquels l'emploi du coke dans les locomotives en service sous le tunnel ; on essaya d'installer de puissants aspirateurs, mais devant la médiocrité des résultats, une solution définitive n'intervint que lorsque que l'Administration ferroviaire italienne fit usage de l'énergie électrique.

En 1915 les premiers locomoteurs italiens descendirent jusqu'à MODANE. Sur le versant français l'électrification entra en fonction en Mars 1930.

On espérait alors que toutes les difficultés techniques se trouveraient ainsi résolues et que finalement on aurait pu jouir en paix des fruits d'un dur labeur.

Il n'en fut malheureusement pas ainsi.

Dans la nuit du 10 au 11 Juin 1940, les Français détruisaient l'entrée nord du Tunnel, lequel fut réouvert au trafic le 4 Août par le génie allemand.

Le 9 Septembre 1943, les maquisards piémontais sabotaient le tunnel à un km de l'entrée sud, une nouvelle fois le génie allemand rétablit la circulation le 26 Octobre. Ces réparations effectuées dans les plus brefs délais démontrent l'importance qu'accordait les Allemands au Tunnel qui reliait la FRANCE et l'ITALIE.

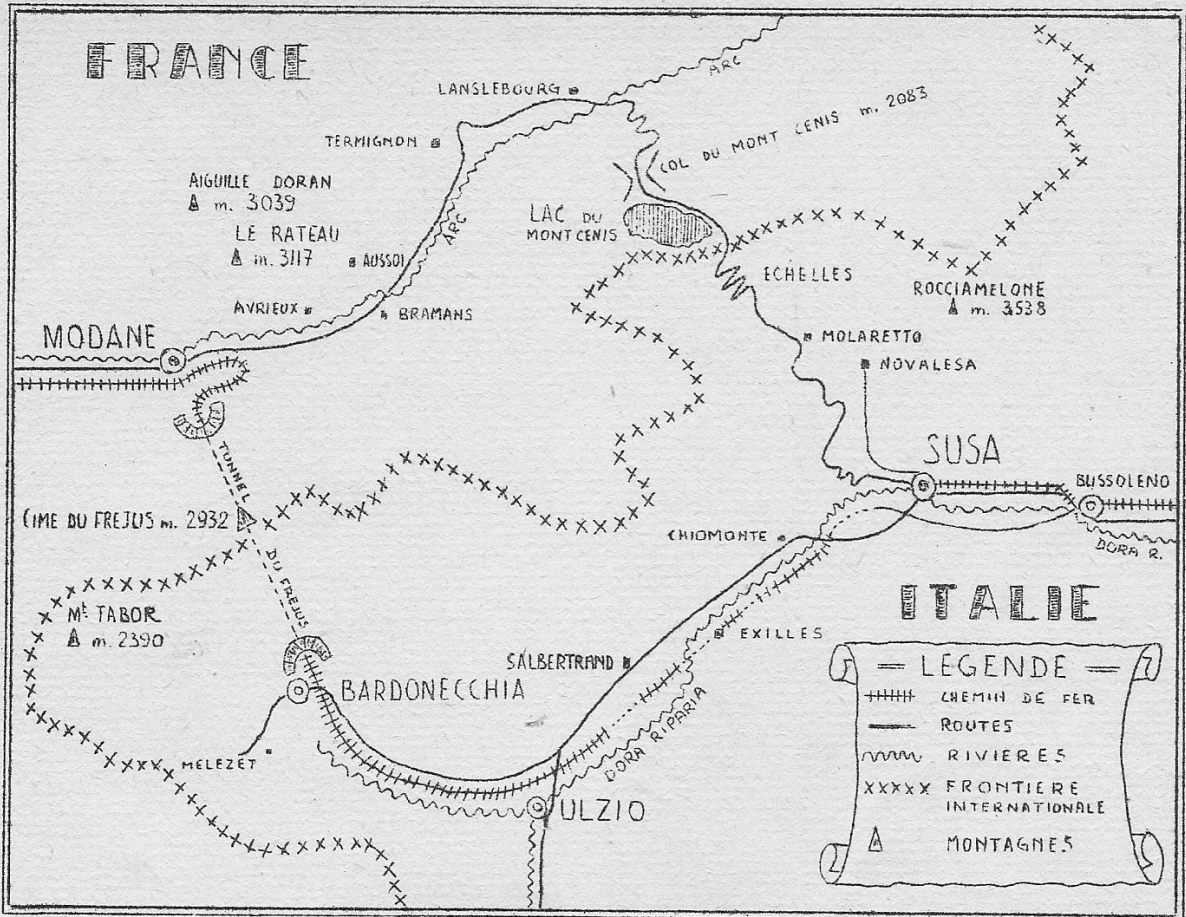
Le tronçon abandonné du versant nord, fut transformé par les troupes allemandes, en une véritable forteresse, invulnérable aux incursions aériennes alliées.

Le 12 Septembre 1944, les troupes de libération françaises attaquèrent MODANE et, le 13 au matin les derniers éléments de la Wehrmacht se repliaient en direction de la galerie et faisaient exploser simultanément deux charges dans les deux embouchures nord. Trois semaines après, 200 mètres de galerie sautaient sur le versant de BARDONNECHE.

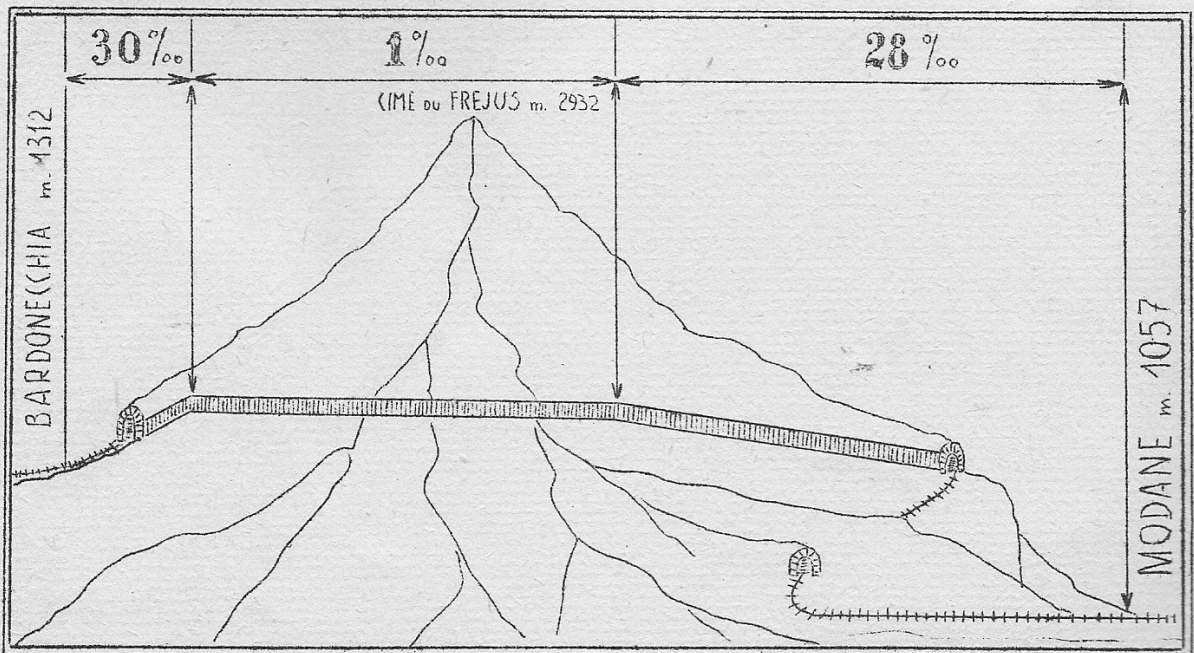
Après tous ces dégâts, le déblaiement commença en Mars 1946 et le Tunnel fut réouvert définitivement au trafic le 1er Septembre de la même année.

En 1957, à l'occasion du Centenaire du début des travaux, sur l'ancienne entrée monumentale du versant nord du tunnel, fut apposée une plaque commémorative sur laquelle on peut lire :
"CELEBRANT LE CENTENAIRE DU DEBUT DES TRAVAUX DU TUNNEL DU FREJUS LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS ET LES CHEMINS DE FER DE L'ETAT ITALIEN SE SOUVIENNENT DE CEUX QUI TROUVERENT LA MORT DANS L'EXECUTION DE CETTE GRANDE OEUVRE 1957 - 1957."

Aujourd'hui à l'occasion du Centenaire de la fin des travaux du premier percement des Alpes, puisse le souvenir du 25 Décembre 1870, être pour nous tous un brillant exemple de foi, de ténacité, de volonté. La générosité dont firent preuve, envers l'humanité, ceux qui voulurent et surent mener ce travail à son terme, portent le témoignage du triomphe des forces désintéressées qui nous conduisent vers les conquêtes à venir, menées et réalisées dans l'intérêt de tous.-



CARTE DE LA REGION DU MONT CENIS ET DU TUNNEL DU FREJUS



PROFIL DU TUNNEL DU FREJUS