



Dans les traces d'Hercule

Voies transalpines
du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard

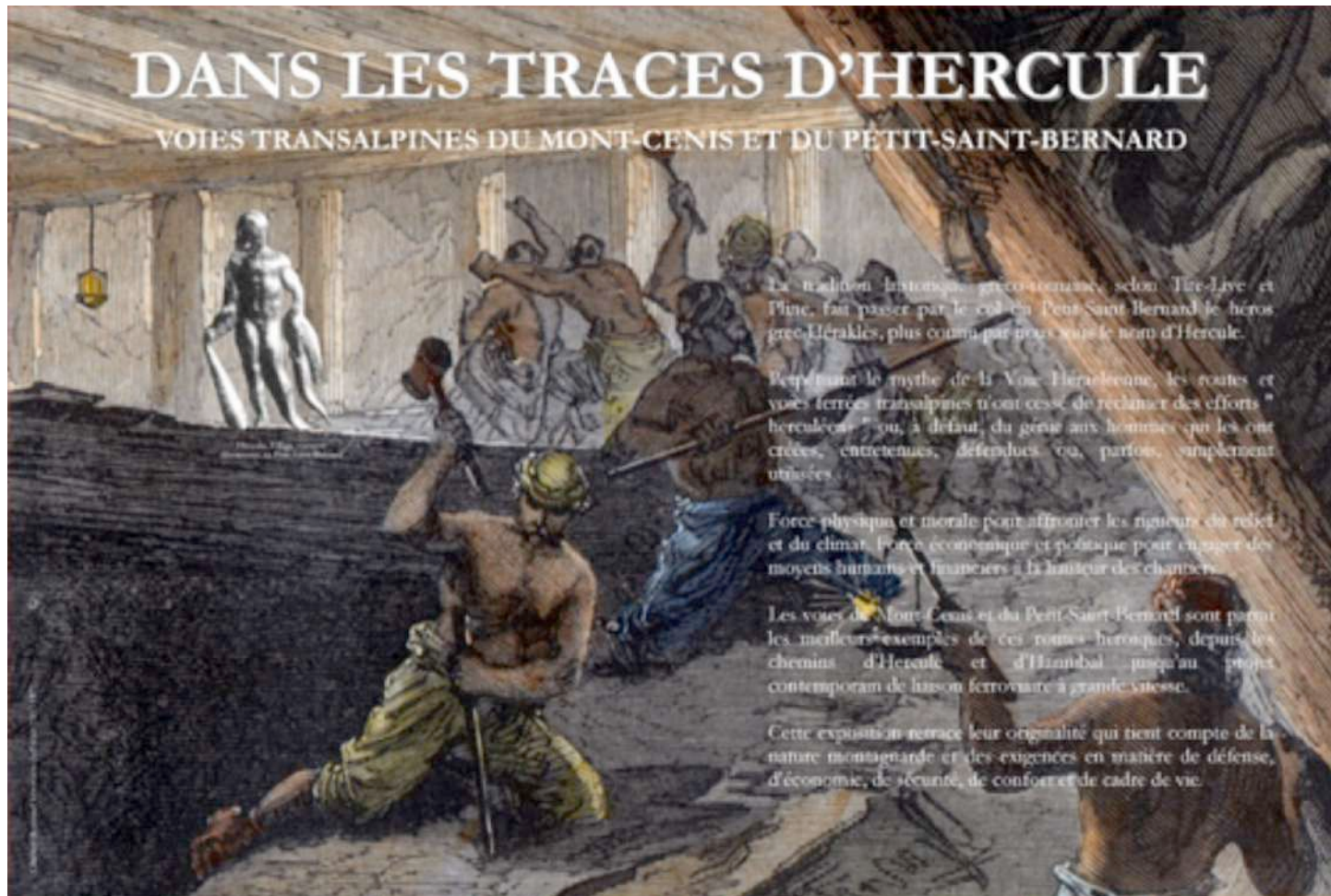
Nelle traccie di Ercole

Vie transalpine
Del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo

EXPOSITION
MOSTRA

DANS LES TRACES D'HERCULE

VOIES TRANSALPINES DU MONT-CENIS ET DU PETIT-SAINT-BERNARD



La tradition historique gréco-romaine, selon Tite-Live et Pline, fait passer par le col du Petit-Saint-Bernard le héros grec Héraclès, plus connu par nous sous le nom d'Hercule.

Perpetuant le mythe de la Via Héracléenne, les routes et voies ferrées transalpines n'ont cessé de réclamer des efforts "herculéens", ou, à défaut, du génie aux hommes qui les ont créées, entretenues, défendues ou, parfois, simplement utilisées.

Force physique et morale pour affronter les rigueurs du relief et du climat. Force économique et politique pour engager des moyens humains et financiers à la hauteur des défis.

Les voies de Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard sont parmi les meilleurs exemples de ces routes héroïques, depuis les chemins d'Hercule et d'Annibal jusqu'au projet contemporain de liaison ferroviaire à grande vitesse.

Cette exposition retrace leur originalité qui tient compte de la nature montagnarde et des exigences en matière de défense, d'économie, de sécurité, de confort et de cadre de vie.



La tradizione storica greco-romana, secondo Tito Livio e Plinio, fa passare dal colle del Piccolo San Bernardo l'eroe greco Eracle, più conosciuto da noi sotto il nome di Ercole.

Perpetuando il mito della Via Eraclea, le strade e ferrovie transalpine non hanno finito di reclamare sforzi "ercolei" o, in difetto, genio agli uomini che le hanno create, mantenute, difese o, certe volte, semplicemente utilizzate.

Forza fisica e morale per affrontare i rigori del rilievo e del clima. Forza economica e politica per impegnare mezzi umani e finanziari all'altezza dei cantieri.

Le vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo sono fra i migliori esempi di queste strade eroiche, dalle vie di Ercole e di Annibale fino al progetto contemporaneo di collegamento ferroviario ad alta velocità.

Questa mostra rievoca la loro originalità che tiene conto della natura montana e delle esigenze in materia di difesa, di economia, di sicurezza, di comodità e di ambiente di vita.

VIE TRANSALPINES DEL MONCENISIO E DEL PICCOLO SAN BERNARDO

NELLE TRACCIE DI ERCOLE



UNA FUNZIONE ALL'ALTEZZA

La costruzione e la manutenzione delle vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo sono rivelatrici dell'importanza delle attrattive e degli scambi al di là delle Alpi, tra l'Oriente e l'Occidente.

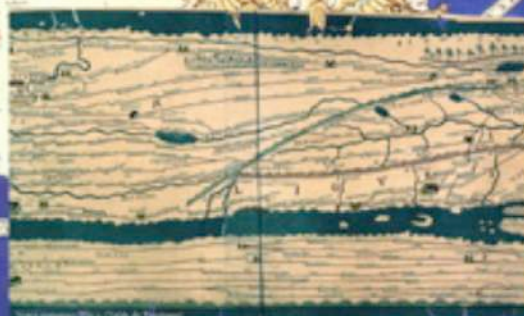
Sono state, dall'Antichità, strumenti di strategie militari ed economiche maggiori, nonché i vettori di propagazione d'idee e di pratiche religiose, scientifiche ed artistiche fondamentali per le nostre civiltà.

Qualunque fosse l'utilità mirata dai costruttori, non si saprebbe dire qual è la più importante di queste funzioni, ma una cosa è sicura: per la realizzazione di tale via, bisognava che l'interesse fosse all'altezza dell'ostacolo.

La construction et l'entretien des voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard sont révélatrices de l'importance des affaires et des échanges par-delà les Alpes, entre Orient et Occident.

Elles ont été, depuis l'Antiquité, instruments de stratégies militaires et économiques majeures, ainsi que vecteurs de propagation d'idées et de pratiques religieuses, savantes et artistiques fondamentales à nos civilisations.

Quelle que fût l'utilité visée par les constructeurs, on ne saurait dire quelle est la plus importante de ces fonctions, mais une chose est sûre: pour susciter de tels efforts d'aménagement, il fallait un intérêt à la hauteur de l'obstacle.



UNE FONCTION A LA HAUTEUR

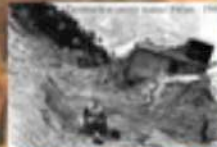
ROUTES ET DEROUTES



Les premiers grands aménagements de voirie n'ont pas seulement été voulus par des militaires, pour un usage tactique ou logistique: ils ont souvent été par eux construits, entretenus, surveillés, administrés et défendus. Et c'est pour des raisons tout aussi tactiques qu'ils furent parfois détruits ou non entretenus.

Pour faciliter le déplacement des troupes et de leurs armements, certains chefs se firent précurseurs en technique et administration routières.

Aujourd'hui, l'impact militaire des passages du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard demeure, plus dans une esprit de défense que de conquête.



I primi grandi lavori stradali non soltanto sono stati voluti dai militari, per un uso militare, tattico o logistico, ma le strade sono spesso state da questi costruite, mantenute, sorvegliate, amministrate e difese. E sono ancora, talvolta, delle ragioni tattiche a decidere della loro distruzione o della loro mancata manutenzione.

Per agevolare lo spostamento delle truppe e delle loro armi, alcuni capi si fecero precursori nel campo della tecnica e dell'amministrazione stradale.

Oggi, i passaggi del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo hanno ancora un interesse militare, ma più per ragioni di difesa che di conquista.

VIE E DISVIE

AUMENTO VERTIGINOSO



Disegno di un casello del Mont Cenis
del XVIII secolo, disegnato
per il conte di Saint-Florentin, 1711.

Evolution du transport de montagne



In tempo di pace, le esigenze in materia di trasporto non hanno smesso di crescere, provocando un miglioramento continuo delle infrastrutture, spinte spesso al limite delle soglie di tolleranza tecnica o ecologica.

Ai flussi commerciali tradizionali si sono aggiunti i flussi industriali e turistici promossi durante l'Ottocento dal treno, e durante il Novecento dall'automobile, mentre la nuova organizzazione della produzione e della commercializzazione fa uso di strade come luoghi di stoccaggio su ruote.

Parallelamente a questa tendenza, le vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo hanno contribuito a creare le condizioni per lo sviluppo di congiunture economiche eccezionali, data l'importanza dei loro cantieri, lo sviluppo di servizi specializzati (guida, facchinaggio...) ed il prelievo di vari diritti di passaggio.



En temps de paix, les besoins de transport n'ont cessé d'augmenter entraînant une perpétuelle amélioration des infrastructures, souvent à la limite des tolérances techniques ou écologiques.

Aux flux commerciaux anciens sont venus se rajouter les flux industriels et touristiques promus au XIXe siècle par le train, et au XXe siècle par l'automobile, tandis que la nouvelle organisation de la production et de la commercialisation utilise les voies comme lieux de stockage roulants.

Parallèlement à cette tendance, les voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard ont suscité des périodes économiques exceptionnelles par l'importance de leurs chantiers, le développement de services spécialisés (guidage, portage...) et le prélèvement de divers droits de passage.

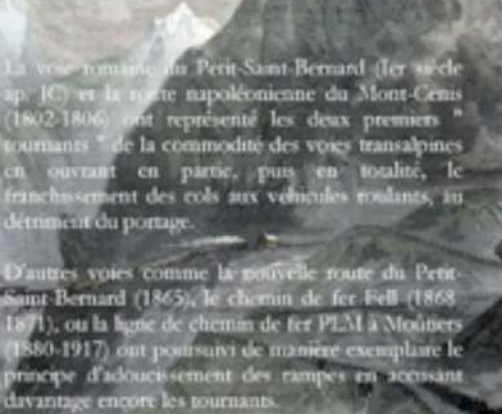
MONTEES EN PUISSANCE

LES TOURNANTS DU PROGRÈS

The collage illustrates the progression of transportation and infrastructure. The central map shows a complex network of roads and paths through a mountainous landscape. The horse-drawn carriage represents traditional transport, while the long, straight road on the right symbolizes modern infrastructure. The document at the bottom, titled 'Rapport sur l'état des chemins de fer de la Savoie', provides a detailed account of the railway system, including a table of statistics.

Année	Longueur des chemins de fer	Nombre de trains	Nombre de voyageurs	Nombre de tonnes de marchandises
1854	100	100	100	100
1855	120	120	120	120
1856	140	140	140	140
1857	160	160	160	160
1858	180	180	180	180
1859	200	200	200	200
1860	220	220	220	220
1861	240	240	240	240
1862	260	260	260	260
1863	280	280	280	280
1864	300	300	300	300
1865	320	320	320	320
1866	340	340	340	340
1867	360	360	360	360
1868	380	380	380	380
1869	400	400	400	400
1870	420	420	420	420
1871	440	440	440	440
1872	460	460	460	460
1873	480	480	480	480
1874	500	500	500	500
1875	520	520	520	520
1876	540	540	540	540
1877	560	560	560	560
1878	580	580	580	580
1879	600	600	600	600
1880	620	620	620	620
1881	640	640	640	640
1882	660	660	660	660
1883	680	680	680	680
1884	700	700	700	700
1885	720	720	720	720
1886	740	740	740	740
1887	760	760	760	760
1888	780	780	780	780
1889	800	800	800	800
1890	820	820	820	820
1891	840	840	840	840
1892	860	860	860	860
1893	880	880	880	880
1894	900	900	900	900
1895	920	920	920	920
1896	940	940	940	940
1897	960	960	960	960
1898	980	980	980	980
1899	1000	1000	1000	1000
1900	1020	1020	1020	1020

The document also includes a section titled 'Résumé des résultats' (Summary of results), which provides a brief overview of the railway's performance and the challenges it faced. The text is written in French and is accompanied by several tables of data.



La voie romaine du Petit-Saint-Bernard (Ier siècle ap. JC) et la route napoléonienne du Mont-Cenis (1802-1806) ont représenté les deux premiers "tournants" de la commodité des voies transalpines en ouvrant en partie, puis en totalité, le franchissement des cols aux véhicules roulants, au détriment du portage.

D'autres voies comme la nouvelle route du Petit-Saint-Bernard (1865), le chemin de fer Fell (1863-1871), ou la ligne de chemin de fer PLM à Modirers (1880-1917) ont poursuivi de manière exemplaire le principe d'adoucissement des rampes en accisant davantage encore les tournants.

La via romana del Piccolo San Bernardo (I° secolo dopo Cristo) e la strada napoleonica del Minocenisio (1802-1806) hanno rappresentato le prime due "evoluzioni" della comodità delle vie transalpine aprendo prima in parte, poi in totalità, il valico dei passi ai veicoli, a scapito delle antiche pratiche di "col portais".

Altre vie come la nuova strada del Piccolo San Bernardo (1863), la ferrovia FFI (1868-1871) o la linea di ferrovia PLM a Montroc (1889-1917) hanno proseguito in modo originale il principio di generale "addolcimento" delle rampe utilizzando ancor di più i tornanti.

Bacini di stivaggio (1912) prima la nascita del Porto Antico (Giuliano 1980)

Rampa Escavatore P.M. Adornato (cattedratico, Modica - 1962)

Bacini di stivaggio (1912) prima la nascita del Porto Antico (Giuliano 1980)

Rotta turistica Genova-Pisa

LE SVOLTE DEL PROGRESSO



UNO STILE SOSTENUTO

Già con i Romani e la Casa di Savoia, le opere di sostegno avevano acquisito un'importanza particolare sulle vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo. Buonaparte le ha deliberatamente preferite alla soluzione dei viadotti e delle gallerie sperimentate al Sempione.

In continuità con questa quasi-tradizione, i muri di sostegno moderni presentano una tecnica originale di armatura, di ancoraggio e di drenaggio adattata alla geologia ed all'idrologia complessive dei versanti, che li rende decisamente partecipi dell'identità del paesaggio.

Déjà avec les Romains et la Maison de Savoie, les ouvrages de soutènement avaient acquis une importance particulière sur les voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard. Par Buonaparte, ils ont été systématiquement préférés à la solution des viaducs et tunnels, expérimentée au Simplon.

Dans le prolongement de cette quasi-tradition, les murs de soutènement modernes présentent une technique originale d'armature, d'ancrage et de drainage adaptée à la géologie et à l'hydrologie complexes des versants, tout en participant fortement à l'identité du paysage.



UN STYLE SOUTENU

Quando rampe e svolte non bastano,
occorre allora traforare o scavalcare
localmente l'ostacolo.

Con i materiali della loro epoca,
le gallerie ed i viadotti sulle vie del Moncenisio
e del Piccolo San Bernardo hanno saputo
mostrare prodezza o originalità.

Ieri, sotto l'Impero napoleonico,
il tunnel della Grotta delle Scale (1800)
fu il più lungo mai scavato (300 m),
oggi il tunnel di Sials-Grinova,
creando una galleria di sicurezza adibita
anche alla circolazione dei ciclisti.



Quand rampes et tournants
n'y suffisent pas, il faut alors
percer ou enjamber localement l'obstacle.

Avec les matériaux de
leur époque, les tunnels
et les viaducs sur les
voies du Mont-Cenis
et du Petit-Saint-Bernard
ont représenté quelque
prouesse ou originalité.

Ieri, sous l'Empire napoléonien le tunnel de
la Grotte des Echelles (1800) fut le plus long
jamais taillé (300m),
aujourd'hui, le tunnel de Sials-Grinova en créant
une galerie de secours aménagée aussi pour
la circulation des cyclistes.

Ieri, le pont Royal (1854)
fut bâti en plein champ
avant d'y canaliser
la rivière.
Aujourd'hui, le viaduc
du Charmax est bâti sur
des fondations ajustables pour
compenser le glissement
permanent du sol.

DU FRANCHISSEMENT...

DALL'ATTRAVERSAMENTO...



... A L'AFFRANCAMENTO



Un passo avanti è stato compiuto, con l'apertura nel 1871 del tunnel ferroviario del Frejus.

Un pas a été franchi avec l'ouverture en 1871 du tunnel ferroviaire de Fréjus.

Malgrado pendenze ancora forti, l'idea di un tunnel di base che tendesse ad affrancarsi dal passo e dai suoi vincoli di pendenza e di clima, si è concretizzata e ha dato origine, dagli anni 1880 in poi, ad altri progetti di tunnel ferroviari ancor più bassi e più diretti.

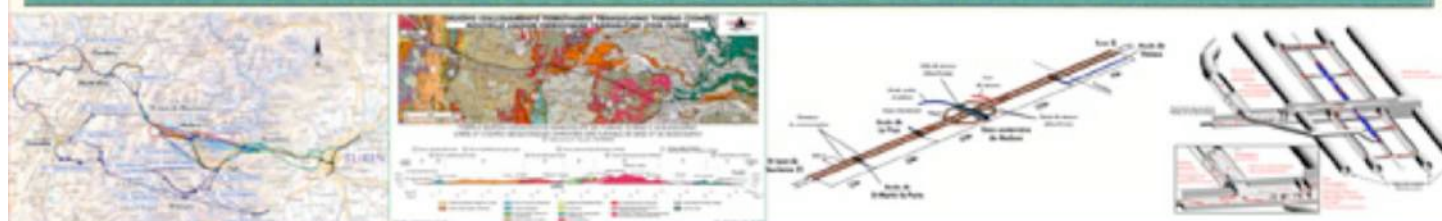
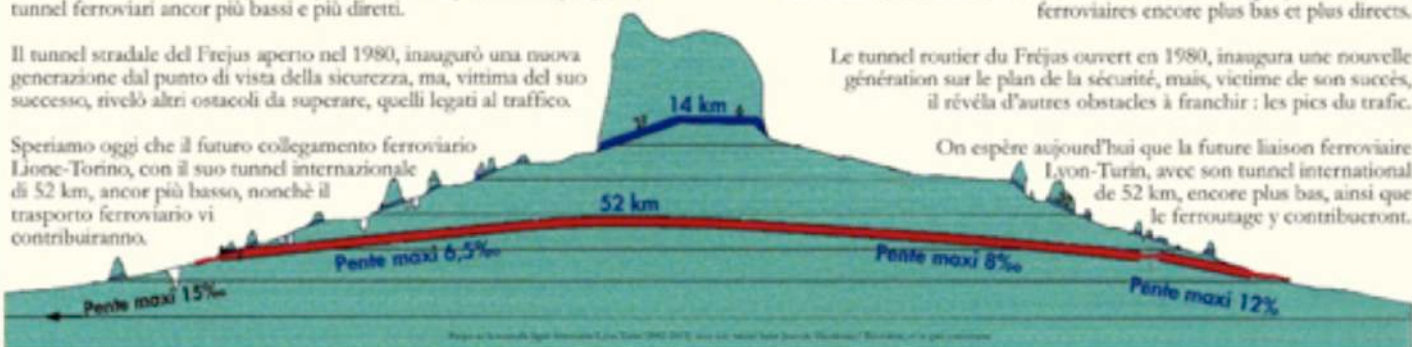
Malgré des pentes encore sensibles, l'idée d'un tunnel de base tendant à s'affranchir du col et de ses contraintes de pente et de climat, se concrétisait et entraînait dès les années 1880, d'autres projets de tunnels ferroviaires encore plus bas et plus directs.

Il tunnel stradale del Frejus aperto nel 1980, inaugurò una nuova generazione dal punto di vista della sicurezza, ma, vittima del suo successo, rivelò altri ostacoli da superare, quelli legati al traffico.

Le tunnel routier du Fréjus ouvert en 1980, inaugura une nouvelle génération sur le plan de la sécurité, mais, victime de son succès, il révéla d'autres obstacles à franchir : les pics du trafic.

Speriamo oggi che il futuro collegamento ferroviario Lione-Torino, con il suo tunnel internazionale di 52 km, ancor più basso, nonché il trasporto ferroviario vi contribuiranno.

On espère aujourd'hui que la future liaison ferroviaire Lyon-Turin, avec son tunnel international de 52 km, encore plus bas, ainsi que le ferroutage y contribueront.



... À L'AFFRANCHISSEMENT



DU BLANC AU NOIR

Avant le percement des tunnels de base, les cols étaient obligatoirement fréquentés en période hivernale.

Jusqu'à l'instauration par Napoléon Ier d'un service de cantonniers voué à l'entretien de la route du Mont-Cenis, la neige n'était pas déblayée jusqu'au plan de la route et nécessitant patacs et guides.

L'arrivée du pneumatique, la mécanisation du matériel de déneigement et l'augmentation des exigences ont confirmé cette tendance au déblaiement total de la route se référant aujourd'hui au noir du bitume.

L'efficacité des tunnels de base a eu raison des cols blancs, fermés six mois de l'année à la circulation routière, en attendant une résurrection touristique.



Prima del traforo dei tunnel di base, i valichi di montagna erano per necessità frequentati durante il periodo invernale.

Fino all'istituzione, dovuta a Napoleone I°, di un servizio di cantonieri dedicati alla manutenzione della strada del Moncenisio, la neve non era sgomberata fino al fondo della strada e il transito richiedeva pattini e guide.

L'arrivo degli pneumatici, la meccanizzazione del materiale spazzaneve e l'aumento delle esigenze hanno confermato questa tendenza all'apertura totale della strada riferendosi oggi al nero dell'asfalto.

L'efficacia dei tunnel di base ha avuto ragione dei valichi bianchi, chiusi sei mesi dell'anno alla circolazione stradale, nell'attesa della riapertura turistica.



DAL BIANCO AL NERO

I RISCHI DEL VIAGGIO



Di fronte ai numerosi pericoli legati all'attraversamento, ai rischi d'origine naturale e umana, i primi viaggiatori ricorrevano volentieri alla protezione divina.

Oggi, gli strumenti di previsione sono diventati più affidabili e anche se succede ancora di ringraziare il Cielo quando vengono salvate vite, i dispositivi di sicurezza e di prevenzione hanno poco a poco sostituito gli altari sui bordi delle strade.

Rimane il fatto che il sentimento di sicurezza, come quello di comodità, muta in permanenza, provocando, con le misure di sviluppo stradale, una vera gara di velocità.



Face aux dangers multiples de la traversée, d'origine naturelle ou humaine, les premiers voyageurs requéraient volontiers la protection divine.

Aujourd'hui, les instruments de prévision ont gagné en fiabilité et, même s'il arrive encore de remercier le Ciel pour des vies sauvées, les dispositifs de sécurité et de prévention ont remplacé peu à peu les autels au bord des routes.

Reste que le sentiment de sécurité, comme celui de commodité, évolue en permanence, engageant avec les mesures d'aménagement une véritable course de vitesse.



LES RISQUES DU VOYAGE

VITESSE ET PRÉCIPICE



De même qu'en matière de commodité, la route impériale du Mont-Cenis, comme le tunnel ferroviaire du Fréjus ont représenté des avancées fondamentales sur le plan de la sécurité. L'un par son concept global d'entretien et de secours, l'autre par l'évitement des risques de la pente et par la fiabilité du mode de transport.

Ces principes de sécurité, retenus et perfectionnés pendant la période contemporaine, ont changé la nature du danger. De principalement naturel, il est devenu principalement technologique, notamment lié à la vitesse des véhicules. Mais en abaissant l'altitude des voies, on a tout de même baissé les risques.



VELOCITÀ E PRECIPIZIO

La strada imperiale del Moncenisio, come il tunnel ferroviario del Frejus rappresentano un progresso fondamentale sul piano della sicurezza come in materia di comodità. La prima grazie al suo concetto globale di manutenzione e di soccorso, l'altro grazie alla soppressione dei rischi dovuti alla pendenza ed all'affidabilità del modo di trasporto.

Questi principi di sicurezza, selezionati e perfezionati durante il periodo contemporaneo, hanno cambiato la natura del pericolo. Da essenzialmente naturale, il pericolo oggi è diventato principalmente tecnologico, ed è legato in particolare alla velocità dei veicoli. Ma, abbassando l'altitudine delle vie, sono in ogni caso stati ridotti i rischi.



TRAGITTI E TRAIETTORIE

Una volta, gli itinerari potevano adattarsi abbastanza liberamente agli eventi naturali. Con la sedentarizzazione delle vie, le misure devono ormai prevedere e prevenire il pericolo.

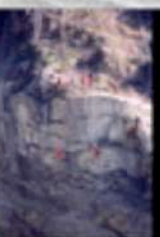
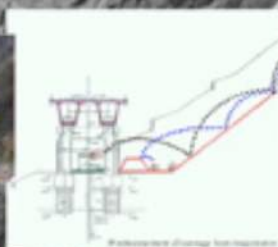
In mancanza di misura sufficiente del rischio, una parte della strada napoleonica del Mont-Genis non ancora finita ha dovuto essere abbandonata sotto frane ripentine.

Oggi, i mezzi di allarme e di previsione delle traiettorie permettono di disporre più efficacemente le disposizioni ed i provvedimenti di sicurezza.

Autrement, les itinéraires pouvaient assez librement s'adapter aux événements naturels. Avec la sédentarisation des voies, les aménagements doivent désormais prévoir et prévenir le danger.

L'absence d'avoir suffisamment mesuré le risque, une partie de la route napoléonienne du Mont-Genis non encore achevée a dû être abandonnée sous les éboulements répétés.

Aujourd'hui les moyens d'alerte et de prévision de trajectoires permettent de disposer plus efficacement les aménagements et les éléments de sécurité.



TRAJETS ET TRAJECTOIRES

DE GALERIES ...

La galerie possède sur les autres dispositifs de protection contre les chutes de pierres, l'avantage de pouvoir également protéger des vents, des intempéries et de certaines avalanches.

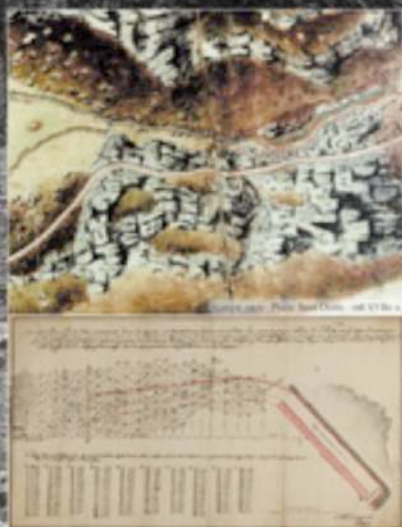
Pour cette raison, les galeries ont dans le passé, servi de refuge, comme la galerie Sarde de la Plaine Saint-Nicolas (1760), voire d'hébergement pour peu qu'elle fût équipée de portes et fenêtres, comme la galerie napoléonienne de la Roche percée (1810).

A chaque époque, son matériau de construction. À défaut d'être sûre, la galerie métallique du chemin de fer Hell, exposée aux risques de la section abandonnée par la route impériale, était au moins sécurisante en masquant la vue.

La galerie possède, relativement aux autres dispositifs de protection contre les chutes de pierres, un avantage fondamental, étant en mesure de protéger également des vents, des intempéries et des avalanches.

Per questo motivo, le gallerie in passato, sono servite non solo da rifugi, come la galleria Sarde della Plaine Saint-Nicolas (1760), ma perfino da alloggi, munite di porte e finestre, come è il caso della galleria napoleonica della Roche percée (1810).

Ad ogni epoca, il proprio materiale di costruzione. Anche se non tanto sicura, la galleria metallica della ferrovia, esposta ai rischi della sezione abbandonata dalla via imperiale, era almeno rassicurante poiché nascondeva la vista.



DA GALLERIE ...

... IN CORRIDOI



Se oggi, la chiusura stagionale dei passi è la migliore garanzia di protezione, bisogna credere che in passato, i viaggiatori si affidavano alla provvidenza divina ed alla vigilanza dei monaci ospedalieri, con i loro cani appositamente addestrati, ed i cantonieri e postini inviati in missione per il soccorso.

Tuttavia, la prima delle protezioni contro le valanghe consiste ad evitare, o almeno a conoscere, le zone a rischio, ciò che significa saperle localizzare. Le carte permettono di fissare questa conoscenza empirica.

Si aujourd'hui, la fermeture saisonnière des cols est la meilleure garantie de protection, il faut croire que dans le passé, les voyageurs s'en remettaient à la providence divine et à la vigilance des moines hospitaliers, avec leurs chiens spécialement dressés, et des cantonniers et postiers missionnés pour le secours.

Reste que la première des protections contre les avalanches est d'éviter, ou au moins de localiser les zones à risque. Les connaissances empiriques et l'observation ont permis de réaliser des cartes de plus en plus précises.



... EN COULOIRS



Cours de l'Isère, 1836



Chambre d'impasse détruite (débris de la tour de 1836)



Cours de l'Isère, 1836



Cours de l'Isère, 1836



Pour lutter contre les assauts réitérés des crues torrentielles et des divagations de rivières, les voies ont, dès l'époque romaine, été associées à des ouvrages hydrauliques de drainage, de canalisation ou de retenue, quand elles ne pouvaient se maintenir en altitude.

Pour la pérennité des axes du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard, les travaux les plus efficaces ont été les constructions des routes digues dans les basses vallées de l'Arc et de l'Isère par Napoléon et l'administration Sarde. Les déplacements s'avéraient en fait bien plus souvent difficiles en fond de vallée qu'en montagne.



Per lottare contro i ripetuti assalti delle inondazioni e le divagazioni dei fiumi, le vie di passaggio sono fin dall'epoca romana state associate ad opere idrauliche di drenaggio, di tubazione o di ritenuta, quando non potevano mantenersi in altezza.

Per la perennità delle vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo, i lavori più efficaci sono stati le costruzioni delle strade dighe nelle basse vallate dell'Arc e dell'Isère effettuate da Napoleone e l'amministrazione sarda. I trasferimenti si rivelavano difatti spesso ben più difficili nel fondovalle che in montagna.

COMBAT CONTRE L'HYDRE LOTTA CONTRO L'IDRA



TRACCIE CUSTODITE



L'esistenza di vie di comunicazione implica obblighi di sorveglianza militare e di controllo che conducono alla costruzione di edifici come i castelli, le cittadelle, i forti e le caserme il cui insediamento e la cui ripartizione nello spazio sono stati concepiti in relazione alla situazione di dette vie.

Il forte dell'Esseillon illustra l'importanza degli sviluppi del tracciato stradale: infatti, si può dire che quest'ultimo non sarebbe stato costruito se la cittadella della Bruyère non fosse stata distrutta e se la strada del valico del Moncenisio non fosse stata resa carrozzabile, tanto i Piemontesi si sentivano, un tempo, protetti dalla relativa difficoltà d'accesso.



L'existence de voies de communication entraîne des obligations de surveillance militaire et de contrôle conduisant à la construction d'édifices tels que châteaux, citadelles, forts et casernes dont l'implantation et la distribution de l'espace ont été conçus par rapport à la situation de ces voies.

Le fort de l'Esseillon illustre l'importance des aménagements de voie car on peut avancer qu'il n'aurait pas été construit si la citadelle de la Bruyère n'avait été détruite et si la route du col Mont-Cenis n'avait pas été rendue carrozzable, tant les Piémontais se sentaient auparavant protégés par la relative difficulté d'accès.



TRACES GARDÉES

UN ESPRIT MAISON

Les maisons cantonnières de la route du Mont-Cenis, et cantinières du Petit-Saint-Bernard, ont sans doute représenté les premiers bâtiments entièrement voués à la route.

Auparavant, les bâtiments d'exploitation empruntaient aux édifices militaires, religieux, administratifs ou civils selon la population en charge de l'entretien ou des secours.

Ces maisons cantonnières et cantinières n'avaient pas seulement la forme d'une maison, au sens d'habitat domestique, ils en avaient aussi la fonction puisque le cantonnier attaché, de jour comme de nuit, à l'entretien de la route et au secours du voyageur, y résidait en famille.

L'architecture dut ensuite répondre à une organisation plus centralisée, plus mécanisée, mais l'esprit "maison" est resté.

Le case cantoniere della strada del Moncenisio, e i "cantinieri" del Piccolo San Bernardo, rappresentano senza dubbio i primi edifici totalmente dedicati alla strada.

Precedentemente, gli edifici di esercizio utilizzavano gli edifici militari, religiosi, amministrativi o civili, secondo la popolazione incaricata della manutenzione o dei soccorsi.

Queste case cantoniere e "cantiniere" non avevano soltanto la forma di una casa, nel senso di abitazione domestica, ma ne avevano anche la funzione poiché il cantoniere addetto, di giorno come di notte, alla manutenzione della strada ed al soccorso del viaggiatore, vi abitava con la famiglia.

L'architettura dovette in seguito rispondere ad un'organizzazione più centralizzata, più meccanizzata, ma lo spirito "casa" è rimasto.

UNO SPIRITO DI CASA

DALL'ALTARE ALL'ALBERGO



Più il tragitto è lungo, difficile e pericoloso, più il viaggiatore ed il suo equipaggio hanno bisogno di rifornirsi, di riposarsi e di alloggiarsi. Questo è vero sia all'epoca dei mulei che a quella delle automobili. Sono soltanto cambiati la distanza fra le tappe ed il tipo di tappe.



Parallelamente ai luoghi di alloggio privati, le vie del Piccolo San Bernardo e del Moncenisio, hanno, in quanto grandi vie pubbliche, beneficiato di tappe istituzionali, militari, religiose o amministrative, iscritte nelle guide.



Al livello dei valichi, dove il riposo è cento volte il cambiamento di equipaggio erano indispensabili, insomma, alcuni di questi tipi di tappe. Volte riunite in uno stesso edificio.



Plus le trajet est long, difficile et dangereux, plus le voyageur et son équipage ont besoin de se ravitailler, de se reposer et de s'abriter. Cela est aussi vrai au temps des mulets qu'à celui des automobiles. Seuls ont changé la distance entre les étapes, et type de ces dernières.



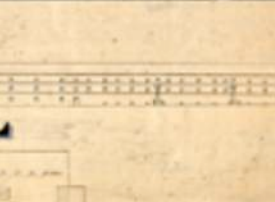
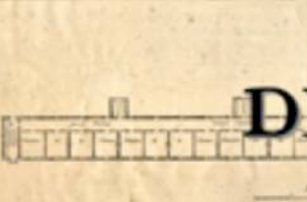
Parallèlement aux lieux d'hébergement privés, les voies du Petit-Saint-Bernard et du Mont-Cenis ont, en tant que grandes voies publiques, bénéficié d'étapes institutionnelles, militaires, religieuses ou administratives, consignées dans des guides.



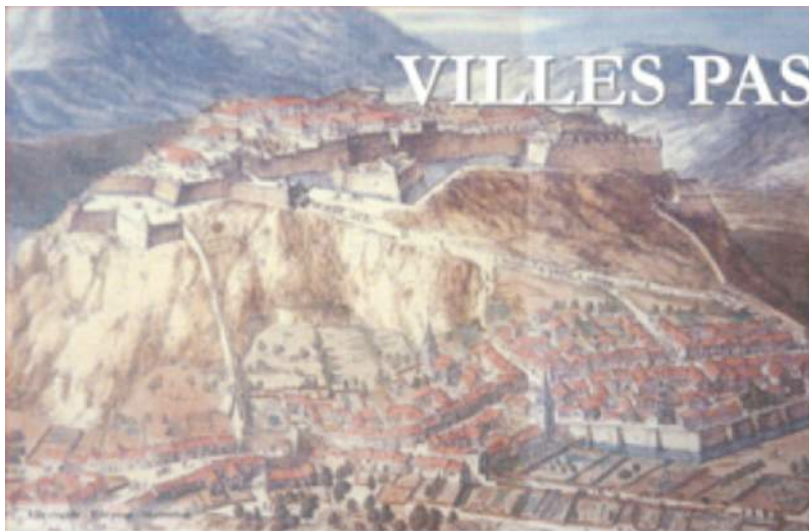
A l'endroit des cols, où le repos et parfois le changement d'équipage s'imposait, on retrouve l'ensemble de ces types d'étapes, parfois dans un même édifice.



DE L'AUTEL À L'HÔTEL



VILLES PASSAGES



1 - Bourg-Saint-Maurice - La Grande-Rue

L'urbanisation le long des grandes voies n'est pas un phénomène propre aux voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard. L'originalité viendrait de certains développements urbains, dus à l'évolution rapide et radicale des itinéraires et des modes de transport.

Ces villes de passage semblent représenter, elles-mêmes, des passages dans l'histoire de l'urbanisme, comme le village rue de Novalaise, créé par la voie des Ducs de Savoie et abandonné par la route napoléonienne.

Quelles agglomérations naîtront des infrastructures futures ?



L'inurbamento lungo le grandi vie non è un fenomeno proprio alle vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo. L'originalità sarebbe piuttosto legata al carattere relativamente effimero di alcuni sviluppi urbani, dovuto all'evoluzione rapida e radicale degli itinerari e dei modi di trasporto.

Queste città di passaggio sembrano rappresentare, anch'esse, passaggi nella storia dell'urbanistica, come il villaggio rue de Novalaise, creato dalla via sarda ed abbandonato dalla strada napoleonica.

Quali agglomerazioni nasceranno dalle infrastrutture future ?

CITTÀ PASSAGGI

VERSO UN PAESAGGIO UTILE

Le vie del Moncenisio e del Piccolo San Bernardo hanno talvolta contribuito al paesaggio per via dell'ampiezza di alcuni sviluppi e forme di urbanismo costruiti ma il loro coinvolgimento nel paesaggio è soprattutto più fondamentale: hanno permesso la diffusione, e perfino la nascita, del sentimento stesso della montagna.

Le opere condotte dai sardi e napoleonici hanno senza dubbio, grazie alle loro esigenze in materia di sicurezza, una gran parte di responsabilità in questo fascino, poiché hanno condotto i primi turisti e viaggiatori romantici in zone "spaventose", riuscendo a rassicurarli.

Oggi, il paesaggio stradale e ferroviario non deve più soltanto rendersi piacevole, ma anche utile.

Come le plantations all'égale che, ieri, ornavano i bordi delle carreggiate procurando ombra al viaggiatore e trattenendo le scarpate, nonché offrendo rifugio alla fauna, e recenti sviluppi dell'autostrada dell'Autoroute de Maurienne e della strada Nationale 6 hanno contribuito a qualificare i territori attraversati tenendo conto delle preoccupazioni économiques et environnementales.

Les voies du Mont-Cenis et du Petit-Saint-Bernard ont certes marqué le paysage par l'ampleur de certains aménagements et la forme d'urbanisation induite, mais leur implication dans le paysage aura été plus fondamentale: encore en permettant la diffusion, voire la naissance, du sentiment même de la montagne.

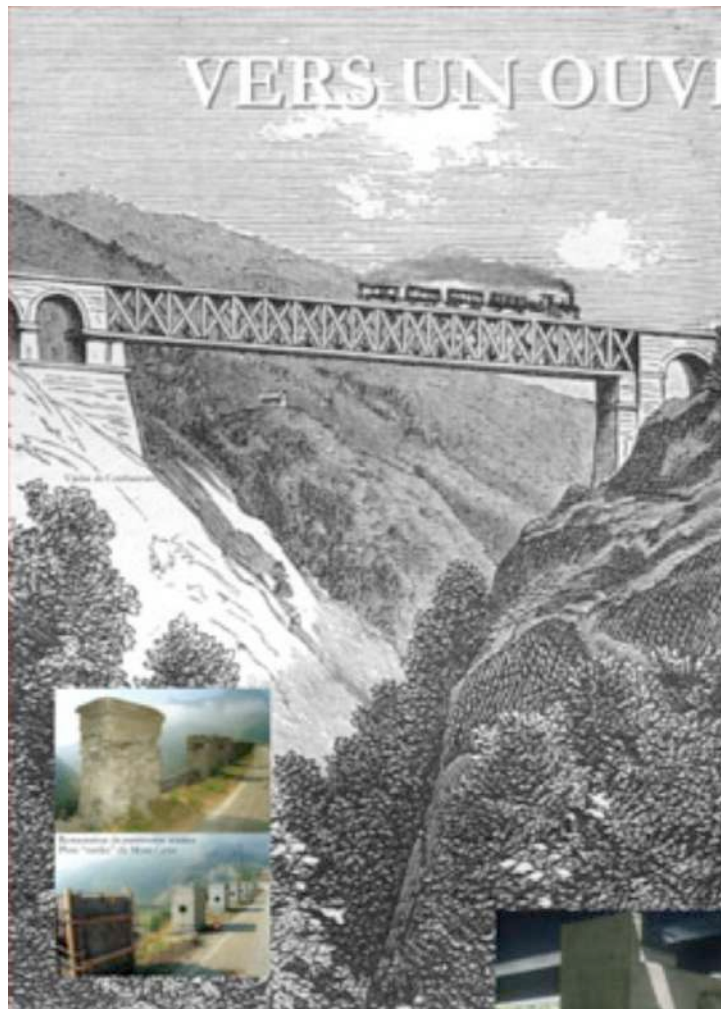
Les aménagements sards et napoléoniens ont sans doute, par leur exigence de sécurité, une grande part de responsabilité dans cet attrait pour avoir mené les premiers touristes et voyageurs romantiques dans des zones "effrayantes", tout en les rassurant.

Aujourd'hui, le paysage routier et ferroviaire ne doit plus seulement se faire agréable, mais aussi utile.

A l'instar des plantations d'alignement qui, hier, ornaient les bords de chaussées en procurant de l'ombre au voyageur, et retenaient les talus en offrant refuge à la faune, les récents aménagements de l'Autoroute de Maurienne et de la Route nationale 6 ont contribué à qualifier les territoires traversés en prenant en compte des préoccupations économiques et environnementales.

VERS UN PAYSAGE UTILE

VERS UN OUVRAGE GRACILE



Valée du Cottier



Fortification de montagne à l'époque
des "Gardiens" du Mont-Cenis

Valée du Cottier

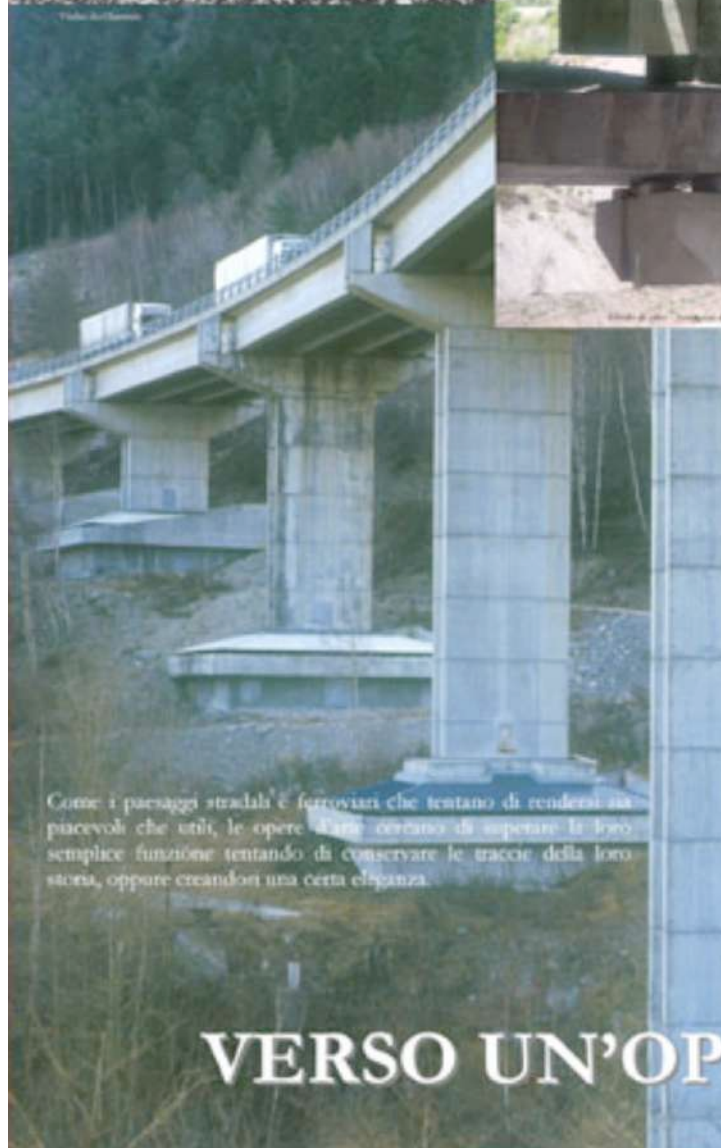


De même que les paysages routiers et ferroviaires cherchent à se rendre à la fois agréables et utiles, les ouvrages d'art cherchent à dépasser leur simple fonction en tentant de conserver les traces de leur histoire, ou en se créant une élégance.

Grand d'Arce



Grand d'Arce



Comme i paesaggi stradali e ferroviari che tentano di rendersi sia piacevoli che utili, le opere d'arte cercano di superare la loro semplice funzione tentando di conservare le tracce della loro storia, oppure creandosi una certa eleganza.



Grande d'Arce - Valée du Cottier



Valée du Cottier

VERSO UN'OPERA GRACILE

