

En chiffres : le géant GALIBIER

Altitudes du Galibier par les cartes

1	Michelin (n° 77)	1973	2 645 m	
		1978	2 645 m	
		1982	2 647 m	
	Atlas routier	1991	2 646 m	
	Atlas routier	2008	2 646 m	
	Michelin n° 333	2008	2 646 m	
2	IGN			
		Atlas routier	1987	2 642 m
		Carte IGN	2016	2 642 m
		Les altitudes données par IGN sont plus précises		

Dates mémoires

1880 – 1891	Construction de la route du Galibier avec percement du tunnel sommital (450 m de long)
1902	Premier franchissement en automobile - Georges Richard grimpe au col du Galibier en voiture [source : La VGA, 1902, n° 205, 16 août, p 551]
1905	Mise en service par l'entrepreneur Bettou de deux voitures "Serpellet" assurant la liaison Bourg-d'Oisans-le col du Lautaret pendant quatre mois par an l'été.
1911	Lundi 10 juillet – 1^{re} ascension du Galibier par les "Tour de France" au cours de la 5 ^e étape Chamonix-Grenoble (versant nord). Emile Georget franchit en tête le sommet du <i>Géant des Alpes</i> .
1927 (octobre)	Le sommet (2 642 m) est accessible aux voitures et cyclistes. « M. Raoul, ingénieur des Travaux publics à Briançon, a informé le Touring-Club de France que les travaux d'aménagement de la route donnant accès à la table d'orientation du Galibier sont entièrement terminés. Les voitures qui, jusqu'ici, ne pouvaient passer que par le tunnel, pourront désormais monter au-dessus de ce tunnel et atteindre le sommet même du col fameux où se trouve placée la table d'orientation et d'où l'on découvre un panorama merveilleux et véritablement unique. L'organisateur du Tour de France qui 'en est pas à une difficulté près quand il s'agit des coursiers, fera-t-il passer ceux-ci près de la table en question ? » [Le Miroir des Sports, 1927, n° 395, 11 octobre, p 284]
1935 (octobre)	Nouvelle route du versant sud construite par l'entrepreneur M. Canova et terminée en octobre. L'ancienne route venant de Briançon était à l'est de la route actuelle et présentait une pente plus raide, en lacets, avec pendant les six derniers kilomètres, des pourcentages proches de 10 %. Du côté sud, jusqu'en 1935, la route directe Briançon-Galibier ne franchissait pas le col du Lautaret. Pour atteindre cet obstacle, il fallait, au niveau du torrent de la <i>Roche Noire</i> , prendre la direction du Bourg-d'Oisans par la N 91. Le Lautaret se situant à l'époque à un peu plus d'un kilomètre de l'embranchement.

	<div data-bbox="718 152 1133 448" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">La nouvelle route du Galibier</p> <p style="text-align: center;">La photo magnifique de la page ci-contre nous est aimablement communiquée par notre ami de Grenoble, M. G. Darchieux. Elle a été prise du Combeynot, par M. Canova, l'entrepreneur qui vient de construire la nouvelle route du Lautaret au Galibier, et qu'on voit au premier plan, contemplant « sa route », qui a été achevée tout récemment.</p> <p style="text-align: center;">Ce document montre l'ensemble des deux routes du Galibier, l'ancienne à droite, la nouvelle à gauche; au fond, les Rousses et les Aiguilles d'Arve.</p> <p style="text-align: center;">Le Cycliste, 1935, n° 11, novembre, p 542</p>
1936 (14 juillet)	<p>Tour de France – Car des As – Du ski au col du Galibier - Emile Allais, triple champion de France de ski en 1936 et l'année suivante champion du monde du combiné et de descente, a chaussé les skis lors du passage des coureurs au col :</p> <p>«L'histoire - <i>Car des As</i> : du ski au col du Galibier le 14 juillet 1936</p> <p>Dans le <i>car des As</i> qui permet à des vedettes du sport et du théâtre de suivre à tour de rôle quelques étapes du Tour de France, il y avait Edmond Delfour, du RC Paris, Roger Courtois du FC Sochaux, Raoul Diagne du RC Paris - tous internationaux - le comédien réputé André Luguet qui d'ailleurs s'intéresse prodigieusement à la course et à l'atmosphère des villes-étapes, le jeune acteur de cinéma Daniel Lecourtois et le fameux champion de ski Émile Allais (1912- 2012). C'est Georges Briquet, le célèbre radioreporter du <i>Miroir des Sports</i> pour le poste <i>Parisien</i>, présent sur la course et donc témoin oculaire, qui nous décrit la suite pour le moins insolite : <i>“Quand on arriva au Galibier, dont les pentes étaient recouvertes d'une couche de neige exceptionnellement abondante, le Mégévois ne se tint plus de joie. Tout à coup, non loin du sommet, il aperçut un skieur qui s'était approché de la route pour assister au passage de la course. Aussitôt Allais se précipita vers ce dernier et bien inattendu représentant de son sport favori. Vivement, il lui emprunta ses chaussures, ses skis et ses bâtons et avec une volupé évidente, il se mit à dévaler quelques pentes, exécutant slaloms et arrêts acrobatiques pour la plus grande joie de ses camarades du car des As et des quelques rares spectateurs.”</i> » [Le Miroir des Sports, 1936, n° 897, 21 juillet, p 106]</p>
1938	<p>Tour de France : liaison directe Briançon-Lautaret-Galibier par la nouvelle route au pourcentage moins pentu - Le samedi 23 juillet 1938 a eu lieu la 15^e étape Briançon-Aix-les-Bains avec, au menu, le Galibier et sa nouvelle route. Raymond Huttier, l'un des journalistes du <i>Miroir des Sports</i> présent sur la course témoigne de ce changement de tracé : <i>« Hélas ! ce brave Galibier, pris dans le sens de cette année, n'a plus rien de gigantesque. L'ancien petit sentier étroit et rocaillieux montant en lacets très raides avec des virages aigus, qui étaient la terreur des automobilistes, a été remplacé par une magnifique route stratégique, large, bien dessinée et au sol parfaitement goudronnée. La nouvelle route étant plus longue que l'autre, le pourcentage est évidemment moins élevé et, en définitive, le Galibier ne constitue plus comme jadis, un obstacle terrifiant. Nous n'avons donc nullement été étonnés de voir les coureurs gravir en peloton les pentes de ce col fameux d'où l'on découvre un merveilleux panorama sur le massif de la Meije aux neiges éternelles. Et c'est au sprint que la bonification fut disputée au sommet, Mario Vicini l'emportant sur Gino Bartali qui avait été quelque peu ralenti par la foule. Au passage du col, les écarts étaient très peu sensibles et l'on peut dire, par conséquent, que ce Galibier nouvelle manière ne joua qu'un rôle très effacé. »</i></p> <p>[Le Miroir des Sports, 1938, n° 1019, 26 juillet, p 10]</p>
1944	<p>Destruction du tunnel du Télégraphe.</p>

1949	Jacques Goddet, directeur du Tour de 1947 à 1987, fit ériger à proximité du tunnel versant sud, un monument en granit à la mémoire d'Henri Desgrange . Ce monument a été inauguré le 19 juillet 1949 au cours du 36 ^e Tour, pendant l'étape Briançon-Aoste gagnée par Fausto Coppi. On peut y lire l'inscription suivante : « <i>A la gloire de Henri Desgrange 1865-1940, ancien directeur du journal l'Auto, créateur du Tour de France cycliste</i> ».
1976 – 2002	Tunnel fermé et rénové à cause de sa vétusté (longueur : 370 m ; largeur : 4 m)
1979	Construction d'une rampe terminale d'un kilomètre permettant de franchir les 89 mètres restant pour atteindre le col géographique.
2002	Réouverture aux automobiles du tunnel rénové qui, en revanche, est interdit aux cyclistes.
2011	<ul style="list-style-type: none"> • Centenaire du premier passage du Tour de France au Galibier : exposition au Fort du Télégraphe (photos, vélos, maillots, objets liés à la Grande Boucle). • Le 27 juillet 1998, lors de la 15^e étape Grenoble-Les Deux-Alpes, dans l'ascension du géant des Alpes, l'Italien Marco Pantani, en attaquant de loin Jan Ullrich (vainqueur du Tour 1997), lui avait ravi la tunique jaune en reléguant le champion allemand de 8'47". Ce sera le dernier jour en jaune du lauréat du Tour 1997. Afin d'immortaliser à la fois cette attaque et cette passation de pouvoir mais aussi de commémorer la victoire finale du <i>Pirate</i>, à trois kilomètres du sommet, au lieu-dit <i>Les Granges</i>, une stèle a été érigée. Inaugurée le 19 juin 2011, elle indique le lieu où Pantani a marqué l'histoire du Tour.

Quelques braquets

1912	Eugène Christophe (France)	Côté nord 2 h 33'	21 x 11 (4 m 10)
1955	Louison Bobet (France)	Côté nord	47 x 23 (4 m 36)
1955	Charly Gaul (Luxembourg)	Côté nord	47 x 25 (3 m 95)
1957	Jacques Anquetil (France)	Côté nord 1 h 49' 11"	44 x 22/24 (4 m 27/3 m 91)
2003	Stefano Garzelli (Italie)	Côté nord	39 x 21/23 (3 m 99/3 m 65)

Témoignages de pionniers

J. Arnaud (France), membre du Touring Club de France ; cyclotouriste qui, en 1925, grimpe à vélo le Lautaret

« *A un kilomètre environ d'où je suis (Ndlr : col du Lautaret), dans la descente qui conduit le touriste à Briançon, prend naissance la route qui accède au col du Galibier (2 658 m) par de nombreux lacets (11-12 et 14%), ce n'est pas une route, c'est un véritable mur.* »

[La Pédale, 1926, n° 142, 23 juin, p 30]

Henri Desgrange (France), créateur et patron du Tour de France de 1903 à 1939

- * « Le lundi 10 juillet 1911, au terme de la cinquième étape Chamonix-Grenoble avec l'escalade pour la première fois des cols du Télégraphe et du Galibier, Henri Desgrange, subjugué par les performances athlétiques des géants de la route face au plus implacable des juges de paix culminant à 2 556 m d'altitude, rédigea dans son journal *L'Auto*, un article passé à la postérité sous le titre « *Acte d'adoration* » qui montre bien qu'HD est un vrai journaliste sportif où l'épopée lyrique "explose" les faits : « *Aujourd'hui, mes frères, nous nous réunirons, si vous le voulez bien, dans une commune et pieuse pensée à l'adresse de la divine bicyclette. Nous lui dirons toute notre piété et toute notre reconnaissance, pour les ineffables et précieuses joies qu'elle veut bien nous dispenser (...)* "Voilà des ailes" nous disait il y a plus de quinze ans, Maurice Leblanc, et n'ont-ils pas, en effet, des ailes, nos hommes qui ont pu s'élever aujourd'hui à des hauteurs où ne vont point les aigles ; qui ont pu franchir les plus hauts sommets d'Europe ? Voici, que du geste vainqueur de leurs muscles légers, ils se sont élevés si haut qu'ils semblaient, de là-haut, dominer le monde (...)" Pendant plusieurs heures, le mont Blanc, derrière nous, nous a barré l'horizon et, lorsque après avoir franchi les cols de Megève (1 120 m) et des Arravis (1 486 m) (Ndlr : à l'époque, on trouve souvent écrit Arravis avec deux r), nous nous sommes imaginés que les monts de granit, coiffés de leurs neiges éternelles, allaient cesser de nous menacer d'écrasement au creux des vallées, lorsque nous avons pensé que nous entrions dans le paradis en longeant les bords du lac d'Annecy, l'enfer, tout à coup, s'est dressé devant nous ; nous y sommes entrés par une porte basse, par une ruelle étroite, à la sortie du contrôle de Saint-Michel-de-Maurienne, et au-dessus de nos têtes, presque à pic, le fort du Télégraphe, à 1 500 mètres, nous a défiés (...) Et ils arrivèrent tous à 1 500 mètres, au col du Télégraphe et comme ils soufflèrent un peu à la descente, ils reprirent des forces pour emporter d'assaut le Galibier. O Sappey ! O Laffrey ! O col Bayard ! O Tourmalet ! Je ne faillirai pas à mon devoir en proclamant, qu'à côté du Galibier, vous êtes de la pâle et vulgaire « bibine » ; devant ce géant il n'y a plus qu'à tirer son bonnet et à saluer bien bas ! » [*L'Auto*, 11.07.1911]
- * L'année suivante, après la 5^e étape Chamonix-Grenoble courue le lundi 8 juillet, HD en remet une couche sur le Géant des Alpes : « *En voyant tous ces coureurs, je n'ai pu m'empêcher de les comparer à une théorie de plaideurs comparaissant volontairement devant un juge de paix irrécusable, chargé de déterminer infailliblement leur valeur respective. C'est Eugène Christophe qui a gagné ce procès sportif mais quelle admirable plaidoirie que celle d'Octave Lapize et combien, si j'avais été juge en la circonstance, j'aurais eu peur de me laisser aller à une faiblesse.* » [*L'Auto*, 09.07.1912]

Gustave Garrigou (France), vainqueur du Tour de France 1911

« J'y étais – c'est vrai... J'y étais. Pour la première fois, le Galibier était franchi. C'était le lundi 10 juillet 1911. Je fus troisième là-haut. Eh ! bien, vous savez il ne faut pas s'en faire un monde ! » (...)
Eh ! bien moi, j'ai un peu oublié ça... Les ineffables joies ! Bougres de journalistes ! les hauteurs où ne vont point les aigles ! Oh ! là, là... les plus hauts sommets d'Europe... c'était une sale côte, une sale route, même pas une route : un sentier à bourriques et je suis poli ! et plein de cailloux qui nageaient dans la boue... les neiges éternelles ! il y avait un mur de neige malpropre de chaque côté... Voilà.

Ça n'avait rien de surhumain parce qu'on n'était pas des surhommes, et la preuve c'est que me voilà, un homme comme les autres, avec quatre Galibier dans ma giberne, plus le Tourmalet où j'ai gagné cinq louis pour l'avoir grimpé sans descendre de selle. »

[*L'Auto*, spécial Tour de France, 1937, juin, p 17]

Firmin Lambot (Belgique), double lauréat des Tour de France 1919 et 1922

"Je fus battu au sommet du Galibier en 1920 pour ne pas avoir mis pied à terre ! Car Henri Pélissier qui courait à mes côtés, le vélo sur l'épaule comme un cyclo-crossman, allait deux fois plus vite mais la route n'avait rien de commun avec ce qu'elle est aujourd'hui."

Cette route du Galibier, de ses souvenirs, il a essayé en vain de la retrouver en 1947. Il parcourait la France à tandem accompagné de son épouse. Il avait alors 61 ans. Il fut déçu. "La route était si

facile, confiait-il, que je n'ai pas reconnu cette "sente de contrebandiers" où nous faisait passer le père Desgrange". »

[Sport Digest, 1949, n° 8, juillet, p 108]

André Leducq (France), vainqueur des Tours de France 1930 et 1932

« Au sommet, j'étais septième (...) mais à 1'35" seulement des premiers. Autrement dit, l'écart était insignifiant ! Inutile par conséquent de foncer comme un fou dans la descente, pensais-je en pénétrant sous le long tunnel de 450 mètres que l'on doit franchir avant d'aborder l'autre versant du col. En mettant en principe ces préceptes de prudence, j'avancai avec la plus grande circonspection dans la demi-obscurité du tunnel dont le sol était humide et très glissant. Un moment, j'eus même envie de mettre pied à terre et de pousser mon vélo à la main en me disant : j'irai certainement plus vite comme ça ! Tous les coureurs d'ailleurs allaient extrêmement doucement à cet endroit et cela me donne à penser qu'avec une bonne voiture-escorte munie de phares puissants, on pouvait regagner au moins deux minutes dans la traversée de ce tunnel. »

[Le Miroir des Sports, 1930, n° 557, 26 août, p 194]
