

Fiche d'information Histoire (1/2) : histoire de la route de transit du Saint-Gothard de 1200 à 2016

Jusqu'au XII^e siècle : le col du Saint-Gothard était déjà connu des Romains, mais les gorges de Schöllenen le rendaient quasiment infranchissable.

Vers 1220 : construction d'une passerelle en bois d'une soixantaine de mètres appelée « Twärrenbrücke » le long des gorges de Schöllenen et d'un pont en bois au-dessus de la Reuss qui, d'après la légende, aurait été l'œuvre du diable, d'où son nom de pont du diable.

1595 : construction d'un pont en pierre au-dessus des gorges de Schöllenen, le deuxième « pont du diable ».

XVI^e siècle : construction de la Strada urana à travers les gorges du Piottino près de Faido, tout aussi inhospitalières que les gorges de Schöllenen.

1708 : ouverture du trou d'Uri long de 65 m, le premier tunnel permettant le passage d'une route praticable dans les Alpes. Il remplace la Twärrenbrücke, emportée en 1707 par la rivière en crue.

1831 : ouverture progressive d'une route praticable de plus de cinq mètres de large et reconstruction du pont surplombant les gorges de Schöllenen.

1825 : avec la première voie ferrée en Angleterre, naît l'idée d'un chemin de fer reliant le nord au sud.

1871 : fondation de la Société des chemins de fer du Gothard, dont Alfred Escher devient le président de la direction.

1872 : début, sous la direction de Louis Favre, des travaux de percement du tunnel de faite, qui mobiliseront ponctuellement jusqu'à 5000 ouvriers.

1882 : inauguration pendant trois jours de ce qui est à l'époque, avec 15 km, le plus long tunnel ferroviaire du monde, avec des trains spéciaux faisant l'aller-retour entre Lucerne et Milan.

1947 : Carl Eduard Gruner, ingénieur et planificateur des transports, imagine un tunnel de base routier et ferroviaire combiné sur deux étages au Saint-Gothard.

Années 1960 et 1970 : étude de différentes variantes de tunnels ferroviaires de base.

1963 : approbation par le Parlement suisse de la construction d'un tunnel routier au Saint-Gothard.

1974 : adoption d'un projet de tunnel ferroviaire de base à deux voies, qui sera gelé en raison de la récession économique et de désaccords politiques.

1980 : ouverture du plus long tunnel routier du monde à travers le Saint-Gothard.

1991 : approbation par le Parlement de la construction de deux tunnels de base au Saint-Gothard et au Lötschberg.

1992 : claire adoption du projet de NLFA (Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes) lors d'une votation populaire, par près de 64 % des voix.

1993 : premiers sondages effectués au Saint-Gothard, au niveau de la dépression de Piora près de Faido.

1994 : adoption par le peuple de l'initiative des Alpes visant à protéger les régions alpines en limitant le transport de marchandises par la route.

1998 : adoption du projet de fonds FTP, par laquelle la population confirme notamment le financement et la réalisation du projet de NLFA.

1999 : début des travaux d'excavation et d'abattage à l'explosif par Alp Transit Gotthard SA.

15 octobre 2010 : première jonction dans l'un des tubes du tunnel et début de la mise en place de l'infrastructure ferroviaire sur le versant nord.

11 décembre 2016 : mise en service du plus long tunnel ferroviaire du monde, avec ses 57 km.

Source : Alp Transit : Une utopie devient réalité (Office fédéral des transports), Verkehrslandschaft Gotthard (Kilian T. Elsasser)

Fiche d'information Histoire (2/2) Importance de la ligne ferroviaire du Saint-Gothard pour la Suisse

Avec la construction du premier pont dans les gorges de Schöllenen sur l'axe de transit du Saint-Gothard en 1220, le col culminant à 2106 m d'altitude devient pour la première fois praticable de part en part. Le col jouait un rôle politique et économique important pour la Suisse centrale. Le pont en pierre construit dans les gorges de Schöllenen en 1595 facilite à son tour le passage des gorges. Jusqu'en 1830, le col du Brenner enregistré, avec ses 1370 m d'altitude, un trafic vingt fois supérieur à celui du Saint-Gothard. Toutefois, l'attractivité limitée de la route de transit du Gothard ne nuisait pas réellement à la Confédération : les seigneuries situées sur le trajet se voyaient obligées de collaborer, tandis que le transit modéré préservait la route de l'attention des grandes puissances.

Après l'inauguration de la première ligne de chemin de fer du monde en Angleterre en 1825, il commence à être question d'une liaison ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe. Les experts chargés de la construction de routes dans les Alpes ont longtemps considéré le site du Saint-Gothard comme difficilement praticable, bien que d'un point de vue stratégique, le col constitue la liaison idéale entre le nord et le sud. Après des discussions sans fin sur le tracé de la voie, l'Union du Gothard est fondée à Lucerne en 1863. C'est avec l'arrivée d'Alfred Escher, homme politique et entrepreneur zurichois influent, qu'est franchie une étape décisive.

En 1869, le Traité du Gothard fixe le tracé de la ligne ferroviaire du Saint-Gothard. Peu de temps après est fondée la Société des chemins de fer du Gothard, présidée par Alfred Escher. La ligne définie entre la Suisse alémanique et le Tessin sert aussi les intérêts politiques de l'Empire allemand et de l'Italie et est donc cofinancée par les trois parties. Les travaux de construction du tunnel de faite du Saint-Gothard démarrent dès 1872, sous la direction de Louis Favre. Jusqu'à 5000 ouvriers, la plupart venus d'Italie, travailleront sur les portails Nord et Sud. Les conditions sont particulièrement difficiles et au moins 199 ouvriers perdent la vie sur le chantier. Louis Favre lui-même trouve la mort dans le tunnel en 1879.

En 1880, la jonction est effectuée dans le tunnel de faite du Saint-Gothard avec un écart d'à peine 33 cm à l'horizontale et 5 cm à la verticale. Deux ans plus tard, le 1^{er} juin 1882, les premiers trains réguliers circulent sur l'intégralité de la ligne du Gothard entre Lucerne et Chiasso. Le journal « Allgemeine Zeitung » d'Augsbourg commente ainsi l'événement : « Le mur qui séparait les nations est tombé... les pays se rapprochent ». Cette liaison à travers la Suisse intègre le pays dans la communauté des Etats européens tout en confortant sa neutralité.

Avec l'inauguration du tunnel de faite du Saint-Gothard, c'est non seulement le plus long tunnel ferroviaire du monde qui est mis en service, mais aussi un véritable chef-d'œuvre technique. La ligne ferroviaire du Gothard jouit pendant des années, jusqu'à la Première Guerre mondiale, d'une grande popularité. De nombreux touristes viennent en Suisse dans le seul but de l'admirer, le sud ne devenant qu'ultérieurement l'objectif principal du voyage.

La ligne ferroviaire donne encore une autre dimension à cette région du Saint-Gothard déjà riche en mythes et légendes. On se réfère à l'Histoire de Suisse et remet au goût du jour des légendes comme celles de Guillaume Tell et du pont du diable. Après la construction de la ligne, la Suisse n'est plus perçue comme une république alpine mais de plus en plus, dans la littérature politique et historique, comme l'« Etat du Gothard ».

Sur le massif du Saint-Gothard, on observe aujourd'hui une véritable alternance de paysages naturels et culturels. Du nord au sud, les voies de communication présentent une grande variété de systèmes de transport restés préservés pour l'essentiel. Ponts, tunnels, chemins, routes, ouvrages ferroviaires, hôtels, habitations et fortifications de toutes les époques enrichissent le paysage.

La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard fin 2016 inscrira un nouvel élément dans ce paysage des transports et rapprochera un peu plus encore les régions et les pays voisins.