

Zeitschrift: Ingénieurs et architectes suisses
Band: 106 (1980)
Heft: 18: SIA, no 4, 1980

Artikel: L'heritage du Saint-Gothard
Autor: Weibel, Jean-Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-73975>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

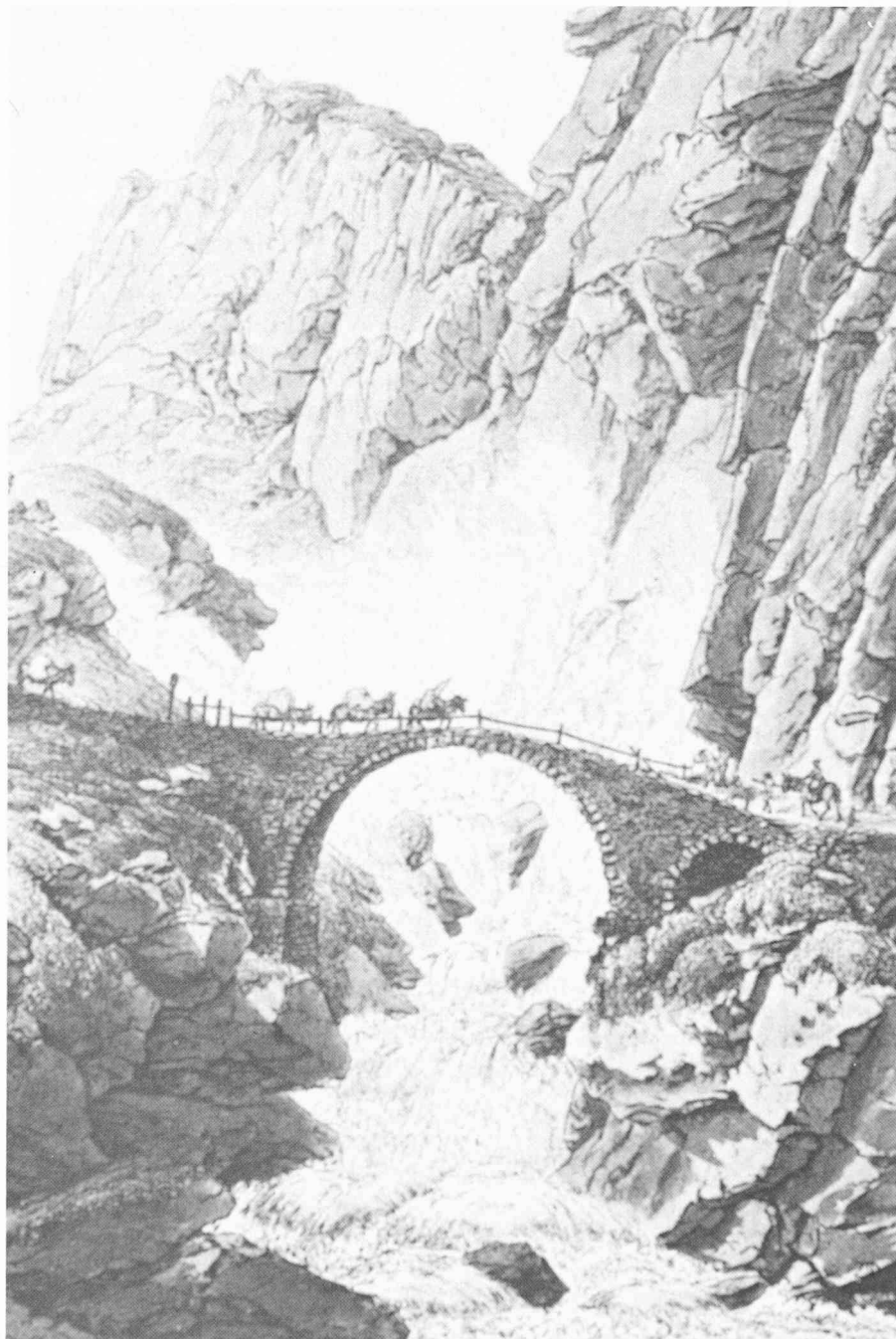
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

L'héritage du Saint-Gothard



La construction du pont du Diable, dans les gorges des Schöllenen, fit de la route du Gothard la plus courte liaison entre Bâle et Milan.

Cette voie privilégiée entre le nord et le sud a suscité la naissance de notre pays: les droits de passage prélevés par les habitants de la Suisse primitive ont constitué un précieux apport compensant la pauvreté des ressources naturelles d'une région sauvage. S'il n'est aujourd'hui plus nécessaire de payer son passage pour franchir le Gothard à pied, à cheval ou en voiture, le trafic ferroviaire des marchandises et l'apport considérable du tourisme fournissent indirectement ou directement des ressources bienvenues dans les vallées sur les deux versants du massif du Gothard.

Il est indéniable que des investissements considérables ont été et sont nécessaires au maintien de ce lucratif courant de transit. Pendant des siècles, ce sont des voies pédestres ou muletières qui ont été l'objet d'améliorations constantes, accompagnées d'une extension de la capacité d'accueil des voyageurs. La fin du XIX^e siècle a vu la construction d'une voie ferrée, qui a donné pour longtemps un atout majeur à la Suisse dans le transit des biens et des personnes participant aux échanges entre l'Europe du nord et du sud. On ne dira jamais assez combien ses constructeurs furent clairvoyants: en un temps où s'affrontaient les solutions les plus diverses pour vaincre les importantes dénivellations de la ligne, ils ont su choisir la seule capable d'être adaptée aux exigences d'un trafic sans cesse croissant. Imaginons les CFF aujourd'hui aux prises avec l'assainissement d'un tracé qui aurait comporté des rebroussements, des tronçons à crémaillère ou équipés de funiculaires! Pendant plus d'un siècle, la ligne du Gothard a répondu à toutes les exigences moyennant des adaptations raisonnables, sans perturbations du trafic.

Avec l'ouverture du tunnel routier prend également fin la contribution inappréciable du rail à l'essor du trafic automobile: en effet, ce ne sont pas moins de 10 millions de véhicules routiers qui ont emprunté le tunnel ferroviaire, soit que le col fût fermé, soit que leurs conducteurs eussent renoncé aux fatigues et aux dangers encourus par le franchissement de ce col. Dans l'euphorie du jour présent, il convient de ne pas oublier ces prestations et de relever que les CFF n'en seront guère récompensés.

La construction de l'autoroute du Gothard s'inscrit logiquement dans cette constante mise en valeur d'un des plus importants axes européens. Non seulement elle maintient la compétitivité de notre pays avec les cols alpins de ceux qui nous entourent, mais elle contribue à préserver les intérêts des cantons riverains. Du Tessin d'abord, qui demande avec raison que soient améliorées les communications avec le nord des Alpes. Ensuite, qu'on le veuille ou non, qu'on l'estime dommageable ou non, on ne peut empêcher le développement de la circulation routière; son accroissement est évidemment des plus sensibles sur un axe inté-

L'ouverture à la circulation, ce 5 septembre 1980, du tunnel routier du Gothard (le plus long tunnel routier du monde, puisque notre époque a besoin de superlatifs pour se rassurer) constitue l'étape la plus spectaculaire de la traversée des Alpes suisses par une autoroute.

Ce parcours alpin de la N2 présente nombre d'autres ouvrages de génie civil remarquables, comme par exemple le viaduc de Beckenried ou le tunnel du Seelisberg. Mais c'est traditionnellement le Gothard qui retient l'attention, puisqu'il a de tout temps constitué le véritable obstacle à franchir.



L'existence de la Suisse a souvent dépendu de l'artère internationale du Saint-Gothard. L'avènement du chemin de fer n'a fait que renforcer ce rôle. Train de marchandises en 1946, tiré par une des célèbres « crocodiles » inséparables de l'image du Gothard pendant plus de 30 ans (photo CFF).

ressant particulièrement les vacanciers du nord de l'Europe. Un coup d'œil sur la carte montre qu'il est vraiment illusoire d'espérer les dissuader d'emprunter cette voie. La construction d'une autoroute permet de détourner le trafic des localités actuellement transformées en autant d'enfers miniatures par le flot des touristes s'ajoutant au trafic lourd. A ce sujet, il convient de se souvenir qu'il reste encore beaucoup à faire sur le versant sud; certaines oppositions locales montrent que les localités concernées ne sont pas disposées à accepter n'importe quelle solution pour préserver leur centre du trafic. Et il est vrai que ce n'est pas en transformant leurs environs en paysages futuristes garnis de viaducs, si élégants soient-ils, et en déplaçant de 200 mètres une source de bruit permanent que ces villages pourront retenir les touristes. S'il a été possible de construire le plus long tunnel routier du monde pour éviter le franchissement d'un col, il doit bien l'être d'en prévoir d'autres, plus courts, pour préserver les intérêts les mieux compris des villages de la Léventine, par exemple. Ce n'est pas l'heure de se demander si l'investissement énorme que représente la

N2 est payant. L'opinion publique de notre pays est de toute façon extrêmement bienveillante dans le domaine autoroutier. L'énorme dépassement des coûts prévus pour la N2, bien supérieur au coût total de la construction du tunnel ferroviaire de la Furka, ne causera probablement au plus que quelques francements de sourcils isolés. Il est vrai que le maintien de la position de notre pays dans les grands courants de trafic européens revêt une importance difficilement chiffrable, mais qui justifie la réalisation de la N2. Cet intérêt à conserver une situation privilégiée existe également pour le rail. La même logique qui nous fait accepter les investissements de la N2 veut que soit réalisé ce siècle encore le tunnel de base prévu par les CFF. Il s'agit d'un indispensable complètement à la route: en effet, personne n'a intérêt à voir des colonnes de poids lourds grimper péniblement jusqu'à Göschenen ou à Airolo, en gaspillant un carburant de plus en plus précieux et en décevant les espoirs mis par les automobilistes en l'ouverture du tunnel routier. Si l'on veut bien se souvenir que les automobiles légères font plus que couvrir leur part du compte routier, alors que

les poids lourds ne paient pas la leur, on conviendra que le trafic léger attend légitimement d'être protégé contre l'invasion des poids lourds (dont la plupart sont en transit et ne paient qu'occasionnellement des droits sur les carburants dans notre pays).

La réalisation du tunnel ferroviaire de base offrira un moyen excellent de tenir le trafic lourd à l'écart de la partie alpine de la N2 grâce au ferroutage. En outre, en empruntant la voie ferrée, les camions participeront plus justement aux coûts de la grande artère nord-sud.

Il est incontestable que la construction de grands ouvrages dans les années 80 se heurte à d'autres obstacles que les difficultés d'ordre technique. L'ère de l'enthousiasme sans réserve suscitée par une réalisation comme la ligne ferrée du Gothard est passée. Nous vivons une ère de perpétuelle remise en question, où les censeurs sont trop souvent enclins à oublier les avantages qu'ils tirent eux-mêmes des objets qu'ils combattent. La route du Gothard, nous l'avons vu, n'échappe pas à cette critique. Il est à souhaiter que cette artère puisse être complétée ces prochaines années et que les planificateurs aient la main heureuse dans l'élaboration des solutions tenant compte des communautés que les hasards de l'histoire ont fait naître et se développer en Uri et au Tessin. Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'il a fallu conjurer le diable au Gothard!

Pas plus qu'hier, notre pays ne peut vivre aujourd'hui de ses seules ressources naturelles. Les échanges internationaux lui sont plus indispensables que jamais. Situé sur des voies de passage depuis que l'homme existe en Europe, il ne saurait se borner à tolérer ou à construire celles dont il a besoin; il peut et doit apporter sa contribution par l'aménagement des grandes artères de transit. Il en profite du reste, car nombre de touristes ne se contentent pas de traverser la Suisse, mais profitent d'y faire halte, pour quelques heures ou quelques jours.

Si l'on admet pour bien fondées les conclusions des experts qui ont élaboré la conception globale des transports, on considérera l'ouverture du plus important ouvrage sur la route du Gothard comme une étape importante de la réalisation de l'un des maillons de notre réseau; on attendra avec confiance que soit décidée l'extension correspondante du réseau ferré.

On le voit, loin d'arriver à l'achèvement des tâches d'équipement de notre pays, nous sommes confrontés à des travaux de la plus grande importance, qui demanderont imagination et main-d'œuvre pour de nombreuses années encore. Il appartient maintenant aux autorités de mettre en pratique les lignes directrices, largement acceptées, de la CGST. Cela nous promet un avenir fructueux pour nos professions au service de la collectivité.

Jean-Pierre Weibel