

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 33 (2006)
Heft: 5

Artikel: Le rois des Alpes : le Gothard - une legende
Autor: Ribì, Rolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-912407>

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](#)

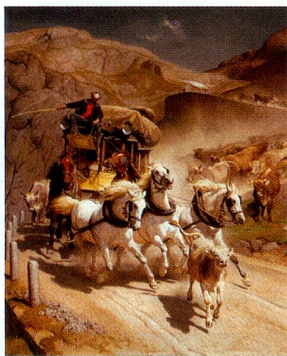
Download PDF: 07.01.2026

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

Le Gothard – une légende

Plus que le Cervin, la Jungfrau ou le Pilate, le Gothard reste, pour tout citoyen suisse, la montagne d'entre les montagnes. C'est là que la Suisse est née, et qu'elle s'est construite au fil des siècles. Par Rolf Ribli

Tout écolier a entendu la légende de la construction du Pont du Diable, là où les Urnais ont trompé le Malin. Nombreux sont ceux qui connaissent le tableau de Rudolf Koller, «La poste du Gothard», exposé au Kunsthhaus de Zurich. Quant aux plus anciens, ils se souviennent du Réduit national au Gothard, pendant la Seconde Guerre mondiale. Bon nombre de citoyens voient dans la soif de liberté des bergers du Gothard la vraie naissance du pays. Et tous les Suisses sont fiers de cette œuvre séculaire: son col, son chemin de fer aux tunnels sinueux, son autoroute qui s'engouffre dans le rocher et, bientôt déjà, le plus long tunnel ferroviaire du monde.



La légendaire «Poste du Gothard» de Rudolf Koller.

«Roi des Alpes»

Le Gothard est d'abord un massif imposant, trônant entre la vallée de la Reuss et la Léventine, ou plus précisément entre la vallée d'Urseren et celle de Bedretto. Son plus haut sommet, le Pizzo Rotondo, culmine à 3192 mètres. Quant au nom «Gothard», il tire son origine du col situé entre Hospental et Airolo qui porte le patronyme d'un évêque auquel la chapelle de l'hospice – dont le retable montre le Saint-Gothard – a été consacrée au XIII^e siècle.

«Le Gothard ne compte certes pas le plus haut sommet de Suisse – en Savoie, le Mont-Blanc le surpasse très nettement –, pourtant, face à tous les autres, il tient le rang de roi des Alpes, car les principales chaînes convergent vers lui» écrivait Johann Wolfgang Goethe en 1779 dans ses «Lettres de Suisse». En effet, depuis l'ouest, les Alpes bernoises et valaisannes rencontrent au Gothard leurs homonymes orientales – glaronnaises et grisonnes –, tandis qu'au nord et au sud, la Reuss et le Tessin creusent de profondes vallées dans les montagnes.

Mais le Gothard est aussi une ligne de partage des eaux européenne, puisque quatre grands fleuves prennent leur cours sur ses hauteurs, à savoir le Rhin vers la Mer du Nord, le Rhône en direction de la Méditerranée, la Reuss qui se jette dans l'Aar puis dans le Rhin, et le Tessin, affluent du Pô et ensuite de la Mer Adriatique. Au sommet du col, deux ruisselets vifs coulent depuis de petits lacs de montagne, à quelques pas l'un de l'autre: la Reuss et le Tessin. Mais le massif du Gothard joue également un rôle de séparation météorologique. S'il pleut au nord, le vent du nord offre au sud un temps

radieux. Mais si le Föhn souffle sur la partie septentrionale, des pluies torrentielles s'abattent souvent des jours entiers sur le Tessin.

La route sur le col

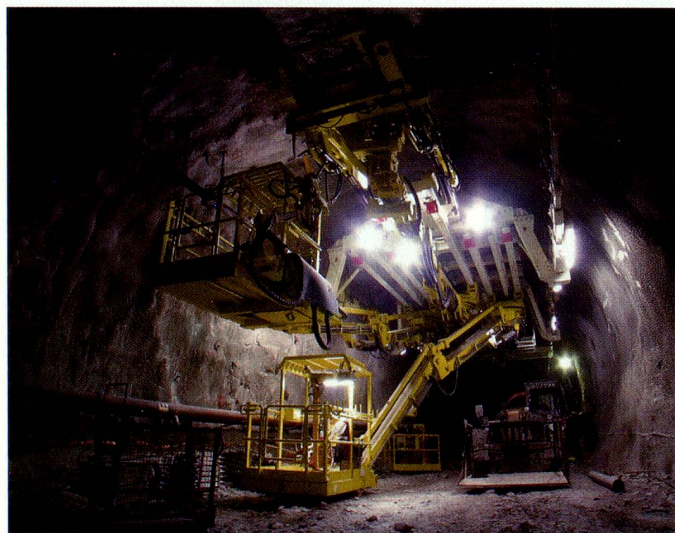
Jusqu'au XII^e siècle, les gorges des Schöllenen ont empêché l'accès au Gothard. Ce n'est que la construction du Pont du Diable, vers 1220, qui a ouvert aux bêtes de somme la porte vers la Lombardie. Mais jusqu'au XVI^e siècle, ce dangereux chemin n'a vraiment servi que de liaison locale entre les deux val-



Airolo: un monument à la mémoire des mineurs malheureux.

lées. Pour se rendre de Flüelen à Bellinzone, les muletiers mettaient alors sept jours. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, un service de diligences postales assurait la liaison entre Zurich et Milan. Vers 1830, la transformation de l'ancien chemin muletier en route fit du Gothard le principal axe transalpin, d'abord emprunté par les diligences, puis par les premières automobiles.

Après la Seconde Guerre mondiale, le trafic de voyageurs commença à s'intensifier. La construction des routes nationales fit alors naître l'idée d'un tunnel routier au Gothard. C'est ainsi qu'en 1980, le plus long tunnel routier jamais construit au monde devint réalité



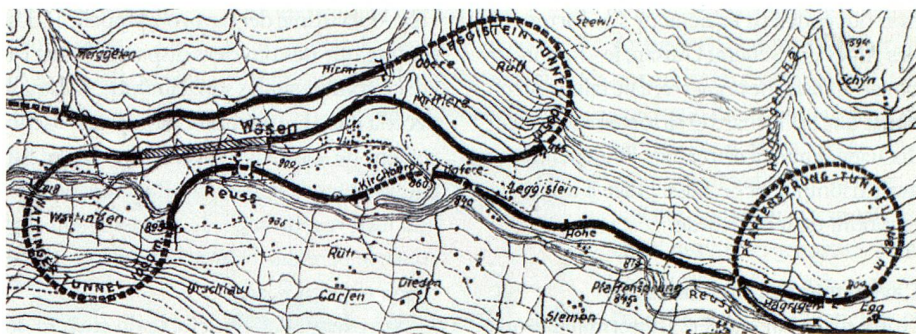
Presque quatre ans de forage...



...jusqu'à la première rencontre, le 6 septembre 2006.

après onze ans de travaux: 16,9 kilomètres, un seul tube et une galerie de sécurité. «Le tunnel n'est pas destiné à être un corridor du trafic lourd européen. Notre politique des transports préconise, aujourd'hui comme demain, le trafic de marchandises par le rail», avait affirmé Hans Hürlimann, conseiller fédéral, lors de l'inauguration. Nous savons aujourd'hui que ce souhait est resté lettre morte. Le flux des camions (mais aussi des automobiles) croît sans cesse, transformant la route du Gothard en véritable chemin de croix pour qui l'emprunte.

Le 24 octobre 2001 à 9h44, le tunnel routier du Gothard se transforme en enfer: un camion transportant des pneus, qui circule en direction du nord, entre en collision frontale avec un semi-remorque. Les véhicules prennent feu, un réservoir de diesel explose, la fumée se fait aveuglante et rend l'air irrespirable, le plafond du tunnel s'effondre. Onze personnes perdent la vie par intoxication. L'incendie du tunnel du Gothard prend la dimension de catastrophe nationale, relayée par les médias à l'échelle européenne. Le scénario n'aurait pas pu être pire. Les détracteurs ont alors demandé la rapide construction d'un deuxième tube et – enfin – le transfert du trafic de marchandises vers le rail. Mais selon l'Office fédéral des routes, l'infrastructure du tunnel est garante d'une excellente sécurité: «Personne n'aurait dû mourir dans le tunnel si les personnes impliquées s'étaient comportées correctement.»



Les sept tunnels hélicoïdaux du chemin de fer du Gothard, véritable œuvre d'art.

Cinq ans plus tard, l'autoroute du Gothard faisait de nouveau la une des journaux: à Gurtellen, d'énormes blocs de roche se détachèrent de la montagne pour s'écraser 700 mètres plus bas. Un couple d'Allemands furent tués dans leur véhicule, tandis que de nombreuses autres personnes n'eurent la vie sauve que par chance. Près de 125 tonnes et 50 mètres cubes de gros morceaux de granit ont ainsi bloqué l'autoroute et la route cantonale. «Impossible de se protéger contre de tels monstres», affirmèrent les autorités uranaises. Quelques jours plus tard, des spécialistes ont dynamité de main de maître la tête du rocher, encore en surplomb. Un spectacle suivi par des douzaines de caméras de télévision, depuis l'autre côté de la vallée, sans danger.

Mythe patriotique

«La construction du Pont du Diable dans les Schöllenen est perçue comme l'acte décisif à l'origine de la naissance de la Confédération»,

déclare Helmut Stalder, historien et journaliste, dans son livre «Mythos Gotthard» (Le mythe du Gothard). Le Gothard comme embryon de la Suisse. Un mythe de fondation que personne ne saurait mieux dépeindre que le poète Friedrich Schiller dans son drame «Guillaume Tell», datant de 1804. «La route du Gothard se substitue à la destinée de Tell, au destin commun des Confédérés» (Helmut Stalder). Le nouvel Etat fédéral de 1848 aurait volontiers adhéré au mythe: «Une identité nationale se constituait autour du Gothard», imprégnée de vertus telles qu'amour de la liberté, opiniâtreté, piété et traditionalisme.

Un siècle durant, le Gothard a incarné la soif de liberté, de la résistance et de la vigilance, d'une Suisse à l'image d'une forteresse créée par le Tout-Puissant. Une conviction qui était aussi celle du Conseil fédéral à la veille de la Seconde Guerre mondiale: «Le fait que les premières unions fédérales se soient créées autour du col du Gothard n'est pas le fruit du hasard. Providentiel, le fait a joué un rôle prépondérant dans la conception d'un Etat fédéral». Le Gothard comme symbole de l'affirmation de soi, une défini-



Les Schöllenen et le Pont du Diable.



L'amoncellement créé par le creusement du Gothard, dans le delta de la Reuss, avant Flüelen.



L'imposant chantier de l'entrée du tunnel à Faïdo.

tion qui convient également à la forteresse des Alpes du Général Guisan, le «Réduit national». A la fin de la guerre, il ne faisait aucun doute que le Gothard et sa forteresse avaient dissuadé l'ennemi d'attaquer, l'indépendance avait triomphé et ce, aussi grâce à un destin empreint de miséricorde.

L'avènement du chemin de fer

Gothard ou Lukmanier? L'interminable querelle au sujet du nouveau tunnel des Alpes ne prit fin qu'en 1871 avec la fondation de la Société des chemins de fer du Gothard, sous l'impulsion d'Alfred Escher, politicien et commerçant zurichois. Le Genevois Louis Favre obtint l'adjudication pour le percage du tunnel long de 14,9 kilomètres, qu'il voulait réaliser en huit ans exactement, pour la somme de 47,8 millions.

C'est ainsi qu'en septembre 1872, les mineurs attaquèrent leur pénible tâche. Eau jusqu'aux genoux, chaleur accablante et atmosphère irrespirable: le travail dans le tunnel était des plus dangereux. Mais le 28 février 1880, les deux galeries se rencontrèrent avec une exactitude presque parfaite, puisque l'écart n'était que de 33 centimètres en largeur et de quelques centimètres en hauteur. Le plus long tunnel ferroviaire alors jamais construit au monde et la première liaison traversant les Alpes suisses sans risques, même en hiver, devinrent réalité. Le chemin de fer du Gothard fut mis en service le 1^{er} juin 1882.

Mais au moins 200 mineurs – presque tous des Italiens – y périrent. Une pierre commémorative fut érigée à leur mémoire au cimetière de Göschenen, tandis qu'à la gare d'Airolo, le monument réalisé par Vincenzo

Vela, «Le vittime del Lavoro», rappelle le destin tragique des ouvriers disparus. Louis Favre ne connut jamais son triomphe, puisqu'il décéda dans le tunnel six mois avant l'achèvement de son œuvre. Alfred Escher ne fut pas non plus de la fête, ni à Lucerne, ni à Milan: jugé responsable du dépassement des coûts, le père du chemin de fer du Gothard tira sa révérence, aigri.

Outre le tunnel, l'ensemble du chemin de fer constitue une œuvre d'art grandiose, notamment les sept tunnels en lacets de Wassen, au Dazio Grande et sur les gorges de Biaschina, qui culminent non sans élégance à plusieurs centaines de mètres. «Le chemin de fer du Gothard, c'était le canal de Suez helvétique, le tour de force technique des Alpes, la conquête de la verticalité» (Helmut Stalder).

Encore une œuvre séculaire

Mais le Gothard est à nouveau le théâtre d'un chantier du siècle: le tunnel de base qui reliera Erstfeld à Bodio sur 57 kilomètres, ouvrage titanesque qui donnera naissance au tunnel ferroviaire le plus long du monde. Ce projet de maîtrise des Alpes le plus audacieux à ce jour, permettra de relier la Suisse centrale et la Suisse méridionale grâce à la première ligne ferroviaire de plaine à travers les Alpes. Depuis l'automne 1993, de puissantes foreuses munies d'une tête de 10 mètres de diamètre sont à l'œuvre dans la roche vieille de centaines de millions d'années. Jamais encore un tunnel n'a été percé si profondément. Selon les calculs informatiques, les deux galeries devraient se rencontrer avec un écart inférieur à vingt centimètres.

Le dénivelé maximal n'y sera que de 8 mètres par kilomètre. Cette faible pente permet-

tra aux trains voyageurs de traverser les Alpes à une vitesse de 250 kilomètres à l'heure. La liaison Zurich – Milan sera ainsi réduite d'une heure et ne durera plus que deux heures et quarante minutes. Cette ligne plate permettra par ailleurs de doubler le poids des trains de marchandises, qui circuleront à une vitesse pouvant atteindre 160 kilomètres à l'heure.

La nouvelle voie du Gothard fait partie intégrante de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). La construction de la NLFA, décidée par le peuple suisse en 1992, ainsi que le projet approuvé en 1998 impliquant le percage des deux tunnels du Gothard et du Lötschberg, doivent être achevés en 2016. Montant total de la facture: près de 18 milliards de francs. Aujourd'hui, l'on affirme déjà que le tunnel de base du Gothard, avec ses deux tubes monovoie, sera l'œuvre du XXI^e siècle.

Mais qu'advient-il de l'ancien chemin de fer du Gothard – chef d'œuvre artistique d'ingénierie – après l'ouverture de cette nouvelle ligne plate? Lorsque, au lieu des 260 trains quotidiens actuels, seuls trois douzaines de locomotives graviront encore les tunnels hélicoïdaux autour de la petite église de Wassen? Alors, l'ancienne ligne du Gothard devrait être inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco.

LITTÉRATURE. DOCUMENTATION:

Helmut Stalder: «Mythos Gothard». Editions Orell Füssli, Zurich, 2003. CHF 44.80, EUR 29.90;
Le Saint-Gothard et ses hospices. Schweizerischer Kunstführer (Guide du tourisme culturel suisse). Berne, 1994.; www.alptransit.ch (tunnel de base de la NLFA); www.gothard-strassentunnel.ch (informations routières, visite de la centrale de commande); www.gothardtunnel.ch (informations sur le tunnel ferroviaire et son histoire); www.gothard-hospiz.ch (curiosités, hôtel, restaurant)

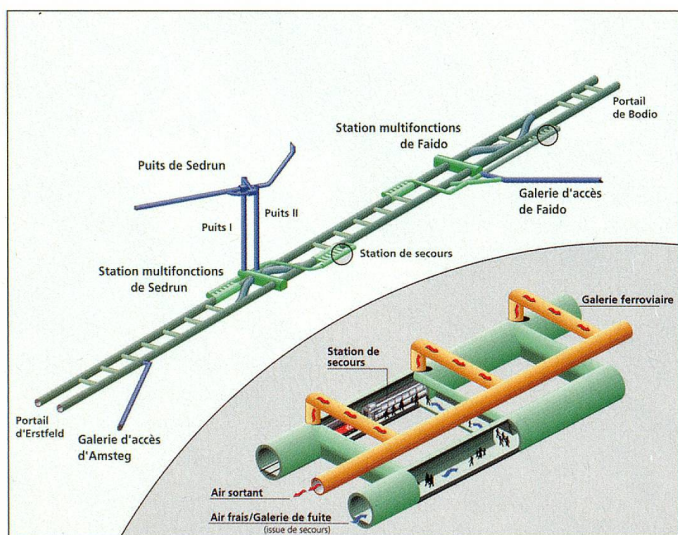


Schéma du tunnel de base du Gothard, avec ses aires d'arrêt d'urgence et son système d'aération.



Le nouveau tunnel ferroviaire de base – 57 kilomètres – est le plus long du monde.