

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 37 (1957)  
**Heft:** 2

**Artikel:** La ligne du St-Gothard à 75 ans  
**Autor:** Perrin, Georges  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-887809>

### **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:** 14.02.2026

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

# La ligne du St-Gothard à 75 ans

PAR GEORGES PERRIN

Le voyageur qui, dans l'été de 1881, voulait, de Lucerne, gagner Milan, était en route durant 27 heures et demie. « En route » est une façon de parler, car le bateau et la voie ferrée déjà le transportaient sur une notable partie du trajet. Il devait se lever avec le jour pour s'embarquer à 5 heures. A Fluelen, la diligence l'attendait pour le mener, par la vallée de la Reuss, les sauvages Schöllenen, le vieil hospice du col, le Val Tremola et la Leventine, à Biasca, tête de ligne du chemin de fer tessinois. Par le rail, il descendait vers Bellinzzone et de nouveau, la guimbarde jaune bâchée de cuir lui faisait franchir le Monte Ceneri, jusqu'à Lugano. S'il n'était pas rompu de fatigue, il pouvait alors prendre le train à 3 h 10 pour arriver à Milan, le lendemain de son départ à 8 h 30.

Aujourd'hui, le fils ou le petit-fils de cet endurant voyageur peut s'installer dans la voiture légère d'un train direct quittant Lucerne à 7 h 50 qui le déposera à Milan moins de quatre heures et demi plus tard, assez tôt pour qu'il puisse déjeuner à l'heure normale dans la capitale lombarde.

C'est qu'entre temps s'accomplissait l'une des grandes œuvres du génie civil : le percement du Saint-Gothard.

Le chemin de fer avait suscité tant d'espoirs, nourri tant d'enthousiasme que la barrière des Alpes ne pouvait

l'arrêter dans son développement. Au contraire, l'idée prit force très tôt que le nouveau moyen de communication ne prendrait vraiment tout son sens et toute son importance que s'il pouvait assurer, en toute saison, une liaison rapide entre le nord et le sud de l'Europe, à travers un obstacle jusque là difficilement franchissable.

Aussi, le 15 septembre 1869, le président de la Confédération, M. Welti, présidait-il à Berne une conférence qui réunissait les représentants de l'Allemagne, de la Suisse, de l'Italie, qui établit la Convention internationale du Gothard. Rapidement, on élaborait les plans techniques et financiers et en août 1872 l'entreprise que dirigeait Louis Favre, de Genève, était chargée d'achever en huit ans l'ouvrage central, la pièce maîtresse, le long tunnel de plus de 14 kilomètres.

Il fallut creuser, perforer, miner, déblayer pendant dix ans, avancer au prix de difficultés qu'on n'avait pas soupçonnées d'abord et qui coûtèrent la vie à 177 hommes. Les accidents de toute sorte firent plus de 400 blessés et les malades furent nombreux. Louis Favre laissa dans la construction du tunnel sa santé — il mourut dans la galerie, au milieu des ouvriers, au matin du 19 juillet 1879, terrassé par l'apoplexie, alors qu'il accompagnait un ingénieur français — et la fortune de l'entreprise. Mais son audace et sa vaillance devaient finalement avoir raison des éléments contraires, car Louis Favre disparu, ses collaborateurs poursuivirent l'œuvre et l'achevèrent en moins de trois ans. Le 25 mai 1882,

le train inaugural franchissait le tunnel; quant à la ligne elle-même, elle était ouverte à l'exploitation le 1<sup>er</sup> juin suivant.

D'emblée, la grande voie transalpine attira un trafic intense qui ne devait cesser de se développer. Pour le touriste, elle présentait un attrait qu'elle a d'ailleurs gardé. Vers quels agréables dépaysements ne menait-elle pas les gens du nord; quelle variété de paysages n'offrait-elle pas au voyageur qui avait traversé les régions industrielles, enfumées et monotones!

A peine le train a-t-il quitté la rive septentrionale du lac des Quatre-Cantons qu'il épouse le contour harmonieux du lac de Zoug, si proche et pourtant si différent. Il fait signe à Schwyz, étagé au pied de la double pyramide rocheuse des Mythen, pour rejoindre à Brunnen ce même lac des Quatre-Cantons, au dessin capricieux. Il remonte la vallée de la Reuss, de plus en plus encaissée; il s'élève par un tracé hardi, taillé à flanc de montagne et dont trois tunnels hélicoïdaux marquent les différents paliers, autour du village de Wassen, dont la vaste et claire église apparaît trois fois aux yeux du voyageur, d'abord en haut, sur sa colline, puis au niveau de la ligne, enfin plus bas, sur la pente. A Goeschenen s'ouvre le portail nord du tunnel qui débouche à Airolo, après avoir franchi non seulement le point culminant du parcours, mais la frontière des langues. Au rude parler uranais succède l'idiome tessinois. On n'a pas quitté la Suisse, mais en quelques minutes, le tunnel en a fait apparaître la diversité foncière.

Le tunnel franchi, la ligne court dans la vallée du Tessin. L'air léger et déjà plus chaud sent la Méditerranée





La diligence du Gothard était jusqu'alors le seul moyen confortable... ou presque, pour franchir le terrible col

Pourtant, la haute Leventine garde, sous un ciel déjà plus lumineux, un aspect encore austère. Les montagnes se resserrent pour ne plus laisser place qu'au torrent. Il a fallu creuser de nouveaux tunnels. Mais le seuil est franchi par les voltes superposées du rail et, dès Giornico, la vallée s'élargit, le Midi s'avance, avec ses maisons colorées, recouvertes de tuiles romaines, ses campaniles, ses cultures, ses pergolas, sa vie et sa chaleur. Voici Bellinzone et ses châteaux-forts du Moyen âge, posés en sentinelle contre l'ambition des ducs de Milan, la rampe du Monte Ceneri, balcon lointain sur le lac Majeur, la descente vers Lugano dont les maisons dégringolent jusqu'au lac d'un bleu profond, parmi les jardins plantés de palmiers. Sur la digue de Melide, la voie franchit l'extrémité sud de la mince nappe d'eau et file vers Chiasso, la gare frontière, et les ondoissements verts de la plaine lombarde.

Mais c'est par son importance économique que la ligne du Gothard mérite son nom d'« épine dorsale » du réseau ferré suisse. La première année d'exploitation, on y transporta 800.000 tonnes de marchandises, ce qui passait les prévisions. Le trafic se développa rapidement et nécessita le dédoublement de la voie sur de longs trajets. On procéda par étapes et aujourd'hui, entre Bâle et Chiasso, la voie simple n'existe plus que sur la digue de Melide.

L'électrification décidée en 1913, retardée par la première guerre mondiale jusqu'en 1924, marqua un pro-

grès décisif. Alors que les plus puissantes locomotives à vapeur remorquaient 300 tonnes à la vitesse de 20 km/h sur les pentes des Alpes, les modernes Ae 6/6, locomotives électriques à six essieux moteurs, tirent sur les plus fortes rampes, 600 tonnes

à 75 km/h. Et l'on n'a pas atteint le terme de l'évolution.

En 1955, 18 millions de tonnes brutes ont passé le tunnel et le nombre des trains qui était de 67 par jour en 1938 s'est élevé, en 1954, à 125 en moyenne.

De Bâle à Chiasso, la ligne du Gothard, avec les voies d'accès de Zurich, de Locarno et de Luino, s'étend sur 414 kilomètres, ce qui représente 13,9 % de l'ensemble du réseau des Chemins de fer fédéraux. Or, le tiers du trafic-marchandises emprunte cette ligne. Ces deux rapports indiquent bien le rôle de la transversale nord-sud dans l'économie des transports.

Les ans passent, et les décennies; pourtant l'œuvre de Louis Favre et de ses collaborateurs garde toute sa valeur. Lors des fêtes du cinquantième, en 1932, le conseiller fédéral Pilet-Golaz, alors chef du Département des postes et des chemins de fer, déclarait :

« Le Gothard, après un demi-siècle, s'affirme comme au premier jour agent de bien-être pour la société, de rapprochement pour les nations, d'enrichissement pour la personnalité humaine. Il dure, parce qu'il est une œuvre de paix et que seules les œuvres de paix sont durables! »

La plus récente locomotive du Gothard (Ae 6/6) possède six essieux tracteurs. Elle est spécialement conçue pour tirer les trains lourds sur les fortes rampes de la ligne à 75 km à l'heure

