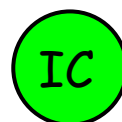


CH : LE GOTHARD



Le Saint Gothard est bien plus qu'une montagne. Plutôt une sorte de Saint-Graal : une quête toujours renouvelée pour trouver le plus court chemin. D'abord ce furent les passerelles à mules. Les muletiers y tenaient tant à leur Gothard qu'ils se sont alliés un beau jour de 1921. On appelle cela la naissance de la Suisse. *Le Pont du Diable* ⇒



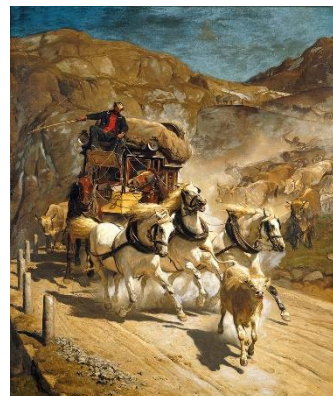
1493-1503 170 tonnes de marchandises transitent annuellement par ce col. Elles sont transportées par les associations de muletiers, très organisées. Fondées par des habitants de la région, elles exercent un monopole et imposent une taxe aux commerçants (Forletto ou Fuhrleiti). Elle permet de financer l'entretien et le déneigement du passage.

1653 Première liaison postale hebdomadaire dans le Gothard, entre Milan et Lucerne. Le voyage prend alors quatre jours.

1696 Service de courriers à cheval deux fois par semaine entre Zurich et Milan.

1707 Premier tunnel alpin long de 60 mètres appelé le trou d'Uri, il est situé près du Pont du Diable.

1830-1870 Construction d'une route carrossable. Le transport de passagers et d'envois spéciaux se fait désormais par voiture. L'aller-retour en diligence est journalier entre Chiasso et Flüelen dès 1842. 70'000 voyageurs et 10'000 à 20'000 tonnes de marchandises transitent annuellement par le Gothard autour de 1870.



1869 Avec l'ouverture du Canal de Suez, les habitants des vallées du Gothard craignent que le trafic commercial européen se détourne vers les ports. L'Allemagne, l'Italie et la Suisse concluent un accord en 1871, planifiant la construction de la ligne des Chemins de fer du Gothard. Il s'agit du chantier le plus ambitieux de la Suisse du XIXe siècle. 2500 ouvriers travaillent au pic, à la pelle et avec des perforatrices à air comprimé. 3 équipes se relaient 24 heures sur 24, des deux côtés de la montagne, autour de la pièce-maîtresse de l'ouvrage, un long tunnel de 15 kilomètres qui s'engouffre à l'intérieur du massif du Gothard.

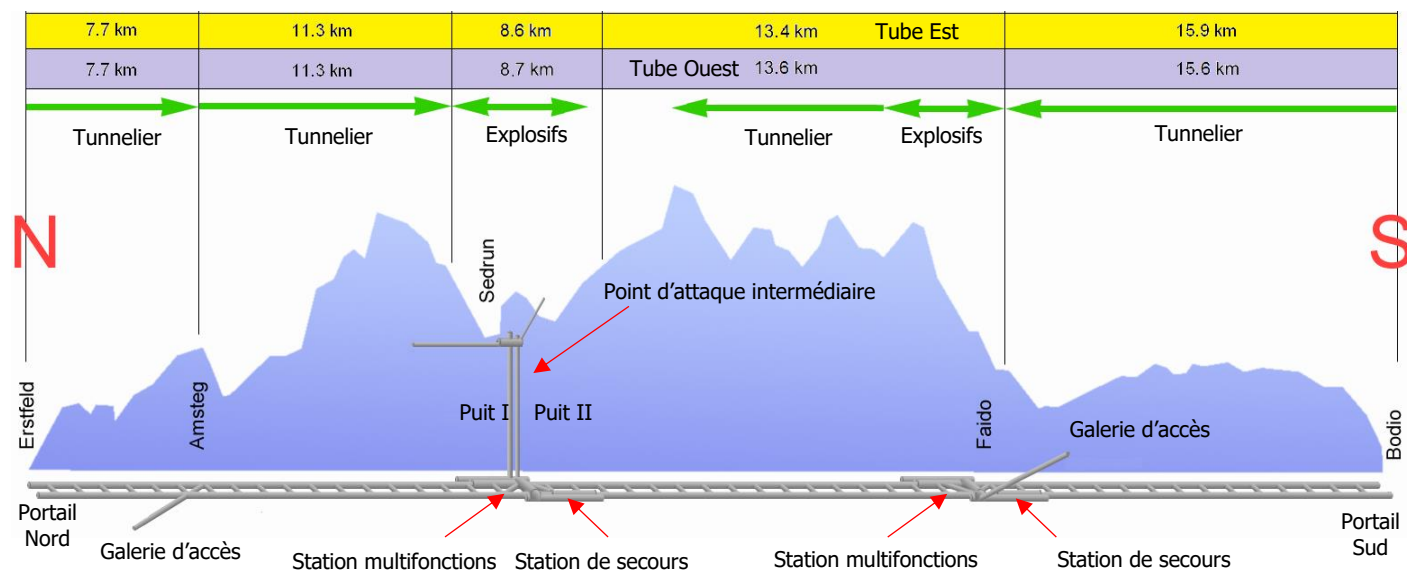
1875 Grève sur le chantier ferroviaire du Gothard. Les ouvriers réclament une réduction du temps de travail quotidien (de 8 à 6 heures) ainsi que le versement de leur salaire en argent comptant. Mais la gendarmerie d'Uri, épaulée de miliciens civils armés, tire sur les grévistes. 4 personnes meurent.

1882 Ouverture du tunnel la ligne des Chemins de Fer du Gothard avec deux ans de retard et un dépassement de 100 millions de francs qui s'ajoutent aux 187 millions prévus initialement. Les premières locomotives à vapeur le traversent à 31 km/h et transportent, dès la première année, un million de voyageurs. La ligne se révèle rentable.

1960-1970 Le trafic ferroviaire à travers le Gothard connaît son pic de fréquentation dans les années 1960. Il diminue dès 1970, notamment à cause de l'énorme croissance du trafic de poids lourds sur les nouvelles autoroutes alpines.

1970-1980 Construction du tunnel autoroutier de 17 km de long. Un million de camions le traversent chaque année.

1996-2016 Percement du tunnel ferroviaire de base, 57 km de long sous 2000 m de roches. C'est le plus long tunnel du monde.



- ✚ Il a fallu extraire 13 millions de m³ de roche, c'est 5 fois le volume de la pyramide de Chéops.
- ✚ Les trains passagers peuvent circuler à 250 km/h, presque autant que le TGV français. ~ 50 trains passager circulent par jour.
- ✚ Les trains de marchandise circulent à 160 km/h, environ 50 millions de tonnes transitent annuellement dans ce tunnel.
- ✚ Le trajet Zürich – Milan dure 3 h 30 mn

