

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2011)
Heft: 1905

Artikel: Sur l'axe du Gothard - un musée au Mendrisiotto
Autor: Gavillet, André
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1025715>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 26.11.2024

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

progrès souhaités par Berne; s'il s'agit d'adopter des outils novateurs de protection du paysage dans les cantons, il n'a plus cours. Ceci tend à montrer une nouvelle fois que l'essence de l'idée fédéraliste est bien souvent dévoyée au profit d'une argumentation avant tout conservatrice.

Le fédéralisme vise à garantir la protection des sensibilités et des spécificités cantonales. Il ne doit pas fonctionner à sens unique, comme moyen de blocage; il s'applique tout autant dans le contexte d'avancées souhaitées par des cantons visionnaires ou progressistes. Une analyse fine de différentes politiques

publiques marquées du sceau du fédéralisme montre que tel n'est malheureusement que très rarement le cas. L'argument fédéraliste, en aménagement du territoire comme ailleurs, est résolument à géométrie très variable.

Sur l'axe du Gothard – un musée au Mendrisiotto

André Gavillet • 25 mars 2011 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/17016>

Avant que ne soit désaffecté le tunnel de 1882, quelques haltes sur le parcours historique

Quelle que soit la répartition du trafic dans les tubes qui perforent le Saint-Gothard (voir l'[article de Rodolphe Weibel](#) ⁹), l'actuelle ligne ferroviaire changera d'affectation même si est maintenue une exploitation régionale et touristique. Elle cessera d'être vitale comme une artère; le patrimonial l'emportera sur l'utilitaire.

Certes, on gardera en mémoire vivante les tunnels hélicoïdaux et les apparitions-surprise de l'église de Wassen. Mais cette confrontation dramatique de la géographie et de la technique victorieuse de l'ingénieur ne doit pas faire oublier le bras-le-corps du rocher et du mineur. L'affrontement eut un prix élevé. Le Gothard est aussi une épopée ouvrière.

Conditions de travail inhumaines

En bilan humain, le chantier a coûté 307 morts. Quatre

grévistes furent de surcroît tués à tir direct lors d'une manifestation à Göschenen, où la police uranaise avait fait appel, en renfort, à une milice locale.

Les morts recensés sont victimes brutales, accidentelles. Mais il faudrait ajouter ceux qui furent décimés par des maladies contractées sur le chantier, telle la silicose. Il n'y avait pas de wagon-toilettes, les eaux d'écoulement étaient transformées en égouts.

Les salaires étaient, selon un procédé classique d'exploitation, payés après retenue pour la nourriture et le logement dans des baraques minables. La majorité des travailleurs étant Italiens, ils devaient vivre sur place.

Comme les adjudications avaient été obtenues par le bureau de l'ingénieur genevois Louis Favre, sans que des clauses aient été prévues pour les cas de dépassement justifié, la pression sur les salaires fut d'autant plus forte. Favre, accablé par ces difficultés, mourut d'une rupture d'anévrisme lors d'une inspection

de chantier.

Un monument à Airolo

En 1932, pour le cinquantenaire de l'exploitation de la ligne, hommage fut rendu aux travailleurs par la mise en place à Airolo du bronze du sculpteur tessinois Vincenzo Vela. On en connaît le thème: deux ouvriers emmènent sur un brancard un des leurs, blessé ou mort.

Cette œuvre ne fut pas une commande. Vela en recevait pourtant en nombre, le monument funéraire étant une de ses spécialités. Le sculpteur a voulu, à titre personnel, honorer les souffrances des dix ans de ce chantier dévoreur d'hommes.

Vela participait en homme engagé aux combats de son siècle. On le trouve aux côtés des radicaux contre le Sonderbund. Se liant avec le général Dufour, il en fit un dessin et un buste célèbre. On le verra aussi sur les champs de bataille contre les Autrichiens.

Installé près de Mendrisio, il se construisit une villa de style néo-palladien. Après sa mort, elle

fut léguée à la Confédération qui en fit un musée ¹⁰, comprenant notamment un ensemble remarquable de photographies du XIXe siècle.

L'histoire part d'un symbole ou

de l'événement pour reconstituer le tissu de la vie, les incertitudes du moment. L'église de Wassen, oui, mais aussi les victimes méconnues de cette bataille d'explosifs, mais aussi les hasards qui tissent un réseau qui

relie Genève (les ingénieurs), Zurich (le financement), Airolo (le monument), et fait découvrir, imprévu, un musée fédéral et une collection exceptionnelle de photographies, dans ce Mendrisiotto si mal connu.

Au Gothard, trois tunnels suffisent

Invité: Rodolphe Weibel • 24 mars 2011 • URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/16980>

Une proposition pour tirer le meilleur parti du nouveau tunnel de base

La mise en service du tunnel de base du Gothard aura de nombreux effets incidents sur l'économie et l'organisation des régions traversées par la ligne du Gothard, entre Bâle et Chiasso, et même au-delà. Il en est un qui n'a à ce jour pas été examiné, ni même envisagé, c'est celui qu'elle aura sur la prestigieuse ligne historique de montagne, réalisée en 1880 entre Biasca et Erstfeld. Jusqu'ici, tout porte à croire que rien ne changera. Le présent article veut convaincre du contraire, c'est son premier objectif.

Après avoir établi le constat de ces bouleversements, l'article expose un projet. Il s'agit d'esquisser la mise en place d'un ordonnancement qui tienne compte de cette inéluctable évolution.

Enfin, un élément factuel s'est récemment ajouté au tableau général: la nécessité d'une réhabilitation complète du tunnel routier du Gothard, et, pour ce faire, de sa neutralisation pendant plusieurs années. Le dernier volet de cet article en

examine l'incidence.

Bouleversement

En 2017 sera mis en service le tunnel ferroviaire de base. Les trains rapides parcourront les 57 kilomètres qui séparent Erstfeld de Bodio, les deux portails nord et sud du tunnel, en 15 minutes; c'est une heure de moins qu'aujourd'hui. Certes, le voyage y perdra en pittoresque, mais la plus grande partie des voyageurs, ceux qui circulent de ville à ville, de Zurich à Milan, de Lugano à Lucerne, renoncera au spectacle pour bénéficier de l'heure gagnée. Les trains de marchandises, au lieu de grimper jusqu'à 1150 mètres d'altitude, avec des pentes de près de 3%, circuleront à plat, à 550 m d'altitude. Au lieu d'être tirés et poussés par des locomotives d'appoint ajoutées au pied des rampes au prix de manœuvres compliquées, ils se contenteront de la seule locomotive qui les aura tirés à travers la Suisse, entre l'Allemagne et l'Italie. Ainsi la ligne actuelle ne sera plus empruntée ni par les trains de fret, ni par les trains rapides.

Il est impensable que les CFF maintiennent alors en exploitation la ligne de façade au

niveau de ses performances actuelles. Ils renonceront évidemment à en entretenir l'extraordinaire dispositif: les importantes gares de manœuvre, la double voie, les appareils de voie, les équipements de contrôle-commande très élaborés, l'entretien minutieux des voies, de la plateforme et de ses abords, des ouvrages d'art, des protections contre les glissements de terrain et les avalanches, les locomotives d'appoint, le nombreux personnel qui en assure le fonctionnement jour et nuit, 365 jours par an, été comme hiver. Le plus grave serait pourtant à venir. Les conditions de sécurité du tunnel ne sont en aucun cas compatibles avec les exigences contemporaines. Son gabarit n'a pratiquement pas changé depuis sa mise en service en 1882, et les convois frôlent ses parois dans des conditions qu'aucune norme contemporaine n'autoriserait plus, il n'est équipé d'aucune galerie de sécurité, et comme il est mono-tubulaire, il n'offre aucune échappatoire. Au cas où il devrait continuer à être exploité dans la même mesure qu'aujourd'hui, il ne fait aucun doute que les autorités de surveillance du système ferroviaire en ordonneraient la