



Antérieurement déjà à son rachat par la Confédération, survenu le 1<sup>er</sup> mai 1909, la ligne du Gothard était considérée comme l'épine dorsale du trafic international de la Suisse et le pivot de cette « plaque tournante de l'Europe » dont on attribue le caractère au pays helvétique. Ce double titre lui revient sans doute de par sa situation géographique et l'étendue considérable de ses voies d'accès au nord et au sud des Alpes.

Du Nord, elle attire à elle, en effet, le trafic de l'Angleterre, de la Hollande et de la Belgique, celui d'une bonne partie de la France, de l'Allemagne entière, des Etats scandinaves et baltiques, d'une partie de la Pologne et de la Tchécoslovaquie; du Sud lui parviennent les apports de l'Italie, de la partie orientale de la Riviera française, d'une partie de la Yougoslavie, des Balkans et de l'Orient. Le trafic interne suisse à grande distance qui emprunte la ligne du Gothard n'est pas moins considérable, grâce surtout à l'attrait qu'exercent les deux villes tessinoises de Lugano et de Locarno, et à la beauté des sites que l'on rencontre tout le long du parcours; grâce aussi à la nostalgie qui pousse les habitants du Nord vers les contrées ensoleillées du Sud.

Dès que le train a quitté le tunnel de la cité, la ville de Lucerne s'offre aux regards éblouis des voyageurs dans son ensemble et toute sa parure. Le panorama est d'une splendeur féerique, le soir surtout, lorsque sur les rives s'allument ces milliers de petites lumières qui paraissent comme autant d'étoiles tombées du firmament. Derrière la ville-lumière, le Pilate élève sa masse imposante. Le lac d'Alpnach, au sud, indique le chemin du Brunig et de l'Oberland bernois. A gauche du Stanserhorn s'ouvre la vallée d'Engelberg, parcourue par un chemin de fer.

Sur les hauteurs du Burgenstock, l'on aperçoit, à travers les échancrures des sombres forêts, les blanches lumières des hôtels. Contournant le Righi et passant par Kussnacht, localité historique, le train se dirige vers le lac de Zoug et la région de Goldau. C'est à Arth-Goldau que viennent se raccorder au convoi les voitures arrivant de Zurich via Zoug. Arth-Goldau est aussi le point de départ du chemin de fer qui monte au Righi. La ligne fait une courbe dans la direction de Schwyz, flanquée des deux Mythen, comme d'un rempart, et rejoint à Brunnen le lac des Quatre-Cantons. De cette localité, un chemin de fer à crémaillère transporte les voyageurs jusqu'à Morschach, Axenfels et Axenstein, tandis que, sur l'autre rive, de petites voitures rouges grimpent, par un funiculaire, jusqu'à Seelisberg. Au débarcadère attend le bateau qui conduit au Rutli, berceau de l'indépendance helvétique.

Sur le trajet qui suit, une série de tunnels cachent successivement aux regards sites, lac et montagnes, jusqu'à Fluelen d'où, jadis, les bêtes de somme, lourdement chargées, s'en allaient de leurs pas nonchalants vers le Sud, par le col du St-Gothard.

Voici Altdorf et Bürglen, patrie de Tell, et la route du Klausen, à gauche. Au-dessus d'Amsteg, le train, franchissant le seuil de la vallée de Maderan, passe par le haut viaduc du Kerstelenbach, d'où l'on voit la petite route de Bristen décrire à plaisir ses nombreux lacets sur un merveilleux écran. Dans le fond, à droite, se trouvent le village et les usines électriques qui, avec celles de Ritom et la sous-station de Göschenen, fournissent à la grande ligne internationale l'énergie dont elle a besoin.

Et de là, l'ascension continue, tandis que sur la grande route, les automobiles fuyant à vive allure, les unes vers la Furka, les autres vers le col du Gothard. Là-bas, se détachant du fond, juchée sur une colline abrupte comme une symbolique vedette, se montre la petite église de Wassen que l'on illumine tous les soirs. Le train s'en approche, en fait le tour, s'engouffre dans un tunnel, passe sur deux viaducs et arrive à Göschenen.

Ici, le voyageur qui dispose de quelques loisirs serait bien inspiré en prenant, plutôt que de continuer son voyage en droite ligne, le train des Schöellenen dont les jolies voitures bleues et blanches le transporteront en une demi-heure jusqu'à Andermatt, lui réservant des vues d'une rare beauté. De ce point, les autocars postaux conduisent leurs hôtes au col du Gothard et à Airolo.

Quant au voyageur pressé, il s'en va par le long tunnel qu'il traverse en 12 minutes et descend la Léventine par les barrages de Faïdo et de Giornico. A l'endroit où jadis les seigneurs d'Uri tenaient leurs assises, s'élèvent aujourd'hui des usines électriques. Un funiculaire intéressant monte de Piotta, passe près de la petite église d'Altanca et gagne la pittoresque région du lac Ritom.

Les châtaigniers paraissent alors se multiplier; les clôtures de pierres se font plus nombreuses; tout annonce l'approche de l'Italie. A Bodio, des usines électro-chimiques lancent pendant la nuit des lueurs blafardes qui, dans les ténèbres, paraissent comme autant de fantômes.

Biasca marque le point terminus du parcours de montagne de la grande ligne. C'est à cet endroit que débouche la vallée de Blenio desservie par un chemin de fer électrique. A Acquarossa, des autocars postaux attendent les voyageurs qui veulent se rendre à Disentis par le Lukmanier. Castione est à l'entrée de la vallée de la Mesolcina, par laquelle un chemin de fer électrique à voie étroite, partant de Bellinzona, conduit à Mesocco, d'où l'autocar postal transporte les voyageurs par le col du Bernardin dans la direction de Coire ou de l'Engadine. Bellinzona, chef-lieu du Canton et de la République du Tessin, possède des églises, trois castels et une nouvelle maison de ville remarquables.

Le train arrive aux abords du Ceneri. Le regard plonge de là vers les premiers contours du Lac Majeur. On y aperçoit Locarno et les hameaux qui s'accrochent comme des nids aux flancs de la montagne, Orselina et la Madonna del Sasso, dans le lointain. A gauche de Cadenazzo, l'ancienne ligne s'en va vers la frontière italienne; c'est le plus court chemin pour se rendre à Turin. Une courbe, et tout ce beau décor disparaît comme une scène derrière un rideau. Le train passe par le tunnel du Ceneri et atteint enfin Lugano. De la gare, bâtie sur un promontoire, l'on jouit d'une vue merveilleuse sur la ville et le lac, le Monte Brè, le Salvatore, Caprino, Gandria et la région de Porlezza.

Nombreux sont les voyageurs qui descendent, pour passer quelques jours dans les hôtels de la cité luganaise ou de Castagnola et admirer à leur aise les splendeurs incomparables dont la nature a doté, avec une rare profusion, la campagne tessinoise.

Les autres continuent leur voyage dans la direction de la métropole lombarde. Le coup d'œil sur la nappe bleu foncé du lac soulève des exclamations d'enthousiasme. Le convoi s'engage sur la digue étroite de Melide, passe à gauche de l'enclave italienne de Campione et vient frôler le Monte Generoso que gravit depuis plusieurs décades un funiculaire. De ce belvédère le panorama est féerique. Avant d'arriver à la gare frontalière de Chiasso, le train traverse le Mendrisiotto couvert de vignes magnifiques qui parurent aux Confédérés des temps jadis plus précieuses que les châtaigneraies du Val d'Ossola et de Domodossola; au mépris de leurs intérêts stratégiques, ils sacrifièrent celles-ci à celles-là.

A Chiasso finit la ligne du Gothard. De là, le train est remorqué par les locomotives des chemins de fer italiens de l'Etat. Celles-ci le conduisent par Côme jusqu'à la gare monumentale de Milan.

La ligne du Gothard a permis au voyageur de traverser la Suisse en cinq à six heures. Mais que de souvenirs glanés durant cette course à travers les sites les plus variés, les uns sévères, les autres gracieux, que plus jamais l'on n'oublie!

# LA LIGNE DU ST-GOTHARD

C'est au commencement de la seconde moitié du siècle dernier que l'on songea sérieusement à creuser un tunnel à travers le massif central suisse. Lorsque l'on entreprit cette œuvre gigantesque, les travaux de forage du Mont-Cenis étaient commencés depuis longtemps déjà et la voie du Brenner était achevée. Si le Gothard remporta la victoire sur ses concurrents de la Suisse occidentale et orientale, Simplon, Grimsel, Lukmanier, Splügen, il la doit à sa position au cœur même du pays helvétique.

Le 15 octobre 1869, un traité fut conclu avec l'Italie et l'Allemagne, qui garantissait, à une société constituée le 6 décembre 1871, des subventions dont le montant atteignit finalement 119 millions de francs-or.

L'exécution des travaux fut confiée à l'entrepreneur genevois Louis Favre, le 7 août 1872.

Le tunnel à construire avait une longueur de 14,998 m et devait être aménagé pour la double voie. Suivant les premiers devis, son coût se montait à 60 millions de francs.

Les deux galeries se rejoignirent le 29 février 1880. Quelques mois auparavant, soit le 19 juillet 1879, Louis Favre était tombé, foudroyé par une attaque d'apoplexie, pendant une tournée d'inspection. Un monument lui a été érigé au cimetière de Göschenen. Les autres victimes du travail ont leur monument, depuis 1932, à Airolo.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1882, le tronçon Göschenen-Airolo était mis en service et le 1<sup>er</sup> juin de la même année, la ligne était exploitée sur tout son parcours, de Lucerne à Chiasso. Le trafic atteignit, dès le début, une telle intensité qu'il fallut bientôt procéder à la pose de la seconde voie, laquelle eut lieu par étapes d'un bout à l'autre de l'artère, sauf sur de petites sections.

Après 1890, les accès de cette grande ligne internationale furent améliorés par la construction du raccourci Lucerne-Immensee et, du côté de Zurich, par l'installation de la voie Thalwil-Zoug-Arth-Goldau. Lorsque, en 1913, l'électrification successive du réseau des Chemins de fer fédéraux suisses fut décidée, ce fut par le tronçon Erstfeld-Biasca de la ligne du Gothard que l'on commença cette importante transformation.

Actuellement, la voie est exploitée électriquement sur toute son étendue. Il en est de même de ses accès de Bâle à Lucerne, via Olten, de Berne, et de Schaffhouse, Romanshorn et St-Margrethen, via Zurich. Entre Lucerne et Chiasso, la ligne est parcourue par les locomotives électriques les plus lourdes qui soient; elles pèsent en effet 245 tonnes et remorquent, sans double traction, des trains directs d'un tonnage très élevé, sur des rampes d'une déclivité maximum de 27 ‰, à une vitesse qui peut atteindre 65 kilomètres à l'heure. On a pu, de cette manière, diminuer de moitié le temps de parcours nécessaire sous le régime de la vapeur et quintupler la charge des convois. Au lieu d'une paire de trains directs par jour et par nuit, l'on fait circuler périodiquement un train de luxe, le «Riviera-Express», trois trains directs de nuit, une paire de trains express et onze trains directs de jour (6 dans la direction nord-sud), les trains de nuit étant, cela va de soi, pourvus de wagons-lits et ceux de jour, de wagons-restaurants, les uns et les autres comprenant en outre de nombreuses voitures directes pour les trois classes du service de transit.

De non moindre importance sont les quantités de marchandises qui passent par le Gothard; aux bonnes époques, elles atteignent parfois 20,000 tonnes par jour.

# Chemins de fer fédéraux CARTE DE LA LIGNE DU ST GOTHARD

