

# Les voies commerciales

Information aux enseignants



<b>Ordre de travail</b>	Les marchandises sont aujourd'hui transportées à travers le monde entier par bateau, avion, camion et chemin de fer, comme si c'était une évidence. Il n'en était pas toujours ainsi. Il n'y a pas si longtemps, le Gothard constituait un défi énorme pour les muletiers. A l'aide de textes et de devoirs de recherche, les élèves apprennent des faits intéressants sur les anciennes et nouvelles voies commerciales.
<b>Objectif</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les élèves connaissent la vieille route commerciale sur le Col du Saint-Gothard.</li><li>• Ils savent s'informer sur les voies commerciales et places de marché modernes et résumer ces informations sur une affiche.</li></ul>
<b>Matériel</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Lecture</li><li>• Ordinateur</li></ul>
<b>Forme sociale</b>	TI, TG
<b>Durée</b>	45 min

## Informations supplémentaires:

- Le film du Gothard: «Der Berg drückt» en allemand  
[www.srf.ch/sendungen/my\\_school/der-berg-drueckt-2](http://www.srf.ch/sendungen/my_school/der-berg-drueckt-2)

# Les voies commerciales

*Documents de travail*



## Les voies commerciales du passé

Nous nous énervons à cause des bouchons sur nos routes vers le Tessin ou l'Italie, au portail nord du tunnel du Gothard. De nos jours, il nous paraît évident de pouvoir franchir en peu de temps une distance de centaines, voire milliers de kilomètres en voiture, en train ou par avion. Mais il n'en était pas toujours ainsi. Avant l'invention de la machine à vapeur, du moteur à combustion et des propulseurs à réaction, voyager était une activité très lente et parfois très pénible, surtout en présence d'un grand dénivelé. Les gens ne voyageaient que peu pour des raisons privées, le motif principal des longs trajets étant souvent le commerce. Mais le transport de marchandises était particulièrement pénible, car les routes carrossables faisaient défaut.

Le massif du Gothard était pendant longtemps un obstacle insurmontable. Les gorges de la Schöllenschlucht entre Göschenen et Andermatt représentaient la fin naturelle de la route qui traversait le Col du Saint-Gothard. Cette situation a changé il y a près de 800 ans: un pont en bois traversant les gorges a pour la première fois ouvert un passage aisé en 1230. On l'appelait le Pont du Diable, car selon une légende, le pont n'aurait pu être construit que grâce à un pacte conclu avec le diable. Cette construction réussie a donné le coup d'envoi pour l'évolution rapide du Col du Saint-Gothard en tant que voie commerciale et a été décisive pour l'essor du secteur logistique suisse.



On appelait muletiers les prédecesseurs de nos prestataires logistiques. Durant plusieurs siècles, ils transportaient des biens comme le vin ou le sel par les cols alpins. Au Gothard, les muletiers possédaient un monopole sur tous les transports de marchandises qu'ils assumaient à leurs propres frais ou sur mandat de leurs clients. Dès cette époque, ces prestataires avaient bien davantage de responsabilités que juste le transport. Les muletiers étaient aussi chargés de développer et de maintenir les chemins. Leurs affaires prospéraient: au XV<sup>e</sup>

siècle, plus de 9000 animaux de somme passaient le col. On estime à près de 170 tonnes les marchandises transportées par-dessus le Gothard à l'aide des bêtes de somme au début du XVI<sup>e</sup> siècle.

Une étape décisive pour le transport par le col à 2106 mètres était le départ du premier service de poste régulier sur cette route: à partir de 1615, un courrier transportait les biens des marchands zurichoises vers la ville italienne de Bergamo une fois par semaine. Mais ce n'est que 200 ans plus tard que les premières diligences ont traversé le Saint-Gothard.

Construit entre 1872 et 1882, le premier tunnel du Gothard représentait la percée de la voie commerciale: 2500 ouvriers étaient attelés à la tâche de construire le tunnel qui était considéré à

# Les voies commerciales

Documents de travail



l'époque comme le plus grand chantier du monde. Les premiers trains postaux ont traversé le massif par le tunnel ferroviaire en 1882. Pour la première fois, un transport de marchandises presque indépendant de la météo et de la saison était devenu possible vers le Tessin.

Mais les capacités du vieux tunnel ferroviaire étaient loin de remplir nos exigences modernes. Seulement 110 à 150 trains de marchandises circulaient sur l'axe du Gothard jusqu'en 2016. Depuis que le tunnel de base est achevé, le nombre de trains se situe à un maximum de 220. Leur poids maximum a lui aussi doublé, passant à 4000 tonnes. Ainsi, le rail décharge sensiblement le transport routier sur l'axe nord-sud, tout en acheminant la marchandise nettement plus vite.

Sources: [www.handelszeitung.ch](http://www.handelszeitung.ch) et [www.lernen-unterwegs.ch](http://www.lernen-unterwegs.ch)



**Devoir n° 1:** Lis ces énoncés et décide s'ils s'appliquent à la voie terrestre de nos jours, à la voie terrestre du passé ou à la voie maritime.

## Ordre de travail n° 1:

Décrivez comment le Col du Saint-Gothard a évolué pour devenir l'un des plus importants cols alpins, à partir du Moyen-Âge et jusqu'au dernier passage de la diligence en 1921.

## Ordre de travail n° 2:

Décrivez le commencement des travaux sur le tunnel ferroviaire du Gothard en 1872, les difficultés et dangers rencontrés par les ouvriers et la date du premier passage d'un train.

# Les voies commerciales

Documents de travail



**Devoir n° 2:** Fais des recherches sur Internet et représente les résultats obtenus sur une affiche ou un paperboard.

## Les voies commerciales aujourd'hui

Le tunnel de base du Gothard a été ouvert en décembre 2016. Il permet aux trains de marchandises de transporter chaque année un cargo de plus 40 millions de tonnes à travers le tunnel le plus profond du monde. La capacité de l'axe nord-sud a ainsi doublé d'un seul coup et les 57 kilomètres sous le massif sont devenus l'artère de transport centrale du secteur routier européen.

Sur Internet, recherche des informations sur les places et voies commerciales d'aujourd'hui, ainsi que sur les flux de marchandises. Le site Web de l'AGEFI [www.agefi.com](http://www.agefi.com) t'aidera.



Photos: [www.pixabay.com](http://www.pixabay.com) et [www.sbbcargo.ch](http://www.sbbcargo.ch)

# Les voies commerciales

Solution



## Réponses possibles pour l'ordre de travail n° 1

- A partir du XIII<sup>e</sup> siècle, plusieurs milliers de personnes traversaient chaque année le col qui était un sentier de muletiers un peu élargi.
- Dès le XV<sup>e</sup> siècle, le sommet du col possédait une chapelle et une auberge toute simple: l'hospice des prochains siècles. Le trafic postal était très actif.
- Au XVII<sup>e</sup> siècle, des fréquences record pour le commerce sont enregistrés pour le passage par le col.
- Les diligences y circulent à partir du XVIII<sup>e</sup> siècle.
- La route du col est élargie et améliorée au cours du XIX<sup>e</sup> siècle. Voyager devient plus sûr et plus confortable.
- A partir de l'ouverture du tunnel ferroviaire en 1882, le col perd successivement de son importance.
- Début du XX<sup>e</sup> siècle, les premières automobiles circulent déjà sur le col.
- 1921 marque la fin du transport en diligence.

## Réponses possibles pour l'ordre de travail n° 2

- C'est en 1852 que Gottlieb Koller envisage de construire un tunnel ferroviaire.
- Le projet est élaboré jusqu'en 1871 et son financement international est mis sur pied. Un an plus tard, la construction commence.
- Les constructeurs doivent faire face à plusieurs difficultés. La quantité d'explosifs requise est si élevée qu'il faut construire une usine dédiée à leur production. L'aération du tunnel est faible, l'hébergement des ouvriers catastrophique et grand nombre d'entre eux tombent malades ou meurent pendant les travaux dans le tunnel.
- En 1875, les ouvriers protestent et demandent une augmentation salariale.
- La percée s'effectue en 1880 et le premier train traverse le tunnel du Gothard deux ans plus tard. Le trajet dure environ 20 minutes.

Source: [www.srf.ch](http://www.srf.ch)