

Zeitschrift: Générations plus : bien vivre son âge
Herausgeber: Générations
Band: - (2009)
Heft: 2

Artikel: Les Alpes vécues de l'intérieur
Autor: Rey, Marylou
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-832212>

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

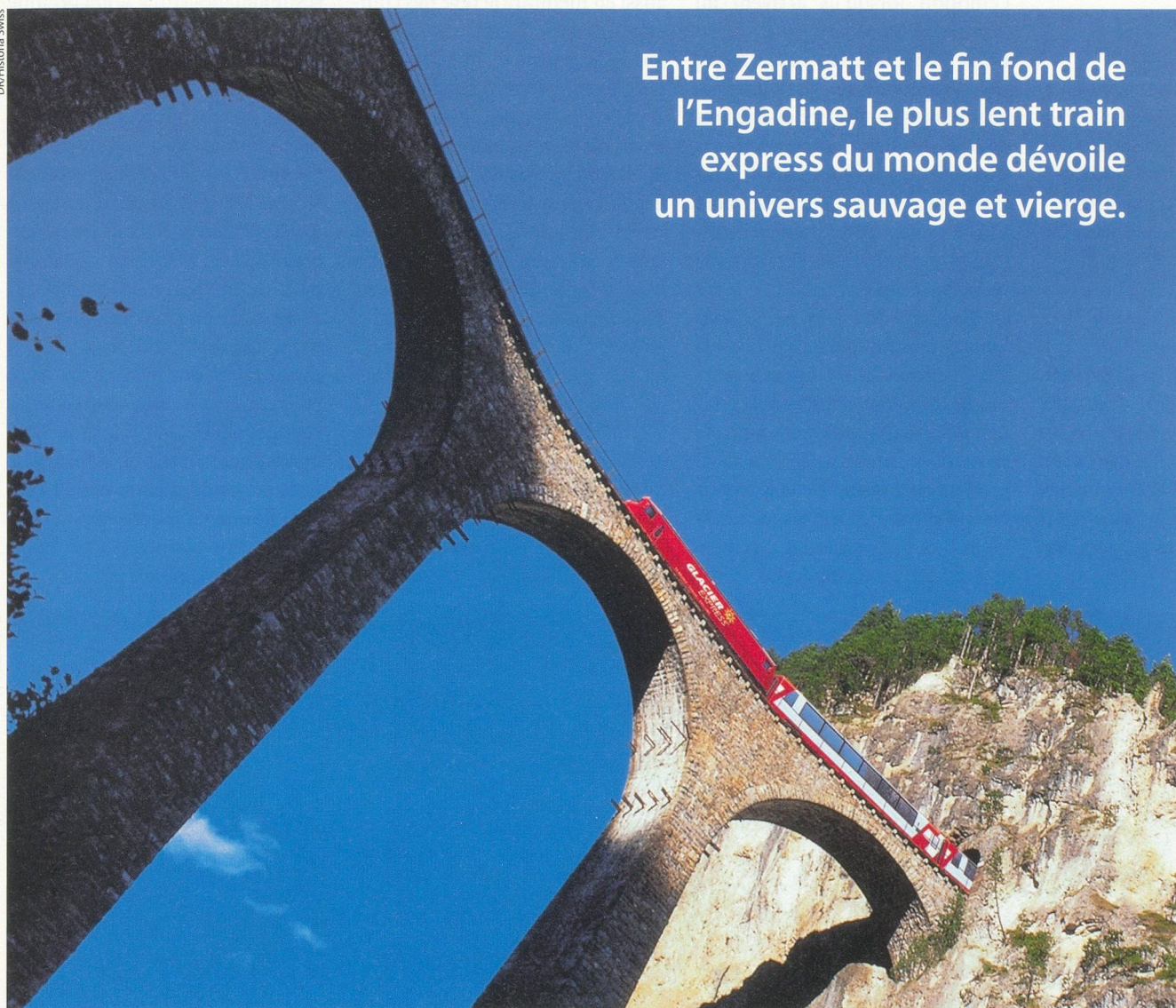
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.03.2025

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

Les Alpes vécues de l'intérieur

DR/Historia Swiss



Entre Zermatt et le fin fond de l'Engadine, le plus lent train express du monde dévoile un univers sauvage et vierge.

Le célèbre viaduc du Landwasser, vers Filisur (Grisons). Les passagers ont quelques secondes pour apercevoir l'abîme des deux côtés du train.

C'était à la fin du XIX^e siècle. Les Anglais étaient fascinés par la nature indemne et les falaises vertigineuses des Alpes. Fascinés aussi par les habitants aux mœurs rudes et à l'«âme pure».

Mais comment permettre aux riches et romantiques Anglais de découvrir ce monde préservé et tant idéalisé? En recourant aux techniques les plus modernes de l'époque: le chemin de fer. Le paradoxe fait sourire l'historien Gérard Benz, grand voyageur ferro-

viaire et auteur du palpitant petit livre *Les Alpes et le Chemin de Fer* (Editions Antipodes, 2007). «Heureusement, le rail est beaucoup moins invasif que la route, moins destructeur que les téléphériques qui défigurent des pans entiers de montagne.» D'ailleurs,

la végétation a rapidement repris ses droits aux abords des lignes et les élégants viaducs construits à l'époque ont été si bien conçus qu'ils s'intègrent parfaitement aux paysages.

La fragilité humaine

Alors embarquons! «Même les passagers qui connaissent le train du Gornergrat sont saisis par l'émotion lorsqu'ils arrivent au sommet», avertit Gérard Benz. Là, à 3088 mètres d'altitude, le Cervin apparaît sous son angle le plus photogénique et des dizaines de hauts sommets narguent le visiteur. Étrange impression pour l'être humain qui se sent transformé en un point minuscule et fragile au milieu de l'immensité rocailleuse et souveraine...

En Engadine, juste avant Brusio, le Bernina-Express décrit un arc de cercle complet sur ce viaduc unique au monde.

Retour à Zermatt où les wagons panoramiques de l'Express des Glaciers emmènent les touristes pour 8 heures de périple. Pensez peut-être à brûler un cerge la veille pour que le soleil soit de la partie: la sensation de «traverser» littéralement les montagnes sera bien plus forte sous un ciel bleu

Si lent et si performant

Entre Zermatt et Saint-Moritz, l'Express des Glaciers parcourt 300 km, franchit 291 ponts, traverse 91 tunnels et sillonne 7 vallées. C'est le «plus lent

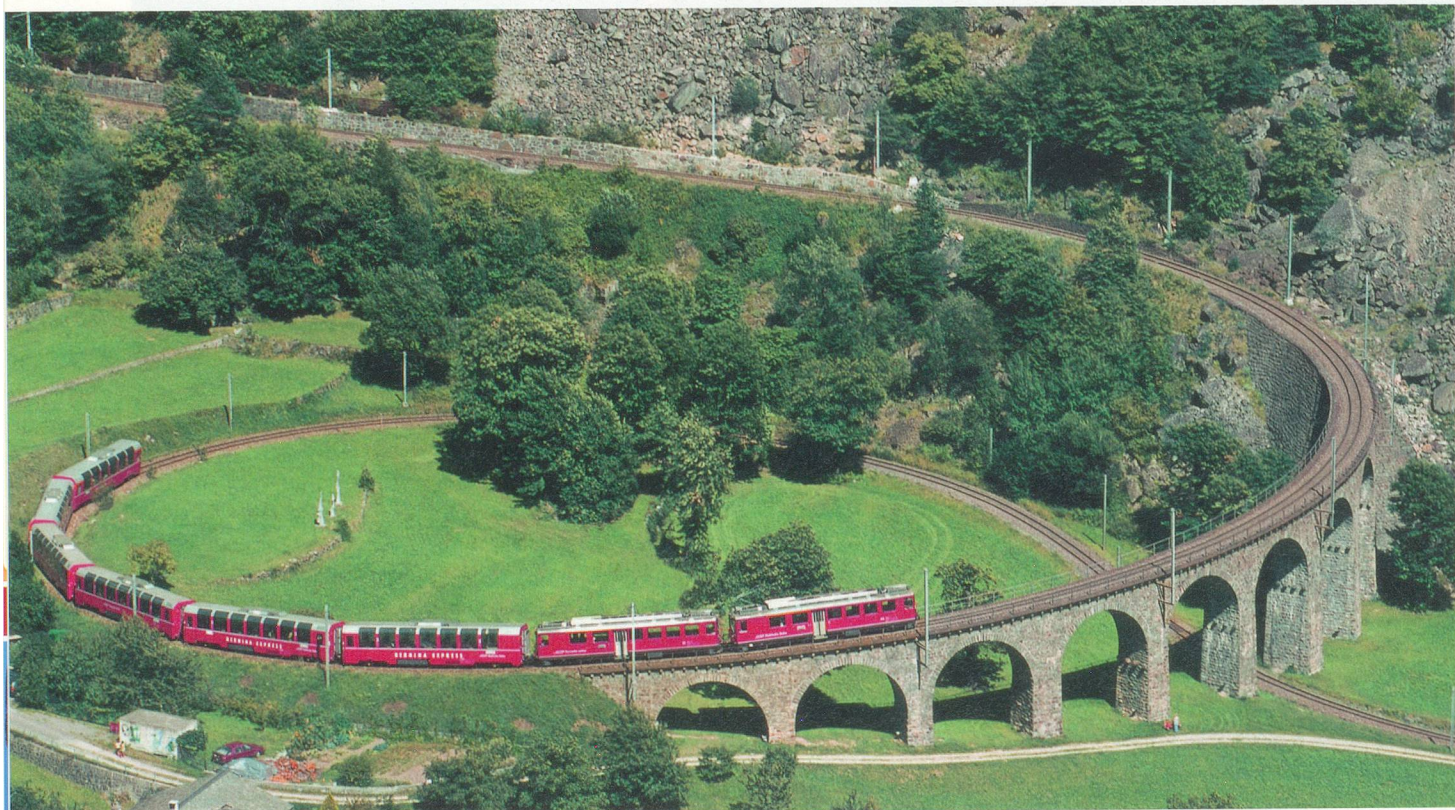
train express du monde». Il roule à environ 45 km/h et donne ainsi le temps aux passagers de s'extasier devant des paysages époustouflants.

que par temps couvert. Gardez aussi en mémoire le rêve des compagnons qui ont construit cette ligne. «Ils pensaient que ces trains permettraient enfin aux habitants de se connaître, de se comprendre et de ne plus se battre», rappelle l'historien. La réalité ne leur a pas donné raison: les lignes qui sillonnaient les Alpes ont acquis une valeur militaire importante pendant la Seconde Guerre mondiale. Elles faisaient partie du dispositif stratégique du réduit national, cher au général Guisan.

L'attraction vietnamienne

La première vallée dans laquelle l'Express grimpe gentiment est celle de Conches qui mène jusqu'à Gletsch, ce village

où le glacier du Rhône étendait ses tentacules il n'y a encore que cent ans. La Furka n'est plus un obstacle: grâce au tunnel ouvert en 1982, la connexion entre le Valais et le canton d'Uri est assurée, même en hiver. Au-dessus du tunnel, sur le fameux col, se trouve la ligne du train à vapeur Realp-Gletsch qu'une association d'amoureux du train réhabilite peu à peu. «Ils ont réussi à racheter une locomotive à vapeur construite en 1913, explique Gérard Benz. Cette locomotive avait été vendue à la France qui l'avait envoyée au Vietnam sur une ligne touristique au nord de Saïgon. Lorsque ce petit train côtier a été abandonné, la locomotive a dormi des années sous les feuillages



DR/Historia Swiss

de la jungle.» C'est là que l'association suisse l'a retrouvée. Rachetée en 1990, la locomotive a été restaurée en ex-RDA. «Ironie de l'histoire, c'était une des seules régions du monde qui maîtrisait encore le savoir-faire nécessaire pour réparer cette ancienne machine...»

La menace russe

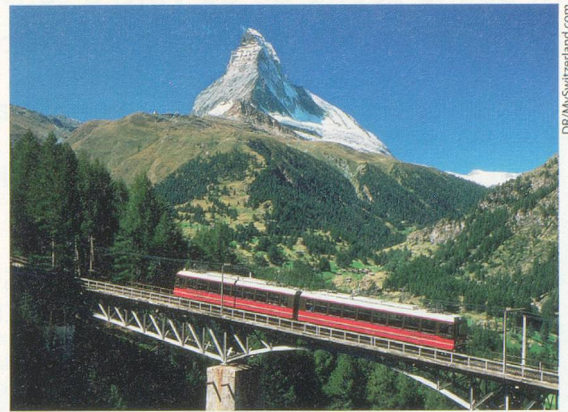
Peu après la sortie du tunnel de la Furka, profitez bien du paysage! Entre Realp et Andermatt, un grand projet de développement touristique financé par des capitaux russes va prochainement modifier l'allure de ce fond de vallée envahi de rhododendrons. Enchantement garanti lors de la descente de l'Oberalp (2033 m.), somptueuse. Après les charmants mazots valaisans et les fermes uranaises, les larges maisons grisonnes montrent leurs étonnantes façades peintes dans une campagne bucolique et paisible. Autre moment spectaculaire vers Flims: le train traverse alors le «Grand Canyon suisse» sur le Rhin. Contrairement au Grand Canyon américain, rouge et terreux, celui-ci est gris et minéral, beaucoup moins profond, mais plus étrange. Après Coire, l'Express met le cap sur le sud.

Le clou du spectacle se situe vers Filisur quand le rail franchit la profonde gorge sur le pont du Landwasser. «Ce célèbre viaduc est encore plus impressionnant pour ceux qui regardent passer le train que pour les passagers», explique Gérard Benz. Alors, soyez attentifs: vous n'aurez que quelques secondes pour apercevoir l'abîme des deux côtés du wagon.

Les inventions suisses

C'est aussi sur ce dernier tronçon ondoyant que le voyageur se familiarise avec les tunnels hélicoïdaux. Car les petits trains centenaires utilisent le principe de la crémaillère sur les pentes trop abruptes, une invention suisse inaugurée au Rigi quelques années auparavant. Mais ils utilisent aussi la méthode du tunnel tournant. Comme dans un parking automobile contemporain, ces rampes en spirale permettent aux trains de grimper si harmonieusement que les passagers non avertis ne s'en rendent même pas compte.

A Saint-Moritz (ou à Coire selon les envies et l'humeur), embarquement à bord du Bernina-Express pour parcourir la ligne devenue Patrimoine mondial de l'UNESCO l'an dernier. Des lacs de montagne alternent avec des



DR/MySwitzerland.com

paysages dignes d'un livre d'images. «Le col de la Bernina (2253 m) est le seul endroit du pays où une ligne ferroviaire franchit les Alpes à ciel ouvert, souligne Gérard Benz. D'ailleurs, en hiver, le train est équipé d'un chasse-neige à turbine très performant.» Puis le train redescend en se tortillant dans la vallée italophone de Poschiavo (GR). Avant le village de Brusio, l'Express roule sur un viaduc unique au monde qui décrit un cercle complet puis rejoint l'Italie et la petite ville de Tirano.

L'historien a beau avoir parcouru le monde entier pour embarquer sur des trains anciens ou modernes, les chemins de fer des Alpes occupent une place à part dans son cœur. «C'est comme une femme à laquelle on reste fidèle et que l'on aime voir et revoir au fil des années.»

Marylou Rey

Le train à crémaillère du Gornergrat, ici, sur le viaduc Findelbach, permet d'admirer le Cervin sous son meilleur angle.

Voyage Générations *Plus* Trilogie des Alpes

Du 21 au 24 juillet 2009

MARDI 21 JUILLET. Départ de Viège à 10 h 43. Repas de midi au Gornergrat. Dîner et hôtel à Zermatt.

MERCREDI 22 JUILLET. Départ pour Saint-Moritz en Glacier Express avec déjeuner à bord. Dîner et hôtel à Saint-Moritz.

JEUDI 23 JUILLET. De Saint-Moritz à Tirano avec le Bernina Express. Repas de midi à Tirano. Puis en car postal de Tirano à Lugano. Dîner et hôtel à Lugano.

VENDREDI 24 JUILLET. Train de Lugano à Viège, arrivée à 14 h 55. Paquet lunch en route. Fin du voyage.

INCLUS DANS LE PRIX

Les trains de Viège à Viège et le car postal entre Tirano et Lugano. 3 nuits d'hôtel 3*** avec petit-déjeuner, 3 déjeuners, 1 paquet lunch, 3 dîners. Toutes les taxes. Transport des

bagages séparément d'hôtel en hôtel. 1 guide expert ferroviaire. Non compris: les boissons et l'assurance-annulation.

Prix abonnés	1 290 francs
Non-abonnés	1 490 francs
Supplément chambre individuelle	200 francs

Prix variable en fonction de votre abonnement CFF

PROLONGATION INDIVIDUELLE POSSIBLE À LUGANO

Séjour à l'Hôtel International,
nuitée en chambre double: 117 fr. 60,
nuitée en chambre simple: 137 fr. 60.

INSCRIPTIONS ET RENSEIGNEMENTS:

Générations Plus, rue des Fontenailles 16, 1007 Lausanne.
Tél. 021 321 14 21 – Fax: 021 321 14 20 ou
par email: spasquier@magazinegenerations.ch