

**Zeitschrift:** Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française  
**Herausgeber:** Le messenger suisse  
**Band:** - (2000)  
**Heft:** 130

**Artikel:** Un tunnel long, long, long...  
**Autor:** Goumaz, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-847611>

### **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>**





# Un tunnel long, long, long...

**Inauguré en novembre dernier, le tunnel de la Vereina dans les Grisons est le plus long tunnel à voie métrique du monde. Découverte du dernier né des Chemins de fer rhétiques.**

**Michel Goumaz**

**P**endant de très nombreuses années, les Suisses furent très fiers d'avoir le tunnel le plus long du monde avec celui du Simplon et ses 19,8 km. Depuis quelques lustres, nous avons retrouvé quelque modestie, car nous avons été très largement battus au Japon ou sous la Manche. Cela ne nous empêchera pas d'affirmer toutefois que la Suisse est restée une championne des tunnels. Toujours détenteur du record dans le pays, le Simplon a tremblé en entendant parler du futur tunnel ferroviaire de la Vereina, dans les Grisons. Ouf s'est-il dit, le 19 novembre 1999, jour de l'inauguration, il ne fait que 19,048 km ! Cela lui permet pourtant d'être en tête dans la catégorie des chemins de fer à voie étroite.

Le réseau des chemins de fer réthiques fut terminé en 1914 par la construction de la ligne de Coire à Arosa (Coire est la traduction française de Chur). Quatre-vingts ans plus tard, il fut décidé de construire une nouvelle liaison, beaucoup plus directe, pour se rendre en Basse-Engadine. Cela impliquait la

construction de nombreux ouvrages d'art et d'un très long tunnel, celui de la Vereina. La ligne nouvelle part de Klosters pour rejoindre, en passant sous la montagne, la ligne existante reliant Saint-Moritz à Scuol. Par la Vereina, le trajet de Coire à Scuol Tarasp ne dure plus que deux heures, au lieu de trois heures en passant par le tunnel de l'Albula.



Ce nouveau tunnel sera particulièrement apprécié par les automobilistes. En été, il est agréable de franchir le col de l'Albula qui culmine à 2383 m. Le conducteur de plaine qui ne craint pas les lacets d'un des hauts passages alpins, jouira de paysages fascinants. Cependant, dans un pays où la neige tombe en automne déjà et ne fond que tard au printemps, le col est fermé pendant de nombreux mois de l'année, ce qui oblige à faire un long détour. Dès maintenant, ce dernier se transformera, grâce au train, en un voyage d'une petite vingtaine de minutes offrant toute sécurité. Afin que le chargement des voitures, autocars

ou camions puisse se faire facilement et rapidement sur de nouveaux wagons couverts, des installations ultramodernes ont été réalisées à la gare de Selfranga près de Klosters et à celle de Sargliains en Engadine.

## Tunnelier et explosif

Les études et projets préliminaires se firent dès l'été 1988 et les travaux purent commencer le 21 avril 1991. Pour commencer, il a fallu construire un nouveau pont à double



voie sur la Landquart avant le percement d'un premier tunnel, celui de Zugwald d'une longueur de 2172 mètres. Afin de franchir la barrière rocheuse, un tunnelier, mastodonte de 700 tonnes et d'une longueur de 200 mètres, avec son traîneau suiveur, fut mis en action pour la réalisation de ce premier tronçon bien qu'il fût construit tout spécialement pour la Vereina. Là, il œuvra pour le percement de la plus grande partie de la galerie, même si à certains endroits, vers le portail sud et la



zone centrale prévue pour les croisements, il fallut avoir recours à l'explosif. Les deux équipes de forage se sont serré la main en se rencontrant exactement à l'endroit prévu au cœur de la montagne au km 11,574. Le percement du tunnel a duré six ans et les travaux d'achèvement intérieur et le génie ferroviaire ont nécessité encore deux ans et demi. Fait absolument remarquable, le budget calculé et voté en 1985, grâce à des contrôles financiers rigoureux, a été intégralement respecté. À la veille de l'inauguration, les comptes dégagent même une réserve atteignant 1 % de l'enveloppe globale. Du jamais vu sans doute !

Le tunnel est à voie unique et offre en son milieu un parcours de 2000 m à double voie afin de permettre le croisement des trains. Ils seront nombreux puisque l'horaire prévoit, toutes les heures, un train voyageurs, un à trois trains navettes pour les transports des véhicules et un train de marchandises. À cela s'ajoutera encore, en été, un certain nombre de trains spéciaux dont « l'Engadine Star ».


Malgré les investissements élevés de cette nouvelle réalisation, la distance ayant fortement diminué entre le Prättigau, cette belle vallée, patrie de la célèbre Heidi qui fit le tour du monde et la joie des enfants, et la Basse-Engadine, la direction des Chemins de fer réthiques a décidé de conserver le barème kilométrique comme base de tarification des titres de transport. Cela représentera une économie substantielle pour le voyageur qui pourra s'écrier, une fois n'est pas coutume, plus vite et moins cher !

Les dirigeants des Chemins de fer réthiques (RhB), hommes de mouvement (normal nous direz-vous, puisqu'ils s'occupent de train), ont créé des convois nouveaux pour faire rêver le touriste et mettre en valeur leur nouveau tunnel. C'est ainsi qu'est née « l'Engadine Star » qui permet de faire un beau voyage dans la haute et longue vallée grisonne, sans passer par la même route à l'aller et au retour (voir également le numéro de novembre 1998 - l'hiver en Engadine). C'est également le moyen le plus rapide pour aller visiter le parc national suisse.

La Suisse déjà si riche en chemins de fer a un nouvel atout. Ce tunnel

## Aiguillage

La ligne de Coire à Arosa, faisant un peu bande à part dans le tissu dense des lignes des RhB, a été dotée d'un train tout neuf, à la livrée bleue décorée de fleurs, de flocons de neige et de soleils. Une voiture-salon, équipée de sièges moelleux et de grandes baies vitrées, rend le voyage d'à peine une heure bien trop court. Le train monte vaillamment de 600 à 1800 mètres pour arriver à Arosa, station renommée, été comme hiver, et réputée pour son soleil. La voie longe les pentes abruptes de la vallée de la Schanfigg. Les ouvrages d'art ne se comptent plus et l'élégant viaduc de Langwies, long de 287 m et haut de 62 m, offre une vue plongeante impressionnante. Peu avant, sur la gauche, il faudra regarder de curieuses pyramides de terre. Une remarquable église gothique de 1488 se trouve à Langwies, petite station sympathique.

de la Vereina, qui nous rapproche d'une partie de ce canton des Grisons, si attachant par sa douceur de vivre, son architecture si typique, sa langue romanche, son histoire, ne serait-il pas une irrésistible invitation à faire ou refaire, été comme hiver, un bien beau voyage ? 

## Du rétro au dernier cri - des voitures spéciales hors du commun

Pour ceux qui ont décidé de voyager en groupe, sociétés, entreprises, voyages de stimulation, les RhB proposent, outre des voitures pullmans « belle époque », une voiture-bistrot « steva retica » où l'intérieur en bois d'épicéa des Grisons, le bar et la table ronde donnent une atmosphère chaleureuse et conviviale. Toute dernière née, une voiture prénommée « Star[C]KesStück », réservée à 14 privilégiés seulement, a été conçue partiellement par Philippe Stark. Elle a même été équipée d'une chaise longue signée par Le Corbusier. C'est dire si un voyage à bord de cet étonnant wagon a un aspect insolite. Ces voitures peuvent être louées, former un train spécial ou être attelées à un convoi régulier, et passer aussi par le nouveau tunnel de la Vereina.

