

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2008)
Heft: 223-224

Artikel: Coulisses ferroviaires
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849595>

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: 30.03.2025

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

Coulisses ferroviaires

Nous ne vous apprendrons rien si l'on vous dit que la Suisse est le paradis des petits trains colorés qui se faufilent dans des vallées sauvages, grimpent vers des sommets à la recherche de paysages sublimes. En reprenant une expression vaudoise, on ne serait pas loin d'affirmer qu'il n'y en a point comme nous en matière ferroviaire alpine.

Qu'il pleuve, qu'il vente ou qu'il neige, au chaud, confortablement installé, le nez collé à la fenêtre du wagon, on se régale de visions hivernales et fantasmagoriques sans se douter qu'en coulisse, souvent à l'heure où l'on apprécie la chaleur d'une bonne couette, des hommes n'ont pas ménagé leurs efforts pour que la voie soit en parfait état et offre toute la sécurité indispensable.

Nous souvenant d'une des toutes premières émissions de *Faut pas rêver* diffusée sur France 3 et ensuite mise à l'honneur pour sa centième édition par Georges Pernoud, le père de *Thalassa*, nous avons eu envie d'aller voir de plus près ces hommes qui œuvrent nuit et jour, dans des conditions souvent difficiles, bravant le froid et les tempêtes, pour que nous puissions dès l'aurore profiter du premier train affiché à l'horaire.

Grâce à l'amabilité des compagnies du Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) et des

Rhätische Bahn (RhB), nous avons pu faire les tronçons les plus spectaculaires du « Glacier Express » et du « Bernina Express » dans la locomotive, obtenir de précieux renseignements et visiter les dépôts de Samaden et de Pontresina qui gardent jalousement quelques merveilles du temps passé, notamment une fameuse machine à vapeur, l'*Engiadina* rutilante comme un sou neuf, en parfait état de marche pour aller faire de temps à autre quelques courses spéciales ou des wagons du plus beau jaune, la couleur d'origine de la ligne de la Bernina.

Partant de Brigue, traversant la vallée de Conches avec ses beaux villages aux chalets et mazots noircis par les siècles, un paradis pour le ski de fond, c'est à Oberwald que nous avons quitté notre toute nouvelle et superbe voiture panoramique, mise en circulation pour le 75^e anniversaire de la ligne en 2005, pour aller prendre place aux côtés du conducteur.



Le mécanicien de la locomotive en pleine action sur la ligne de la Bernina

Le signal de sortie passe au vert, lentement le mécanicien tourne son volant et avec douceur le train s'ébranle pour s'engouffrer bien vite dans la montagne et franchir le tunnel de la Furka, à voie unique de 15,3 km jusqu'à Réalp. C'est ici qu'en été, on peut prendre le train à vapeur qui circule jusqu'à Gletsch sur l'ancienne voie. Nous avons quitté le canton du Valais pour celui d'Uri. Le train descend jusqu'à Andermatt, la porte d'entrée des gorges effrayantes des Schöllenen, avec ses histoires extraordinaires de la traversée des Alpes au temps du pont du Diable. C'est là aussi que Napoléon fit subir, en 1799, une amère défaite à l'armée russe du général Souvorov.

À la sortie de la gare, un petit signal rond avec un A majuscule annonce le début de la crémaillère. Lentement le train s'engage, on entend l'enclenchement ▶

Patrimoine mondial de l'UNESCO

Depuis une centaine d'années les lignes de l'Albula et de la Bernina constituent une véritable œuvre d'art, summum de prouesses techniques ferroviaires. à la renommée mondiale, admirablement bien intégrée dans le paysage qui fut couronnée non sans raison joyau de l'époque des pionniers du rail.

À l'instar des incomparables vignobles de Lavaux inscrits depuis l'an dernier au patrimoine mondial de l'UNESCO, à la demande du canton des Grisons, la Confédération suisse a déposé le 21 décembre 2006, un dossier de candidature particulièrement bien étoffé auprès de cette prestigieuse organisation internationale. Ce sont deux classes d'élèves du Valposchiavo – la petite partie italophone de ce canton où l'on parle trois langues – qui se sont acquittées de cette mission, un moyen de prouver que la Suisse souhaite souligner la nécessité de responsabiliser la jeunesse à la sauvegarde du patrimoine culturel.

Il faudra aux responsables de l'UNESCO une bonne année pour analyser et évaluer la qualité évidente à nos yeux et la pertinence de cette requête. La décision du comité du patrimoine mondial devrait être communiquée cet été. Il y a de bonnes raisons de penser que la fête sera au rendez-vous.



Vue de la locomotive au départ d'Andermatt



Col de l'Oberalp

des roues dentées. Le mécanicien regarde dans son rétroviseur afin de s'assurer que tous les wagons soient engagés avant de mettre toute la puissance de la locomotive pour passer en un temps record de 1 400 m à 2 033 m en faisant de grandes boucles le long du versant abrupt de la montagne percée de tunnels semi-circulaires. Le col de l'Oberalp enfoui dans sa blancheur hivernale approche. La gare située à 2 033 m permet de croiser et de regarder les aiguillages étonnamment libres de neige, car chauffés électriquement. En touchant les rails, on constate qu'ils sont chauds. Néanmoins

en cas de fortes chutes de neige et de vent, générateur de congères – en valdois on dirait gonfles – il se peut qu'ils se bloquent quand même. Voilà pourquoi, à chaque poste pelle et balai sont prêts à secourir le conducteur qui descendant de sa machine se transforme momentanément en cantonnier.

C'est la longue descente vers Andermatt avec un bref arrêt à Truns, le petit village où se constitua la ligue grise à l'origine du canton des Grisons, lieu de naissance en 1902 d'Aloïs Carigiet, célèbre dessinateur de livres pour enfants où Ursli tient la vedette.

TGV des Neiges

Lyria, le groupement d'intérêts économiques qui assure la gestion commerciale des TGV entre la France et la Suisse – plus de 3 millions de passagers en 2006, a lancé le 7 décembre le premier « TGV des Neiges » entre Paris et Coire. Ce TGV circule tous les samedis pendant la période hivernale en passant par Strasbourg et Mulhouse. Il s'agit des toutes nouvelles rames qui roulent à 320 km/h, décorées par Christian Lacroix. Elles sont particulièrement confortables en 1^{ère} classe où les dossiers ont été conçus de façon à offrir un excellent appui pour la tête. La restauration à la place, avec des choix de menus différents à l'aller et au retour, renouvelés toutes les semaines, est proposée aux passagers de 1^{ère}.

Ce TGV offre des correspondances vers les principales stations grisonnes qui proposent des conditions exceptionnelles pour la pratique des sports d'hiver tant par l'enneigement que par l'abondance et la qualité des infrastructures.

Si l'on s'y prend suffisamment à l'avance, 30 jours au moins, les tarifs Piccolo sont attractifs et l'on trouve un Paris Davos, simple course, à partir de 54 euros, Zurich à 35 euros et Bâle, Berne, Lausanne et Genève à 25 euros. Il s'agit de tarifs non remboursables ou échangeables dans la limite des places disponibles. Le « TGV des Neiges » circule également le vendredi, le samedi et le dimanche entre Paris et Brigue donnant accès aux plus belles stations des Alpes vaudoises et valaisannes.

Voici la masse imposante du couvent de Disentis, gardien du romanche. Il faudra revenir le voir un jour pour en apprécier toutes ses facettes.

C'est là que nous abandonnons notre locomotive rouge du MGB qui, avec son chauffeur, va repartir vers Brigue. Elle sera remplacée par une machine des RhB qui n'aura pas besoin de crémaillère où qu'elle aille sur son réseau géant. Elle emmènera son train jusqu'à Coire en longeant de saisissantes falaises qui tombent à pic sur le Rhin qui s'en va tranquille vers sa mer du Nord.

Le chef-lieu du canton vaut bien qu'on lui consacre un article tant sa vieille ville est attachante et nous y reviendrons très prochainement.

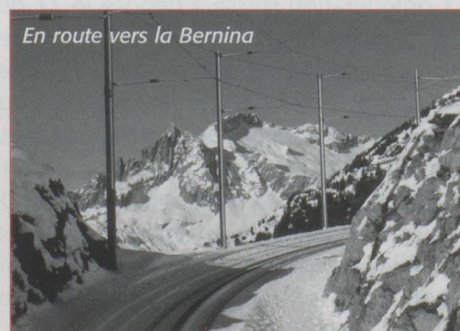
Notre « Glacier Express » nous attend encore pour aller, de tunnels hélicoïdaux en tunnels hélicoïdaux, de viaducs en viaducs dont celui, mondialement



Viaduc de la Landwasser

photographié de la Landwasser jusqu'à Samaden et Pontresina pour visiter des dépôts et des ateliers fort intéressants.

La neige, le froid, le vent, les éboulements, les chutes d'arbres sont tous des éléments contraires à la bonne marche des convois et nécessitent une surveillance approfondie. Les chutes de neige parfois importantes surtout aux hautes altitudes des cols de la Bernina ou de l'Oberalp, que nos trains bravent allègrement, requièrent la mise en œuvre de moyens puissants tel cet ensemble diesel électrique, indispensable en cas de coupure de la



En route vers la Bernina

Le voyage inaugural

Suisse Magazine eut l'honneur de faire le voyage inaugural du « TGV des Neiges » où l'on avait mis les petits plats dans les grands sans oublier le tapis rouge à l'arrivée. Nous sommes allés, à bord d'un extraordinaire wagon salon du temps jadis jusqu'à Klosters, une charmante station qui a gardé un aspect village, chère au prince Charles d'Angleterre. Elle se trouve tout près de Davos, la ville la plus élevée d'Europe à 1 560 m, connue non seulement par son Forum économique mondial qui chaque année réunit les plus grands de ce monde qui essaient, on aimerait tant pouvoir dire avec succès, de faire le monde de demain, mais surtout par un domaine skiable exceptionnel, son Institut fédéral pour l'étude de la neige et des avalanches au Weissfluhjoch à 2 662 m d'altitude ou son équipe de hockey sur glace aux maillots jaunes et bleus, moult fois championne de Suisse. Les plus anciens d'entre vous se souviendront peut-être du « Zidane » helvétique de la glace, Bibi Torriani.



Gare de Coire, Inauguration du TGV des Neiges Paris Coire

caténaire, doté à l'avant d'un tambour rotatif géant dont les ailettes soulèvent la neige et l'envoient loin, très loin sur le côté en un nuage gigantesque en forme d'arc-en-ciel. Un impressionnant chasse-neige aux pales mobiles et réglables afin d'être plus ou moins pointu ou large pour ouvrir la voie préalablement partiellement dégagée par la fraiseuse complète l'ensemble. Le vieux chasse-neige à vapeur, révisé dernièrement, est toujours prêt dans son dépôt de Samaden à partir à l'assaut des pires difficultés. Bien sûr ce ne sont pas les deux seuls en activité, car il en faut aussi de l'autre côté du sommet à Poschiavo ou sur le parcours de l'Oberalp.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les chutes de neige abondantes ne posent pas de réels problèmes, le nettoyage de la voie se faisant alors de manière continue. Il en est tout autrement en cas de fort vent, courant en montagne, qui, en très peu de temps génère des congères massives obstruant rapidement

la voie. Une fois par semaine, c'est à pied que la ligne est contrôlée à fond afin de s'assurer que tout est conforme ou pour prévenir les moindres risques. Par exemple des infiltrations d'eau dans la roche peuvent, sous l'effet du gel, être à la source de chutes de pierres. Il n'est pas rare de voir à l'intérieur des tunnels de beaux blocs de glace dégoulinant le long des parois.

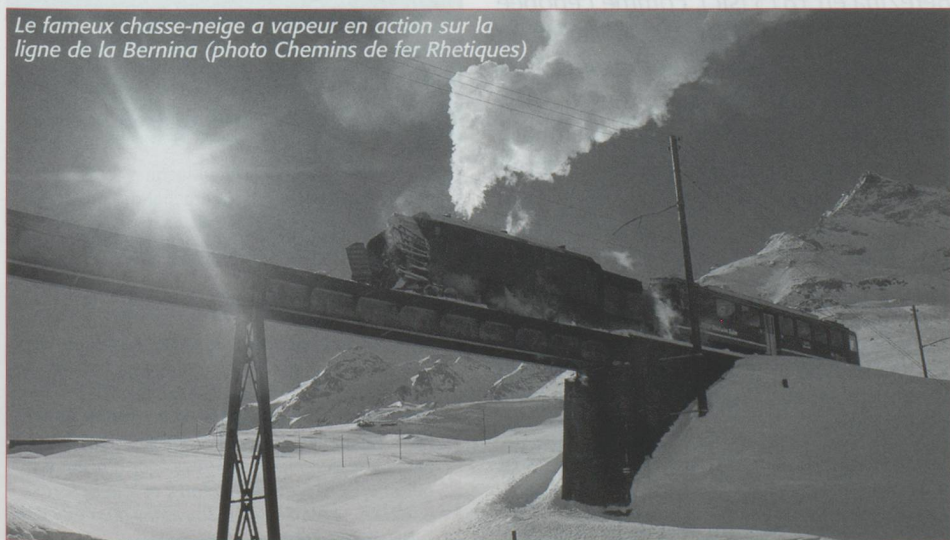
À Pontresina, nous remontons dans la locomotive. La déclivité ne dépassant pas les 70 %, il n'y a pas de crémaillère, ce qui permet au train d'atteindre la vitesse maximum de 65 km/h. Bien vite nous atteignons Morteratsch et son glacier tout de blanc hivernal vêtu. Le lac où en été les plus hautes cimes se prennent pour Narcisse, est gelé. Les paysages sont d'une rare beauté et l'on envie les skieurs qui passent par là. Sur la gauche, une série de traces dans la poudreuse, des bouquetins sont passés par là mais on ne les verra pas, nous sommes à l'heure de la sieste et c'est en

fin d'après-midi qu'ils montreront le bout de leur nez, car ils ne craignent plus les trains. Nous atteignons l'hospice de la Bernina à 2253 m avant de redescendre en pente douce jusqu'à Alp Grüm où l'on mange les *Pizzoccheri* une des excellentes spécialités grisonnes au buffet de la gare. En face de nous, une vue plongeante sur le Valposchiavo, vers le sud et l'on imagine déjà les oliviers ou les embruns de la Méditerranée et derrière nous, des quatre mille et des glaciers. C'est la descente rapide en grandes courbes vers Poschiavo 1 300 mètres plus bas, un charmant, ô combien surprenant village, dont nous vous parlerons prochainement.

Offrez-vous un « Swiss Pass », munissez-vous de lunettes de soleil pour amortir l'éblouissement de la splendeur des paysages et prenez l'express le plus lent du monde, histoire d'avoir le temps d'avoir du temps après en avoir gagné à bord du TGV et partez à la découverte des plus fabuleux chemins de fer de montagne, voilà ce que de tout cœur nous pouvons vous conseiller.

MICHEL GOMAZ

Le fameux chasse-neige à vapeur en action sur la ligne de la Bernina (photo Chemins de fer Rétiques)



Pour en savoir davantage

Suisse Tourisme :

☎ gratuit 00800 100 200 30

Site web : www.suisse.com

Swiss Pass :

www.swisstravelsystem.ch

La boutique du voyage :

96 bd Haussmann, 75008 Paris

☎ 01.42.66.07.07