# L'express des glaciers : 271 km en 7 ½ heures

Autor(en): **Wüthrich, Georges**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **33 (1987)**

Heft 6

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-848398

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

**Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

L'express des glaciers

# 271 km en 7½ heures

*L'express des glaciers bat chaque année un nouveau record d'affluence. Ce train traditionnel reliait déjà St-Moritz et Zermatt il y a plus de cinquante ans. Remis sur rails, depuis l'ouverture du tunnel de la Furka il attire comme un aimant les touristes du monde entier.*

Le train serpente à travers la faille Est-Ouest des Alpes, au pied de glaciers majestueux qui, du haut de leurs 4000 m, dominent un paysage de carte postale. L'express le plus lent du monde parcourt son trajet – 271 km jalonnés de 291 ponts et 91 tunnels – en sept heures et demie.

Le nombre des voyageurs qui fréquentent l'express des glaciers s'accroît régulièrement: 130000 en 1986.

Le secret de cette réussite: l'ouverture du tunnel de la Furka qui permet d'exploiter la ligne en hiver, bien entendu. Mais aussi une habile campagne de promotion. L'express des glaciers est ainsi devenu un produit touristique de marque, proposé par les principales agences de voyages d'Europe, des Etats-Unis et du Japon. Outre les slogans, la publicité fait également appel à des arguments qui, en général, s'appliquent aux produits de consommation: ainsi en va-t-il des brochures, des porte-clés, du vin servi dans les verres obliques – la pente maximale de l'Oberalp atteint presque 18% – et du certificat offerts aux voyageurs qui accomplissent le trajet.

«Un produit ferroviaire de qualité peut se vendre aussi bien que n'importe quelle autre marchandise», en conclut Claudio Casanova, le chef du service commercial des chemins de fer rhétiques (RhB), qui exploitent cette ligne traditionnelle de concert avec les chemins de fer Furka–Oberalp (FO) et Brigue–Viège–Zermatt (BVZ).

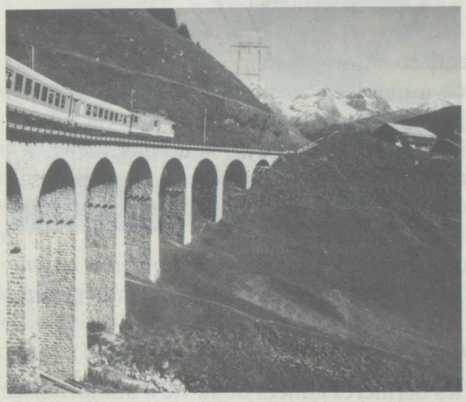
D'autant que l'express des glaciers présente des avantages qui n'ont pas besoin d'être vantés: il traverse un décor grandiose, qui a été le théâtre de grands événements et le berceau de personnages ayant marqué l'histoire européenne. Par exemple, Matthäus Schiner, originaire de Goms, responsable de la déroute des Confédérés à Marignan et auquel il manqua seulement une voix pour remporter le dixième tour des élections pontificales en 1521. Ou, pour les profanes, César Ritz, né à Niederwald, dans la vallée de Goms, fondateur de la célèbre chaîne hôtelière qui porte son nom...

Mais il y a surtout les Alpes, dont le spectacle fascine les touristes. Ici, le Rhône et le Rhin ne sont encore que des torrents impétueux. Le climat est en partie très méridional: on cultive même une épice, le safran, sur le versant sud des montagnes.

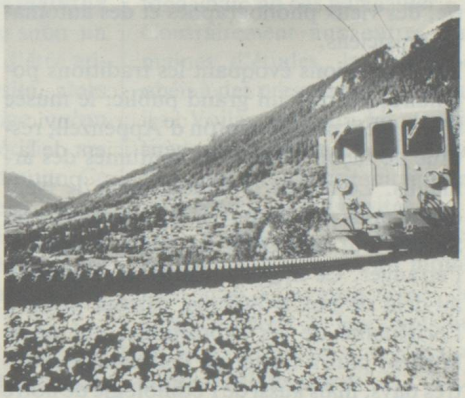
Tradition oblige, la nourriture servie dans les wagons-restaurants d'époque de l'express des glaciers est excellente. Pour une fois, André Troxler n'officie pas dans les grandes cuisines de St-Moritz, mais prépare sa spécialité – le filet en croûte – dans la petite cambuse d'un mètre et demi du wagon-restaurant 3814 (modèle 1928) des RhB. «Pour moi c'est un plaisir et un changement sur le plan professionnel», explique-t-il. Les trois sommeliers se livrent à de véritables prouesses acrobatiques pour porter plats et boissons jusqu'aux tables, sans perdre l'équilibre sur le plancher vacillant et cahotant.

L'augmentation de la demande est certes très réjouissante, mais elle pose des problèmes presque insolubles aux trois chemins de fer. L'express des glaciers doit ainsi couvrir quotidiennement quatre fois le trajet dans chaque direction. De plus, sur les tronçons escarpés munis d'une crémaillère, les locomotives peuvent tirer six voitures au maximum, y compris le wagon-restaurant, et doivent effectuer des manœuvres très compliquées.

*Georges Wüthrich*



*Le trajet de l'Oberalp.*



*L'express des glaciers sur la voie à crémaillère au-dessus de Fiesch, dans le Haut-Valais.*

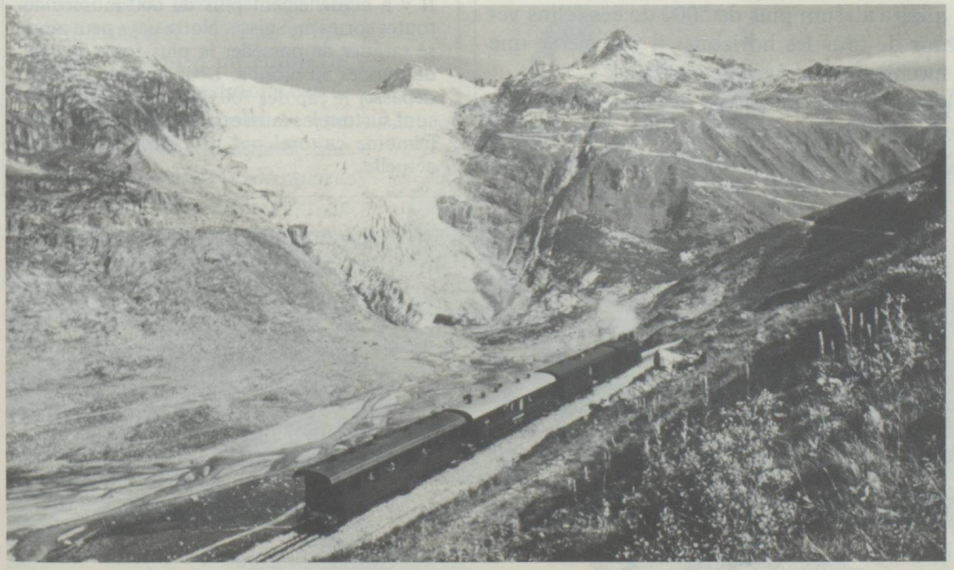


*Photo historique prise devant le glacier du Rhône, sur la ligne de la Furka aujourd'hui désaffectée.*