

Zeitschrift: Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger
Herausgeber: Organisation des Suisses de l'étranger
Band: 14 (1987)
Heft: 2

Artikel: L'express des glaciers : 271 km en 7½ heures
Autor: Wüthrich, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911949>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

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

271 km en 7 ½ 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.

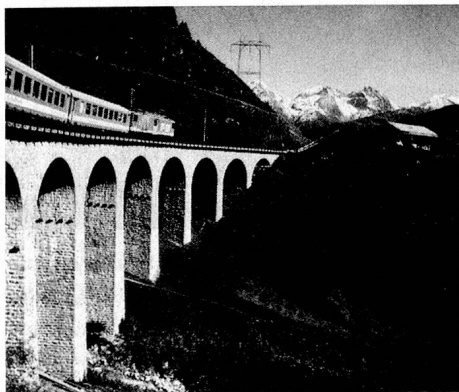
Le train serpente à travers la faille Est-Ouest des Alpes, au pied de glaciers majestueux qui, du haut de leurs 4000 m, dominent un paysage de carte postale. L'express le plus lent du monde parcourt son trajet – 271 km jalonnés de 291 ponts et 91 tunnels – en sept heures et demie.

Le nombre des voyageurs qui fréquentent l'express des glaciers s'accroît régulièrement: 130 000 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



Le trajet de l'Oberalp.

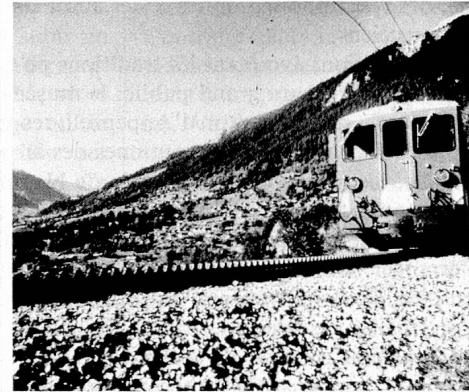


Photo historique prise devant le glacier du Rhône, sur la ligne de la Furka aujourd'hui désaffectée.

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-



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

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