

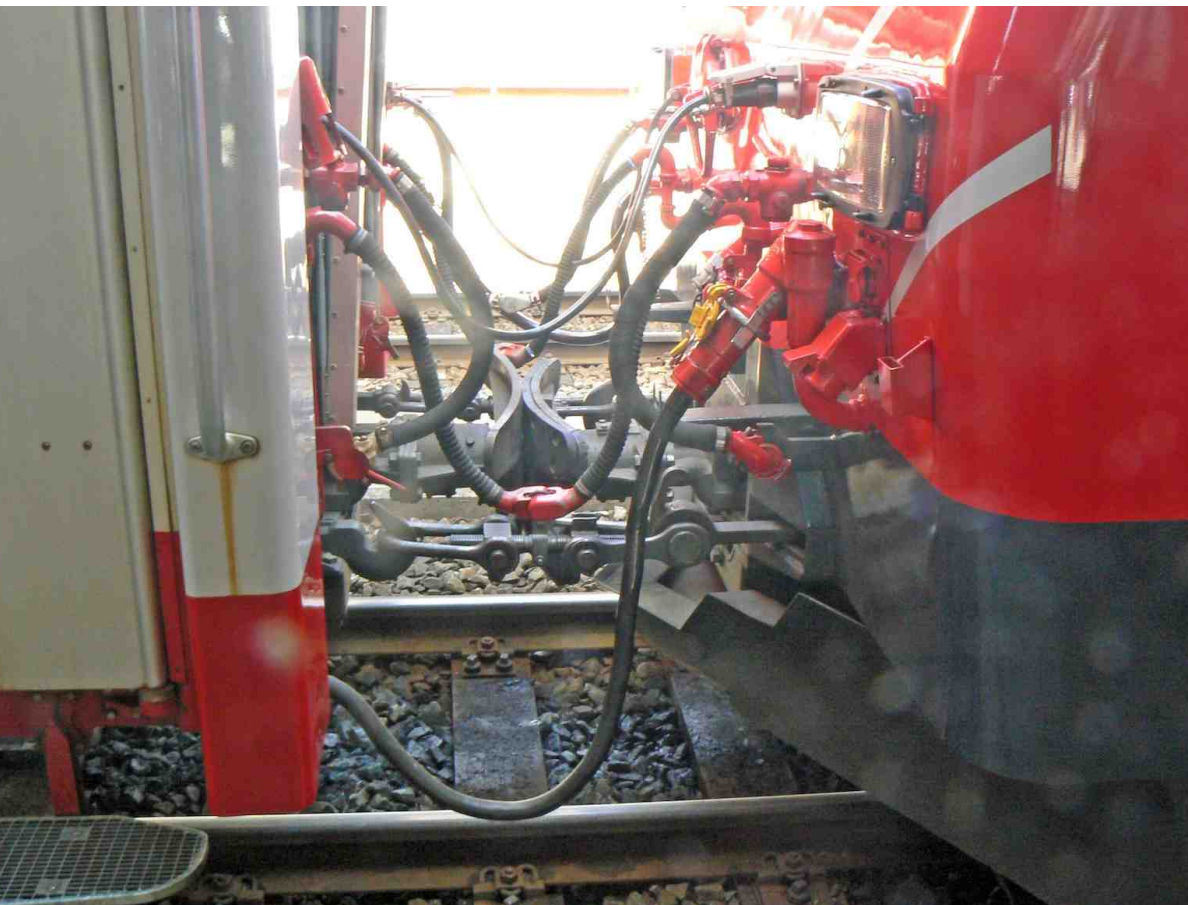
IMPRESSIONS HELVÉTIQUES



- 2 ème partie -

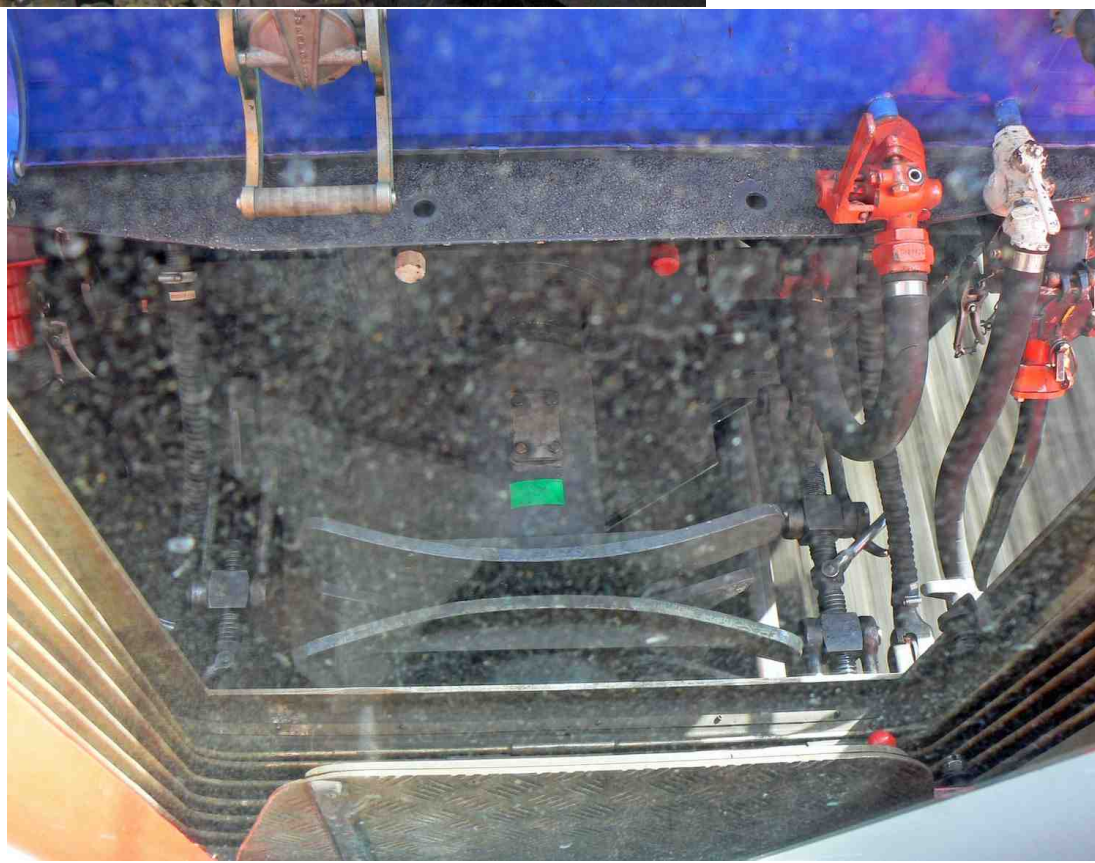
Exploitation des Chemins de fer rhétiques

L'attelage est à tamponnement central et double tendeur à vis, un de chaque côté, ce qui ne rebute en rien les variations de compositions. Les «gilets rouges et casques de chantier» sont omniprésents dans les grandes gares et attèlent et dételent ! ...



L'attelage à
double tendeur.

Vu en marche,
ci-dessous





Les variations de composition sont fréquentes, on l'a vu. Les tranches directes existent, comme pour le Glacier Express, tout cela semble réalisé au mieux de ce qui est possible en voie unique avec un service cadencé. On ne verra aucun Tag sur tout le parcours. Il n'y en a ni sur les abords, ni le long des voies, ni sur le matériel (intérieur et extérieur). Tout est en état magnifique, on dirait que le matériel, quel qu'il soit, est destiné à une exposition, au transport d'une très haute personnalité ou ... à un musée !



Trafic marchandise

Ci-contre:
une supérette COOP
est visible
depuis la gare de Toussais

Ci-dessous:
les produits frais COOP
acheminés par le rail



Le trafic fret semble intense à en croire les longues rames, le plus souvent de containers mais aussi de wagons citernes. Ainsi, les supérettes COOP sont omniprésentes dans les moindres bourgades et les containers COOP, y compris pour les produits frais, sont omniprésents dans les train de fret ! On observe aussi du trafic de bois.



Double traction de Ge 4/4 II série 611 à 633 - construction 1986 - 1992
 vitesse limite: 80 km/h - puissance 1180 KW (1600 CV)
 soit 2360 KW (3200 CV) en tête de ce long train de fret arrivant à Samedan





Ci-contre: produits frais
COOP en gare de Poschiavo



Ci-contre
et ci-dessous:
trafic bois
en gare de Poschiavo



Ci-contre: trafic bois observé
du côté de Coire



Ci-dessous: trafic bois en
gare de Tirano



Bernina Express

Vendredi 11 avril, nous empruntons le *Bernina Express*, suite logique du trajet de la veille.

Le BEX 953 («*BEX*» pour *Bernina Express*) part de Samedan à 10 h 49.

Il arrive de Saint-Moritz tiré par une puissante *Ge 4/4* série 641 à 652 mais va repartir avec une *GE 4/4* série 611 à 633 de moindre puissance. C'est justement la dernière de la série, la 633 qui va tirer notre train, du moins sur une partie de son parcours.

Ci-contre: Samedan,
le BEX 953
Bernina Express
arrive de Saint-Moritz



Ci-dessous: Samedan, la
rame du BEX 953 *Bernina*
Express attend
sa nouvelle loco



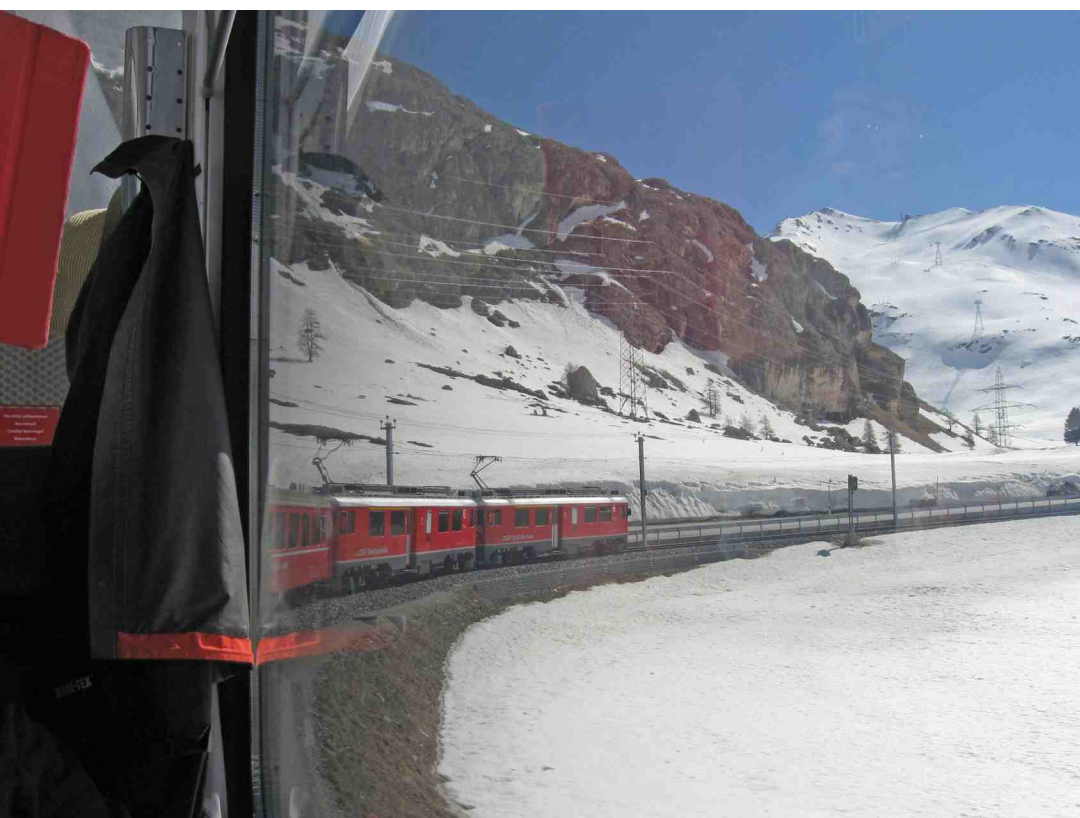


Samedan:
la Ge 4/4
633
va se mettre
en tête du
BEX 953
Bernina
Express

Nous partons de Samedan à 1721 m d'altitude pour terminer à Tirano (429 ou 441 m, selon les sources), en passant par le col de la Bernina à 2253 m d'altitude et tout ça en simple adhérence.

Nous retrouvons les mêmes voitures panoramiques mais sans restauration.

Je ne sais plus où, nous avons troqué notre loco pour une double traction d'automotrices doubles *Abe 4/4* série 51 à 56 (construction 1988 à 1990) de 680 KW (923 CV) nous avons donc 1360 KW (1847 CV) en tête. C'est une ancienne série, pourtant dans un état magnifique, peu à peu radiée au profit des plus récentes automotrices *Allegro* de *Stadler* un peu plus puissantes.

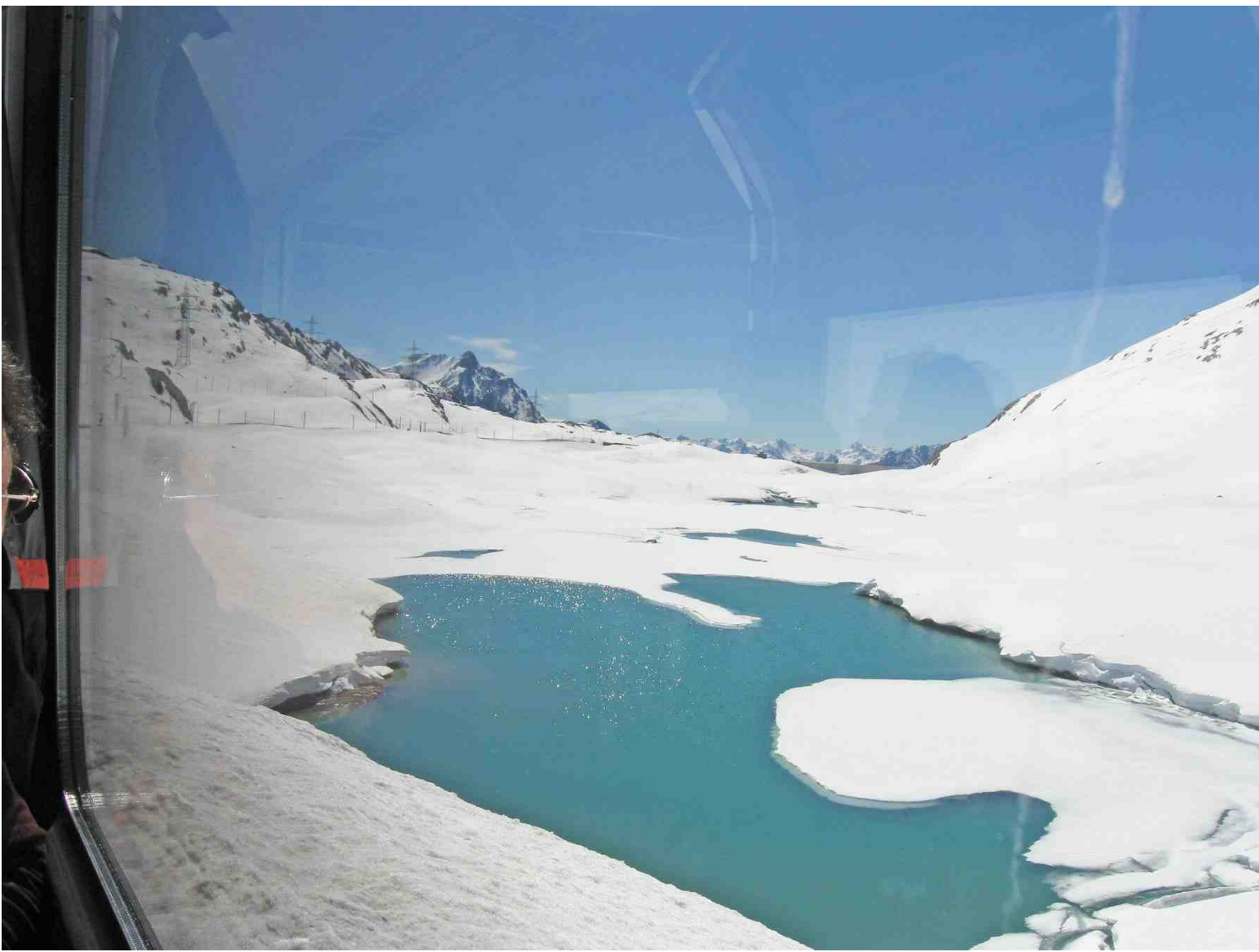


Une double traction
d'automotrices
Abe 4/4 série 51 à 56
a remplacé
la Ge 4/4 633

Peu avant
Ospizio - Bernina



On monte dans la neige, le paysage est magnifique, le plus beau de notre périple !





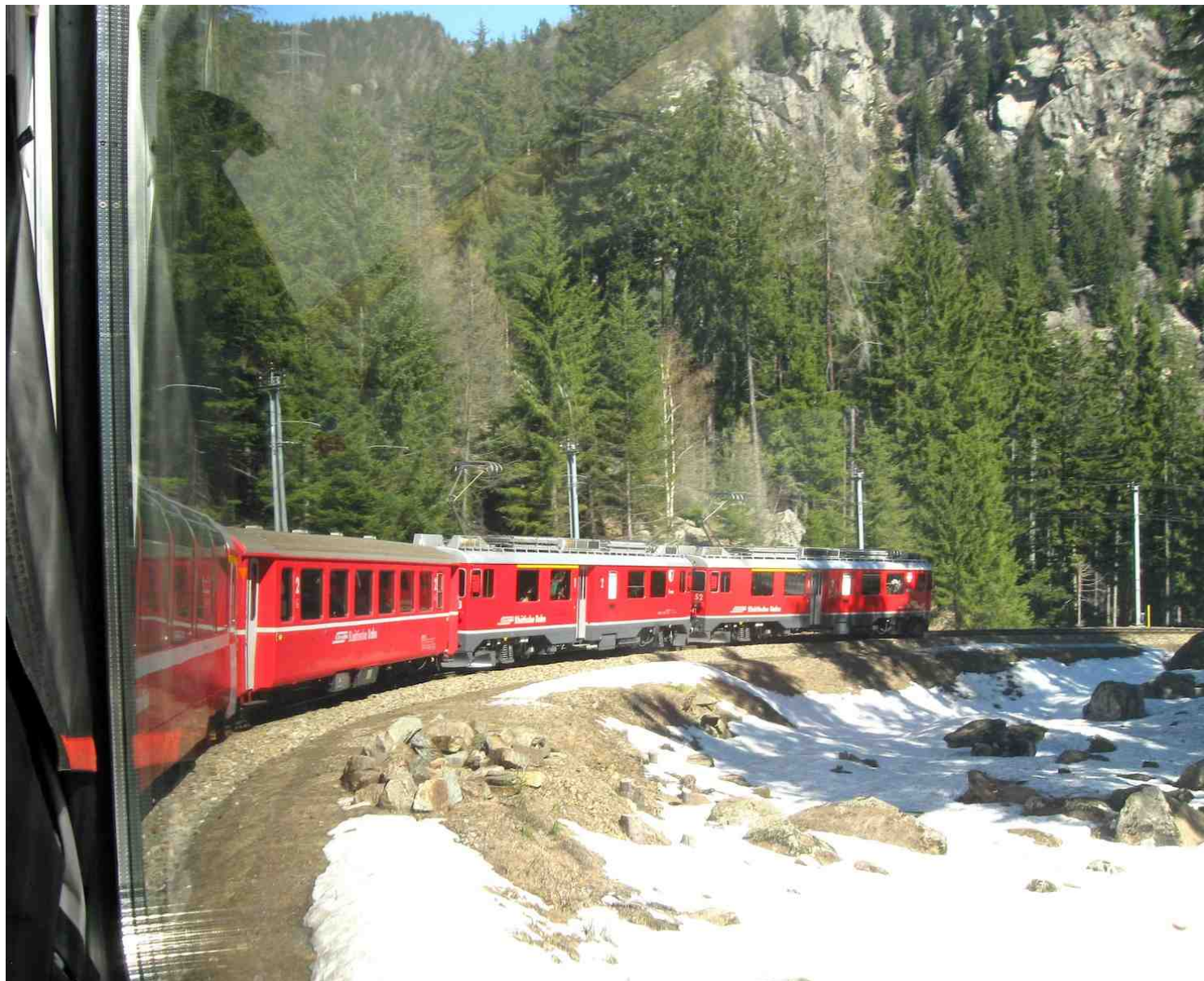
La gare d'Ospizio Bernina (altitude 2253 m) - Les cloches d'annonce sont fonctionnelles





Peu après
Ospizio
Bernina
le train
attaque
la descente

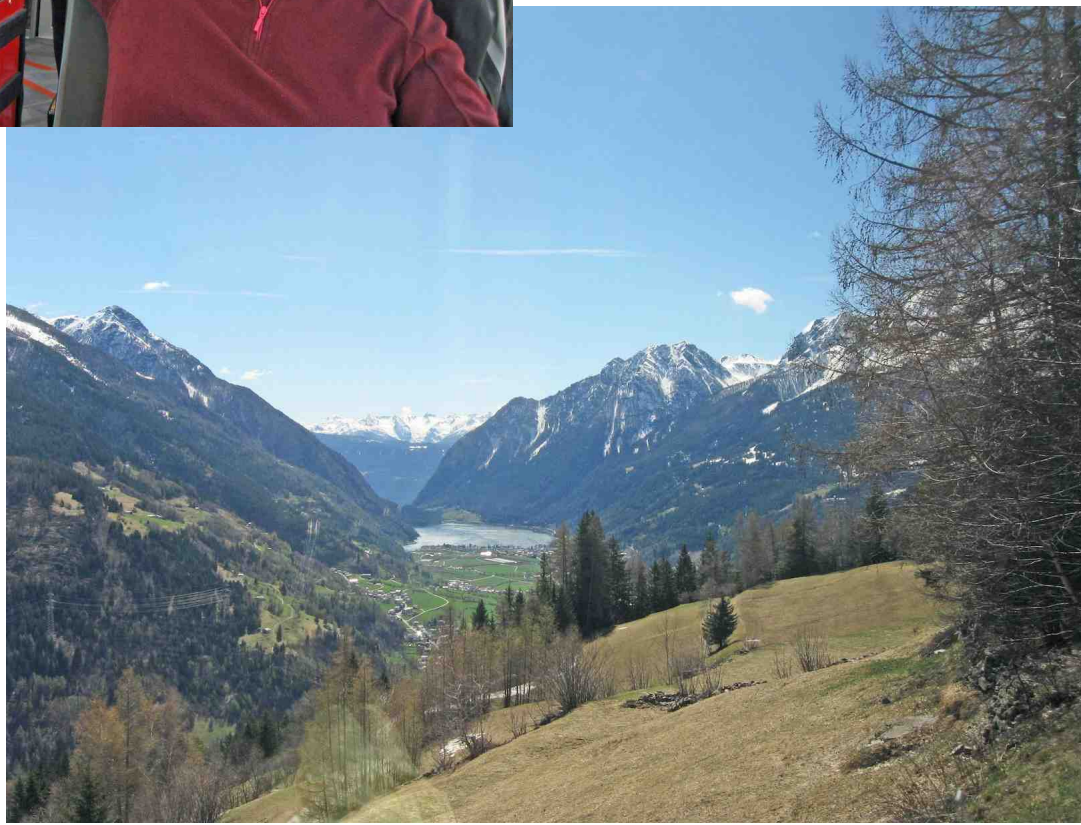




Vente ambulante
de souvenirs
dans le Bernina Express



Ensuite, le paysage
change, nous passons de
la neige d'altitude à une
vallée verdoyante par de
longs lacets d'où l'on voit,
le lac de Miralago tout en
bas (photo-ci-contre)

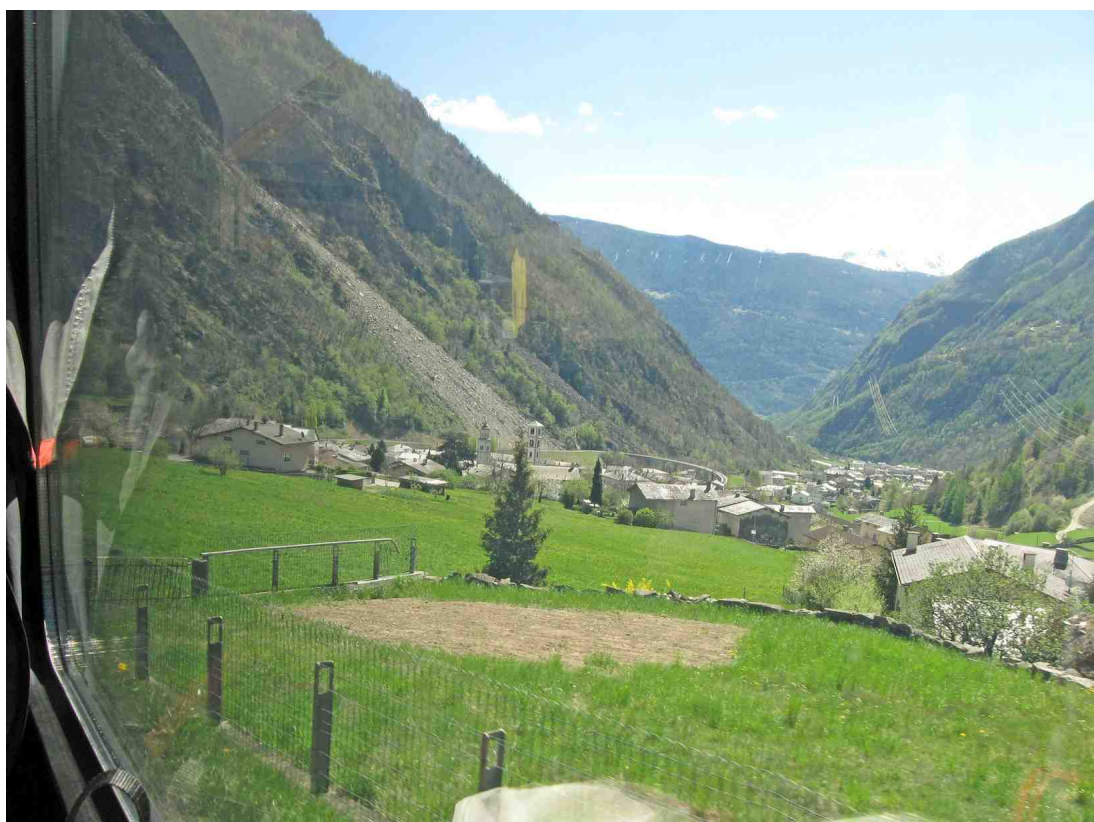




Croisements en gare de Bruisio



De Brusio, on aperçoit le viaduc hélicoïdal, en bas



Peu après Brusio, on franchit la curiosité, le viaduc hélicoïdal, posé comme un jouet au milieu de la prairie (photo c-dessous). [Ce cliché est le seul qui ne soit pas de l'auteur.](#)



Diverses vues du passage
sur, et sous,
le viaduc de Brusio





D'autres vues du passage
sur, et sous,
le viaduc de Brusio



C'est enfin la descente finale sur Tirano avec un parcours terminal en pleine rue, les automobiles nous accompagnant ... pour être plus loin bloquées par un feu rouge donnant priorité au train ... ce qui enchante l'amateur ferroviaire !





13 h 12, Tirano, nous sommes en Italie, les voyageurs s'égayent vers les restaurants de la place de la gare, nous les imitons. Fin du voyage ... mais pas pour nous qui avons décidé de rentabiliser notre PASS et de profiter une fois de plus des merveilleux paysages.

14 h 33, nous avons réservé des places en voiture panoramique dans le *Bernina express*, le *BEX 954*, de sens contraire mais nous les dédaignons, c'est tellement plus agréable de voyager seuls dans un compartiment de première classe de la pimpante *Abe 4/4 53* qui, avec l'une de ses consœurs pas encore radiée, va assurer la traction de ce train ! Nous sommes seuls, les vitres peuvent s'ouvrir, le rêve pour un voyage touristique ferroviaire !

Nous remontons jusqu'à Ospizio Bernina (16 h 07). Nous attendons le train du retour sur le quai, entre deux murs de neige. Cette fois-ci, c'est une moderne automotrice triple *Allegra* de Stadler (784 KW) qui assure seule la traction des 6 voitures anciennes. Nous nous installons dans l'une d'elles, on peut ouvrir les vitres, nous sommes seuls ... Nous passons pour la troisième fois sur, et sous, le viaduc de Brusio ... Tirano, 18 h 21, fin définitive de la partie suisse de notre périple.

Notre train comportait 6 voitures tirées par une automotrice triple, cela fait donc 9 caisses d'où sont descendus une quinzaine de voyageurs ! ...

Matériel divers des chemins de fer rhétiques

Nous avons pu observer un beau chasse-neige en gare de Poschiavo (photo ci-dessous)





Engins de manoeuvre
électrique et diesel
à Samedan (ci-dessus)
et Campocologno
(ci-contre)



Conclusions sur les Chemins de fer rhétiques et le Matterhorn-Gottardbahn

Il s'agit du plus important réseau ferroviaire helvétique après les CFF et le BLS.

Des amis ferrovipathes me disaient que si un seul réseau ferroviaire devait être conservé dans le monde, ce devrait être *les Rhétiques*. J'approuve !
Il est classé au patrimoine mondial de l'*UNESCO*.

C'est aussi une leçon de chemin de fer. Assurer le service cadencé horaire (moins pour certaines navettes) en voie unique, réaliser des variations de composition, assurer du trafic fret, et ça, dans des conditions géographiques et climatiques difficiles, voire très dures, c'est une prouesse !

Le matériel et la voie sont dans la bonne tradition suisse, c'est-à-dire, presque parfaits. Je me permets un «presque» parce que nous avons observé des traces de corrosion au bas des baies, à l'extérieur, c'est le seul (infime) bémol !

L'exploitation se fait avec une rigueur de métronome. C'est une grande leçon de chemin de fer !

Comment imaginer que cette ABe 4/4 III série 51 à 56 (ici, à Tirano) dans un état très proche de la perfection, appartient à une série en voie de radiation ?



Conseils pour le touriste voyageur sur les Rhétiques

Prendre le *Glacier Express*, au moins sur la section où on peut se restaurer à bord et ce, en traversant des paysages magnifiques, c'est bien, c'est à faire.

Mais l'aspect «aquarium» des voitures panoramiques envahies de touristes japonais, devient vite un peu oppressant.

Pour l'essentiel, utilisez les trains classiques sans réservation, vous bénéficierez d'une liberté incomparable dans des voitures où les vitres peuvent s'ouvrir !

La saison que nous avons choisie (mois d'avril) nous semble judicieuse: il y a encore beaucoup de neige et les jours sont assez longs.

Enfin, un PASS est un fort agréable et utile «sésame», facteur de liberté.

Les Suisses jouent au train ...

Je me permets ce propos un tantinet iconoclaste parce que ...

Quel modéliste oserait sérieusement construire sur son réseau un viaduc hélicoïdal en pleine prairie, sauf ... à reproduire le vrai viaduc de Buisse ?

À quoi correspond cette grande gare de Göschenen où presque personne ne prend le train ? Il est vrai qu'elle sert surtout de «gare régulatrice» (garage actif) à l'entrée du tunnel du Saint-Gotthard.

Tout amateur ferroviaire ne peut que se réjouir de voir des «vrais trains» de 6 voitures en voie métrique ... même s'ils ne transportent qu'une quinzaine de personnes ...

Tout amateur ferroviaire ne peut que se réjouir de voir des vrais trains rouler sur la chaussée (Tirano n'est pas le seul exemple) alors que tout bon urbaniste français vous dira qu'il faut supprimer le train ou, à la rigueur, le mettre en tunnel pour laisser toute la place à l'automobile ...

Les Suisses «jouent au train», mais ils y jouent remarquablement bien !

L'exemple suisse

La Suisse n'est pas la France que ce soit au niveau de la superficie, de la géographie, de la culture, de l'histoire, des «ethnies» ... et le modèle ferroviaire suisse n'est certainement pas transposable en l'état. Mais il y a des exemples à prendre ! ! !

Tout cadre intégrant la SNCF (ou RFF) devrait faire un stage en Suisse.

Tirano - Milan

À Tirano, nous changeons de gare et ... de monde ... La gare suisse est pimpante et le guichet est ouvert. Dans la gare des *Ferrovie Nord Milano*, maintenant *TRENORD*, tout à côté, on sent plus de laisser aller ... Une rame abondamment taguée stationne.

Nous n'avions pas de titre de transport pour le seul trajet Tirano - Milan, un oubli. Le guichet est fermé et il n'y a pas de distributeur automatique. C'est en parlementant avec trois ou quatre employés dans un local de sécurité (ont-ils besoin d'être si nombreux pour un si petit trafic ?), que j'apprends qu'on peut acheter des billets ... au buffet de la gare ... Fallait le savoir !

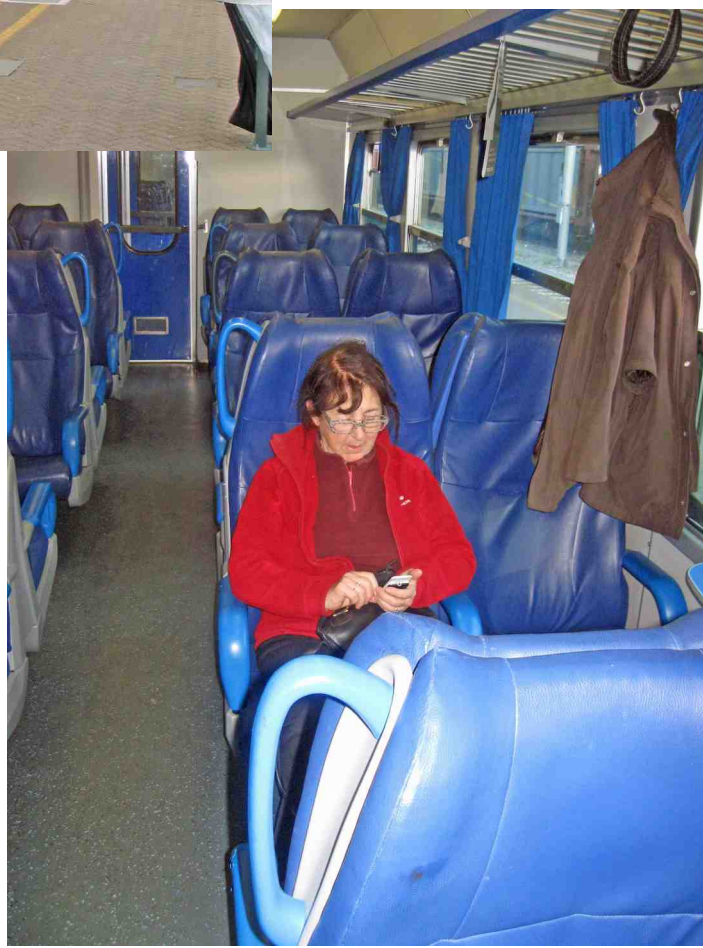


Rame *Trenord*
en gare de Tirano

Ci-contre: dans le R2581 *Trenord* pour Milan

Notre rame arrive de Milan avec un léger retard, elle repartira avec nous à 19 h 10 (R2577). Peu de monde, nous sommes pratiquement seuls dans une voiture de 2^e me classe.

Deux contrôleurs se succéderont dans ce train et ... contrôleront. Nous prenons peu à peu quelques minutes de retard qui se transformeront en 1/4 d'heure à l'arrivée (normalement 21 h 40). Dans tout notre périple, c'est bien le seul retard auquel nous avons été confrontés.



À l'arrivée à Milan, nous rêvons d'un train de nuit dans lequel nous aurions réservé un wagon-lit pour Marseille ... Ce n'est qu'un rêve. La réalité est plus prosaïque.

Milan - Marseille

Bien sûr, les sites consultés «ignorent» que de Milan à Marseille, existe une ligne ferroviaire «naturelle» du bord de mer, celle de l'ancien *Ligure*, par exemple, !
La plupart des propositions impliquent un passage par ... Lyon ! Inacceptable !
Nous nous sommes rabattus sur l'habituel «scindage» du voyage qui nous a conduit à une sorte de «parcours militant», mais nous avons joué le jeu ... Et encore, nous avons évité de peu un trajet en car, pour cause de travaux de voie, avons-nous appris par ailleurs ...

Nous avons voyagé ainsi:

Milan 9 h 10 - Gênes 10 h 40 par l' *IC 1535*. Confortable (3 places de front en **compartiment** de 2^eème classe), bien que bondé. Deux arrêts intermédiaires.

Gênes 10 h 55 - Vintimille 13 h 15 par l' *IC 1536* dans les mêmes conditions de confort et la même affluence. Dix arrêts intermédiaires.

Les Italiens «font très fort» en mettant en service deux trains différents de Milan à Vintimille car en fait, c'est la même rame qui continue à Gênes (sic) ! Nous n'avons même pas eu à descendre sur le quai pour atteindre nos places réservées ... dans la voiture voisine ! Il nous a suffi de changer de voiture par l'intercirculation. Il faut avouer que c'est pas mal !

Repas à Vintimille puis départ par le *TER 86034* (Vintimille 14 h 20 - Nice 15 h 09). *TER 2N* affluence moyenne, 9 arrêts intermédiaires. C'est le seul trajet pour lequel nous n'avons pas été contrôlés.

Ci-dessous: le *TER 86034* pour Nice en gare de Vintimille



Un «bout» de TGV tout de même entre Nice 15 h 34 et Toulon 17 h 17. Grande affluence dans ce *TGV 6184*, 3 arrêts intermédiaires.

Enfin, le *TER 81472* (Toulon 17 h 51 - Marseille 18 h 55) nous a amenés au bout du voyage après 9 arrêts intermédiaires. Une mention spéciale pour le contrôle dans ce TER constitué d'une rame *RRR* tirée par la *BB 22261* aux armes du Conseil Régional est à décerner.

Trois contrôleurs (dont une contrôlease) montèrent à Toulon. Un contrôleur «disparut» dans la cabine de conduite (réversibilité). La contrôlease migra en tête de rame. Mais chapeau pour le troisième contrôleur ! À chaque arrêt, il se tenait à la portière et quand s'annonçait un voyageur qui lui paraissait «douteux», il lui demandait d'entrée s'il avait un billet et que s'il n'en avait pas ça allait lui coûter 4 € de plus à bord du train et qu'il faisait comme il voulait ... et ça a marché ! Plusieurs candidats au voyage restèrent sur le quai (sans doute pour prendre le train suivant ...) et il a vendu plusieurs billets à 4 € de plus ! Bravo !

Ci-contre et ci-dessous: le *TER 81472* à son arrivée à Marseille Saint-Charles.
Fin du périple.



En conclusion de ce trajet Milan - Marseille, nous avons emprunté cinq trains successifs et «bénéficié» de 32 arrêts intermédiaires (en sus des 4 changements).

Qu'en était-il dans les années 70 ?

Le *Ligure* (Milan 6 h 55 - Marseille 13 h 26) partait trop tôt pour nous intéresser malgré son temps de trajet attractif de 6 h 31

En partant de Milan à 9 h 13, on pouvait arriver à Marseille à 19 h 05 au prix de 2 changements (contre 4 dans notre cas) et de l'emprunt d'un autorail omnibus (sans doute peu reluisant) de Vintimille à Nice

Il y avait enfin un Milan - Bordeaux direct (Milan 12 h 00 - Marseille 21 h 44) assez commode dont le temps de trajet de 9 h 44 était pratiquement celui du nôtre (9 h 45). C'était assez lent mais il n'y avait aucun changement. On n'arrête pas le progrès !

Conclusion

Merveilleux périple, s'il en est ! À conseiller ! On peut le faire dans l'autre sens, ça marche aussi. Peut-être même y-a-t-il moins de monde ?

Domage que nous ayons dû éliminer l'entrée en Suisse par St-Gervais - Chamonix - Vallorcine. Les horairistes se sont débrouillés pour faire partir le train en voie métrique un peu avant l'arrivée du train à Saint-Gervais. Il eût fallu coucher une nuit de plus en France.

Nous avons parcouru 2266 km en tout, y compris sur les lignes à crémaillère du Rigi mais non compris le trajet Vitznau - Lucerne en bateau.

Nous avons parcouru 1082 km en Suisse, dont 742 en voie métrique.

À l'exception du train italien Tirano - Milan (au faible retard d'un quart d'heure), **tous les trains ont été rigoureusement à l'heure, y compris pour les 6 trains français.**

À l'exception du TER Vintimille - Nice, nous avons été contrôlés dans tous les trains (sauf évidemment dans les navettes de Göschenen).

Coût du transport

Ces coûts sont à titre purement indicatif.

De plus, l'un de nous possédait une *Carte Senior* qui, en fait eut assez peu d'influence sur le bilan final. L'autre a pu bénéficier du «tarif découverte».

En outre, nous avons panaché 1ère et 2ème classe.

Curieusement, la *Carte Senior* a une influence en Suisse.

Les coûts ci-après, s'entendent pour deux personnes.

TGV Marseille-Valence (1ère classe)	50 €	(Tarif «Prem's»)
TER Valence - Aix-les B - Genève (les 2 TER)	46,70 €	(28 € tarif «découverte» et 18,70 € Carte S)
Genève - Visp	77 €	(44 € plein tarif et 33 € carte sénior)
PASS suisse	756 €	(dégressif pour 2 personnes)
Gornergratt - Bahn	61,20 €	(1/2 tarif av PASS)
Réservation <i>Glacier Express</i> :	21,50 €	(2 x 13 FS)
Réservation <i>Bernina Express</i> 20 FS	16,50 €	
Réservation <i>Bernina Express</i> Tirano-Ospizio Bernina	16,50 €	
Tirano - Milan	22,10 €	
Milan - Gênes	39 €	
Gênes - Vintimille	38 €	
Vintimille - Nice	9,50 €	(5,7 € tarif «découverte» et 3,80 € Carte S)
TGV (2ème classe) - Nice-Toulon	34,30 €	(20,50 € plein tarif et 13,80 € Carte sénior)
TER Toulon - Marseille	15,80 €	(9,50 € tarif «découverte» et 6,30 € Carte S)
Total général	1204,10 €	

Soit environ 602 € par personne

Ce qui représente un coût au kilomètre et par personne de 0,266 € ... ce qui ne veut pas dire grand chose ...

Nous n'avons pas utilisé la réservation en voiture panoramique de Tirano à Ospizio Bernina, préférant les voitures classiques. Nous aurions donc pu économiser 20 FS soit 16,50 €

Nous avons réservé le repas dans le *Glacier Express*
auquel il faut ajouter, le vin, le café, la grappa au prix de 49,30 FS soit 41 €

À ce voyage, s'ajoutent, bien entendu, l'hôtellerie restauration, onéreuse en Suisse.

Photographies

Tous les clichés sont de l'auteur à l'exception de la vue générale du viaduc de Brusio.

J'ai fait plus d'un millier de photos lors de ce périple ferroviaires. J'en ai extrait celles servant à l'illustration du présent document en en réduisant la taille. Je peux fournir gracieusement en photos originales ceux qui pourraient être intéressés.

Jacques Silhol

Délégué régional AFAC

(Association Française des Amis de Chemins de Fer)

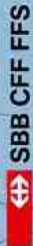
silhol.jacques@wanadoo.fr

Page suivante: carte de notre périple

- Bahnen
Chemin de fer
Ferrovie
Viatiers
Railways
- Straßen
Transporte à câbles
Transporti a fune
Funiculars
Cableways
- Autobusse
Autobus
Autobus
Autobus
Buses
- Schiffe
Bateaux
Bateaux
Bateaux
Barges

0 10 20 30 km

Tracé de notre parcours en Suisse



Légende

tracé du voyage

Ville étape

