

IMPRESSIONS HELVÉTIQUES



- 1 ère partie -

Le présent récit n'a aucune prétention documentaire et n'est, bien évidemment pas, une étude sur les chemins de fer suisses.

Il ne s'agit que des impressions de voyage d'un ferrovipathe averti.

Si comme tout amateur ferroviaire, je connais pas mal de secondaires et tramways suisses, à ma grande honte, je ne connaissais pas ce que les Tours Opérateurs appellent «les chemins de fer de Montagne», à savoir le *Glacier Express* et le *Bernina Express*, pour l'essentiel.

Mon épouse et moi-même décidâmes d'y consacrer une petite semaine en avril 2014.

La préparation du voyage aller

Tout commence par l'inénarrable «bagarre» avec les sites ferroviaires, SNCF et CFF pour l'essentiel: comment aller de Marseille à Genève ?

Bien sûr, il y a le *TGV Lyria*, rapide mais trop tardif dans notre cas (Marseille: 13 h 45 - Genève 17 h 16).

Tarif: 72 € en seconde et 105 € en première, à titre (très) indicatif, bien évidemment ...

Les sites consultés proposaient de passer par Mulhouse ou Dijon, ce qui pour nous, est une aberration !

Le TGV Paris-Marseille a réduit le trajet de 863 km à 750 km, ça c'est bien; mais allonger les trajets pour utiliser des TGV, c'est à mon sens, déplorable.

Il ne reste plus qu'à scinder la demande pour obtenir:

Marseille: 8 h 46 - *TGV 5350* - Valence TGV: 9 h 47

Valence TGV: 10 h 26 - *TER 17570* - Aix-les-Bains: 12 h 34

Aix-les-Bains: 12 h 57 - *TER 96612* - Genève: 14 h

Temps global 5 h 14 (contre 3 h 31 pour le *TGV Lyria* !)

Fort curieusement, le site SNCF consulté après coup, propose bien, maintenant, ce trajet que l'on ne pouvait obtenir qu'en le scindant lors de la préparation du voyage (y compris sur le site des CFF). Mystères insondables des serveurs ferroviaires ! ...

Coût global du «trajet d'approche vers la Suisse»

Nous avons acquis 2 **PASS CFF** 1 ère classe valables 4 jours consécutifs, pour 2 fois 435 FS envoyés par *DHL* au tarif «respectable» de 45 FS. Les PASS reviennent donc à 915 FS soit environ 756 €. Ce n'est pas donné mais c'est tellement pratique: on a accès à tous les trains, aux bateaux, aux services urbains, aux tramways, au demi-tarif sur certains trains d'altitude spéciaux comme le *Gornergrat-bahn*, à beaucoup de musées ...

De 4 jours, les PASS se font aussi en 8 jours et plus. Hélas, donc, pas de PASS de 5 jours qui nous auraient intéressés.

Quelle offre autrefois ?

J'aime bien voir ce qui était proposé «au temps de ma jeunesse»:

En 1967, le *TEE MG, Le Rhodanien* (Marseille: 7 h 40 - Genève 13 h 03) mettait 5 h 23. Il y a donc léger progrès (grâce au TGV Marseille-Valence) même avec le choix retenu mais au prix de 2 changements.

Dans les années 70, *Le Rhodanien* disparu, place au *TEE 72/73, Le Catalan Talgo* Barcelone-Genève (arrivée: 19 h 28). Il fallait aller le prendre en Avignon en empruntant depuis Marseille (départ: 13 h 33), *Le Ligure* en provenance de Milan.

Le temps total ressortait à 5 h 55. Il y avait donc dégradation du temps de parcours à cause de la correspondance en Avignon. Au début des années 70, avec mon épouse, nous avons déjà emprunté cette relation qui aurait été trop tardive pour nous intéresser dans notre cas présent.

Une autre possibilité consistait à prendre un express à 9 h 03 à Marseille, changer à Culoz, pour arriver à Genève à 15 h 52, le temps total ressortait alors à 6 h 49.

Le trajet Marseille - Genève

7 avril. Sans histoire dans le TGV Marseille - Valence.

Pour la suite on se plaît à imaginer qu'à l'intérieur d'une même autorité organisatrice, *Rhône-Alpes*, on aurait pu réunir les TER 17570 Valence - Aix-les-Bains et 96612 Aix-les-Bains - Genève. En effet, ils sont en étroite correspondance à Aix-les-Bains (12 h 34 - 12 h 57) et en faire un même et seul train (Corail de préférence !) Valence-Genève, avec les mêmes arrêts et pratiquement dans le même horaire.

Mais bon, je dois «retarder» et n'ai pas suivi de cours de technocratie avancée ...

En réalité, c'est une 27500, AGC électrique, qui assure le premier TER Valence Aix-les-Bains. Il est bondé et nous nous rabattons sur la «soute à bagages», pauvres voyageurs assis sur des strapontins entre des vélos suspendus brinquebalants ...

Les contrôleurs sont en surabondance et consciencieux. Ils finissent par nous dénicher deux places plus décentes ...

Ci-contre: nous voyageons
dans
la «soute à bagages»
du TER 17570



Le même matériel assure le TER suivant Aix-les-Bains - Genève. Il est pratiquement vide ...

Genève, nous passons la douane sans encombre, nous ne sommes plus en Europe ... Nous entrons dans un autre monde ...

Genève - SBB CFF

Premières constatations:

- **nul besoin de valider** son titre de transport avant l'accès au train.
- **nul besoin de réserver** sauf, paraît-il, dans certains trains. En pratique, nous sommes montés dans plusieurs trains (ou voitures panoramiques), en principe à réservation, sans aucun problème, sans supplément ou taxe quelconque et avec l'assentiment du contrôleur. Le rêve !
- Les voitures, ou demi-voitures, de **première classe sont repérées par un bandeau jaune** visible de loin (comme autrefois à la SNCF ...).
- **Le contrôleur passe dans tout le train après chaque arrêt** et vérifie les titres de transport des nouveaux arrivés. Nous n'avons été témoins d'aucun cas de fraude. En Suisse, on paie son billet et on voyage en première si l'on a un billet de première !
- Il y a des TAGS près de Genève. Ces actes de vandalisme s'observent le long de la ligne et sur certains trains de marchandise. Mais **aucun train de voyageur n'est tagué** !

Tout cela concourt à une qualité de voyage qui laisse le Français rêveur !

Pour être impartial, nous reconnaissons ne pas avoir trouvé de fiche-horaire et les tableaux papier affichés dans les gares ne donnent pas les heures d'arrivée. Il est parfois hasardeux de combiner un trajet de dernière minute que permet le PASS ...

Le départ des trains semble être donné par le contrôleur qui dispose de petites armoires réparties sur les quais, qu'il ouvre, introduisant sa clef dans un des logements. Ce dispositif est identique sur les chemins de fer rhétiques.

Ci-contre: l'armoire de Ospizio Bernina en tous points identique à celles de CFF

Partis de Genève à 14 h 33, nous longeons le Lac Léman dans l' *IR1723* puis nous engageons dans le canton du Valais pour atteindre Visp à 16 h 53.

À Visp, c'est le premier contact avec l'ancien *BVZ* (*Brig-Visp-Zermatt*) qui devait fusionner avec le *FO* (*Furka-Oberalp*) pour enfanter le «*MG Bahn*» (*Matterhorn - Gotthard-bahn*) dont l'énorme sigle «orne» (? ...) le matériel moderne.

Le modernisme a gommé la discrétion !

Nous verrons souvent des «panachages» de matériel ancien et moderne où souvent, une voiture moderne aux allures de tramway, s'immisce de façon plus ou moins incongrue, au milieu du matériel plus ancien. Est-elle là pour rappeler la raison sociale de la compagnie ? ... Plus vraisemblablement, elle introduit un accès au PMR avec son plancher bas central. De plus, la voiture ancienne la plus proche «s'orne» de quelques «retombées» de l'immense sigle montrant que ces compositions sont plus ou moins pérennisées.

Notre R253 nous amène à Zermatt à 18h13, pile à l'heure (ce qui, en Suisse, est un pléonasme ...)

Zermatt ... le mythe s'écroule ...

On m'avait tellement vanté la station de ski sans voiture que j'avais fini par croire au mythe ... Certes, on ne voit pas de bagnoles en ville mais seulement de typiques véhicules électriques, du moins dans le centre.

Je croyais naïvement que les gens venaient à Zermatt en train ... En fait, beaucoup viennent par la route et garent leur chère bagnole dans un immense parking à Täsch, à seulement 6 km de Zermatt. De fréquentes navettes ferroviaires parcourent ces 6 km. Täsch s'enorgueillit à juste titre de son site, de son cadre, mais est essentiellement le parking de Zermatt tout proche. La station de Zermatt vante d'ailleurs cet accès en automobile dans ses publicités. Il suffit de sortir un peu du centre touristique pour voir, çà et là, des voitures essence ou diesel, pas du tout des véhicules de secours ou de service, bien alignées, comme près de chez nous à Marseille ou ailleurs ...

Bien sûr, elles ont toutes une excellente raison, un passe-droit en bonne et due forme, mais le «loup est dans la bergerie», le mythe s'écroule !



En France, il existe aussi des stations de ski sans voiture, elles doivent se garer dans un grand parking plus ou moins dissimulé et n'encombrent pas la station. Les gens n'y viennent pas plus en train qu'à Zermatt, simplement, le parking est plus proche, pas, ou peu, besoin de navette. Certes, la solution de Zermatt est bien meilleure et beaucoup y viennent en train ce qui est difficile, voire pratiquement impossible dans pas mal de stations de ski françaises.

À l'arrivée à Zermatt, rien n'est fait pour l'accueil du touriste perdu. Nous avons eu pas mal de difficulté à trouver notre hôtel que Booking.com prétendait «proche de la gare» ... La chaussée, le pavage, sont mal entretenus, parfois même dégradés.

Bref, le premier contact avec la Suisse (Genève n'est pas la Suisse) n'est pas génial ! ! !

Reste que le centre est animé et que nous avons trouvé un restaurant sympa sans difficulté. Et puis, surtout, surtout, le site, la montagne enneigée, l'imposant *Cervin* (ou *Matterhorn*) gomme pratiquement tout le reste !

Le lendemain, 11 avril, nous avons prévu une montée au Gornergrat, nous la fîmes; hélas, le temps fut exécrable.

Le Gornergrat-Bahn est égal à ce qu'on attendait: un superbe chemin de fer à crémaillère qui est un peu l'épine dorsale de la station.

Ci-dessous: station intermédiaire de Rottenboden



Ci-contre:
le terminus
du Gornergrat
sous la neige



Ci-dessous:
le télésiège survole
la caténaire



Trois stations
intermédiaires
et la double voie
en partie haute,
permettent un service
très dense
et des circulations
partielles
en partie haute,
utilisées comme
remontée mécanique
par les skieurs
qu'on aperçoit parfois
sur des pistes
proches de la voie.

Zermatt - Andermatt

Vu le temps déplorable, nous quittons Zermatt plus tôt que prévu par le R 238 jusqu'à Visp où nous déjeunons.

À Visp nous empruntons le R 542 pour Andermatt, nous nous casons sans difficulté dans une voiture de première classe ... nous y serons seuls jusqu'à notre terminus ! Tirée par une loco *Deh 4/4* série 91 à 96, en fait, un fourgon automoteur construit entre 1972 et 1976 de 1094 KW (près de 1500 CV) limité à 65 km/h en simple adhérence et 35 km/h en crémaillère.



Ci-contre:
La gare de Brigue

Ci-dessous: dans une
voiture ancienne
du train régional 542

La rame est en partie composée de sympathiques voitures anciennes à portes accordéon; on peut ouvrir les fenêtres ... le bonheur retrouvé du «vrai chemin de fer» et ça, en voie métrique et 20 arrêts intermédiaires !

Ci-dessous: le bonheur retrouvé
des vitres qui s'ouvrent ...





Ci-contre: le train R542
tiré par un fourgon
automoteur *Deh 4/4*
série 91 à 96

Comme ce sera souvent le cas, il y a peu de monde dans le train. Ça et là, un voyageur descend dans une bourgade perdue, après des courses à Brig. On prend peu à peu de l'altitude, la neige réapparaît.

Oberwald et l'entrée
du tunnel de la Furka



Oberwald, c'est l'entrée du long tunnel de la Furka; on observe le départ de la ligne sommitale. Nous dépassons les 2000 mètres d'altitude, la neige s'épaissit, on arrive à Andermatt où nous allons séjourner deux nuits, mais notre train est à destination de Göschenen, on a le temps, on a le PASS, on continue ...

Ci-contre: Andermatt
le train quitte
la ligne principale pour
Göschenen



L'ancienne et la
nouvelle route
Andermatt -
Göschenen
vues du train

Göschenen

C'est un moment intense que cette descente en crémaillère jusqu'à Göschenen !
Le parcours est magnifique dans une gorge encaissée, impressionnante,
où l'on peut observer l'ancienne route avec les ouvrages d'art en parfait état.
Taillées dans la falaise, chacune d'un côté, la voie ferrée et la route cheminent à flanc de
montagne, abritées par des galeries paravalanches.



Les galeries
paravalanches.
À droite, celles du rail.
À gauche, celle de la
route

Puis, c'est l'arrivée à Göschenen, lieu mythique pour tout amateur ferroviaire, portail nord du tunnel du Saint-Gotthard. Étonnante gare de Göschenen, grande et quasiment déserte ... Göschenen compte moins de 500 habitants (il y en eut près de 3000 en 1880 ... et pour cause !). Certes, il y a la correspondance avec Andermatt, certes l'endroit est un départ de randonnées connues, mais c'est une drôle d'impression que cette grande gare où (presque) personne ne prend le train mais qui, en fait, sert de gare régulatrice du versant nord du Saint-Gotthard ! ...

Ci-dessous: l'arrivée à Göschenen



Göschenen l'entrée nord
du tunnel
du Saint-Gotthard



C'est un fantastique lieu de passage ferroviaire et du passage, il y en a !
Les trains de ferroutage se succèdent, les trains de voyageurs s'arrêtent un instant pour,
au mieux, prendre ou laisser, deux ou trois voyageurs ...

Ci-dessous train de fret garé pour se laisser doubler par un train de voyageurs



Nous allons emprunter à nouveau la navette pour Andermatt et prendre possession de notre hôtel. Après souper nous nous paierons encore «le luxe» d'un aller-retour par cette étonnante navette.

Navette Andermatt - Göschenen

Certains trains à voie métrique ont Göschenen comme terminus ou origine mais le reste de la journée, la navette fonctionne de 5 h 50 à 21 h 30, toutes les demi-heures.

Elle est immuablement composée d'un fourgon automoteur un *Deh 4/4*, toujours placé en aval, d'une ancienne voiture de 2^{ème} classe, d'une voiture moderne de 2^{ème} classe, style tramway, arborant l'immense logo *Matterhorn-Gottardbahn*, (sans doute là pour permettre l'accès au PMR) et d'une voiture pilote, mixte 1^{ère} et 2^{ème} classe. Il n'y a pas de contrôle dans cette navette.



Ci-contre: la navette pour Andermatt en gare de Göschenen

Ci-dessous: tout à droite, la navette pour Andermatt disparaît dans un tunnel au-dessus de celui du Saint-Gotthard





Ci-dessus: la voiture centrale de la navette Andermatt - Göschenen, elle «détonne» entre ces voitures anciennes, celle de gauche «bénéficiant» de retombées (blanches) décoratives ...

Nous avons emprunté plusieurs fois cette navette, nous avons assisté à son départ ou à son arrivée; nous n'avons jamais observé plus de quelques voyageurs, nous avons même assisté à un départ avec un seul voyageur (sic), nous avons toujours été seuls dans notre demi-compartiment de 1 ère classe.

Certes l'usager y trouve son compte, l'amateur ferroviaire aussi, mais on ne peut que s'étonner d'une rame de quatre véhicules là où une simple automotrice suffirait amplement ...

La descente de l'accès nord du Saint-Gotthard de Göschenen à Arth-Goldeau

Le 9 avril, après avoir emprunté la navette de Göschenen, nous voilà dans l'immense gare quasi-déserte à observer les trains de ferroutage, l'un se gare plus loin, dans le faisceau, c'est pour laisser passer l'IR 2268 que nous allons emprunter. Une voiture panoramique de 1 ère classe entre dans la composition, nous y montons et le contrôleur confirme que nous y avons droit, sous réserve de respecter les places réservées, marquées par un ticket dans un logement ad-hoc («à l'ancienne», comme à la SNCF autrefois ...).

Descente du Saint-Gotthard
en voiture panoramique

Et c'est la superbe descente du Saint-Gotthard dans cette voiture panoramique presque déserte, au roulement doux sur une voie parfaite. On observe l'entrée du tunnel de base du Saint-Gotthard; l'entrée en béton est moins prestigieuse que son ancêtre du haut. Nous arrivons à Arth-Goldeau.





Ci-dessus: vu du train, le panneau signalant l'entrée du tunnel de base du St-Gotthard

Ci-dessous: Arth-Goldeau; *pour vous rendre au départ du CF du Rigi repérez-vous sur la flèche de l'église proche de la gare ...*

Rigi - Bahn

Depuis la gare CFF d' Arth-Goldeau, il faut marcher un peu pour atteindre la station de départ de la crémaillère du Rigi. Le dépôt est tout proche mais, hélas, d'accès interdit. Nous allons monter au Rigi dont le nom vient de «Regina» ou «Regina», *la reine des montagnes*.





Ci-contre:
la station
inférieure,
Arth-Goldeau,
du Rigi-bahn



Ci-contre: l'entrée du dépôt
avec un aiguillage flexible

Ci-dessous, un autre
type d'aiguillage, en ligne



Notre PASS nous donne accès à cette compagnie, sans supplément. Une automotrice BhDe 2/4 bleue et blanche accuse son âge (construction 1949 - 1967) mais, bien entendu, est dans un état magnifique.

C'est la montée en voie normale et crémaillère *Riggenbach* en rampe jusqu'à 250 ‰. Partant d'Arth-Goldeau à 439 m d'altitude, nous allons atteindre, en une demi-heure, Rigi-kulm à 1752 m d'altitude par un parcours de presque 7 km.

Les aiguillages à crémaillère sont particuliers avec un système de portion de voie flexible dont le brevet a été déposé en 1999.

Il y a trois stations intermédiaires, toutes à double voie, permettant les croisements: Fruttil, Klösterli et Rigi-Staffel où viennent s'aligner les voies du «frère ennemi», le *Viznau-Rigi*. C'est enfin, la montée, en double, voire triple, voie jusqu'au sommet.



Ci-contre: arrivée
à la station de Klösterli

Ci-dessous: cabine de
conduite du Rigi-bahn





Au *Rigi-kulm*, la vue panoramique est magnifique, notamment sur les lacs des quatre-cantons et de Zoug.

Ci-dessous: les deux trains du Rigi - rouge, *VRB* et bleu, *Rigi-bahn*



Nous sommes montés par un train bleu et blanc, tant qu'à faire, nous descendrons par un train rouge, garé en parallèle, le *VRB* (*Viznau-Rigi bahn*).

Petit détail curieux: Le *VRB*, aux voitures rouges et blanches, part du versant Lucernois du Rigi et les armoiries de Lucerne sont bleues et blanches ... tout comme la couleur des voitures du Rigi-bahn arpentant les pentes du versant schwytzois du canton de Schwyz dont les armoiries sont rouges avec une croix blanche ... L'inverse, donc !

VRB - Vitznau-Rigi-Bahn

Ici aussi, la voie est normale et la pente maximale est de 250 ‰. La longueur de la ligne est de 8,5 km. La première station intermédiaire est donc Rigi-Staffel, commune aux deux compagnies. C'est fantastique d'observer un moment 3 voies parallèles en pleine montagne !

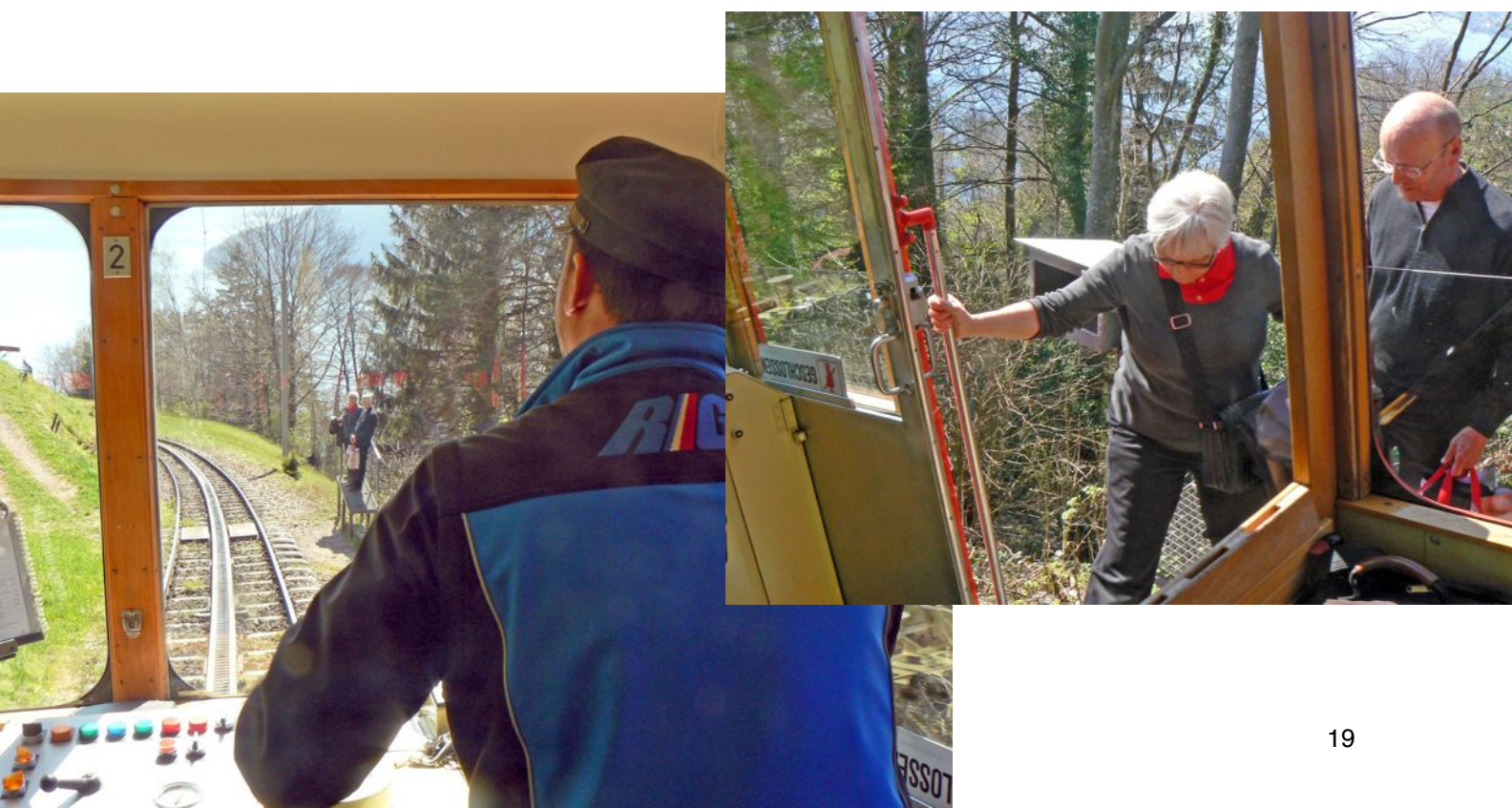
Ci-dessous: deux compagnies différentes, trois voies parallèles
au niveau de la station Rigi-Staffel



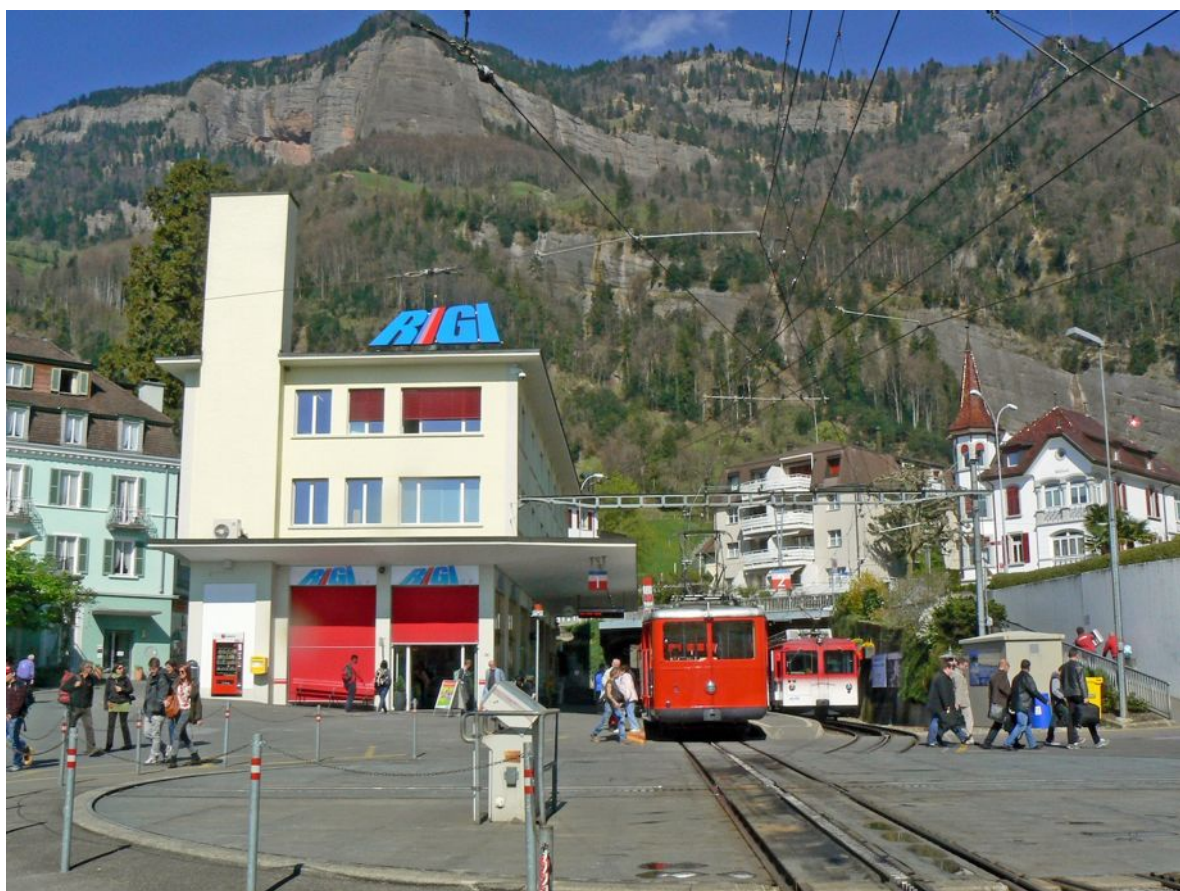
Viennent ensuite, les stations de Staffelhöhe, toute moderne, de Freiburger, les deux à double voie et, en voie unique, celles de Grubisbalm et de Mitterschwanden, cette dernière mérite une mention spéciale. Il s'agit d'une simple halte dont le «quai» est constitué ... d'une sorte de banc imposant des acrobaties aux candidats voyageurs ...



Ci-dessus: croisement à la station Freiburger
Ci-dessous: la (très) rustique station de Mitterschwanden



Terminus de Vitznau
avec, au premier
plan, la grande
plaque tournante
donnant accès
au dépôt



C'est l'arrivée à Vitznau où un instant d'inquiétude m'étreint, il n'y a pas de gare à Vitznau ... Pas de panique, le train s'arrête face à un embarcadère du lac des Quatre-cantons et justement, un bateau pour Lucerne est à l'approche, en parfaite correspondance avec le train ... nous sommes en Suisse !

Il y a juste le temps d'observer les installations du *VRB*, le dépôt est tout proche, il y a même une plaque tournante sur la place ! C'est un étonnant dépôt, simple et moderne, parallélépipédique. Comme il était sans doute impossible d'intégrer un peigne pour le desservir, on a eu recours à une plaque tournante donnant accès aux voies du dépôt, aux extrémités en courbe.

Ci-dessous: plaque tournante et dépôt de Vitznau



Ci-contre: Vitznau,
le bateau
pour Lucerne
est en approche.



Ci-dessous: l'arrivée
à Lucerne



Lucerne

Notre PASS nous donne accès au pont supérieur des premières ... agréable navigation, terminus Lucerne ... La gare est juste en face de l'embarcadère.



Ci-dessus, l'ancien et le moderne se côtoient en gare de Lucerne (Cie Zentralbahn)

Lucerne dispose d'une très grande gare terminus dont presque toutes les voies sont occupées. Outre les trains des CFF, s'y côtoient ceux du *BLS*, du *Zentralbahn*, ex *LSE* (*Lucerne, Stans, Engelberg*) et ceux du réseau régional *S-Bahn*.

La gare de Lucerne semble être d'une taille comparable à la gare Saint-Charles de Marseille, à ceci près que Lucerne compte 77 000 habitants et Marseille une douzaine de fois plus ! L'échelle laisse rêveur ! ...

Nous vient l'idée saugrenue de prendre un *ICN RABDe 500*, pendulaire, jusqu'à Domodossola et de diner à bord. Nous montons juste à côté de la voiture-restaurant qui nous tend les bras, mais la contrôleuse (qui nous confirme que nous avons bien accès à ce train, sans supplément), pianotant sur son ordinateur portable, nous montre que le retour à Andermatt est «tangent» ... Dommage, nous aurions pu tester un «repas pendulaire» dans la montée du Saint-Gotthard et ... sous ledit prestigieux tunnel ...

Ci-contre un *ICN RABDe 500*,
pendulaire,
vu en gare de Coire



Nous allons prudemment descendre de cet *ICN* à Arth-Goldeau et nous rabattre sur l'*IR 2181*, train s'arrêtant à Göschenen et comme à l'aller, voyager «royalement» dans une voiture panoramique. À Göschenen, nous formons l'essentiel des 3 ou 4 voyageurs empruntant la navette de 18 h 53 pour Andermatt.

Le Glacier Express



10 avril, nous allons enfin prendre le mythique *Glacier-Express*, «l'express le plus lent d'Europe», sur une partie de son trajet, jusqu'à Samedan. C'est le GEX 902 («GEX» pour *Glacier Express*) partant de Samedan à 11 h 58. (photo ci-dessous).



Notre train entre en gare tiré par une *HGe 4/4*, série 101 à 108, construite entre 1985 et 1990, de 1932 KW (2600 CV), limitée à 90 km/h en simple adhérence et 35 km/h en crémaillère.



Ci-contre: le train monte après son départ d'Andermatt

Ci-dessous: on monte à l'intérieur du train pour rejoindre nos places ...



Prenant ce train à un arrêt intermédiaire, c'est en marche que nous rejoignons nos places. Juste après Andermatt, la ligne attaque tout droit la montagne et continue son ascension par des lacets et des tunnels. Le train monte et nous montons dans cette voiture inclinée pour rejoindre nos places, les serveuses du premier service montent également dans ce train en forte rampe. C'est une drôle d'impression ...



Le matériel est d'excellente qualité et les voyageurs, avec les inévitables Japonais, occupent pratiquement toutes les places. Les voitures panoramiques ont de grandes baies verticales et des baies inclinées dans le pavillon. Comme beaucoup de voyageurs baissent les stores pour se protéger du soleil, et comme le train tourne souvent, les stores finissent par être baissés de chaque côté ce qui altère passablement l'aspect panoramique ...

Nous faisons partie du deuxième service, on nous sert un repas très correct, sur des nappes blanches avec de vraies assiettes et des couverts en métal, à l'ancienne ... on est loin de la dérisoire restauration du TGV ! Le service est assuré par une brigade féminine en uniformes noirs parfaitement entraînée à ce service ferroviaire.



Le repas pris, nous nous rendons par un long couloir délimitant la cuisine, à la voiture «bar panoramique», où on se fait servir une grappa ...

Ci-contre: l'étroit couloir au niveau de la cuisine



Ci-dessous: à la voiture bar-panoramique



Le train, monte, tourne, le paysage est magnifique !



C'est enfin l'étape de Dissentis-Muster qui s'annonce pour un long arrêt de 12 h 55 à 13 h 27. Pris par nos agapes nous n'avons pas assisté au changement de loco. Nous avons troqué notre *HGe 4/4* pour une *Ge 4/4* série 601 à 610 de moindre puissance: 1180 kW (1600 CV). Le profil, jusqu'à Coire, le permet.

Nouvel arrêt à Coire à 14 h 34. Le train se vide d'une partie de ses voyageurs. La composition varie, on rajoute 5 voitures en queue plus un fourgon doté d'un pantographe. La traction est maintenant confiée à une puissante et moderne *Ge 4/4* série 641 à 652 (construction 1993-1999) de 3200 KW (4350 CV). En métrique, c'est du sérieux ! Nous observerons plusieurs de ces locomotives souvent entièrement peintes en publicités.

Une voiture panoramique s'étant vidée de ses occupants, nous nous y installons «royalement» pour une partie du trajet jusqu'à Samedan que nous atteindrons à 16 h 46. Au moment voulu, le contrôleur vient prévenir les voyageurs de notre prochain passage sur le mythique viaduc de Landwasser dont le réseau a fait un symbole qui est même présent sur les étiquettes des bouteilles de vin servies dans le Glacier Express.

Depuis
la voiture panoramique,
libérée
de ses occupants
à Coire, on distingue
les voitures classiques
en queue



Ci-contre:
le mythique viaduc
de Landwasser
vu depuis les vitres
panoramiques et ...
leurs reflets gênants.

En médaillon: la bouteille
avec le viaduc stylisé
sur l'étiquette



Le *Glacier Express* en gare de Samedan au départ pour son ultime étape jusqu'à Saint-Moritz



Nous descendons à Samedan prendre possession de notre hôtel, le train continuant jusqu'à Saint-Moritz, terminus de son trajet.

Le faisceau de garage, bien garni, de Saint-Moritz



En fait, le *Glacier Express* n'est pas un train à part entière, c'est une rame à forte attractivité touristique qui est attelée à plusieurs trains régionaux différents. La longueur de certains arrêts atteste de ces variations de composition.

On se plaît à rêver que la SNCF attèle certaines rames à plusieurs trains régionaux pour faire une relation à long parcours sans changement ... Ce n'est qu'un rêve ! ...

Nous prenons un train pour Saint-Moritz et empruntons un bus urbain (ce sera bien le seul de notre périple) pour visiter la ville. Nous descendons à pied ce qui nous permet de jouir d'une vue imprenable sur le lac gelé et le faisceau de remisage bien garni !



Le faisceau de garage de Saint-Moritz et le lac gelé