



Les 90 ans du Glacier Express

L'histoire du succès d'une liaison ferroviaire unique en son genre à travers les Alpes

Après l'ouverture du premier tronçon entre Viège et Zermatt le **18 juillet 1891**, il a fallu attendre encore 39 ans avant que la ligne St. Moritz-Zermatt soit achevée. Les trois sociétés ferroviaires concernées, Brigue-Viège-Zermatt-Bahn (BVZ), Furka-Oberalp-Bahn (FO) et Chemins de fer rhétiques (RhB), souhaitent faire connaître immédiatement cette liaison continue avec un train exceptionnel et renouer avec la tradition des trains de luxe dont le développement avait été interrompu par la Première Guerre mondiale: le **Glacier Express** est mis en service le **25 juin 1930** avec des voitures-salons et voyageurs de 1^{re} à 3^e classe et avec une voiture-restaurant Mitropa sur la ligne des RhB. Le voyage dure près de onze heures; les douze premières années, l'Express est tiré de Brigue à Disentis par une locomotive à vapeur. Le train remporte un vif succès: entre juillet et septembre, le nombre de passagers se monte à 20 000 environ. En raison de la guerre, le Glacier Express cesse de circuler entre 1943 et 1946.

En **1968**, sa livrée rouge confère au Glacier Express l'identité visuelle qu'il mérite.

Dès **1982**, la pause hivernale de plus de sept mois sur la ligne sommitale de la Furka est supprimée: l'ouverture du **tunnel de base de la Furka** lui permet en effet d'assurer toute l'année la liaison entre le Valais et les Grisons, mais le prive de l'une de ses attractions principales, le glacier du Rhône. L'avenir du Glacier Express est remis en cause. Helmut Klee, directeur du Swiss National Tourist Bord à New York, réussit à convaincre St. Moritz, Zermatt, Swissair, CFF International et les trois sociétés concernées que le Glacier Express sera à l'avenir également une offre prisée par les touristes d'outre-mer voyageant en Suisse et en Europe. Le Glacier Express est donc proposé pour la première fois en Amérique du Nord dans les catalogues des tour-opérateurs et rencontre un écho favorable.

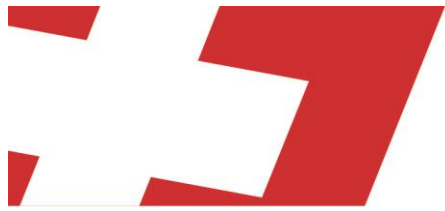
En **1983**, un reportage de la chaîne de télévision ARD réalisé par Roman Brodmann sur le **train rapide le plus lent du monde** fait également monter en flèche la demande en Allemagne.

Dès **1984**, la **réservation de places individuelles** est possible – une nouveauté dans le trafic intérieur suisse. Faute d'un raccordement informatique, la réservation et la confirmation sont effectuées par téléphone ou carte postale.

En **1985**, deux trains supplémentaires et un système de coupe-accroche depuis Davos sont introduits pour augmenter la capacité dans toutes les directions, et les activités de vente sont intensifiées. Le New York Times consacre par exemple sa une à un reportage sur le célèbre verre incliné. Résultat de cette popularité croissante et des mesures prises: le nombre de passagers augmente à 184 000.

En **1993**, c'est une nouvelle ère qui s'ouvre avec les wagons panoramiques: deux trains sont équipés de cinq wagons panoramiques dessinés par Pininfarina et construits par Breda.

Le **1^{er} janvier 2003**, les chemins de fer BVZ et FO fusionnent pour devenir le **Matterhorn Gotthardbahn** (MGBahn) qui exploite désormais le Glacier Express en collaboration avec les RhB.



En **2005**, le Glacier Express célèbre son 75^e anniversaire. Afin de maintenir son image au plus haut niveau, les deux partenaires investissent 60 millions de CHF dans **24 nouveaux wagons panoramiques Stadler**, y compris un wagon bar et restaurant.

Depuis **2006**, la croix suisse inclinée caractéristique déployée sur les passages entre les voitures confère au Glacier Express son look dynamique actuel. Grâce au service à la place, tous les passagers peuvent savourer la cuisine fraîche en restant confortablement assis.

2008 est l'année record du Glacier Express, avec 260 000 passagers. L'express des Alpes est ainsi devenu l'un des chemins de fer touristiques les plus célèbres et qui connaissent le plus grand succès au monde. Néanmoins, la situation économique mondiale se détériore en fin d'année, ce qui, conjugué avec le franc suisse fort, entraîne un recul du nombre de passagers à 239 000 l'année suivante.

En **2012**, l'Office fédéral des transports décide que le Glacier Express ne peut plus bénéficier de l'impôt libérateur et doit être rentable. Comme le marché ne le lui permet pas, la ligne de Davos doit être abandonnée en 2013 afin de réduire les coûts.

En janvier **2015**, la suppression du cours plancher pour l'euro par la Banque nationale est lourde de conséquences pour le tourisme suisse et le nombre de passagers poursuit sa chute pour atteindre 187 000 en **2016**. En raison de la numérisation croissante et des nouvelles exigences des hôtes, une présentation moderne et une direction opérationnelle plus uniforme s'imposent: en automne 2016, le Glacier Express engage pour la première fois sa propre directrice en la personne d'Annemarie Meyer et lance à la fin de l'année un site web à interface intuitive avec boutique en ligne intégrée.

La **Glacier Express AG** est fondée le **23 août 2017** avec une équipe de quatre personnes. Elle a son siège à Andermatt. Les sociétés RhB et MGBahn y participent chacune à hauteur de 50 %. Le président du conseil d'administration est Isidor Baumann, conseiller aux États uranais et membre du conseil d'administration du MGBahn.

Un **nouveau concept d'exploitation** est lancé pour **l'été 2018**: un Glacier Express fait demi-tour à Coire, l'autre à Brigue, et ils retournent à Zermatt respectivement St. Moritz. Cela permet de doubler la capacité dans les gorges du Rhin et sur le col de l'Oberalp et d'offrir pour la première fois aux passagers des voyages en profitant de la pittoresque lumière de l'après-midi. Grâce à la reprise globale de la branche du tourisme suisse, à la présentation unifiée de la marque, à la plateforme de réservation en ligne et aux nouvelles activités marketing, les fréquences ont augmenté de presque 25 % depuis 2016; 233 249 passagers ont été transportés en 2018, et plus de 8 millions depuis la mise en service en **1930**.

En **hiver 2019**, la **classe Excellence** est lancée – une voiture premium qui pose de nouveaux jalons en matière d'expérience, de service et de qualité sur les voies étroites d'Europe. Un concierge veille au bien-être des passagers et des sièges lounge individuels garantissent une place grand confort à la fenêtre.

À l'occasion du **90^e anniversaire en 2020**, **toutes les voitures panoramiques de 1^{re} et 2^e classe** seront également révisées entre 2019 et 2021; elles seront rénovées dans le style de la classe Excellence et bénéficieront elles aussi de l'accès à l'infotainment.