



## Le chemin de fer légendaire à travers les Alpes

Huit ans après qu'un train de luxe ait relié pour la première fois Paris à Constantinople, une ligne de chemin de fer ouverte en juillet 1891 dans les Alpes suisses grimpait dans la vallée de St-Nicolas jusqu'à Zermatt. Contrairement à l'Orient Express, construit le long de la topographie la plus simple, ce premier tronçon du Glacier Express était déjà un chef-d'œuvre de l'ingénierie alpine. La ligne de 291 kilomètres a été développée dans la tradition de ces visionnaires du chemin de fer. Elle franchit au total 91 tunnels, plus de 291 ponts et gorges profondes, sous des sommets enneigés et le long d'idylliques villages de montagne et pâturages alpins – à travers le cœur de la Suisse.

Aujourd'hui classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, la ligne de l'Albula de Coire à St. Moritz, avec le célèbre viaduc de Landwasser, a été inaugurée en juillet 1904. Le tronçon de Coire à Disentis a suivi huit ans plus tard le long du Rhin antérieur, ce fleuve mystique vénéré dès l'Antiquité comme le «Père Rhin». En raison de la Première Guerre mondiale, les travaux de construction ont dû être interrompus. Le dernier tronçon passant par deux cols entre le Valais, Uri et les Grisons ne s'ouvrit qu'en juillet 1926.

### La naissance du Glacier Express

Enfin, le matin du 25 juin 1930, les 70 premiers invités se rendent en 11 heures du pied du Cervin à la cité mondaine de St. Moritz. Après 40 ans de planification et de construction, le voyage en train le plus spectaculaire des Alpes et à travers le cœur de la Suisse est achevé. Mais le mythe du Glacier Express n'en est qu'à ses débuts et l'histoire du succès se poursuit encore aujourd'hui. En effet, l'édifice grandiose des ancêtres est un héritage qui bénéficie à l'excellence touristique jusqu'à nos jours.

Dans les années 30 du siècle dernier, le nombre de passagers entre juillet et septembre s'élève à plus de 20 000 personnes. Une exploitation hivernale à partir d'octobre n'est pas encore possible en raison des fortes quantités de neige et du risque d'avalanche qui en découle sur le tronçon de la Furka. Lorsque la Seconde Guerre mondiale plonge l'Europe dans la misère et que les visiteurs internationaux sont absents, l'entreprise doit à nouveau cesser ses activités jusqu'en 1946.

### Un symbole touristique de la Suisse

En 1968, le train reçoit sa couleur caractéristique et est plongé dans un rouge uniforme. Sinon, c'est le calme plat sur la voie ferrée. L'Europe d'après-guerre construit des autoroutes et fait la part belle au trafic individuel. Ce n'est qu'en 1980 que le directeur de l'Office national suisse du tourisme en Amérique du Nord reconnaît la grande valeur du Glacier Express pour le tourisme. Beaucoup d'Américains ne veulent pas découvrir un seul endroit pendant leurs vacances, mais aussi partir confortablement à la découverte de l'ensemble de l'espace alpin. Il encourage les professionnels du tourisme de St. Moritz et de Zermatt, ainsi que tous les chemins de fer concernés et même Swissair, à développer le Glacier Express avec de nouvelles offres de voyage.

Avec l'ouverture, en juin 1982, du tunnel de base de la Furka, qui permet de relier toute l'année le Valais et les Grisons en toute sécurité, à l'abri des avalanches, le Glacier Express entre en service toute l'année. Le Glacier Express est redécouvert: vêtu de sa robe d'hiver pour traverser les paysages enneigés scintillants. Ou à la lumière de l'automne à travers les forêts de mélèzes orange. Pour une croisière fleurie le printemps à la montagne.

Le reportage du documentariste suisse Roman Brodman sur «Le train rapide le plus lent du monde» suscite en 1983 une demande inattendue. De nombreux organisateurs intègrent le



Glacier Express dans leurs programmes. Le nombre de passagers s'élève à plus de 73 000. Le légendaire directeur de l'Office du tourisme de St. Moritz, Hanspeter Danuser, joue du cor des Alpes à l'Empire State Building de New York, ce qui lui donne accès aux studios de télévision américains. Le thème principal est le Glacier Express. Le nombre de passagers s'élève à 90 000 en 1984. À partir de 1985, deux trains Glacier Express supplémentaires circulent dans chaque direction. En complément du parcours original, un Glacier Express part dorénavant de Davos. Ainsi, la forte demande est mieux couverte pendant le semestre d'été. En première page du New York Times paraît une histoire avec le fameux verre incliné dont aucune goutte ne s'échappe, même sur une pente de 12 %. Le nombre de passagers double en un an pour atteindre 184 000 voyageurs.

### **Un chemin de fer de montagne sous l'influence des forces de la nature**

En juillet 1987, le Rhin antérieur inonde la ligne de chemin de fer près de Trun ainsi que deux tunnels. Le tronçon doit être contourné par des cars postaux pendant trois mois. Les collaborateurs des Chemins de fer rhétiques aident les passagers à transborder leurs bagages. Qualité de service suisse dans une situation exceptionnelle. En février 1990, la tempête Vivian renverse un train du Glacier Express de 120 tonnes sur le col de l'Oberalp. Heureusement, personne n'est blessé. Après ces instants de frayeur, les passagers ne passent qu'une nuit joyeuse et humide dans un bâtiment de l'armée jusqu'à l'arrivée des secours. En raison d'un éboulement près de Randa au printemps 1991, la ligne ferroviaire Brigue – Zermatt est interrompue. Là encore, les passagers peuvent contourner ce tronçon en bus. En septembre 1993, une crue inonde la ligne près de Brigue. Le Glacier Express est épargné, mais ne peut plus circuler en continu. Les catastrophes naturelles ne nuisent pas à la réputation du Glacier Express. Au contraire, elles renforcent son mythe de chef-d'œuvre de l'ingénierie capable d'anticiper.

### **Innovation et modernisation**

Alors que dans les années 90, de nombreuses entreprises ferroviaires automatisent leur exploitation, le Glacier Express améliore continuellement la qualité des voyages. À partir de 1991, des commentaires sur bande magnétique expliquent les curiosités à voir le long de l'itinéraire. Le nombre de passagers continue d'augmenter pour atteindre 237 000 personnes. En 1993, les premiers trains panoramiques annoncent une nouvelle ère. Les trains se composent d'une voiture-restaurant nostalgique et de cinq voitures panoramiques vitrées jusqu'au plafond, garantissant ainsi une vue panoramique à tous les clients. Le studio de design italien Pininfarina a conçu les nouvelles voitures panoramiques. En 1994, le nombre de passagers dépasse pour la première fois le seuil d'un quart de million de visiteurs. Ce voyage panoramique est ainsi devenu l'une des expériences ferroviaires les plus réussies et les plus connues du tourisme mondial. Le Glacier Express peut désormais être réservé sur les cinq continents. Outre les fidèles voyageurs venus de Suisse, d'Allemagne et des États-Unis, de plus en plus de passagers asiatiques découvrent le légendaire voyage en train, «The Window to the Swiss Alps».

### **Les choix pour l'avenir**

Afin de continuer à offrir la meilleure qualité, le Glacier Express commande 24 nouvelles voitures panoramiques pour toutes les classes de voyage. En outre, un nouveau concept de restauration est introduit. Les repas sont maintenant servis aux passagers à leur place et les mets frais très appréciés à la carte sont étendus.

Après l'année record 2008 avec 260 000 voyageurs, le nombre de passagers diminue au cours des années suivantes en raison de la crise financière mondiale, de la crise bancaire et de la crise de l'euro. À l'été 2015, les deux chemins de fer lancent un projet qui ramènera le Glacier Express sur la voie du succès. Fin 2016, une nouvelle boutique en ligne est lancée sur



glacierexpress.ch pour faciliter la réservation de places et de billets. En 2017, la filiale Glacier Express AG, basée à Andermatt, est officiellement créée.

### L'héritage d'une tradition exclusive: la classe Excellence

En hiver 2019, Glacier Express lance la classe Excellence. Cette nouvelle offre touristique haut de gamme est destinée aux voyageurs qui veulent profiter d'un service et d'un confort d'excellence dignes de l'Orient Express. Deux voitures sont entièrement redessinées et transformées dans les propres ateliers du Glacier Express selon les plans du studio de design suisse NOSE. L'intérieur est inspiré de prestigieux hôtels de montagne et réalisé avec des matériaux haut de gamme. Les revêtements sont en quartzite et les panneaux muraux, en bois de noyer massif. Au-dessus du bar, un lustre en verre cristal se balance dans les virages, tandis que plus haut, sous son dôme, une boussole tourne en rond dans les tunnels hélicoïdaux. Les sièges baquet électriques sont fabriqués en cuir beige et en tissu noble aux couleurs glacier. La bande médiane du plafond et un paysage montagneux abstrait sont dorés à la feuille d'or. Les passagers sont assis dans des fauteuils en cuir près de la fenêtre, en tête-à-tête à la table de deux, et le concierge sert du champagne et un plateau d'apéritif en guise de bienvenue, suivis d'un menu à cinq plats accompagné de vin. Pour la classe Excellence, le Glacier Express a reçu le «Travel Top Award» du magazine lifestyle Monocle ainsi que le «Milestone».

Dans la perspective du 90<sup>e</sup> anniversaire de 2020, toutes les voitures panoramiques de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe ont été entièrement reconçues et équipées d'un système d'infodivertissement moderne en huit langues. Dans la voiture-restaurant et aux portes d'accès, il est désormais de nouveau possible d'ouvrir la fenêtre et de photographier le paysage montagneux sans reflets.

Le voyage continue, mais l'exclusivité reste. Le Glacier Express est fidèle à sa tradition remontant à l'époque des pionniers du chemin de fer, lorsque le voyage était encore un événement inoubliable.