Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine

Herausgeber: Suisse magazine

Band: - (2012)

Heft: 275-276

Artikel: Des rails vers les cimes : la ligne ferroviaire de la Jungfrau fête ses 100 ans

Autor: Auger, Denis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-849496

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: 15.07.2025

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

ÉVÉNEMENT

Des rails vers les cimes

La ligne ferroviaire de la Jungfrau fête ses 100 ans

par Denis Auger

Jungfraubahnen

Adolf Guyer-Zeller et sa famille en visite sur le chantier en 1897

Jungfraubahnen

La gare du Jungfraujoch à 3 454 mètres d'altitude

Jungfraubahnen

Le sphinx semble veiller sur la Jungfrau tout illuminée...

Japonais, chinois, français, allemand, italien... Probablement toutes les langues de la terre sont représentées dans cet endroit insolite, carrefour de plusieurs lignes de chemin de fer et plate-forme d'accession pour le nirvana helvétique. Bienvenue à quelque 2 000 mètres, à la Petite Scheidegg. Dans quelques instants, vous embarquerez dans une belle chenille toute rouge, vous pénètrerez dans l'antre de l'ogre, frôlerez la capuche du moine et vous approcherez des cimes de la vierge. Au Jungfraujoch, à 3 454 m précisément, vous achevez votre voyage ô combien dépaysant dans la gare la plus haute d'Europe. Instants magiques pour vous : le glacier d'Aletsch, le fier sommet de la Jungfrau, le débonnaire Mönch, le lointain Eiger qui cache bien sa face d'épouvante. Bienvenue au coeur des cimes enneigées, un spectacle accessible depuis cent ans...

« Dans quelques années, les masses grimperont sur le sommet. Là où règne aujourd'hui un silence cérémonieux, il y aura des sifflets et du bruit ». Ainsi s'exprime un membre du Club alpin suisse en 1894. C'est que l'industriel zurichois Adolf Guyer-Zeller a déposé une demande de concession pas très ordinaire au Conseil fédéral. Il propose tout simplement de transporter les touristes par train jusqu'au sommet de la Jungfrau, à 4 122 m d'altitude. Faute de moyens, les locomotives n'iront pas plus loin que le Jungfraujoch...

C'est que les conditions de travail des ouvriers sont particulièrement difficiles dans ce milieu hostile. Alors qu'on prévoit au départ quatre ans de travaux, ils dureront en fait seize ans : le premier coup de pioche est donné le 27 juillet 1896 et la gare la plus haute d'Europe est enfin inaugurée pour la Fête nationale, le 1er août 1912. Pour construire les neuf kilomètres de voies dont sept en tunnels, sur un dénivelé total de 1 400 mètres à partir de la Petite Scheidegg, quelque 16 millions de francs de l'époque auront été dépensés, le double de ce qui était prévu. Quant à Guyer-Zeller, il ne verra pas la réalisation de son rêve, mourant durant les travaux, en 1899.

Aujourd'hui, les critiques se sont tues. Le chemin de fer est reconnu par tous comme une attraction touristique majeure dans la région. Les chiffres le démontrent aisément : près de 700 000 personnes montent chaque année jusqu'au Jungfraujoch. Sans aucun effort, à partir d'Interlaken, de Grindelwald ou de Mürren, l'amateur de sensations fortes atteint, confortablement installé dans un wagon des Jungfraubahnen, la très haute montagne. Mais il n'est pas interdit de prendre son temps, et de s'arrêter aux différentes étapes de la ligne aménagées dans la montagne. Deux stations intermédiaires jalonnent en effet le parcours : l'Eigerwand (2 864 m) et l'Eismeer (3 158 m). La première procure un panorama sur la terrible verticalité de la face nord de l'Eiger, la seconde offre au visiteur la vision féérique des glaciers. Chose moins connue, il existe en outre une ouverture, le Stollenloch (2 840 m), une porte qui permet aux alpinistes de déboucher du train en pleine paroi de l'Eiger, en quelques mètres.

Toujours plus haut ?

Mais la quasi-totalité des utilisateurs des trains de la Jungfraubahn préfère bien entendu poursuivre son voyage jusqu'au sommet où l'attendent un restaurant, une station météo (ouverte en 1931) et la terrasse panoramique du Sphinx, inaugurée en juillet 1996. En effet, malgré l'altitude, tout est fait pour le confort et la satisfaction des touristes. Dans le cadre des célébrations du centenaire, une galerie a ainsi été inaugurée en mars dernier (même si la cérémonie officielle aura lieu le 1er août). Sur 250 m, cette galerie relie directement l'observatoire du Sphinx au « Palais de glace » grâce à des escaliers roulants, tout en présentant au visiteur l'histoire de la compagnie ferroviaire et du développement touristique dans les Alpes. Pour les nombreux touristes asiatiques dont les horaires sont particulièrement minutés, cela signifie voir davantage de choses durant le temps imparti pour la visite...

Et les chemins de fer de la Jungfrau ne comptent pas en rester là. Ils envisagent sérieusement de conduire les touristes encore plus haut, jusqu'au Jungfrau Ostgrat, soit une station de Swisscom située à 3 700 m d'altitude. Cette station est actuellement reliée au Jungfraujoch par des wagonnets. Les scientifiques des télécommunications devraient avoir quitté la station promise à l'abandon dès l'année prochaine. Leurs installations intéressent beaucoup les responsables de la Jungfraubahn.

Qu'on se rassure, la Jungfrau et ses 4 122 m restera hors d'atteinte du commun des mortels. Malgré tout, le mythique sommet a été célébré comme il le mérite en début d'année par l'artiste Gerry Hofstetter. Des images de la croix helvétique, du fondateur Adolf Guyer-Zeller et d'un train de la Jungfraubahn ont ainsi été projetées sur le sommet. En Suisse, rien n'est trop beau pour célébrer la montagne...

Des projets farfelus

Si le projet de train de la Jungfrau a vu le jour (malgré le résultat moins ambitieux que le projet de départ...), certains autres rêves sont restés dans les cartons. C'est notamment le cas du projet de 1906 de train qui devait accéder au sommet du Cervin, signé du Vaudois Henri Golliez et de l'Obwaldien Xavier Imfeld, un collaborateur de Gustave Eiffel. Leur idée : un train électrique entre Zermatt et le Schwarzsee (2 580 m), puis une ligne souterraine jusqu'à la cabane du Hörnli (3 052 m), puis un funiculaire qui devait aboutir jusqu'à 20 m du sommet, sommet atteint par un ascenseur. En tout, les concepteurs prévoyaient un parcours d'une heure vingt minutes, des travaux de quatre ans, un coût de 10 millions de francs de l'époque et un prix de billet de 50 francs (il en coûtait 100 francs pour l'ascension du Cervin avec un guide...).

On l'imagine, un tel projet ne pouvait que provoquer de brutales réactions. Deux pétitions recueillent plus de 70 000 signatures contre cette « œuvre philanthropique permettant aux personnes qui n'ont pas les qualités physiques requises pour l'alpinisme d'accéder au sommet du Cervin et d'y admirer le paysage », ainsi que la présentaient les deux ingénieurs. Ces derniers mourront avant de voir leur rêve se réaliser. Pendant des années (jusqu'en 1910), le débat sera intense entre partisans du développement du tourisme et protecteurs de la nature, ou ceux qui considèrent que « les montagnes sont le bien de plus de trois millions de Suisses, et non pas celui des seuls touristes ».

Dans le même coin, le projet de chemin de voie ferrée entre Zinal et Zermatt via un tunnel prévu à 2 800 m d'altitude ne verra jamais le jour, tout comme bon nombre d'initiatives visant à développer le tourisme naissant. Mais la Suisse n'en compte pas moins des infrastructures montagnardes exceptionnelles, comme par exemple des remontées mécaniques. Le téléphérique du Petit-Cervin dame par exemple le pion en altitude au champion français, celui de l'aiguille du Midi (3 883 m contre 3 841 m). Et que dire des cabines tournantes du téléphérique du Titlis ? Ou du restaurant tournant du Schilthorn si cher à l'agent secret James Bond 007 dans *Au Service secret de Sa Majesté ?* Ce n'est quand même pas pour rien que la Suisse, malgré le caractère difficile de sa topographie, figure parmi les pays où chaque partie de son territoire est accessible en transports en commun. ■