

Objektyp: **Advertising**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **64 (1984)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>



L'EXPRESS DES GLACIERS : RÉUSSITE DES ANNÉES QUATRE-VINGTS

par *Claude Casanova*,
chef du service commercial du Chemin de fer rhétique

L'Express des Glaciers, souvent appelé aussi « le train direct le plus lent du monde », est un des trains de voyageurs les plus connus sur notre continent. C'est en été 1930 qu'il a circulé pour la première fois entre St-Moritz et Zermatt. Ce fut une attraction touristique. Ce train des glaciers désormais connu mondialement possède aussi sa voiture-restaurant et relie chaque jour depuis 1981, été comme hiver, l'Engadine au Valais, offrant à ses hôtes un voyage panoramique à travers les hautes Alpes du cœur de la Suisse. L'Express des Glaciers est fier des nombreux points élevés qu'il peut atteindre.

Un voyage dans le confortable Express des Glaciers, de la lumineuse Engadine au Valais romantique, sauvage et ensoleillé, est un événement incomparable. Il dure 7 1/2 heures sur un parcours ferré de 270 km, compte 291 ponts et 91 tunnels, le train passe de montées et descentes, par monts et vaux, et conduit même le voyageur à 2 033 m d'altitude, au Col de l'Oberalp. L'Express des Glaciers passe du groupe alpin de la Bernina à celui du Mont-Rose, par le massif du Saint-Gothard et le voisinage du glacier du Rhône.

Commencant dans l'Engadine, l'itinéraire de l'Express des Glaciers mène par la percée alpine la plus élevée, le tunnel de l'Albula d'une longueur de 6 000 m, dans la vallée du même nom connue par les ouvrages d'art remarquables du Chemin de fer rhétique. Peu après Filisur, point de bifurcation de la ligne pour Davos, il passe sur le viaduc de la Landwasser, long de 130 m et à une hauteur de 65 m, dans une courbe de 100 m de rayon seulement. Le voyage se poursuit par la gorge romantique du Schyn et le fertile Domleschg, la « vallée des châteaux et des remparts », et Reichenau-Tamins, où se réunissent les deux bras du Rhin. L'Express des Glaciers remonte la gorge sauvage de cette rivière en direction de l'Oberland grison. La gorge du Rhin Antérieur (Ruinaulta), entre Reichenau et Ilanz, et ses « statues » bizarres appartiennent aux paysages et monuments naturels protégés parmi les plus précieux, d'importance nationale.

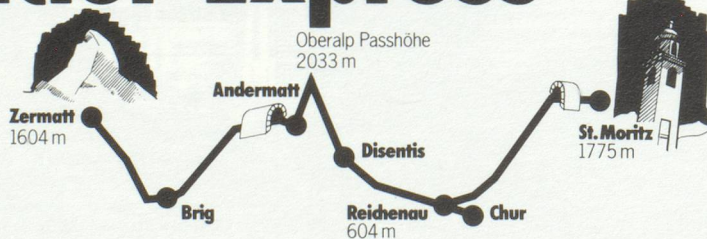
Après Ilanz, première ville du Rhin, la voie ferrée passe à Trun, lieu de fondation de la Ligue Grise, puis à Disentis/Mustér, village au cloître renommé.

Parti de l'Engadine à 1 800 m d'altitude, l'Express des Glaciers parvient à 600 m.s.m. dans la vallée rhénane de Coire, pour se retrouver ensuite à la limite supérieure des forêts, à Tschamut-Selva. Il s'élève alors jusqu'au Col de l'Oberalp, à 2 033 m, pour redescendre aussitôt par une dénivellation de 600 m vers la vallée d'Urseren, à Andermatt, puis à Hospental et Réalp. Il s'élance ensuite allègrement en direction de la Furka, cette fois le long de la Reuss, pour franchir le tunnel de base de la Furka, long de 15 km. A la sortie ouest de celui-ci, le Rhône – prompt à se diriger vers la Méditerranée – l'attend pour lui tenir bonne compagnie. Une suite attrayante de villages du Haut-Valais, baignés de soleil, s'enchaînent, notamment Münster dans la vallée de Conches, puis Fiesch, point de départ pour l'Eggishorn et le glacier d'Aletsch. La ville de Brigue qui se trouve au bas de cette vallée est le centre de trafic du Haut-Valais. Quittant celui-ci, le train des glaciers s'élève une nouvelle fois de près de 1 000 m pour atteindre Zermatt, le village du Cervin. Ce lieu touristique situé à 1 605 m d'altitude est le terminus de l'Express des Glaciers est-ouest, comme le point de départ du train du sens contraire.

L'Express des Glaciers part de St-Moritz en direction ouest à 08 h 55 et atteint Zermatt à 16 h 38. Dans le sens opposé, il quitte Zermatt à 10 h 05 et arrive à St-Moritz à 17 h 52



Glacier-Express



L'organisation de voyages « Paris-Voyages » offre en France des arrangements forfaitaires pour plusieurs jours, y compris le TGV de Paris à Genève ou à Lausanne, des nuits à Zermatt et à St-Moritz, l'Express des Glaciers, puis le retour de Coire à Paris en voiture-couchettes ou voiture-lits.