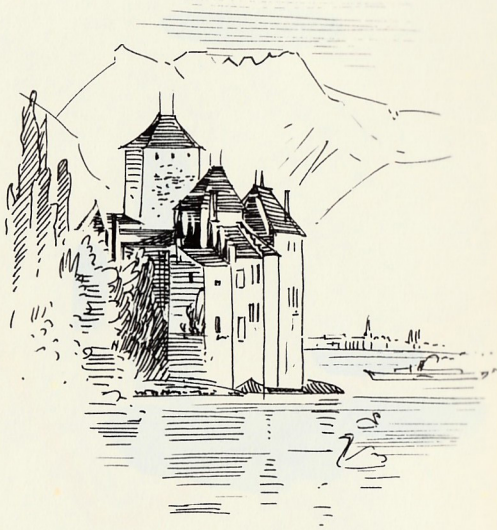


1906 - 1956



Le château de Chillon près de Montreux, sur le lac Léman

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX SUISSES

# La Suisse

*ET SES CORRESPONDANCES  
FERROVIAIRES INTERNATIONALES*



50 ANS DE TUNNEL DU SIMPLON



Brigue à l'entrée nord du tunnel du Simplon

## *Pays des montagnes et des vallées, Pays des lacs, des fleuves et des ponts*

Le monde se rapetisse! se dit-on souvent à propos de la rapidité avec laquelle on se déplace de nos jours. Ce n'est heureusement qu'une image, sinon qu'advierait-il de la Suisse, déjà si petite... on finirait par la traverser sans avoir le temps de s'en apercevoir. Or, qui le voudrait? Ce qui compte avant tout pour le voyageur, c'est de ne pas perdre de temps en route et d'arriver le plus tôt possible au but de son choix, afin de pouvoir jouir longuement, pleinement de ses loisirs. Les chemins de fer suisses l'ont parfaitement compris et s'efforcent de rester à la hauteur des exigences du public.

Comparée à d'autres pays, la Suisse - avec ses 348 km de l'Ouest à l'Est sur 220 du Nord au Sud et ses quelque 41 000 km<sup>2</sup> de superficie - est évidemment bien modeste; mais elle offre tant d'aspects divers, tant de choses intéressantes et de sujets d'admiration, qu'il faut se garder de la traverser à la hâte. Plus que tout autre, elle se prête aux longs séjours, au repos,

à la contemplation, aux sports, que ce soit au bord des lacs, dans la plaine ou sur les hauteurs. Les grandes stations touristiques, climatiques ou balnéaires sont pourvues de tout le confort et de tous les agréments désirables. Elles sont du reste connues partout et depuis longtemps.

Est-il encore besoin de chanter la beauté des paysages suisses? Tant de poètes, d'écrivains, de peintres, de musiciens célèbres s'en sont chargés! Mais dans le monde entier l'on découvre sans cesse des contrées nouvelles, dont on vante les mérites. Les «Invitations au voyage» se multiplient. Or, plus les comparaisons deviennent possibles, plus aussi l'on se rend compte de la splendeur inégalée de la Suisse, paradis des Alpes, qu'il s'agisse du Léman aux rives couvertes de vignes, ce miroir incomparable aux nuances infinies, du lac de Constance encadré de verdure, des villes et des villages jolis, de la beauté du Tessin, de la fraîcheur vivifiante de la montagne ou, plus haut encore, se détachant sur le bleu du ciel, des grands sommets du Valais, de l'Oberland bernois, de la Suisse primitive et des Grisons, parure étincelante de glaces et de neiges. Toutes ces beautés sont accessibles grâce au chemin de fer. La technique s'est ingéniée à le mettre au service de l'homme qui peut ainsi parcourir le monde et en admirer le visage. Il suit le cours des vallées, s'accroche aux pentes, traverse les rochers, pénètre jusque dans la région des neiges éternelles.

Avec un territoire si réduit et un relief si accentué, il n'est pas surprenant que le réseau ferroviaire helvétique soit le plus dense du monde entier et que l'une de ses gares soit située à l'altitude la plus élevée. Que dire de l'extrême diversité de ses lignes? Le pays est tellement accidenté que le quart seulement des voies des Chemins de fer fédéraux, le réseau le plus important, est en terrain plat; les trois autres quarts ont des rampes parfois très marquées. La plus forte est celle du Gothard avec 26 pour mille. Très peu de parcours sont en ligne droite, les plus longs sont ceux des tunnels du Simplon, avec 19,3 km, et du Gothard, avec 14,8 km. La droite la plus longue à ciel ouvert, en amont de Martigny sur la ligne du Simplon, ne mesure que 11,4 km.

Depuis plus de cinquante ans, les lignes principales appartiennent à l'Etat. Les wagons et locomotives portent en initiales, dans les trois langues nationales, l'insigne de leur appartenance: CFF pour le français,

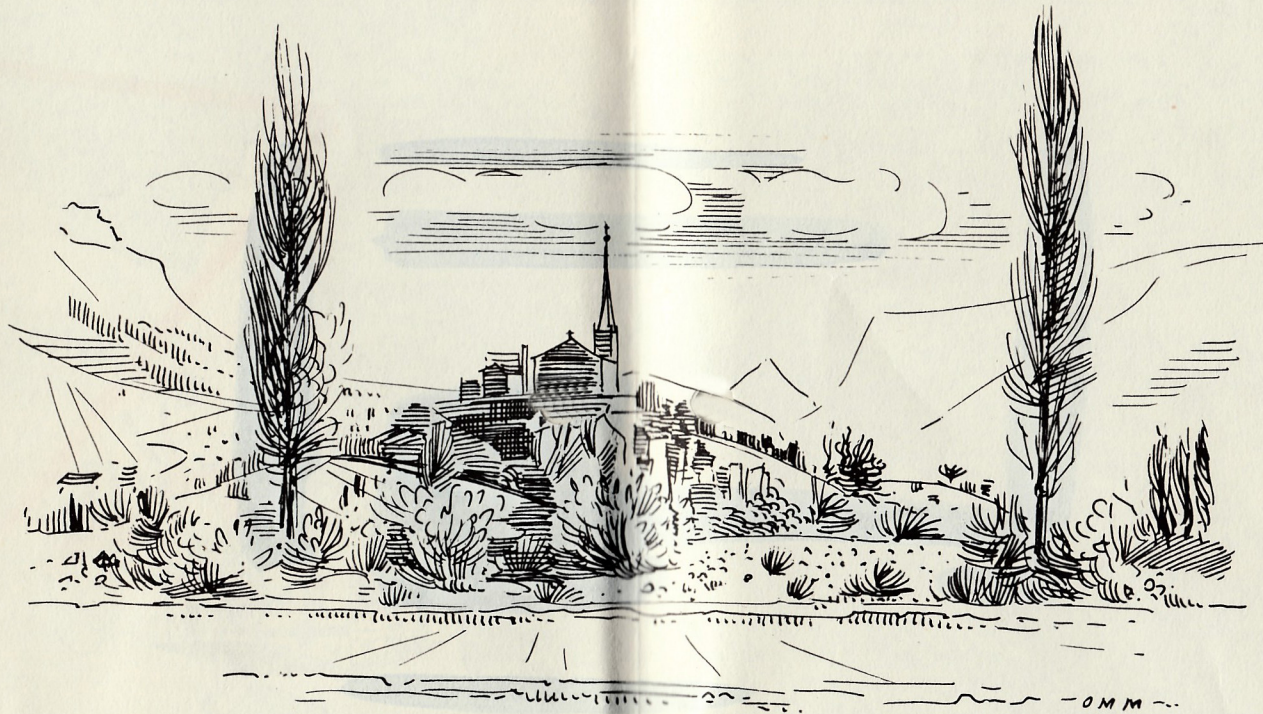
SBB, abréviation de «Schweizerische Bundesbahnen», et FFS, «Ferrovie Federali Svizzere».

Les 2976 km du réseau des CFF sont électrifiés à l'exception de quelques trajets insignifiants. C'est un élément appréciable de confort pour les voyageurs que n'incommodent plus ni la fumée ni la suie. Ils peuvent baisser les glaces de leur compartiment et admirer le paysage sans risquer d'être aveuglés par la poussière de charbon. Les CFF consomment annuellement 1200 millions de kilowatt-heures pour leur exploitation. La plus grande partie de cette énergie est produite par leurs propres usines. On voit du reste ici et là dans les vallées alpêtres, agrippées aux parois de rocher, les conduites amenant l'eau des barrages aux turbines des centrales électriques, témoignages du génie de l'homme et de la hardiesse de ses entreprises.

L'équipement touristique de la Suisse est considéré comme le plus moderne d'Europe, si ce n'est du monde entier. Cela se justifie en particulier pour les

trains légers, rapides, confortables, dont la vitesse atteint 125 km à l'heure. Les changements de train sont évités grâce aux voitures directes. La plupart des trains directs comprennent un wagon-restaurant ou, tout au moins, un buffet-roulant qui permet de se rafraîchir et de se sustenter en cours de route. La cuisine des buffets de gare est réputée à juste titre. Ils sont ouverts dès les premières heures du matin jusque tard dans la nuit. Celui de Zurich, l'un des plus connus, compte 1675 places assises et occupe 500 employés.

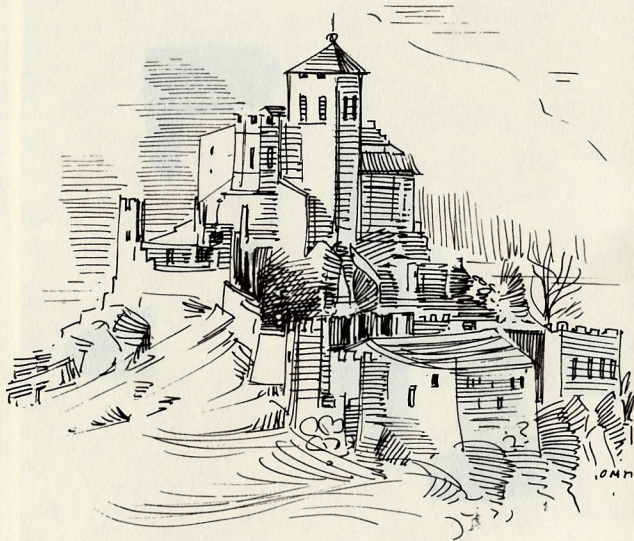
Le confort des voyageurs n'est pas le seul souci du chemin de fer. Aux joies du voyage, il ajoute celles de la découverte. Il suffit au voyageur d'ouvrir les yeux pour voir se dérouler le plus beau, le plus varié, le plus évocateur des spectacles. La nature lui offre à chaque instant des images nouvelles. Il n'est pour ainsi dire aucun parcours où il ne vaille la peine de goûter le défilé toujours changeant des prairies, des jardins fleuris, des collines, des troupeaux et des montagnes. Même pour celui qui ne fait que traverser la Suisse,



Rarogne dans la vallée du Rhône

le film du voyage laisse des souvenirs ineffaçables. Il semble que, pour tracer la ligne, on ait tenu compte d'avance de ce que le voyageur pourrait admirer de sa place, que l'on ait voulu soigner et parfaire le décor. En maints endroits des arbres ont été abattus pour permettre d'embrasser d'un regard l'ensemble du paysage. Sans parler de l'œuvre de l'homme, la nature a pourvu elle-même à l'enrichissement du tableau par ses cours d'eau innombrables, ses rivières, ses fleuves. Pour les enjamber, il fallut construire 3 159 ponts de chemin de fer, d'une longueur totale de 38 km.

Quand on considère la Suisse sur une carte de l'Europe, il saute aux yeux qu'en sa qualité de « Mère des grands fleuves » elle était destinée à devenir la plaque tournante et le lieu de transit par excellence du trafic continental. Le chemin direct de l'Ouest à l'Est passe à travers son territoire, de même que la route la plus commode reliant la Scandinavie et l'Allemagne à l'Italie. La grande transversale Bâle-Buchs a ainsi une importance toute spéciale pour le trafic entre l'Angleterre, les Pays-Bas, la Belgique et l'Est de la France, d'une part, l'Autriche et les pays danubiens, d'autre part. Les cols des Alpes centrales en sont un autre aspect. De tout temps, pendant des



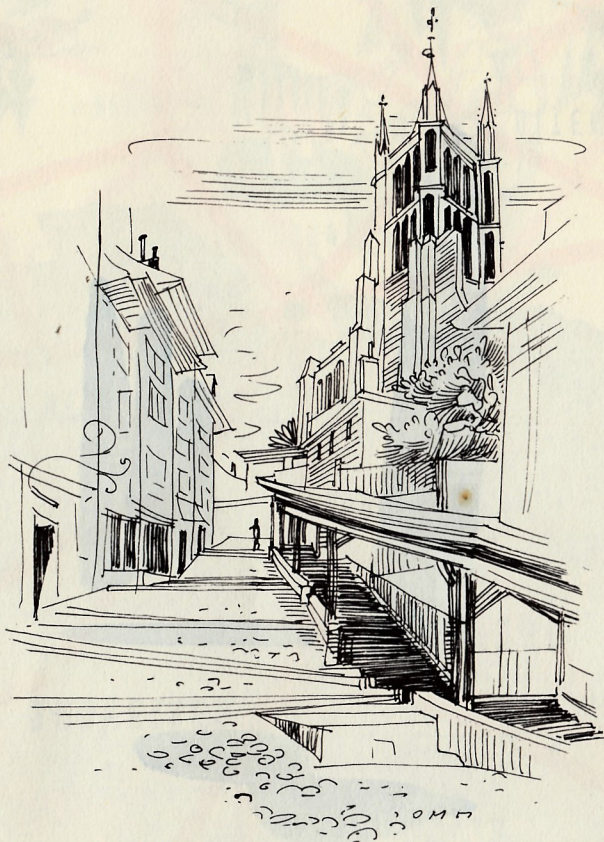
L'église de Valère près de Sion

siècles, les marchands ont passé par là, conduisant leurs caravanes de mulets porteurs de marchandises.

Aujourd'hui, ce sont les trains qui s'en chargent. Remontant les vallées, franchissant les rivières sur des viaducs vertigineux, ils pénètrent dans le cœur même de la montagne et traversent, à la lueur des phares de leur locomotive, la limite des eaux, des climats et des langues. Il en est ainsi du Gothard et du Simplon. Ces deux tunnels, les plus longs des Alpes, relient la Suisse à l'Italie. La ligne du Gothard, ouverte en 1882, conduit, au nord, vers Lucerne, Bâle, Zurich et Schaffhouse, celle du Simplon, à Berne, Lausanne et Genève. Le chemin de fer du Gothard, qui pénètre à travers le massif à 1 100 mètres d'altitude, est considéré, de nos jours encore, comme une des œuvres les plus magnifiques de la technique de tous les temps.

Jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle, il n'existait pas de voie de trafic suffisante entre la France, la Haute-Italie et le Proche-Orient. Or, le 1<sup>er</sup> juin 1906, un train traversa pour la première fois le tunnel du Simplon. Le trajet de Brigue à Domodossola fut inauguré il y a cinquante ans. Ce fut un événement mémorable.

La nature avait tracé elle-même le chemin le plus court de la vallée du Rhône à la plaine du Pô. Mais elle l'avait barré d'un obstacle formidable, le massif du Simplon. Il n'est pas étonnant que l'idée soit venue de le traverser et non seulement de passer, mais d'y installer une voie ferrée. Il fallut des années de travail acharné pour réaliser l'œuvre gigantesque. On donna les premiers coups de pioche en même temps à Brigue et à Iselle, dans le val Divedro, en mai 1898. Dès le début, on décida que le trajet serait à double voie, mais que chacune d'elles aurait sa propre galerie. On creusa donc deux tunnels parallèles. Cette disposition présentait des avantages certains sur le système de la double voie dans une seule galerie. Au Simplon, les deux tunnels, à voie unique, sont à 12 m 50 de distance l'un de l'autre. Plusieurs passages les font communiquer. Une des galeries fut percée le 24 février 1905, l'autre le 6 juillet de la même année. Les difficultés rencontrées dépassèrent de beaucoup ce que les plus pessimistes avaient imaginé de pire. A l'intérieur de la montagne, la température atteignit jusqu'à 56° centigrades. Tout travail eût été impossible si l'on n'avait installé de puissants moyens de ventilation. D'énormes sources d'eau froide ou très



La cathédrale de Lausanne

chaude jaillirent tour à tour des entrailles de la terre, inondant les galeries, emportant tout sur leur passage. Des couches de roche dure alternaient avec des terrains inconsistants, où rien ne tenait, où les hommes risquaient à chaque instant d'être écrasés. La direction des travaux eut constamment à faire face à de nouveaux problèmes qu'aucun constructeur de tunnel n'avait eu à résoudre jusque-là. Et pourtant, le plan consistant à percer la montagne de deux galeries parallèles fut une idée magistrale. Aucune autre solution n'eut sans doute permis d'ouvrir à l'exploitation, dès le premier juin 1906, l'une des deux voies prévues.

Il fallut attendre longtemps avant de pouvoir inaugurer la seconde. Les Chemins de fer fédéraux avaient donné l'ordre, en 1911, de passer immédiate-

ment aux travaux d'aménagement de la deuxième galerie; on les avait entrepris en 1912 sur le côté nord, en 1913 sur le versant italien. Mais la première guerre mondiale vint tout remettre en question et ralentir considérablement les opérations. Il fut impossible, pendant plusieurs années, de se procurer de la main-d'œuvre. Ce n'est qu'au mois de décembre 1919 que l'on put reprendre sérieusement le travail dans la partie restante. Trois ans plus tard, le second tunnel du Simplon, le plus long d'Europe, était terminé. Depuis lors, les express traversent à plus de 100 kilomètres à l'heure cet obstacle que l'on jugeait invincible. Ces trains rapides sont un trait d'union entre les villes, la culture, l'industrie de l'Occident et celles de l'Orient.

Dès le début – fait remarquable – le tunnel du Simplon fut équipé de la traction électrique. Confiantes en l'avenir de ce système, des maisons suisses de l'industrie électrotechnique, véritables précurseurs à l'époque, entreprirent d'électrifier la ligne à leurs propres frais, en assumant tous les risques.

Ces merveilles de la technique n'étonnent plus de nos jours. Le charme, la variété des contrées que découvre le voyageur suffisent à absorber toute son attention. C'est que la plupart des régions parcourues par la ligne du Simplon, au Sud comme au Nord du tunnel, sont universellement connues, qu'il s'agisse du lac Majeur, des palmiers de ses jardins, du Valais ensoleillé ou du Léman encadré de montagnes aux lignes harmonieuses. Comme en un vol à travers l'histoire, les vestiges d'époques révolues se succèdent à chaque instant. D'antiques murailles, des ruines crénelées se profilent dans le ciel. Des châteaux campés sur les hauteurs ou se mirant dans les eaux parlent de temps héroïques, de conquêtes, de révoltes, de destructions et de luttes, tandis que les grands monts neigeux semblent servir d'escorte tout au long du trajet.

Les plus belles stations de tourisme de la région lémanique, Genève, Lausanne, Vevey, Montreux, sont situées sur la ligne du Simplon. Le voyage en Suisse peut débiter à Genève, centre des rencontres et des institutions internationales, ville des montres, des émaux, des grandes écoles, ou à Vallorbe, station frontière dans une vallée étroite de la chaîne du Jura. Le train longe ensuite d'un bout à l'autre la rive du Léman. On a dès lors sous les yeux, d'un côté, la

nappe bleue miroitante, aux voiles paresseuses, de l'autre, les vignobles et leurs gais villages. Quelle que soit la saison de l'année, les aspects du paysage sont si divers, si captivants, que le voyageur ne sait comment faire pour ne rien perdre du spectacle. Au moment où la ligne va quitter les bords du lac pour s'engager dans la plaine du Rhône, apparaît la silhouette, célèbre entre toutes, du château de Chillon. Autrefois puissante forteresse et résidence princière, construit sur un îlot rocheux au point le plus étroit du passage où la paroi de rochers tombe directement jusque dans le lac, il contrôlait tout le trafic destiné à l'Italie ou venant de là-bas. Les premiers géants des Alpes forment le fond de ce tableau classique, où se détachent les lignes élégantes du massif des Dents du Midi. Sur les deux côtés de la vallée, des chemins de fer de montagne conduisent aux stations touristiques ou climatiques de Leysin, des Diablerets, de Villars-Bretaye, Chesières, Champéry, Morgins, etc.

La vallée s'étrangle subitement au défilé de Saint-Maurice jusqu'à n'avoir plus que la largeur du fleuve, tant les deux versants sont rapprochés. La technique moderne a pourtant frayé un passage à travers la muraille qui, pendant des millénaires, avait été périlleuse à franchir. La route est taillée dans le roc, le train enjambe le Rhône, s'enfile dans un tunnel et débouche en quelques secondes dans l'immense plaine, qui bientôt, large, fertile, va s'étendre à perte de vue. Terre généreuse, véritable jardin, où mûrissent l'asperge, la tomate, l'abricot, la fraise, tous les fruits les plus beaux, où se dorment les grappes, où reposent dans les caves profondes et combien accueillantes les grands crus fameux du Valais. Au moment de la récolte de toutes ces richesses, des véhicules de toute espèce amènent dans les gares les fruits parfumés qu'il s'agit de transporter sans retard – car ils sont périssables – dans les centres consommateurs. Des trains entiers partent la nuit à destination des grandes villes, où, dès l'aube, on les trouve sur le marché, frais, intacts, tels qu'ils viennent d'être cueillis.

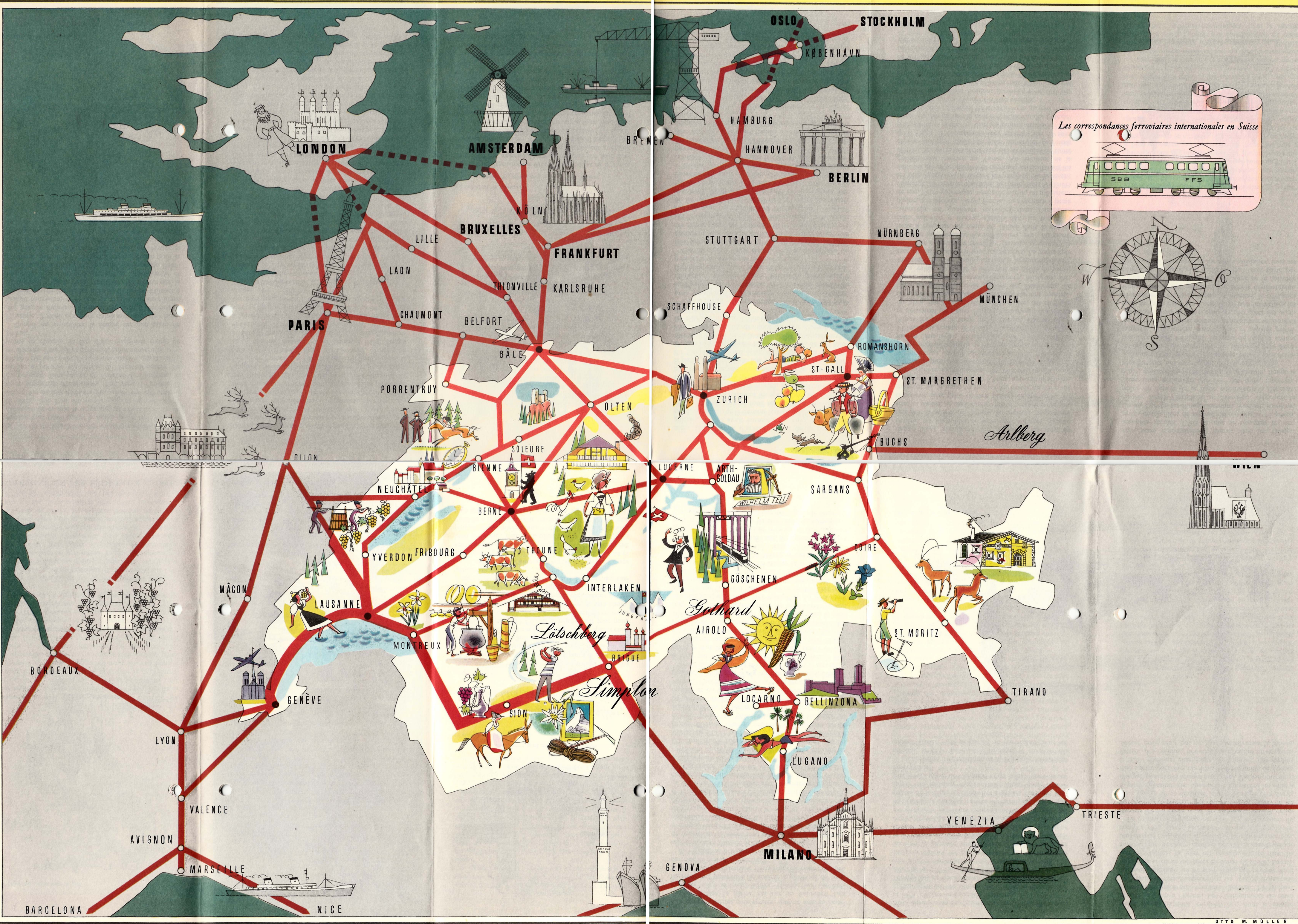
Les deux chaînes bordant la vallée sont formées de parois abruptes, mais les grands sommets sont pour la plupart invisibles d'en bas. Pour les découvrir, il faut monter dans les vallées transversales, que ce soit par chemin de fer, pour aller à Zermatt et au Gornergrat, par exemple, ou par autos postales. Elles vous amènent, par des routes impressionnantes,

aux lacets innombrables, jusque dans les villages les plus reculés. C'est là que se trouvent les terrasses ensoleillées de réputation mondiale: Montana, Crans, Loèche-les-Bains, Champex, Verbier, Evolène, Arolla, Zinal, Chandolin et Saas-Fee. Viège est le point de départ de la ligne conduisant à Zermatt. C'est alors seulement que l'on découvre, incomparable, dressé d'un jet dans l'azur, le Cervin, image la plus parfaite des montagnes de l'univers.

Aujourd'hui, plus de cinquante ans se sont écoulés depuis que ces hauts-lieux du tourisme sont devenus accessibles à chacun. Express de luxe et nature sauvage, atmosphère cosmopolite et mœurs primitives, vie mondaine et costumes ancestraux se côtoient désormais dans ce pays valaisan. Au pied des sommets les plus hauts du Continent, dans les vallées les plus secrètes, à quelques pas des glaciers, le voyageur trouve maintenant partout des hôtels confortables. Là-haut, qu'il veuille goûter le calme et la solitude dans l'air parfumé des mélèzes, qu'il soit tenté par l'appel de la montagne et les rudes escalades, tous ses desirs seront comblés.



Le château de Thoun, à l'entrée de l'Oberland bernois



Les correspondances ferroviaires internationales en Suisse



*Arlberg*

*Gotthard*

*Lötschberg*

*Simplon*