

Le Furka-Oberalp

Bemo-Post 4, p. 6-8

Photo de couverture: La HGe 4/4 II du FO, remorque un train régional au village valaisan de Lax, en direction de Brig.

Photo 1: Tâche d'honneur pour les HGe 4/4 II. La remorque du Glacier-Express, ici à la sortie de Disentis où s'amorce la rampe vers l'Oberalp.

Photo 2: Seconde affectation, la remorque des trains de sports d'hiver. Avec les Grisons en arrière-plan, train régional entre Sedrun et Dieni tracté par une HGe 4/4 II des FO.

Photo 3: Printemps précoce à l'Oberalp. Un train navette du FO franchit le viaduc du Val Bugnei, un des nombreux ouvrages d'art en pierre.

Photo 4: Gare commune de Brig pour le FO et le BVZ. Devant l'imposant bâtiment des recettes, T. Küstner a pu photographier à l'aise cette HGe 4/4 I du FO.

De Brig à Disentis via Andermatt

Qui ne le connaît pas, au moins de nom, l'express le plus lent du monde, le Glacier-Express. Il relie les stations renommées de Zermatt, en Valais, à Saint-Moritz, dans les Grisons, en traversant dans sa longueur, une des régions alpestres les plus pittoresques de la Suisse. Les deux stations sont connues, non seulement par les sports d'hiver, mais aussi par leur attrait particulier en été. Hiver comme été, les hautes vallées du Rhône et du Rhin, le col de l'Oberalp qui les sépare à 2.033 m d'altitude ou les lacets de la ligne de l'Albula comptent parmi les paysages les plus attrayants du parcours de la ligne. Trois compagnies prennent ce train réputé en charge. Notre intérêt se concentrera toutefois, dans cet article, sur le FO et son histoire.

Projets et début

Dès 1866, la percée des Alpes suisses en direction Nord-Sud via un tunnel sous le Gothard était décidée. Cette décision marqua le début de la contribution du chemin de fer à sortir les régions alpestres de leur isolement. Les premiers plans pour accéder via la ligne du Gothard, au Valais supérieur ou à la Suisse orientale voient le jour en 1886. Des problèmes de financement empêchent toutefois ces projets de se réaliser.

Dans la première décennie de notre siècle, le projet revit sous diverses variantes dont le choix entre la voie normale de 1435 mm, la voie métrique et des rampes à crémaillère atteignant 250 ‰. En 1907, la section de la ligne Brig-Gletsch est concédée et un an plus tard, le reste de la ligne. Deux ans plus tard, est fondée à Lausanne la Compagnie Suisse du Chemin de Fer de la Furka. Le Capital passe en mains d'un groupe français qui envisage une exploitation au moyen de locomotives à vapeur sur voie à friction système Hanscotte. En raison d'un veto suisse pour des raisons militaires, on dut opter pour la crémaillère système Abt.

La construction de la ligne débuta en 1911 à Naters, côté Valais et, en 1912, à Andermatt et à Disentis. En raison d'un examen géologique défaillant, des difficultés se présentèrent à la percée du tunnel de la Furka dont on entama une première percée qui dû être abandonnée après 150 m. Une seconde tentative, malgré un travail l'hiver, ne progressa que très lentement. Plusieurs accidents survinrent auxquels s'ajoutèrent un effondrement du tunnel et un manque de fonds qui conduisirent à une suspension des travaux sur cette section alors qu'au départ de Brig, la ligne avait atteint Gletsch dans les délais prévus. Trois trains spéciaux véhiculèrent les personnalités lors de l'inauguration.

La première guerre mondiale fit également sentir ses effets sur l'achèvement de la ligne. Les financiers français accordèrent la priorité aux dépenses de guerre et, après l'entrée de l'Italie dans le conflit en 1915, elle rappela ses travailleurs en raison de la mobilisation. Malgré tout, les travaux continuèrent à la percée du tunnel de la Furka et on vit l'achèvement de la section Disentis-Andermatt. Par contre, le reste de la ligne continua à se heurter à des déboires et, en 1916, une suspension des travaux était inévitable. La plupart des 10 locomotives et des 70 wagons restaient inemployés et ne produisaient que des frais d'entretien. La faillite en 1923 signifia la fin de la Compagnie de la Furka. Sous la conduite du Directeur du chemin de fer Visp Zermatt et en collaboration avec les RhB et la compagnie de la Schöllenen, une nouvelle compagnie fut fondée qui se proposa d'achever la ligne. Le concours financier des cantons du Valais et des Grisons ainsi que des communes traversées lui fut acquis.

La ligne fut cédée en 1925 pour 1,75 millions de FS au syndicat qui, sous le nom de Furka-Oberalp Bahn, reprit l'exploitation entre Brig, Oberwald et Gletsch. Peu de temps après, un train atteint le col de l'Oberalp et un nouveau pont amovible et repliable sur le Steffenbach remplaça un pont en pierres emporté par une avalanche. En 1926, enfin, eut lieu l'ouverture officielle de l'entièreté de la ligne Brig-Disentis par Fiesch et Andermatt.

D'une ligne locale à une transversale alpestre.

Dès le premier hiver, le FO garda en service la section de ligne Andermatt-Nätschen où les trains remplissaient le rôle de remonte-pente conduisant les skieurs vers les champs de neige de Nätschen. Le 22 juin 1930, circula pour la première fois le Glacier-Express entre Zermatt et Saint-Moritz. En 1930 furent formulées les premières propositions d'électrification de la ligne mais ce ne fut qu'en 1939 que le Conseil Fédéral donna son assentiment. On opta, comme le BVZ, pour le courant alternatif monophasé de 11 kV 16 2/3 Hz; en outre, la section de l'Oberalp fut rendue utilisable l'hiver.

La Suisse étant dépourvue de mines de charbon, la seconde guerre mondiale incita à accélérer l'électrification. Par étapes, à partir de 1940, plusieurs sections de ligne électrifiée furent mises en service, accessoirement avec des locomotives des lignes Andermatt-Göschenen et du BVZ. En janvier 1941, le FO acquit sa première locomotive électrique, la HGe 4/4 I N° 31. Bientôt, le service électrique fut assuré par 4 locomotives électriques et deux automotrices BCFeh 2/4 sur la section Disentis-Andermatt. En 1942, enfin, le service électrique fut officiellement ouvert sur l'entièreté de la ligne.

Entre 1939 et 1942, d'importants travaux furent exécutés pour rendre la ligne fiable en hiver, notamment entre Tschamut et Oberalp où furent construits des barrages et des galeries anti-avalanches, ces dernières devant principalement protéger les caténaires. En certains endroits, aux environs du col de l'Oberalp, les rails durent être déplacés. En outre, entre Nätschen et le lac de l'Oberalp, la crémaillère fut prolongée. La ligne fut ouverte pour la première fois au cours de l'hiver 1942-1943. Les années qui suivirent ne virent aucun élément marquant si ce n'est un accroissement du nombre de véhicules et la fusion entre le FO et la Schöllenenbahn en 1961.

Progressivement, quelques améliorations furent apportées aux voies et le nombre de points d'arrêt augmenta avec la création de nouvelles stations touristiques. A partir de 1968, la signalisation en bloc automatique fut instaurée, de nouveaux tunnels et galeries d'avalanches furent construits pour assurer la sécurité en hiver, notamment près de Blitzigen, au Piz Calmot et près de Realp. A certains endroits, le tracé fut redressé et la communication par radio avec les trains fut installée.

Le tunnel de la Furka.

Le plus grand projet qui ait vu le jour dans l'histoire du FO est sans aucun doute le tunnel dit de base de la Furka. Le projet mégalomane d'un carrefour ferroviaire fut rejeté mais en 1971, le Conseil National Suisse accorda un subside de 74 millions de FS pour la construction du tunnel qui devait assurer une circulation ininterrompue l'hiver du Glacier-Express sur le parcours du FO. En raison de sérieux problèmes géologiques, l'exécution du projet subit un retard sensible et les frais augmentèrent à tel point qu'un abandon du projet fut à craindre.

Lorsque, en 1982, enfin, le tube à voie unique mais avec deux stations d'évitement fut ouvert, il avait englouti 311 millions de FS, de la son surnom de trou à millions! D'une longueur de 15,381m, il est, jusqu'à ce jour, le tunnel à voie étroite le plus long du monde.

Parc de véhicules.

Les problèmes de génie civil ne sont pas les seuls à mériter l'attention. Le rajeunissement du parc de véhicules a aussi une histoire dont 1965 marque une étape par le premier renouvellement depuis 1914 des voitures à voyageurs.

En 1967, le FO acquiert deux locomotives diesel indépendantes de la caténaire: les HGm 4/4 61 et 62; en 1971, apparaissent les premières motrices pour trains navette, les Deh 4/4 51-55; à dater de 1980 suit, en deux livraisons, une nouvelle série, les Deh 91-96. Depuis 1982, la charge des trains-auto par le tunnel de base de la Furka est supportée par les deux locomotives Ge 4/4 81 et 82 (Bemo 1260 201/202). Celles-ci furent, quelque temps avant, testées sur le réseau des RhB.

Avec leur vitesse ne dépassant pas 55 km/h et leur 45 années d'âge, les HGe 4/4 31-34, 36 et 37 ne répondaient plus aux besoins actuels. Ce fut la raison de la mise à l'examen en 1986 des trois premiers prototypes d'une locomotive de conception nouvelle conçue en collaboration avec les CFF: la HGe 4/4 qui fut retenue. En 1989 et 1990, une commande complémentaire commune fut placée chez SLM à Winterthur par les CFF, FO et le BVZ de sorte que leur nombre actuel au FO est de 8 numérotées 101 à 108. Bemo a mis une réplique de cette locomotive sur le marché en 1992, avec entraînement fonctionnel par crémaillère.

Le voyage.

De Brig, point de correspondance du BVZ de Zermatt, au pied du Cervin, le voyage nous conduit à travers le Goms (haute vallée du Rhône), par des viaducs remarquables et des tunnels hélicoïdaux près de Grengiols, à l'aide de plusieurs sections à crémaillère, d'abord vers le centre de sports d'hiver de Fiesch, ensuite à Oberwald à 1366 m d'altitude. Jusqu'à l'ouverture du tunnel de base en 1982, le train conduisait au pied du glacier du Rhône à l'altitude de 2160 m pour redescendre ensuite à Realp à 1538 m.

A partir de 1992, une section de cette ligne sera remise en service, d'abord entre Realp et Tiefenbach. Il se passera sans doute encore beaucoup de temps avant qu'une locomotive à vapeur ne puisse de nouveau franchir le parcours spectaculaire de la Furka.

Après avoir traversé le tunnel, le train débouche dans la haute vallée de la Reuss, dans le canton d'Uri et, après un viaduc spectaculaire près de Hospental, on atteint le noeud ferroviaire d'Andermatt d'où, via les gorges de Schöllenen, une communication est établie à Göschenen avec la ligne du Gotthard. S'aidant de nouveau de la crémaillère, le train se hisse aux 2033m du col de l'Oberalp pour plonger ensuite vers les Grisons et, via de nombreux ponts, atteindre Sedrun et Disentis où le RhB prend la relève.