LE VOYAGE DE L'ASCENSION 2011 EN SUISSE

Le voyage de l'Ascension 2011s'est déroulé du mercredi 1er juin au dimanche 5 juin. Il avait pour objectifs la découverte du métro de Lausanne et des nouveautés ferroviaires du Valais suisse. Le groupe comptait 31 participants.

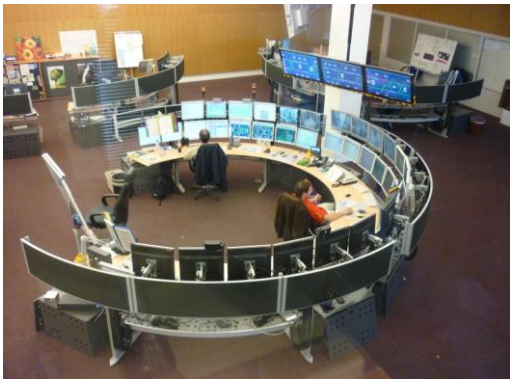
1 - Le mercredi 1er juin, la majorité des inscrits sont partis de Paris-Gare de Lyon par TGV pour atteindre le point de regroupement prévu à Genève. Ainsi nous avons pu emprunter la ligne du "haut Bugey" dite "ligne des Carpates", remise en service le 10 décembre 2010, qui a permis de raccourcir le temps de parcours Paris-Genève d'environ ½ heure. Un arrêt d'environ 40 minutes a laissé le temps à ceux qui le souhaitaient de voir les tramways sur la place de la gare de Genève Cornavin.

La station de tramway de la gare Genève-Cornavin avec un matériel Bombardier Flexity ® Outlook

Le groupe s'est ensuite dirigé en fin de matinée vers Lausanne. Après le déjeuner au buffet de la gare, l'arrêt de plus de 6 heures a permis de visiter les transports lausannois avec en particulier la ligne de métro automatique **m2**. La ligne **m2** mise en service en septembre 2008, relie Ouchy, au bord du lac Léman, à Croisettes situé au nord de la ville. La revue Chemins de Fer a consacré un article à cette ligne dans le numéro 505 (août 2007). M. Matthias Handschin, directeur d'ALSTOM-TRANSPORT Suisse nous a fait l'honneur de nous accompagner afin de nous donner des informations techniques.

Nous avons pu visiter le garage-atelier de Vennes et à la suite le centre de gestion du trafic de Perrelet (bus, trolleybus, métro m1 et m2).

Une rame dans l'atelier de Vennes



Le PCC de Perrelet

Au passage quelques arrêts en ligne nous ont permis d'en voir divers aspects:

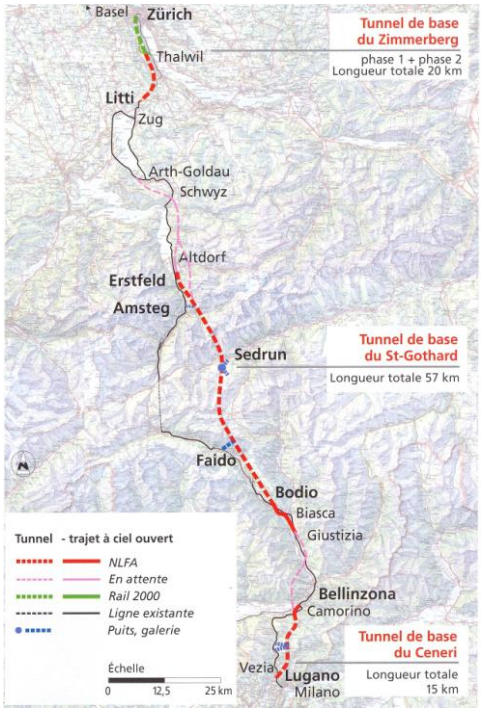
Près de la station Sallaz

Le pont près de la station Bessières

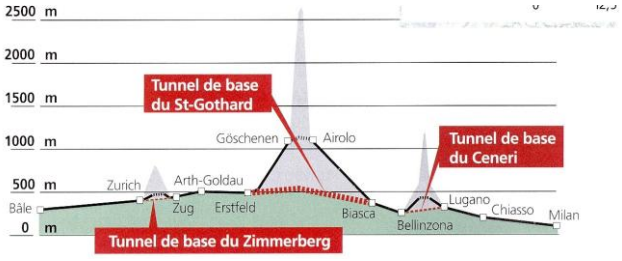
Il est certain que les habitués de la ligne 14 du métro parisien y verront une certaine ressemblance. A noter que les trains de 2 voitures comportent une motorisation intégrale. A remarquer que cette ligne longue de 5,900km a une dénivelée de 338m entre la station basse (Ouchy) et la station haute (Croisettes). La rampe maximale est de $120^{0}/_{00.}$

A l'issue de ces visites, le groupe s'est dirigé vers Brigue, notre lieu de résidence pour tout le séjour.

2 - La deuxième journée (jeudi 2 juin 2011) était consacrée à la visite du centre d'information **Alp Transit** (tunnel de base du Gothard) situé à Sedrun (canton des Grisons). Ce centre regroupe divers tableaux et maquettes, tant techniques que géologiques, relatifs à ce chantier. Ensuite un film donnant des informations sur l'avancement de l'ensemble du projet, qui comporte plusieurs tunnels nous a été présenté.



Ensemble du projet



Profil en long

Le tunnel principal, long de 57km, entre Erstfeld et Bodio, comportera deux tubes à voie unique avec des liaisons entre les deux tubes près de Sedrun et de Faido. Il permettra de ramener le meilleur temps de trajet Milan-Zurich de 3 h 40 à 2 h50 puis 2h 40 lorsque l'ensemble du projet sera achevé (tunnels du Cenneri, Gothard et Zimmerberg).

Pour atteindre Sedrun depuis Brigue, nous avons emprunté le chemin de fer MGB, compagnie née de la fusion le 1 janvier 2003, du Furka-Oberalp (FO) et du Brig-Visp-Zermatt (BVZ).

Un train provenant d'Andermatt entre en gare de Sedrun

Une rame navette automobile à Oberwald

Nous avons traversé le tunnel de base de la Furka à l'intérieur duquel des navettes assurent le transport des automobiles entre Oberwald et Realp.

Après le déjeuner pris à Sedrun, le temps disponible nous a permis d'aller jusqu'à Disentis; gare commune entre les chemins de fer MGB et les chemins de fer rhétiques (RhB). En outre à Disentis nous avons pu visiter l'abbaye bénédictine et son église abbatiale baroque (1695-1712).

L'abbaye bénédictine de Disentis (8° siècle)

Intérieur de l'église abbatiale

A l'issue de ces visites ferroviaires et culturelles, le groupe à regagné Brigue en empruntant le même trajet qu'à l'aller.

3 – Journée du vendredi 3 juin

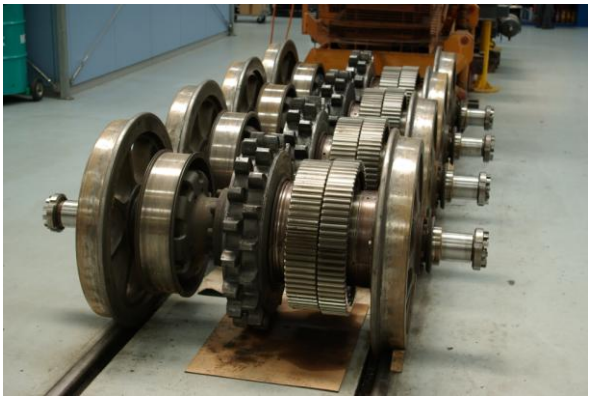
3.1 – La matinée a été réservée à des conférences en gare de Brigue.

M. Alex Schwestermann, du service des infrastructures des CFF, nous a présenté les travaux de réhabilitation passés et à venir, du tunnel du Simplon. Ces travaux portent sur l'amélioration de la sécurité dans le tunnel et s'accompagnent du renouvellement des voies, de la régénération des ouvrages, de l'amélioration de la caténaire ainsi que des liaisons électriques et de télécommunication. Le planning de ces travaux est susceptible d'être considérablement modifié du fait de l'incendie d'un train de fret survenu dans le tunnel 2, côté Iselle, le 9 juin dernier.

Au cours de la conférence

3.2 - A la suite, M Jean-Marc Bongni, membre AFAC de la section de Genève, nous a exposé les projets de développement des transports genevois et lausannois.

3.3 - L'après-midi, le groupe a visité l'atelier MGB de Glisergrund, ouvert en 2001, situé à quelques kilomètres de Brigue entre Brigue et Visp (Viège).



Quelques aspects de la visite de l'atelier MGB de Glisergrund

Le groupe AFAC

Le car postal qui transporta le groupe jusqu'à l'atelier

4 – La journée du 4 juin 2011 a été consacrée à des visites dans la région de Martigny

A notre arrivée à Martigny, nous avons eu la surprise de voir une rame STADLER destinée à la Norvège, stationnant sur une voie de garage, en attente d'essais en ligne.

La rame STADLER pour les NSB

Après emprunt d'un train du "Martigny-Chatelard" jusqu'à Vernayaz, nous avons visité l'atelier TMR de cette compagnie. Cet atelier assure l'entretien des véhicules circulant sur la ligne Martigny – Chatelard - Chamonix - Saint Gervais les bains-Le Fayet.

La Z 800 stationnant en gare de Martigny

La gare de Vernayaz est décorée par une fresque rappelant les différents matériels roulant qui ont circulé sur la ligne Martigny-Chatelard

Les fresques en gare TMR de Vernayaz

Cet atelier assure aussi l'entretien de certains organes pour d'autres chemins de fer à voie métrique dont les chemins de fer français. Ainsi nous avons appris que les Z 850 vont être modifiés afin qu'ils puissent circuler jusqu'à Martigny sur les zones en rampe équipées de crémaillère.

Vue extérieur de l'atelier de Vernayaz

Automotrice série Z 870 dont le 1er exemplaire vient d'être livré

L'automotrice historique N°74

Tracteur électrique ex tramway de Berne utilisé pour le déplacement des matériels au sein de l'atelier

L'après-midi étant libre chacun a reçu une carte de circulation sur le réseau TMR. Ainsi il était possible d'aller jusqu'au Chatelard ou d'utiliser le St Bernard Express (à voie normale) pour aller vers Orsières ou vers Le Châble. Quelques membres ont choisi de rester à Martigny pour visiter l'exposition de "Renoir à Sam Szafran" à la Fondation Gianadda.

Une automotrice du St Bernard Express en gare de Martigny

5 – Le dimanche 5 juin était la journée du retour vers Paris. Nous avons fait le trajet Brigue-Bâle à bord d'un ETR 610 dont chacun a pu en apprécier le confort. Nous avons emprunté le tunnel de base du Lötschberg ainsi que la section de ligne nouvelle entre Berne et Olten.

L'ETR 610 entre en gare de Brigue en provenance de Milan

Un arrêt de 4h30 environ à Bâle a permis d'aller au centre-ville et de voir ou de revoir les différents matériels de tramways qui circulent dans cette ville. Le retour vers Paris s'effectuant par TGV-POS à destination de Paris-Est après un périple ferroviaire d'environ 1850km et environ 10km en autocar postal.

Quelques aspects des tramways de Bâle

REMERCIEMENTS:

Il nous faut remercier en particulier MM Claude Parel et Jean-Marc Bongni, membres suisses de l'AFAC et les autres intervenants, qui par leur aide précieuse ont contribués à la bonne réalisation de ce voyage.

ALAIN NASZALYI **CLAUDE BORDAS**