

# Et le cheval de fer pénétra les Alpes

*La conquête par le rail des régions alpines est une épopée de longue haleine qui se poursuit de nos jours avec les tunnels de base. Progrès techniques et intérêts économiques ou politiques se sont conjugués au fil du temps pour développer un réseau ferroviaire à plusieurs niveaux, depuis les grandes transversales internationales jusqu'aux petits chemins de fer à crémaillère qui font toujours le bonheur des touristes.*

L'équipement de l'Europe en lignes de chemin de fer n'a pas concerné les Alpes dans sa phase initiale. Les caractéristiques de ce nouveau moyen de transport ne semblaient en effet guère appropriées à des vallées étroites et d'un faible intérêt économique. Il importait avant tout de rentabiliser les lignes construites en plaine. S'attaquer aux Alpes nécessitait une technique plus évoluée, tandis que seul un important potentiel économique pouvait justifier un tel investissement financier. Depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle jusqu'en 1925, le rail n'est donc arrivé dans les Alpes que par étapes. De grandes lignes ont d'abord traversé la chaîne, puis des voies étroites ont connecté les stations touristiques en plein essor au grand réseau européen ou elles ont rendu accessibles

des territoires frontaliers pour des raisons militaires. Enfin, des trains à crémaillère et des funiculaires ont ouvert la voie des cimes aux touristes.

Les conditions généralement préconisées pour un train apte au transport rapide d'un grand nombre de personnes et de biens étaient alors les suivantes : la pente ne devait pas dépasser 25 ‰ d'inclinaison et les rayons des courbes ne pouvaient être inférieurs à 300 mètres. Les tracés aménagés selon ces normes sur les cinq lignes transversales (décrites plus loin) ont connu une intense exploitation qui a duré plus d'un siècle. La construction des autoroutes alpines, dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, leur a fait une sérieuse concurrence, à laquelle les nouveaux tunnels ferroviaires dits de base, comme le Lötschberg et le Saint-Gothard, ou ceux prévus au Brenner et au Mont-Cenis, devraient apporter une réponse.

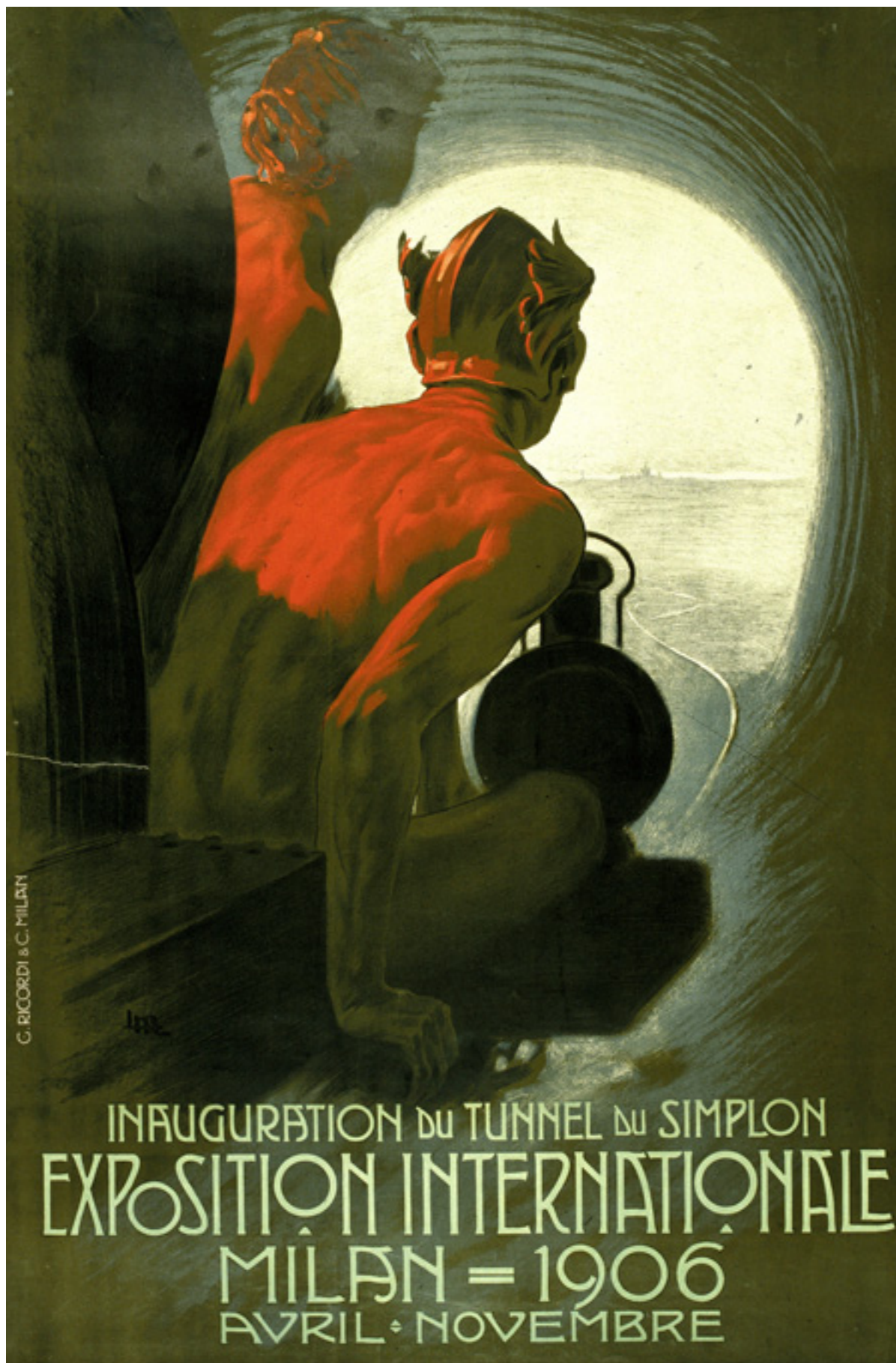
Mais au siècle précédent, les grandes capacités de transport des transversales alpines et les coûts élevés de leur aménagement dans un terrain défavorable rendaient nécessaire leur concentration en un petit nombre de lignes. Ainsi, en Suisse, lieu stratégique des liaisons nord-sud entre l'Europe centrale et l'Italie, seuls deux tunnels ont été percés alors qu'il existe une demi-douzaine de routes passant par des cols. En Autriche, sur un terrain pourtant moins difficile, on s'est également limité à deux lignes. Et en France, à une seule.



L'AUTEUR

**KILIAN T. ELSASSER**

Historien et muséologue à Lucerne, il a publié des ouvrages sur l'histoire culturelle des chemins de fer, la restauration des locomotives et la muséographie. Il a réalisé plusieurs expositions permanentes et temporaires, comme le parcours-spectacle du tunnel du Saint-Gothard, au musée des Transports de Lucerne, et l'histoire de l'aviation en Suisse.



Affiche de Leopoldo Metlicovitz, 1906.  
Lithographie 102 x 70 cm.  
Pour saluer l'épopée des tunnels, les artistes de l'époque ont volontiers recourus à l'allégorie, comme ici avec Mercure, dieu des voyageurs et du commerce.  
Collection Médiathèque-Valais, Sion.



## Victime de la « guerre des tunnels »

**D**ès 1787, de Saussure aurait déclaré : « Un jour viendra où l'on creusera sous le mont Blanc une voie charretière. » Trois atouts majeurs feront rapidement écho à cette idée : un tunnel relativement court (une douzaine de kilomètres), bien situé et potentiellement très demandé (Val d'Aoste, Haute-Savoie et Genevois). Il s'agira pourtant du projet le plus concurrencé et le plus malchanceux de l'histoire alpine. Mal soutenu par ses prétendants multiples, victime des clivages franco-allemands qui déroutent les tracés vers la Suisse, il perdra la « guerre des tunnels ». Vingt ans avant l'invention du train, Courmayeur réclame en 1814 une galerie vers Chamonix. Aoste répond : « Impossible ! Que ferait-on des déblais ? » À partir de 1844, les projets successifs passent le cap de la maturité technique, mais ce sont les hommes politiques et les nations qu'il faut convaincre. Or, si Napoléon avait promis aux Savoyards de percer le mont Blanc, Cavour, impose le tracé du Mont-Cenis. À partir de 1870, les appétits des traversées alpines convergent vers la Suisse. Soucieuse d'être rattachée à l'Italie, l'Allemagne de Bismarck lance le projet du Gothard qui aboutit

en 1882 et concurrence le Mont-Cenis. La France aurait pu répliquer avec un projet franco-italien sous le mont Blanc. Elle n'en fera rien. Un soutien au projet italo-suisse du Simplon, qui irrigue au passage la Suisse centrale et débouche sur la Lombardie, laisse augurer de plus conséquents dividendes. La compagnie du Paris-Lyon-Marseille (PLM) ne s'y trompe pas qui, en 1883, alors que commencent les travaux du Simplon, renonce à construire une ligne à écartement normal jusqu'à Chamonix : la voie finira en cul-de-sac au Fayet où un train de montagne prendra le relais. En 1906, la ligne Frasnè-Vallorbe en France et le tunnel du Lötschberg, derniers maillons vers le Simplon, sont entérinés : le mont Blanc est définitivement exclu du réseau ferroviaire transalpin. Dans les années 1930, soutenu par l'association de la Route blanche Paris-Genève-Rome, l'auteur du dernier projet ferroviaire, l'ingénieur Monod, adaptera ses plans à un tunnel routier. Lequel sera finalement inauguré le 16 juillet 1965, après avoir remporté de justesse sa dernière bataille contre le Fréjus et le Grand-Saint-Bernard. **Pierre-Louis Roy**

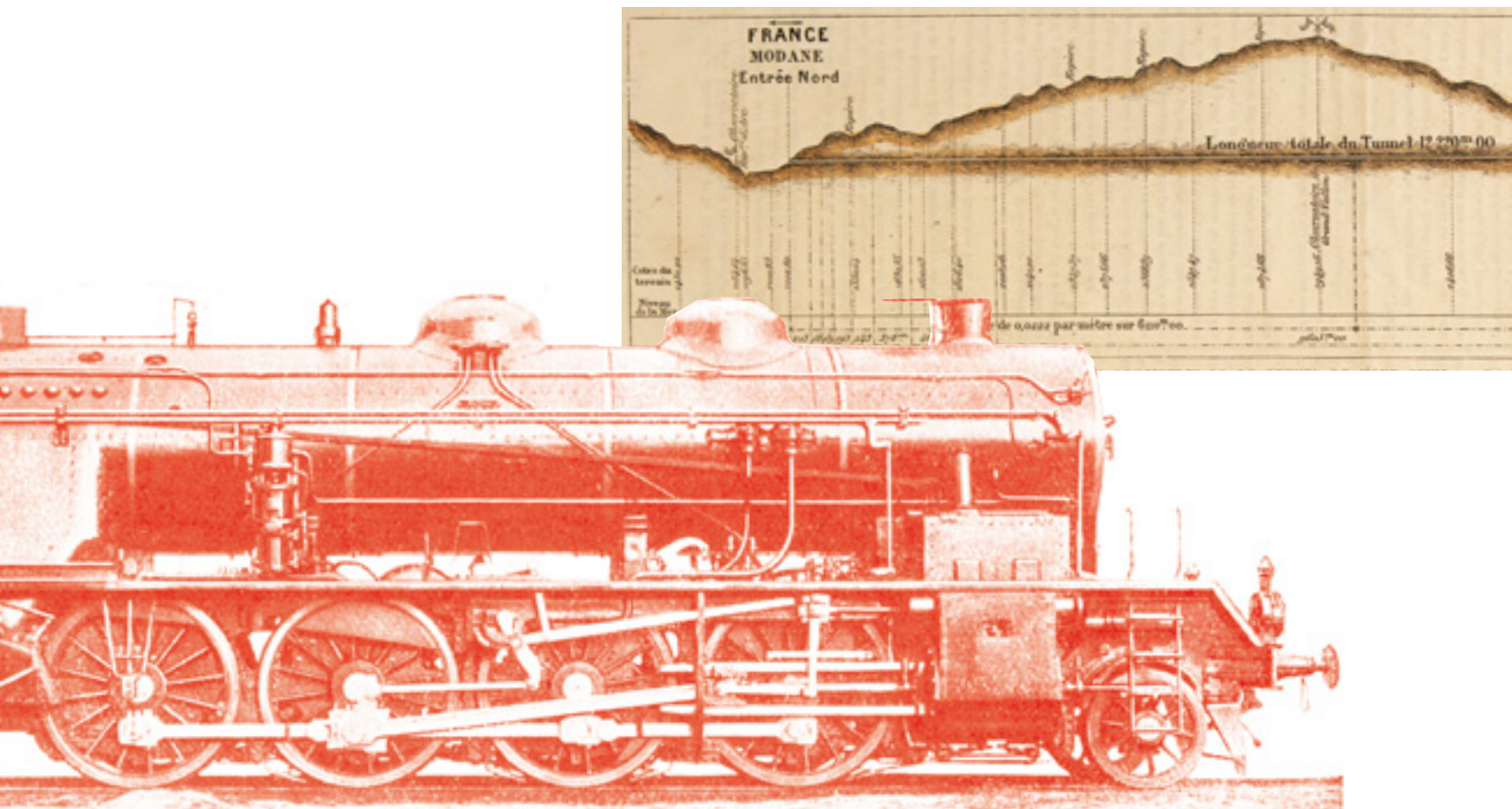


## Relier par le fer deux parties d'un État

Ce n'est pas un hasard si deux de ces transversales alpines sont d'abord construites en Autriche. La monarchie austro-hongroise a tout intérêt à relier son territoire d'Europe centrale à celui qui lui appartient au sud des Alpes : Vienne, sa capitale, doit être en liaison avec un port. D'autant que la topographie semble favoriser la construction d'une voie de chemin de fer sans trop de difficultés. Terminée en 1854, la ligne du Semmering, pourvue d'un tunnel à double pente long de 1,4 kilomètre et culminant à 730 mètres au-dessus du niveau de la mer, relie Vienne à Trieste, sur l'Adriatique, le port le plus important de l'empire danubien. Cette première transversale confirme la faisabilité technique des traversées de la chaîne. En 1867, s'ouvre la jonction directe internationale Berlin-Rome par Munich et Bologne via le col du Brenner, à 1 400 mètres d'altitude. C'est seulement du côté nord qu'il faut aménager deux lacets dans des vallées latérales, cet allongement artificiel de la ligne ramenant le pourcentage de pente au maximum acceptable.

La ligne transalpine de France en Italie est entreprise en 1857 par le roi de Piémont-Sardaigne. Elle est destinée à relier les deux parties d'un royaume à cheval sur deux versants, la Savoie et le Piémont. Le point central de cette ligne du Mont-Cenis est le tunnel du Fréjus, long de 12,2 kilomètres et culminant à un

*Plan et profil de la ligne projetée entre Sallanches et Aoste par le tunnel du Mont-Blanc. Extrait de l'étude technique portant sur quatre tracés réalisée par MM. Chagnaud et Coiseau en 1907, et publiés dans *La Science et la Vie* en mai 1921. Collection Pierre-Louis Roy.*



En haut : coupe du « tunnel des Alpes », inauguré en grande pompe en 1871 (voir pages suivantes). Collection Musée savoisien, Chambéry.

Locomotive de la compagnie Paris-Lyon-Marseille (PLM) à quatre cylindres et huit roues accouplées, type « Mikado », qui tractait les trains de marchandises entre Culoz et Modane sur la ligne d'accès au tunnel du Fréjus et pouvait gravir des pentes de 3 ‰. Collection Pierre-Louis Roy.

peu moins de 1 300 mètres d'altitude. Deux ans plus tard, l'Italie réunifiée renonce à la Savoie, si bien qu'en 1862, par un traité d'État, la France décide de prendre en charge la moitié du coût du chantier. Le percement du tunnel a été amorcé à la masse, à la barre à mine et à la poudre à canon. À partir de 1861, on utilise les premières perceuses pneumatiques, ce qui porte l'avancement journalier de 75 centimètres à 2 mètres. À partir de 1869, on fait sauter des blocs à la dynamite, ce qui permet de doubler largement l'avancement quotidien. Ouverte en 1871, la ligne s'affirmera rapidement comme la liaison la plus importante entre la France et l'Italie.

## *Les Alpes suisses au cœur du trafic*

En Suisse, deux lignes sont construites : celle du Saint-Gothard, entre les cantons d'Uri et du Tessin, et celle du Lötschberg, entre les cantons de Berne et du Valais, que poursuit, de l'autre côté de la vallée du Rhône, celle du Simplon qui mène en Italie. La structure fédérale du pays, avec ses petites assemblées, ne peut que générer d'interminables discussions sur le choix de l'itinéraire. Mais un groupe de cantons centraux, sous la conduite de Zurich, ayant opté pour la voie du Saint-Gothard avec l'Italie et l'Allemagne, pays qui doivent la financer

en grande partie, les dés sont jetés en faveur de la ligne la plus centrale à travers la Suisse et les Alpes.

Après dix ans de travaux, dont la partie essentielle consiste en un tunnel long de 15 kilomètres à 1 100 mètres d'altitude, elle est inaugurée en 1882 (voir le numéro 2 de *L'Alpe*). La pression imposée par les délais à l'entrepreneur genevois Louis Favre conduit à une course meurtrière contre le temps, faisant plus de deux cents victimes parmi les ouvriers (par accident uniquement, sans compter les décès dus à la maladie, voir pages 58-59), faute de mesures de sécurité suffisantes. Les fameux tunnels hélicoïdaux qui allongent artificiellement les voies d'accès au tunnel permettent d'obtenir des pourcentages de pente acceptables. Mais leur coût supplémentaire oblige la Fédération helvétique à prendre pour la première fois un rôle actif dans le financement de la construction ferroviaire. Elle sert d'intermédiaire entre les financiers suisses et étrangers, et supporte elle-même une partie du surcoût. Une fois achevée, la ligne dépasse toutes les attentes. Elle deviendra rapidement la plus importante traversée des Alpes.

Le tunnel du Simplon, à l'époque le plus long du monde avec ses 20 kilomètres, est percé de 1898 à 1906 pour assurer la liaison entre la France et la Suisse de l'ouest d'une part, et Milan de l'autre. Il est



financé par l'Italie, la Suisse et des banquiers français. Lors des tractations sur le surcoût du Saint-Gothard, les cantons occidentaux ont émis comme conditions que la voie du Simplon soit subventionnée à la même hauteur. En 1913, on ouvre le tunnel du Lötschberg, ce qui permet de rallier directement Berne à Milan.

Dès le début, ces deux lignes bénéficient d'une traction électrique. La situation centrale des Alpes suisses dans le trafic nord-sud ainsi que la structure fédérale helvétique qui souhaite offrir aux différents centres économiques de la Confédération les mêmes possibilités de développement, expliquent cette situation exceptionnelle dans laquelle deux grandes lignes transalpines voisinent à moins de 100 kilomètres de distance.

Les autres grandes lignes à écartement normal, comme celle de l'Arlberg, ouverte en 1884 pour relier le Vorarlberg aux territoires de vieille souche autrichienne sur l'autre versant, ou la ligne du col de Tende, ouverte en 1928 pour relier Turin à Nice et Vintimille, ainsi que la ligne Marseille-Gênes n'auront qu'une importance secondaire.

### *Retombées et mutations*

Le potentiel économique des liaisons transalpines doit surtout profiter aux villes situées en bout de ligne et les plus éloignées des Alpes. Zurich, point le plus septentrional de la ligne du Saint-Gothard, connaît une croissance

Inauguration du tunnel du Fréjus, le 17 septembre 1871. Parti de Turin, le train mit 21 minutes pour traverser le tunnel. Les autorités italiennes furent accueillies à Modane par les représentants du gouvernement français et Ferdinand de Lesseps (promoteur du canal de Suez), puis tous repartirent vers l'Italie pour le banquet officiel. Le premier train direct Paris-Rome devait franchir le tunnel un mois plus tard. Collection Musée savoisien, Chambéry.



exponentielle et devient le centre économique de la Suisse, dépassant Bâle et Genève jadis plus importantes. Il en va de même pour Lyon, Turin, Milan et Munich. Les grandes vallées constituant les axes de transit peuvent ainsi maintenir l'emploi, voire le faire croître légèrement. Les habitants trouvent en effet à s'employer dans les compagnies de chemin de fer ou chez leurs sous-traitants, en remplacement des traditionnels métiers de muletiers et de cochers. Les grands perdants sont les montagnards vivant près des cols. Éloignés des traversées ferroviaires, ils perdent massivement le bénéfice de l'ancienne circulation routière, à l'exception des endroits où l'on mise sur le tourisme, comme l'Engadine, dans les Grisons. Toutes ces lignes seront

constamment renforcées pour faire face au flux croissant des transports. Après la première guerre mondiale, les quatre plus anciennes sont électrifiées. Pendant la seconde guerre mondiale, celles du Mont-Cenis et du Brenner sont bombardées par les Alliés et temporairement interrompues. Avec l'ouverture d'autoroutes à travers les Alpes via les tunnels du Mont-Blanc, du Grand-Saint-Bernard, du San Bernardino et du Brenner dans les années 1960, ainsi que des tunnels routiers du Saint-Gothard et du Fréjus en 1980, le chemin de fer perd son monopole et, de ce fait, une part très importante du transport.

Les lignes suisses ont cependant réussi à garder la plus grande part du marché. Des mesures comme le

## Un chantier champignon sur la ligne Grenoble-Veynes

**L**e très beau roman de Jean Giono *Les Âmes fortes* (éditions Gallimard, 1950) se déroule entre Châtillon-en-Diois, dans la Drôme, et le col de Lus-la-Croix-Haute, au sud de l'Isère, où arrive la voie ferrée en construction Grenoble-Veynes (elle sera ouverte en 1878) et où s'installe un vaste chantier surnommé le « village nègre ». *Extrait.* « Trois jours après, près du bâton qu'on n'a pas déplanté, il y a déjà un hangar de cinquante mètres de long. Une semaine après il y a sept hangars de longueurs diverses en équerre. Quinze jours après il y a écuries, cantonnements, entrepôts, infirmerie, et on est en train de construire trois maisons de contremaîtres. Tout ça, naturellement en bois. Trois semaines après on installe les machines : scierie, bétonneuses, trieuses de gravier ; quatre voies de Decauville ; il y a cinq rues ; c'est un village. Il y a un parc pour les lourdes charrettes de transport, dépôt pour les locomotives du Decauville ; entrepôt de charbon, forges ; maréchal ferrant, menuisier, scieur

de long. Sont amenés à la première fournée cinquante ouvriers spécialistes : casquette bleue et salopette. Ils trafiquent par-ci, par-là, déballet leur balluchon, installent des lits dans les dortoirs, disparaissent dans le village trop grand pour eux. Deuxième fournée : d'un seul coup, huit cents terrassiers, piqueurs, mineurs, échafondreurs, la plupart piémontais : pantalons housards en velours, tailloles rouges, portant des sacs, poussant des brouettes chargées de matériel de cuisine, de cages à oiseaux, de mandolines, d'accordéons, de pics, de pioches, de barres à mine. On les case dans les dortoirs. Troisième fournée : à ces huit cents on en ajoute mille. De ce temps on a construit assez de baraquements pour faire neuf rues. (...) Tout le jour, c'est charrois et charrois : (...) charrois d'équipes qui vont aux avancées dans les tunnels et en reviennent, de jour et de nuit. Les réfectoires, les dortoirs, les hangars, les rues sont bordés de Piémontais assis par terre qui boivent, crient, jouent à la morra, chantent et parfois se battent. »



plafonnement à 28 tonnes ou l'interdiction de rouler le dimanche et la nuit ont limité dans un premier temps le transport des marchandises par la route. Mais aujourd'hui, la route domine, tant pour le transport des marchandises que pour celui des personnes. Avec l'ouverture des tunnels de base, on peut espérer que le trafic par rail redeviendra concurrentiel.

## Voies étroites pour larges foules

L'épopée des grandes transversales terminée, l'équipement des Alpes passe à une deuxième étape. Plus faciles à construire, des lignes à voies étroites s'infiltrèrent dans les vallées les plus importantes. Avec des rails distants d'un mètre, voire moins, des rayons de courbe diminués et un pourcentage de pente plus élevé, le coût des travaux se trouve sensiblement abaissé, ce qui compense en partie les frais supplémentaires causés par un terrain plus difficile. La vitesse et la capacité de transport sont en revanche réduits. Les centres touristiques déjà connus avant le chemin de fer sont équipés les premiers : Chamonix dans les Alpes françaises, Grindelwald, Zermatt, Saint-Moritz et Davos en Suisse, ainsi que Bad Ischl en Autriche, près de Salzburg, résidence estivale de la cour de Vienne.

Ainsi, le voyage dans les Alpes ne se trouve-t-il plus réservé à la noblesse et la grande bourgeoisie.

Le chemin de fer à rail central de l'ingénieur anglais John Fell. Épousant les méandres de la route du Mont-Cenis, mais en grande partie abrité de la neige par une galerie en tôle, il conduisait de Saint-Michel-de-Maurienne à Suse par le col (en 5 heures pour 79 kilomètres). Inauguré en 1868, alors qu'on désespérait de voir s'achever le tunnel du Fréjus, le train le plus haut du monde ne fonctionna que pendant trois ans, jusqu'à l'ouverture du tunnel. Collection Musée savoisien, Chambéry.



Avant la première guerre mondiale, Bolzano (Bozen), au Tyrol du Sud, est un véritable creuset d'innovations : à part deux crémaillères, on y trouve le funiculaire du Virgl (ici), le plus raide du monde à l'époque avec sa pente de 70 %, conçu par l'ingénieur suisse Emil Strub, inauguré le 20 novembre 1907 et alors qualifié par l'*Evening Mail* de New York de « *splendid engineering* », ainsi que le plus vieux « funiculaire aérien » des Alpes, inauguré en juin 1908 et remplacé par un téléphérique en 1913. Collection Pierre-Louis Roy.

Désormais, une classe moyenne aisée peut s'offrir un séjour, ne serait-ce que pour quelques jours. Cœur du tourisme alpin, les Alpes suisses se voient desservies par la plus forte densité de trains. En 1913, on estime à près de 20 % la part de touristes étrangers sur le trafic voyageurs du réseau ferroviaire helvétique. Il s'agit alors surtout d'Anglais et de Français, peu à peu rejoints par des Allemands et des Américains.

Sur les territoires frontaliers entre l'Italie et l'Autriche, des lignes sont construites essentiellement pour des raisons militaires, afin de pouvoir rapidement acheminer troupes et matériel sur les points clés de la frontière. La plupart de ces lignes ayant été construites par l'Autriche dans le Tyrol du Sud, le réseau sera repris et en partie agrandi par l'Italie après la première guerre mondiale.

### *La Suisse accroche la crémaillère*

Au cours d'une troisième étape, le réseau de chemins de fer continue à se ramifier par des voies à crémaillère et des funiculaires destinés à rendre les montagnes accessibles. Le premier est ouvert sur le mythique Rigi, au-dessus du lac des Quatre-Cantons, en 1871. Cette réalisation, qui confirme la viabilité du nouveau système de traction et sa rentabilité économique, déclenche en Suisse, mais aussi dans les pays alpins environnants, un essor de la construction de telles installations. Autour

des centres touristiques les plus importants, comme Montreux sur le lac Léman, Interlaken dans l'Oberland bernois, Lucerne sur le lac des Quatre-Cantons, Davos et Saint-Moritz dans les Grisons, ainsi que Chamonix au pied du mont Blanc, fleurissent alors crémaillères et funiculaires propres au développement d'un tourisme de masse.

Pour ce faire, deux conditions sont nécessaires : un centre de tourisme florissant en quête d'une nouvelle attraction pour ses clients et des fournisseurs de capitaux. L'industrie helvétique des locomotives, encore jeune, trouve dans le créneau du train de montagne un nouveau produit, commercialisable non seulement en Suisse mais aussi à l'étranger. C'est ainsi que près des trois-quarts des trains de montagne de l'ensemble des Alpes ont été fabriqués dans la Confédération. Laquelle possède le train le plus ancien, mais aussi celui à la plus forte pente (48 %), sur le Pilate, qui domine le lac des Quatre-Cantons au sud de Lucerne, et le train le plus haut, qui atteint le col de la Jungfrau, à 3 454 mètres d'altitude, après un voyage de sept kilomètres dans les entrailles de l'Eiger voisin.

Ces équipements ont contribué à affermir la position dominante de la Suisse dans le domaine du tourisme alpin, branche la plus importante de l'économie nationale jusqu'en 1914. L'engouement pour ces installations a pourtant été remis en question dès les années 1890 sous le prétexte qu'on ne peut rendre accessibles



## Du petit train aux remontées mécaniques

par le train toutes les montagnes réputées ! Ainsi, des projets visant le mont Blanc ou la continuation de la ligne jusqu'au sommet de la Jungfrau sont-ils restés dans les cartons, mais plus à cause de la guerre que pour des raisons environnementales.

La première guerre mondiale marque en effet un coup d'arrêt. En l'absence de touristes étrangers, les investissements cessent d'être rentables. Pour pallier cette crise, on essaie d'attirer une nouvelle clientèle nationale et on lance le tourisme d'hiver. À certains endroits, et en particulier dans les Alpes autrichiennes, on offre à ces touristes, dont les moyens financiers sont plus réduits que ceux des décennies précédentes, un hébergement en pension et en chambre d'hôte. Ces investissements plus modestes ne nécessitant pas de capitaux étrangers, ils peuvent être réalisés localement. Et pour amener ces touristes sur les sommets, on commence à développer les téléphériques, un système nettement plus approprié à la haute montagne que le rail. Les deux premiers téléphériques sont ouverts à un mois d'intervalle en 1908, à Bolzano (Bozen), dans le Tyrol du Sud (alors autrichien), et à Grindelwald, dans l'Oberland bernois. Ils seront suivis de bien d'autres, construits entre les deux guerres dans la plupart des pays alpins, l'essor du ski de descente générant à partir de 1933 la multiplication des téléphériques et téléskis. Fidèle aux funiculaires et crémaillères, la Suisse ne se lancera dans un véritable équipement en téléphériques qu'après la seconde guerre. Parallèlement, le réseau des routes alpines développé entre les deux guerres est davantage utilisé par la voiture. Si ce moyen de locomotion joue désormais un rôle prépondérant pour amener à pied d'œuvre les touristes, en été comme en hiver, la plupart des trains de montagne fonctionnent encore aujourd'hui, constituant toujours l'offre de base de l'industrie touristique. ❖

À lire • *Albert Duluc*, Le Mont Cenis, sa route, son tunnel, éditions Herman, 1952, réédition 1993.

• *Pierre-Louis Roy*, L'Aiguille du Midi et l'invention du téléphérique, éditions Glénat, 2004.

Le chemin de fer à crémaillère du Rigi (1 798 mètres), célèbre point de vue dominant le lac des Quatre-Cantons. Long de 7 kilomètres, il fut construit en 1871 sur le modèle de celui du mont Washington, aux États-Unis. Gravure extraite de *La Suisse, études et voyages à travers les 22 cantons* (tome 1), 1879, de Jules Gourdault. Collection Musée dauphinois.

Page de droite : le chemin de fer de l'Albula, entre Thusis et Saint-Moritz, dans les Grisons (et dont un second tronçon mène en Italie par le col de la Bernina). Construite au début du XX<sup>e</sup> siècle pour attirer en Engadine un flux touristique tari par l'ouverture du Gothard, cette ligne panoramique est pourvue de nombreux tunnels et d'impressionnants viaducs, dont celui de Landwasser (ici), haut de 65 mètres. La Suisse a déposé une requête pour inscrire l'ensemble de la ligne au patrimoine mondial de l'Unesco. Collection Pierre-Louis Roy.

### Le cheval de fer vu par le cybercolporteur de L'Alpe

<http://trains.wikicities.com/wiki/Accueil>

Encyclopédie collaborative dédiée aux trains, dans l'orbite de Wikipédia.

<http://www.trains-fr.org/>

La FACS (Fédération des amis des chemins de fer secondaires), association des amateurs de petites lignes ferroviaires et de tramways. Photos, liens, actualités, un bonheur !

<http://virtor.bar.admin.ch/fr/rec/the/bah/eis.aspx>

Histoire des chemins de fer suisses, sur le site des Archives fédérales.

<http://www.asm-morges.ch/articles.php?id=120>

La Suisse romande fête en 2005 les cent cinquante ans de sa première ligne ferroviaire, Yverdon-Morges, dans le canton de Vaud.

<http://www.glacierexpress.ch/>

Le « *train rapide le plus lent* » et fier de l'être : de Zermatt à Saint-Moritz, le Glacier Express passe par 91 tunnels en 7 heures et demie.

<http://www.trainlamure.com/>

Chemin de fer de La Mure, en Isère.

<http://www.compagniedumontblanc.fr/>

L'exploitant du chemin de fer du Montenvers et du tramway du Mont-Blanc.

[http://www.magie-](http://www.magie-bourgogne.com/dossiers/dossiers.php?id_dossier=118)

[bourgogne.com/dossiers/dossiers.php?id\\_dossier=118](http://www.magie-bourgogne.com/dossiers/dossiers.php?id_dossier=118)

Une magnifique (très grande) page sur « Hitchcock l'illusionniste », pour se souvenir de *La mort aux trousses* et de la métaphore finale du train entrant dans un tunnel...

