

# Mariazellerbahn : le succès d'une métamorphose autrichienne

Le Mariazellerbahn est un chemin de fer à voie de 760 mm reliant Sankt Pölten à Mariazell, dans le centre de l'Autriche. Longtemps menacé, le Mariazellerbahn est à nouveau sur de bons rails. Retour sur la « résurrection » du plus long chemin de fer à voie étroite autrichien.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



Une automotrice ET 1 et deux voitures panoramiques prêtes au départ à Mariazell (septembre 2015).  
Ci-contre : l'automotrice 4090.003 au même endroit (juin 2009).



La ligne de Sankt Pölten (*Bundesland* de Niederösterreich ou Basse-Autriche) à Mariazell (*Bundesland* du Steiermark ou Styrie), 84,230 km, a été ouverte en plusieurs étapes : Sankt Pölten - Kirchberg an der Pielach en 1898, Kirchberg - Laubenbachmühle en 1905 et Laubenbachmühle - Mariazell en 1906. Le but est alors de relier l'important lieu de pèlerinage qu'est Mariazell. Le Mariazellerbahn comporte aussi de 1907 à 1988 une section d'environ 7 km de Mariazell à Gusswerk. Sa construction est motivée par l'écoulement de la production forestière locale et par la desserte

d'une importante scierie. Aujourd'hui, cette emprise est partiellement réutilisée par le Museums-tramway Mariazell dans le but d'étendre son réseau, longtemps limité à la section Erlauf-see - Mariazell Gare, vers la place de la Poste. Une première section (jusqu'à Promenadenweg Grazer Bundesstrasse), électrifiée en 600 V et à voie de 1 435 mm, est déjà active. Le Mariazellerbahn compte par ailleurs une antenne d'Ober Grafendorf à Gresten, mais son exploitation a été suspendue ou limitée (après conversion de l'écartement) au fret. Il devait aussi être connecté à la ligne

Kapfenberg - Au Seewiesen en Styrie. Le projet sera abandonné avec la Première Guerre mondiale. Le Mariazellerbahn comporte en l'état deux sections : Sankt Pölten - Laubenbachmühle (48,313 km), qui correspond à une ligne de plaine, et Laubenbachmühle - Mariazell, qui constitue une authentique ligne de montagne : rampes de 28 ‰, altitude de 891 m près de Gösing. La ligne est

électrifiée en 6,5 kV 25 Hz depuis 1911 jusqu'à Gusswerk et a longtemps (plus de 100 ans pour la section Sankt Pölten - Mariazell) été empruntée par les 16 locomotives électriques de type E alias 1099. Recarrossés à partir de 1960, ces engins affichent une masse de 49 t et développent une puissance unihoraire à la jante de 420 kW. Ils sont capables de remorquer 150 t à 28 km/h en



Vue des ateliers de Laubenbachmühle (10 septembre 2015).



La 1099.008 évoluant en gare de Mariazell (juin 2010).

rampe de 25 ‰. Avec l'arrivée de nouveaux matériels, les 1099 ont cessé leur service commercial en 2013. Sont parties en Roumanie, auprès des SC Calea Ferata Îngusta SRL de Crisior, les 003, 004 (transformée en voiture à vélos), 005, 009 et la 012 mais comme monument à Viseu de Sus. À Ober Grafendorf stationnent les 001 (vendue à l'association Mh.6), 008 (en prêt), 011 (en prêt) et 016 (en prêt), tout comme la 006. Les 007, 010, 014 (ou E 7, E 10, E 14), en livrée brune, sont utilisées sur les trains « nostalgie » *Ötscherbär* (en marge de convois vapeur assurés par Mh.6) depuis 2014 par Növog (voir ci-dessous), qui conserve aussi la 013. La 002 est exposée à Vienne, tandis que la 015 a été radiée en 1981.

Les trois automotrices 4090, apparues en 1994, sont visiblement condamnées, car leur fiabilisation est jugée trop coûteuse. La diésélisation a été amorcée assez vite, avec notamment les locomotives 2095 de 1962 et des auto-rails 5090 fin 80. Les 2095 09, 10, 15 (ou V 9, V 10, V 15) sont toujours sur le Mariazellerbahn. Les 05, 07, 12 (ou V 5, V 7, V 12) sont sur le Waldviertelbahn. Les 11 et 14 ont rejoint la Roumanie. Certains 5090 servent encore sur le

Mariazellerbahn comme véhicules multifonctions. Du parc voyageurs remorqué d'avant 2010 ne subsistent que des véhicules historiques utilisés (avec ceux de l'association Mh.6) sur les convois « nostalgie », *Ötscherbär* principalement.

Après le Niederösterreich-Steirische Alpenbahn des origines, les Niederösterreichischen Landesbahnen de 1910 à 1923, les Bundesbahnen Österreichs de 1923 à 1938 et autre Deutsche Reichsbahn de 1938 à 1945, le Mariazellerbahn dépendra des ÖBB jusqu'en 2010. Les deux entités sont aux prises avec des réalités par trop éloignées l'une de l'autre. Les Chemins de fer fédéraux autrichiens commenceront par réduire l'activité fret à partir de 1988. La circulation de wagons de marchandises à écartement de 1 435 mm montés sur bogies transporteurs sera ensuite arrêtée en 1999. Les ÖBB manifesteront enfin ouvertement, dès le début des années 2000, leur volonté de se désengager. Différents scénarios sont alors évoqués (conversion à voie de 1 435 mm de la section Sankt Pölten - Kirchberg...) tandis que l'exploitation de la ligne continue à être assurée aux frais et pour le compte du *Bundesland* de Basse-Autriche.

L'option finalement retenue est la reprise le 12 décembre 2010 du Mariazellerbahn par la Niederösterreichische Verkehrsorganisationsgesellschaft (Növog), une émanation du *Bundesland*.

Cette décision a permis l'acquisition en Suisse de nouveaux matériels (65 millions d'euros) désignés « *Himmelstreppe* » (littéralement : « escaliers du ciel »), mais aussi la refonte complète de l'exploitation de ligne et de sa promotion commerciale. Les nouvelles automotrices ET 1 à 9, commandées à Stadler, sont longues de 50,74 m et larges de 2,65 m. Leur masse est de 80 t et leur puissance maximale à la jante est de 1 200 kW (effort au démarrage de 140 kN). Elles sont capables de fonctionner en UM 3 (UM 2 dans la pratique) et de rouler jusqu'à 90 km/h (80 km/h dans la pratique). Leur capacité est de 127 places assises (116 sièges et 11 strapontins) de 2<sup>e</sup> classe et de 100 places debout. Ces rames articulées à trois caisses sont climatisées et surbaissées à 60 ‰. Elles sont destinées à transporter tant des pendulaires (sur la section de plaine) que des touristes (sur l'ensemble de la ligne, mais plus particulièrement sur sa partie « montagne »). Elles peuvent

remorquer, généralement par paires et ponctuellement, les quatre voitures panoramiques (long. 16,6 m ; larg. 2,65 m ; capacités : trois avec 36 places, une avec 32 places du fait de l'espace restauration ; masse : 18,5 t) de 1<sup>re</sup> classe fournies par Stadler sur le modèle du *Glacier-Express*. Les performances annoncées sont dans ces conditions de 80 km/h en rampe de 18 ‰, de 60 km/h en rampe de 23 ‰ et de 45 km/h en rampe de 28 ‰. Livré de 2012 à 2014 et doté d'un système d'information évolué, le matériel (automotrices et voitures) *Himmelstreppe* est très impressionnant par son niveau de confort et d'agrément.

Parallèlement, Növog a investi 23 millions d'euros pour la réalisation d'un nouveau complexe à Laubenbachmühle (90 emplois) afin d'entretenir – l'ancien matériel demeure stationné à Sankt Pölten Alpenbahnhof – et remiser la nuit, à l'abri des intempéries, sa flotte renouvelée. L'originalité de cette réalisation est que le bâtiment sert aussi, en partie, de gare la journée, voire de halle d'exposition durant certains moments de l'année. C'est à Laubenbachmühle qu'a par ailleurs été établi le nouveau centre de gestion de trafic





La 1099.10 avec un convoi « Ötscherbär » en gare de Gösing (17 juin 2009).



Intérieur de l'une des quatre voitures panoramiques « Himmelstreppe » (10 septembre 2015).

de la ligne, qui a perdu ses signaux mais qui bénéficie dorénavant d'un système de cantonnement informatisé par radio. L'instauration d'un quasi-cadenement (plus strict et dense sur Sankt Pölten - Laubenbachmühle) a nécessité la modernisation des évitements (dotés d'aiguilles talonnables) et leur réactivation sur la partie haute de la ligne. Des travaux ont par ailleurs été engagés afin de moderniser, section après section, l'armement de la voie ainsi que la ligne de contact. En revanche, le système de production (qui repose sur un complexe hydroélectrique dédié) et d'alimentation en courant de traction d'origine n'a pas été changé.

Le sauvetage du Mariazellerbahn est d'un grand intérêt pour les pendulaires et l'activité touristique des régions desservies. Pour un très large spectre de déplacements, la concurrence de la route est implacable. Mais l'équipe marketing de Növog a su positionner l'offre du Mariazellerbahn de façon adroite et a noué des liens étroits avec les communes ainsi que les offices du tourisme concernés. Sans atteindre le fameux record de 1912 (10 000 voyageurs transportés par 25

trains en une douzaine d'heures), le Mariazellerbahn est parvenu à acheminer 18 323 voyageurs du 29 juin au 5 juillet 2015, ce qui atteste de nouvelles tendances positives. D'une part, le renforcement de l'horaire sur la partie basse de la ligne convainc de plus en plus de navetteurs. Incidemment, la densité de l'offre (ÖBB, Westbahn) à Sankt Pölten et les temps de parcours attractifs de et vers Vienne (de 25 min en RJ à 28 min en Kiss) depuis la mise en service de la ligne nouvelle en décembre 2012, génèrent un nouveau flux de pendulaires. D'autre part, le train est indéniablement devenu une attraction en soi, grâce aux rames *Himmelstreppe* et *Ötscherbär*. Amenés par autocars, afin de n'emprunter généralement qu'une partie de la ligne, les groupes sont (en sus des autres utilisateurs occasionnels que sont les randonneurs, cyclistes et autres visiteurs visibles tout au long de l'itinéraire) plus nombreux qu'auparavant. Désormais, le Mariazellerbahn constitue un argument supplémentaire pour cette attractive partie de l'Autriche. ●

Contact : [www.noevog.at](http://www.noevog.at) et [www.mariazell-info.at](http://www.mariazell-info.at)



L'ancienne plate-forme Mariazell - Gusswerk, partiellement réutilisée par le Trasmuseum Mariazell comme triangle de retournement et... comme antenne pour rejoindre « un jour » le centre-ville de Mariazell. Ici, la locomotive à vapeur SETG 11 « Hellbrunn » à l'actuel terminus de Promenadenweg Grazer Bundesstrasse (10 septembre 2015).