

# Suisse : la maintenance en grand à Glisergrund

La Matterhorn Gotthard Bahn (MGBahn) fait partie de la holding Brig-Visp-Zermatt (BVZ), au même titre que la Gornergrat Bahn (GGB). C'est la division « Matériel roulant » de cette holding qui assure l'entretien (dans le sens d'entité en charge de la maintenance) de ces « produits » ferroviaires, y compris le fameux Glacier Express (GEX) qui relève pour sa part de Matterhorn Gotthard Verkehrs AG, connus dans le monde entier.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



ABDeh 4/8 2026 en position « levée » et BDeh 4/8 2051 « Castor ». Cette automotrice sert aux navettes Täsch - Zermatt, aux côtés des 2052 (Pollux), 2053 (Albatros) et 2054 (Eagle) (Ateliers de Glisergrund, 27 mars 2024).

La maintenance mobilise environ 125 collaborateurs et repose sur trois centres localisés à Brigue-Glis, à Andermatt et à Zermatt. Le premier (sur le site dit de Glisergrund) a le rang d'atelier principal, le second est cantonné aux rames porte-autos du tunnel de la Furka ainsi qu'aux rames navettes assurant la desserte locale, le troisième est axé sur la GGB. Mais la division Matériel de la MGBahn suit aussi une approche de centres de compétences. Ainsi, les révisions de bogies (à l'exception de ceux des rames porte-autos) et d'attelages automatiques sont effectuées à

Brigue, le test des ressorts de suspensions ayant lieu à Andermatt où de nouvelles installations doivent être construites.

Le site de Glisergrund se compose de l'atelier principal, dédié aux activités de maintenance lourde mais aussi d'un dépôt pour les tâches simples d'entretien et d'un établissement de service concourant au nettoyage. Le lancement de sa réalisation, à l'époque pour le compte du Furka Oberalp (FO), a lieu le 10 mai 1992, les travaux de construction se déroulant de 1995 à 1998, son inauguration intervenant le 11 décembre 1998. En marge de la fusion (dont est issue

la MGBahn) entre le FO et le BVZ en 2003, le site de Glisergrund bénéficie d'une rénovation et d'une première extension et d'une première extension en 2010-2012. Un second agrandissement a été lancé en 2018 et sera achevé en 2025. La superficie est d'environ 50000 m<sup>2</sup> (sans compter la zone ajoutée en 2003 pour le compte du BVZ). La surface bâtie des ateliers et du dépôt avoisine, après agrandissements, les 15300 m<sup>2</sup>. Le volume correspondant est de 162400 m<sup>3</sup>. Le site de Glisergrund permet ainsi de gérer un stock conséquent de quelque 23900 articles. Le concept de maintenance prévoit

un degré élevé d'intégration verticale, la maintenance opérationnelle et les révisions étant effectuées en interne. À ce titre, un large panel de qualifications (existantes et recherchées) est nécessaire au fonctionnement du site de Glisergrund : électriciens, ingénieurs électroniciens, ingénieurs en automatisme, polymécaniciens, serruriers, peintres et menuisiers. Notons que la spécificité « crémaillère » constitue un défi particulier (la MGBahn compte 39,7 km équipés du système Abt et met en œuvre des véhicules le plus souvent « mixtes » adhérence/crémaillère).

Le savoir-faire n'est pas très répandu, les experts sont peu nombreux et très convoités. Certaines tâches de rénovations telles que la pose de nouveaux bandages et la remise à neuf ou la réparation de composants électroniques sont externalisées. À cet effet, la division Matériel collabore avec différents fournisseurs et sous-traitants qui l'accompagnent dans les tâches de planification et d'exécution. Ce n'est pas le cas pour les voitures panoramiques récentes que seul Stadler est actuellement en mesure de proposer et de réaliser. De manière générique, l'activité maintenance est optimisée grâce aux échanges établis avec d'autres entreprises ferroviaires helvétiques (RhB, zb, BLS, TMR). La flotte de la MGBahn est riche et variée: des HGe 4/4 rénovées (Nr. 101-103, 104-105, 106-108, 109) à Bellinzona (1) ou non rénovées (Nr. 3-5) aux HGm 4/4 ou 2/2 diesels-électriques en passant par les Tea ou Taf (2), des automotrices et des véhicules remorqués (voitures et wagons) et autres engins spéciaux. L'arrivée en nombre d'automotrices a des incidences sur la charge de travail des ateliers et leur configuration. L'activité « voitures » est clairement déclinante, à quelques exceptions près. En marge du *refit* des véhicules produits par Stadler pour le GEX (voir *Rail Passion* n° 260), les ateliers de Glisegrund procèdent actuellement à la rénovation des quatre voitures panoramiques Breda. L'objectif est de parvenir à un parc de 36 voitures (permettant la formation de six convois) plus deux en réserve, pour le GEX. En cours, l'opération d'optimisation dite « Deh-Pendel » porte sur la transformation de 10 locomotives Deh 4/4 (Nr. 51-55, 91-96), le réaménagement de 16 voitures B (4276-4288) avec de larges portes coulissantes pivotantes et compartiment pour le transport de vélos ainsi que de 13 ABt. En l'état, il ne reste plus que 64 voitures pour les trains régionaux. Elles ne

devraient pas dépasser 2028, car les KOMET (ABDeh 4/10 et 4/8) et ORION (ABeh 8/12) sont appelées à les remplacer totalement. Avec les BDeh 4/8 utilisées sur Täsch - Zermatt, les KOMET ont bénéficié d'installations de lavage comportant cinq supports dès 2012. Le même système mais avec six supports a été mis en service en 2023 pour les rames ORION. La longueur des nouvelles rames (jusqu'à 74,728 m) a justifié l'allongement des voies dédiées à la maintenance et au stationnement. Plus globalement, le plan de voie du site (31 voies en impasse pour une longueur totale d'environ 9,1 km) a été complètement rénové et

bénéficie désormais, grâce au système « TrackOps Depot » développé en collaboration avec Siemens Mobility, d'une grande souplesse d'exploitation. TrackOps Depot permet, par tablettes interposées et de manière autonome (c'est-à-dire sans en référer à un poste externe) d'établir les itinéraires requis par les évolutions au sein du site de Glisegrund. Les ateliers de Glisegrund interviennent sur les wagons marchandises (huit couverts, neuf plats, 17 porte-conteneurs ou ACTS, huit citernes) de la MGBahn, sept wagons de sociétés et sept autres unités spéciales (wagons auxiliaires, chauffants, ateliers) ou

encore sur les véhicules utiles à l'infrastructure. En revanche, du fait de ses spécificités, l'entretien du matériel d'intervention et de sauvetage est externalisé. La division Matériel de la Holding BVZ ne s'implique pas non plus vis-à-vis des véhicules historiques (ex.: HGe 4/4 I Nr. 15 et Nr. 16 du BVZ, HGe 4/4 I Nr. 36 du FO ou encore BDeh 2/4 Nr. 41 SchB/FO) dont l'association MGBahn Historic est propriétaire et responsable. ●

(1) Voir *Rail Passion* n° 255. Très satisfait, la MGBahn prévoit de les utiliser jusqu'en 2045.  
(2) Tracteur électrique/batterie à adhérence et engin de manœuvre à batterie.



Ci-contre : les HGe 4/4 II 103 et 109 de la MGBahn stationnent sur le faisceau de Glisegrund. Ayant bénéficié d'une rénovation complète, ces engins sont devenus plus puissants et demeurent très appréciés de l'exploitant (27 mars 2024).  
Ci-dessous : plan de voies du site et la façon dont est utilisé le système TrackOps Depot.

