

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2006)
Heft: 203-204

Artikel: Des petits trains rouges
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849674>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.01.2026

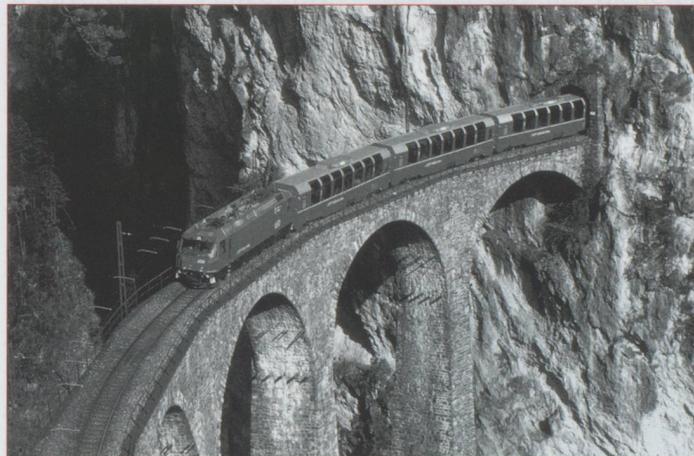
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Des petits trains rouges

Suisse magazine vous convie à un petit tour de Suisse par le train, de Saint-Gall au Tessin. En voiture !

Une fois n'est pas coutume, nous allons vous raconter un voyage que nous avons préparé pour des amis du chemin de fer dont une majorité d'anciens de la SNCF.

à la visite de Saint-Gall, capitale du textile et de la dentelle où, sous aucun prétexte, il ne faut manquer la visite de l'abbaye dont l'histoire faite de reconstructions successives remonte à bientôt 1 300



Le viaduc de la Landwasser

Le rendez-vous est fixé à Genève et grâce aux liaisons TGV, ceux qui sont partis tôt le matin de Nantes et même de Brest, sont arrivés sur le coup de deux heures de l'après-midi à la gare de Cornavin. Premières découvertes helvétiques sur la route de Coire avec en point d'orgue le passage au-dessus du vignoble de Lavaux ou les rives sauvages du lac de Walenstadt. Coire, la plus ancienne cité située au nord des Alpes, au passé respectable remontant à plus de 5 000 ans, nœud ferroviaire de nombreuses lignes mythiques, sera pendant cinq jours le point central de nos excursions. Le premier jour est réservé

ans. La cathédrale actuelle, qui date des années 1760, est éblouissante, lumineuse. L'extérieur sobre ne laisse pas présager d'une nef et d'une coupole remarquables, harmonieuses, élégantes, dernière réalisation de l'art baroque allemand. Le chœur est protégé par de somptueuses grilles ornées d'or. La célébrissime bibliothèque, inscrite dès 1983 dans le registre du patrimoine culturel de l'UNESCO, vaut à elle seule le voyage. Elle abrite plus de 140 000 manuscrits, écrits sortis des premières imprimeries, livres et parchemins datant d'il y a mille ans.

Non sans raison, nos ancêtres

ont gravé en lettres grecques, sur le fronton de la porte d'entrée, la citation : « pharmacie de l'âme », une vérité qui éclate lors de la contemplation de l'immense savoir contenu dans cet antre de la connaissance. Entre autres, on y découvre un plan du couvent datant de l'an 820, un spécimen unique d'architecture carolingienne, différents traités d'astronomie vieux de cinq siècles ou d'illustres exemples de calligraphie. Une décoration exubérante donne à la bibliothèque le titre envié d'être la plus belle salle profane de style rococo. Il faut du temps pour en contempler toutes les subtilités. Le plancher, qui ne tolère que de douces et grosses pantoufles, est déjà tout un spectacle en lui-même.

Les rues du centre ville, pleines de charme, toutes proches de la gare, se visitent à pied sans effort. Les maisons sont cossues et démontrent l'opulence passée de la cité. C'est à qui avait la plus belle façade, parfois peinte ou ornée d'étonnantes enseignes de fer forgé, fréquemment flanquée d'une tourelle fastueuse ou d'un oriel richement décoré.

L'après-midi de cette journée se termine par un tour ferroviaire sur les lignes de chemins de fer du canton d'Appenzell que nos lecteurs connaissent un peu mieux depuis le numéro

dernier. Nous avons juste le temps de lancer un coup d'œil à la place de la *Landsgemeinde*, témoin d'une démocratie inconnue en France.

Bienvenue au couvent de Saint-Jean ou en romanche Bainvegni en la Claustra Son Jon !

Levés de bon matin pour emprunter enfin les chemins de fer rhétiques dans leur livrée rouge vif, nous partons en direction de la Basse Engadine. Après un trajet varié où se succèdent collines, sommets enneigés, forêts et pâturages où le jaune éclatant des boutons d'or et des pisserlits occulte le vert original, bref arrêt à Klosters, la station préférée du britannique prince Charles avant de franchir le nouveau tunnel de la Vereina, long de 19 km, et d'apercevoir les convois spéciaux destinés au transport des voitures et camions. En moins de deux heures, nous sommes à Zernez pour prendre un car postal en direction de Müstair, tout près de la



Müstair : le couvent Son Jon.

ferroviaire transeuropéen qui relie l'Italie au nord

Swiss pass

Pour ce voyage, les participants étaient dotés d'un « Swiss Pass » particulièrement pratique et permettant de voyager autant qu'on le souhaite pendant une période donnée en 1^{ère} ou 2^e classe sur le réseau des CFF, de la plupart des compagnies privées à l'exception de quelques chemins de fer de montagne qui, cependant, accordent des substantielles réductions, sur les compagnies de navigation et les transports publics des grandes villes.

Pour connaître toutes les offres alléchantes proposées par les chemins de fer suisses :

Pour ceux qui ont Internet : www.swisstravelsystem.com

Pour les autres : Suisse Tourisme,

tél.: 00800 100 200 30 (gratuit).Fax: 00800 100 200 31 (gratuit)

► frontière italienne sur la route du col du Stelvio qui fait frémir les coureurs cyclistes qui font le tour de la péninsule. Bien assis dans notre bus aussi jaune que les fleurs des champs, nous passons par le village aux maisons typiques de l'Engadine, avant de traverser le parc national, où quelques biches et bouquetins avaient eu, pour la plus grande joie des participants, l'heureuse idée de venir nous voir passer. La route monte régulièrement jusqu'au passa dal Fuorn (col de l'Ofen) à 2 149 m avant de redescendre de mille mètres en lacets vers Müstair. Quelques haltes dans de fort jolis villages pour déposer le courrier et prendre quelques passagers, ont pour mérite de nous donner l'impression de revivre au temps de la grande épopée des cars postaux suisses qui célébrent leur centenaire. Le conducteur du bus mérite largement la réputation faite aux chauffeurs de cette vénérable institution. L'allure, digne d'un métronome, est parfaite, pas une secousse, aucun balancement dans les virages ou coup de frein désagréable, juste un coup de klaxon aux trois notes historiques pour combler les oreilles

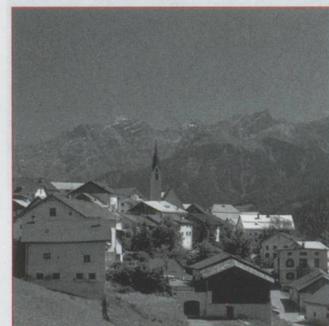
des voyageurs qui l'attendent avec impatience. La réputation de Müstair remonte à l'époque de Charlemagne qui aurait fondé vers la fin du VIII^e siècle un couvent dédié à saint Jean-Baptiste, avec l'idée de créer simultanément un centre de la foi, un siège administratif dans l'évêché de Coire et un relais sur les routes alpines reliant le nord et le sud de l'Europe. Peu avant l'an 800, l'abbatiale fut décorée d'un cycle de fresques relatant l'histoire du salut chrétien en une vaste tapisserie polychrome qui constitue l'un des plus célèbres trésors artistiques de Müstair et lui a valu son inscription au patrimoine mondial de l'humanité.

Il est évident qu'au cours des siècles, le couvent, résidence de communauté des sœurs de Saint-Jean, qui aujourd'hui vivent selon la règle de saint Benoît au rythme du temps de la prière, de la contemplation silencieuse. Sous la conduite d'une prieure, elles se consacrent aux labours du ménage et du jardin, pratiquent la broderie, administrent la bibliothèque et les archives et dirigent le jardin d'enfants de la commune.

Vers l'an 960, face aux inva-

sions hongroises et sarrasines, l'évêque de Coire fit ériger la tour « Planta » qui est un des plus vieux donjons crénelés d'Europe. Il sera et est toujours le cœur des bâtiments conventuels. Dans un petite chapelle attenante à l'église, la rumeur dit que près d'une colonne, il y aurait une source d'énergie cosmique nettement supérieure à la moyenne. Un savant français, peut-être un peu professeur Tournesol, en aurait mesuré l'intensité.

Une chose est certaine, chacun a eu beaucoup d'entrain pour faire les quelque trois cents mètres en légère montée qui nous séparaient du restaurant et se sont découvert un appétit d'ogre.



Guarda

Sur le chemin du retour, nous faisons un crochet par Guarda, village posé sur un balcon naturel, à 1 650 mètres d'altitude qui, avec ses maisons décorées de graffitis et ses fontaines en bois, possède un cachet incomparable. Son originalité architecturale lui a valu d'être classé village d'importance nationale. Avec leurs grandes portes d'entrée voûtées, leurs fresques, leurs balcons en encorbellement et leur aménagement intérieur si particulier, les maisons parfaitement restaurées, possèdent une unité que rien ne vient gâcher.

que. Ce produit diminue également la production

Le Bernina Express

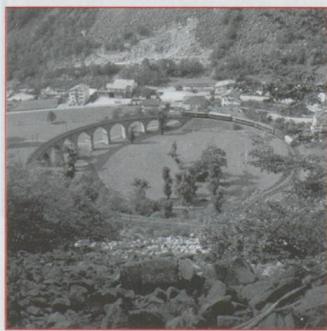
Les jours se suivent mais ne se ressemblent pas si ce n'est que l'on va faire encore pas mal de train dans des conditions de confort telles que l'on finit par trouver le voyage trop court. Installé dans les superbes voitures panoramiques de 1^{ère} classe du Bernina Express, en route pour Tirano, le petit groupe va faire tout au long de la journée des exercices de mobilité de la nuque. Il y a tant à voir à droite, à gauche, les yeux sont sans cesse en éveil. Heureusement que le parcours est le même à l'aller et au retour pour ne rien manquer.

Un premier coup d'œil sur le château de Reichenau, là où s'y réfugiant, le duc de Chartres, futur Louis-Philippe y enseigna sous le pseudonyme de professeur Chabot. N'est-ce pas là une preuve supplémentaire que la Suisse a toujours su choisir des maîtres de renom pour ses écoles ?

Ici la voie se sépare en deux. Sur la droite, voici des rails que nous ne suivrons pas cette fois, qui partent en direction de Disentis, le col de l'Oberalp, le tunnel de la Furka, Brigue et Zermatt en passant par les gorges du Rhin longues d'une quinzaine de kilomètres, fantastique grand canyon suisse au fond duquel coulent les eaux tumultueuses du Rhin, un paradis pour les amateurs de descentes aventureuses en canot pneumatique.

Notre train prendra l'embranchement de gauche pour suivre la ligne de l'Albula construite en 1903. Nous voici bientôt à Thusis où les amateurs de randon-

nées iront franchir les terrifiantes et superbes gorges de la via Mala. Quant à nous, notre train étant si agréable, nous resterons à bord en nous contentant de contempler la rivière située à 990 mètres au-dessous du tablier du pont de Solis et le spectacle géant du viaduc de la Landwasser, mondialement photographié, à la une des plus beaux calendriers, avant d'atteindre la gare de Filisur. Ouvrage d'art unique, en arc de cercle, le viaduc composé de 6 arches élégantes de 20 m d'ouverture, s'engouffre dans le tunnel du même nom percé au milieu de la paroi rocheuse. Un bon conseil : en allant vers l'Engadine, il faut se mettre vers les fenêtres du côté droit. Traversant paysages sauvages, ravins abrupts, forêts primitives, le train poursuit son allure régulière sur un parcours qui devient acrobatique. Entre Bergün et Prèda, pour vaincre un dénivelé de 416 m en 12,6 km, il n'y a pas moins de 2 tunnels simples, 5 tunnels hélicoïdaux, 9 viaducs et 2 galeries, ce qui permet de voir le pre-



Le viaduc hélicoïdal de Brusio

mier village à trois reprises à des niveaux différents, à la condition qu'après tous ces virages nocturnes et désarmants on n'ait pas perdu le nord. Encore 6 km de nuit profonde dans le tunnel le plus élevé des

Alpes, celui de l'Albula, pour arriver en haute Engadine si souvent ensoleillée. Nous n'irons pas voir les vedettes à St-Moritz, car notre express, le plus lent du monde, prendra directement le chemin du col de la Bernina après avoir changé de locomotive en gare de Samaden pour une histoire de voltage. Nous n'aurons pas le temps de prendre le funiculaire pour monter à Muottas-Muragl d'où le coucheur de soleil sur les lacs de l'Engadine est tout simplement magique, nous ne verrons pas les planeurs s'en donner à cœur joie dans ce paradis du vol à voile où les courants ascendants créés par le vent de la Maloja offrent des journées inoubliables aux pilotes. Le train monte toujours avec à sa droite le glacier de Morteratsch, le lac blanc, la vue sur le massif de la Bernina, fier de ses 4 049 mètres et du Piz Palü, jaloux car plus court de cent cinquante mètres. Au col de la Bernina, la petite gare en bois est contente de nous montrer ses deux belles cloches d'un temps ferroviaire révolu. Dès Alp Grüm, le train commence sa longue descente en lacets vers Poschiavo. L'architecture de l'Engadine nous a quittés pour céder la place à une ambiance transalpine et l'idyllique petit lac donne des envies de vacances alors qu'on va reprendre la descente vers une autre célébrité planétaire, le viaduc hélicoïdal de Brusio où la voie s'entrecroise.

La végétation a changé, les châtaigniers et les vignes se sont substitués aux épicéas. Nous arrivons en Italie, le train se prend pour un tram dans les rues de Tirano. Nous aurons fait,

en trois heures quarante, 145 km, serons partis de l'altitude de 595 m pour arriver à 429 m en franchissant un col à 2 328 m, aurons franchi 53 tunnels et serons passés sur un nombre impressionnant de ponts et viaducs. Le retour s'annonce passionnant mais attention au torticolis !

Quand un wagon-restaurant rime avec gastronomie et paysages de rêve.

Pour se remettre, il fallait un jour calme avec un voyage paisible vers Arosa. Avec la nonchalance d'un tram, l'Arosa Express trottine à travers Coire, le long des enceintes de la ville, la tour de la Poudrière et de l'Obertor, l'emblème du chef-lieu des Grisons. Mais le lèche-vitrines sur rail prend bientôt fin : à peine sorti de la cité, l'Arosa Express, à la robe bleu vif, l'exception confirmant la règle, se transforme en chemin de fer de montagne et se faufile à travers la vallée sauvage de Schanfigg jusqu'à la jolie station qui semble avoir envie de se baigner dans son mini lac. Voyage extraordinaire en voiture-restaurant belle époque où, chose exceptionnelle, la cuisine se fait entièrement à bord. Délicieux repas, service on ne peut plus souriant et efficace, vins gouleyants, cuisinier applaudi, le voyage paraît bien trop court. Le matin, les accros du rail ont eu le privilège de visiter les ateliers des chemins de fer réthiques. Tout y brille. Les plus grands soins sont donnés pour que le matériel reste à l'état de neuf. C'est aussi l'occasion de revoir une vénérable locomotive à vapeur qui, de temps à autre, tout comme

sa grande sœur électrique, l'imposante crocodile brune, reprend du service avec un petit air nostalgique. Pour que le contraste soit parfait, les toutes nouvelles voitures panoramiques de 1^{re} et 2^e classe destinées au « Glacier Express », s'exhibent en avant-première et nous font miroiter un goût de « reviens-y ».

La grande épopée ferroviaire du « Guillaume Tell Express »

Il fallait bien abandonner nos petits trains rouges des chemins de fer rhétiques. Pour aller de Coire à Lugano, la liaison de Tirano à Lugano par les bords du lac de Côme ne se faisant



Coire, la vieille ville

qu'en été, nous prenons le chemin des écoliers en passant par Lucerne où nous n'avons que peu de temps pour jeter un coup d'œil sur le pont ou revoir l'extraordinaire église baroque des Jésuites, car nous devons prendre le bateau, un vapeur à aube centenaire à la marche si douce. Pendant trois heures et demie, l'histoire de la Suisse primitive se déroule sous nos yeux entre deux coups de fourchette au restaurant salon. Les trois Suisses, Guillaume Tell, Morgarten, la revue est complète. Même Rossini et Schiller viennent y apporter leur contribution. Arrivés à Fluëlen, nous nous lançons à l'assaut du Gothard à bord d'une très confortable voiture panoramique gris argent des ▶

Suite en page 31



► Suite de la page 9

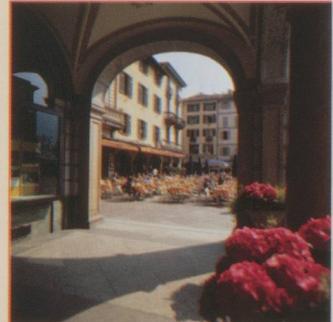
CFF. Et comme nous étions bientôt en manque de tunnels hélicoïdaux, nous avons recommencé ce qui nous a permis de voir trois fois l'église de Wassen, d'en dessous, au même niveau et enfin d'au-dessus. Le temps est mitigé quoique finalement très agréable mais c'est un ciel immaculé qui nous attend à la sortie du tunnel. Lugano a mis son costume de fête pour nous recevoir et se donne une petite allure de Rio. Des quais fleuris, des rues aux boutiques élégantes, des arcades ombragées, des terrasses de café accueillantes, de splendides édifices de style lombard, l'incontournable église de la Madonna degli Angioli avec sa fresque de la Crucifixion de Bernardino Luini (1530), un chef-d'œuvre célèbre de grande valeur, quelques banques pour justifier le titre de troisième place financière suisse, un mélange surprenant d'atmosphère italienne et d'efficacité helvétique, toutes les conditions sont réunies pour que Lugano fascine et séduise le voyageur.

Avez-vous quelque chose à déclarer ?

Après un petit tour de ville avec, pour changer, un train à pneu, pour admirer les quais de Paradiso à Castagnola et aller prendre le funiculaire du Monte Bré. Du sommet, la vue sur le lac, la ville et le San Salvatore et les alpes lointaines est époustouflante mais pourquoi avoir fermé sans aucune indication la tour d'observation qui seule permet un regard circulaire. On se remet bien vite de cette légère déception en déjeunant agréablement sur une terrasse

surplombant le lac au Rocabella à Gandria. Quel charmant village situé entre les eaux du lac et la pente abrupte du Monte Bre, avec ses venelles enchanteresses et ses maisons adossées les unes aux autres ! Se promener le long des ruelles, escalader quelques escaliers aux marches un peu hautes, découvrir des coins délicieux, de minuscules jardins en terrasse, de petites boutiques, des restaurants, des vieux murs ensoleillés, faire une halte reposante dans le calme de l'église San Vigilo, voilà de quoi passer des moments bien plaisants.

En face de Gandria, à cinq minutes de bateau, le musée de la douane et de la contrebande est amusant et instructif. Vous verrez que les maîtres gabelous connaissent toutes les cachettes et que vous n'avez aucune chance de tromper leur vigilance. Dans cette ancienne maison de gardes-frontière, les visiteurs peuvent se faire une idée de l'histoire de la douane et de la frontière du milieu du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. De nombreux objets montrent les tâches et l'histoire de la



Lugano

douane suisse. Les thèmes contrebande, recherche de drogues, falsifications de marchandises et de passeports, contrôle des métaux précieux, protection des espèces et bien d'autres sujets sont bien expliqués de façon moderne et interactive.

Le dernier petit train

Sur le chemin du retour, encore un petit train italo-suisse, entièrement rénové, où le bleu et le blanc ont supplanté le rouge. Dans cette région des cent vallées, le parcours, extrêmement sinuieux, vaut aussi son pesant d'or tant les paysages sont sauvages, les précipices impressionnantes, les cascades bondissantes, les ponts audacieux, les vignes et les châtaigneraies pleines de promesses, les prairies apaisantes et les villages pittoresques. Une heure et demie de plaisir entre Locarno et Domodossola pour prendre enfin le Cisalpin direction Genève. Le tour de Suisse est bouclé, les yeux ont été comblés, les têtes sont emplies de souvenirs et les innombrables photos prises tout au long du voyage feront la joie des amis et seront la source de belles histoires à raconter.



Lugano vue du Monte Bre

MICHEL GOUZAZ