

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

res 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.

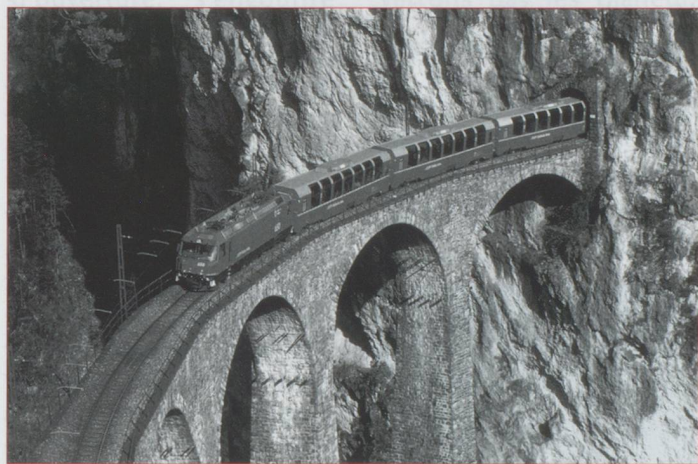
Les rues du centre ville, pleines de charme, toutes proches de la gare, se visitent à pied sans effort. Les maisons sont cossues et démontrent l'opulence passée de la cité. C'est à qui avait la plus belle façade, parfois peinte ou ornée d'étonnantes enseignes de fer forgé, fréquemment flanquée d'une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



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 célebrissime 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



Müstair : le couvent Son Jon.

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 célèbrent leur centenaire. Le conducteur du bus mérite largement la réputation faite aux chauffeurs de cette vénérable institution. L'allure, digne d'un métro-
nome, 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 labeurs 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 une 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 graffites 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.

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 terri-
fiantes 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 réguliè-
re sur un parcours qui
devient acrobatique. Entre
Bergün et Prêda, pour vain-
cre un dénivelé de 416 m
en 12,6 km, il n'y a pas
moins de 2 tunnels simples,
cinq 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 enso-
leillée. 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 Muotthas-
Muragl d'où le coucher de
soleil sur les lacs de
l'Engadine est tout simple-
ment magique, nous ne
verrons pas les planeurs
s'en donner à cœur joie
dans ce paradis du vol à
voile où les courants ascen-
dants créés par le vent de la
Maloja offrent des jour-
nées inoubliables aux pilo-
tes. 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 com-
mence 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
reprandre la descente vers
une autre célébrité plané-
taire, le viaduc hélicoïdal
de Brusio où la voie s'en-
trecroise.

La végétation a changé, les
châtaigniers et les vignes se
sont substitués aux épi-
céas. 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 franchis-
sant un col à 2 328 m, au-
rons franchi 53 tunnels et
serons passés sur un nom-
bre 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 voya-
ge paisible vers Arosa. Avec
la nonchalance d'un tram,
l'Arosa Express trotte 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 val-
lée 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 excep-
tionnelle, la cuisine se
fait entièrement à bord.
Délicieux repas, service on
ne peut plus souriant et
efficace, vins gouleyants,
cuisinier applaudi, le voya-
ge 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 maté-
riel reste à l'état de neuf.
C'est aussi l'occasion de
revoir une vénérable loco-
motive 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 par-
fait, les toutes nouvelles
voitures panoramiques de
1^{ère} et 2^e classe destinées au
« Glacier Express », s'exhi-
bent 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 ba-
roque des Jésuites, car
nous devons prendre le ba-
teau, un vapeur à aube cen-
tenaire à la marche si
douce. Pendant trois heu-
res et demie, l'histoire de la
Suisse primitive se déroule
sous nos yeux entre deux
coups de fourchette au res-
taurant salon. Les trois
Suisse, Guillaume Tell,
Morgarten, la revue est
complète. Même Rossini et
Schiller viennent y appor-
ter leur contribution.
Arrivés à Fluëlen, nous
nous lançons à l'assaut du
Gothard à bord d'une très
confortable voiture pa-
noramique 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 Vigilio, 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 sinueux, vaut aussi son pesant d'or tant les paysages sont sauvages, les précipices impressionnants, 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