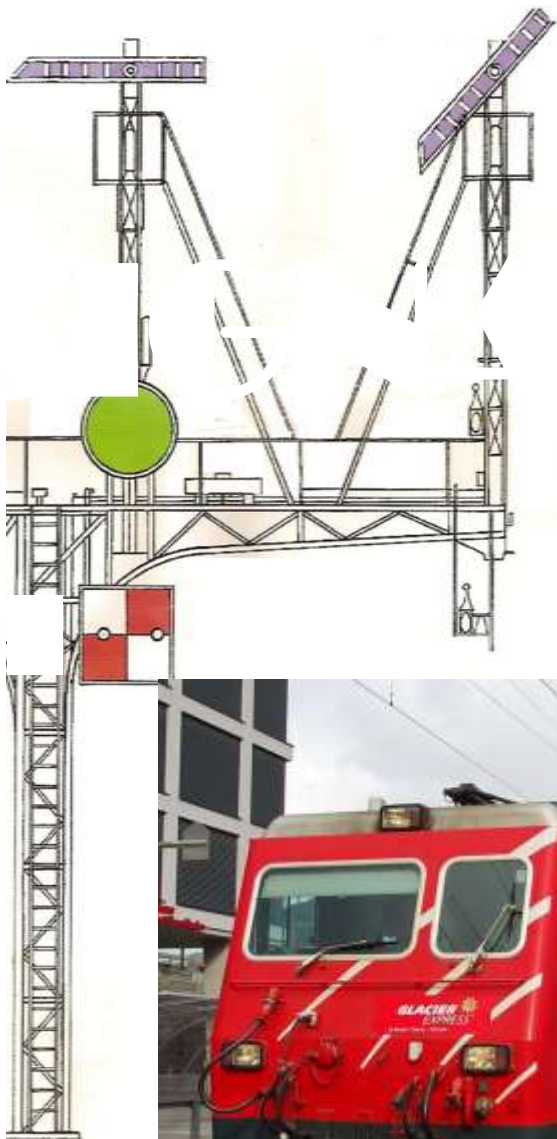


SIGNAL n-20



SIGNAL SPECIAL VOYAGE EN SUISSE

Table des matières

1	Mot du président.....	3
2	Introduction.....	4
3	Samedi 10 Mars 2012 : Première journée de trains en SUISSE.....	4
4	Samedi 17 mars week-end en Suisse/Italie.....	8
5	Samedi 24 mars : le Gothard et la Centovalli.....	15
6	Le RAMCAS	21
7	Sommaire des prochains numéros.....	22

1 Mot du président

Bonjour,

Les aventures de notre périple en SUISSE qui date de mars 2012 sont enfin communiquées à nos membres. Je vous laisse découvrir les articles de nos écrivains en herbe, et je découvre que si nous devions décrire une même sortie, chacun la raconterait à sa manière.

C'est ce qui fait finalement le club, la diversité et la complémentarité de ses membres.

Alors en voiture, Messieurs Dames et venez partager notre plaisir.

Le Président du
RAMCAS

Mario GUERRA

2 Introduction

Le RAMCAS cherche depuis longtemps à visiter la Suisse sur la base d'un parcours ad-hoc.

La Suisse est sans conteste le pays du chemin de fer de montagne.

On a de fait tendance à parcourir un maximum de distances, tellement les liaisons proposées sont intéressantes, mais passer 9 heures dans un train devient lassant même pour les plus endurcis, surtout si le lendemain, on recommence.

Pour ces raisons et pour des questions économiques, j'ai préféré morceler le parcours en plusieurs jours non contigus. Chaque soir on rentre chez nous, on récupère et on remet ça la semaine suivante.

La visite des Grisons est impossible en une journée tout comme le Glacier Express ; ces deux sorties ont donc été regroupées avec une nuitée en Italie (plus typique et moins chère que la Suisse).

Enfin pour changer et parce que la plupart d'entre nous ont déjà visité la Suisse en été, j'ai préféré voyager en hiver ce qui permet d'avoir une vue plus dégagée des paysages de montagne, d'avoir moins de pluie et des journées plus ensoleillées. En partant en mars les journées sont suffisamment longues.

Voilà il est temps de partir, alors en voiture avec le RAMCAS et venez découvrir la Suisse dans ce fascicule qui bien sûr n'a pour but que de vous mettre l'eau à la bouche.

3 Samedi 10 Mars 2012 : Première journée de trains en SUISSE

Le tour des principaux lacs suisses au nord des Alpes :

Lac de Constance, Lac de Zurich, Lac de Zug, Lac des 4 cantons, Lac de Briens, Lac de Thun, Lac Lemman, Lac de Neuchâtel et Lac de Bienne

Cinq exploitants de trains différents utilisés

SBB – Südostbahn – Zentralbahn – BLS – MOB

8 rames différentes : 2x IC 2 niveaux, Voralpen-express, 2 x Goldenpass, régional BLS,

1x IC 1 niveaux et ICN

Le départ de cette belle et longue journée ferroviaire avec de courtes correspondances c'est fait à Bâle.



Bâle



Correspondance à Zurich

Le premier train à 2 niveaux de la SBB nous a mené de Bâle à Zurich à travers le Jura par Olten et Aarau et nous avons eu une première surprise à la sortie du tunnel « près de Baden » de dépasser le train spécial tractée par la 141 R « 1244 » qui fera un tour dans le jura dans la même journée.

Le second train à 2 niveaux en courte correspondance à Zurich nous a menés de Zurich à Romanshorn au bord du Lac de Constance en passant par l'aéroport de Zurich, Winterthur et nous avons longé une des usines du constructeur suisse Stadler.



Voralpen-express

Nous avons eu le temps de parcourir assez rapidement le port de cette ville avant de poursuivre notre voyage avec le Voralpen-express de la compagnie Südostbahn. Le trajet nous a mené de Romanshorn à Lucerne en passant par St Gallen, Wattwill, Rapperswill d'où nous avons passé sur le Lac de Zurich avant d'atteindre Zug. Le reste du trajet nous a encore fait passer au carrefour d'Arth-Goldau avant d'arriver à Lucerne en longeant le musée des transports.

L'arrêt correspondance d'un peu plus d'une demi heure nous a permis de voir le Lac des 4 cantons avant de prendre place dans la voiture panoramique du Golden Pass de la

Zentralbahn : c'est dans ce train entre Lucerne et Briens et son lac que nous avons pris notre repas.



GoldenPass Zentralbahn

La prochaine gare d'interconnexion a été Interlaken où nous avons pris place dans un train régional des BLS dont les sièges étaient tournant ce qui a permis aux grands enfants du groupe de s'amuser comme sur des manèges. La dame contrôleuse nous a ensuite fait deux beaux cadeaux sur le trajet vers Zweisimmen à savoir nous prêter le manuel d'accompagnement des agents communs aux conducteurs et aux contrôleurs d'une part et nous a ouvert la cabine de conduite arrière de la rame réversible pour nous permettre de faire des photos et des films de la voie et du paysage.

L'arrêt à très courte correspondance nous a également réservé une surprise à savoir le départ en retraite du conducteur de la MOB qui avait amené notre train de Montreux à Zweisimmen. La dame contrôleuse et le conducteur du train du BLS ont accepté de faire les photos de notre groupe.



BLS et les sièges tournants

Il y a eu une seconde surprise dans cette gare à savoir que la rame du Golden Pass qui nous a emmené de Zweisimmen à Montreux sur le lac Lemman était la rame historique avec des voitures aménagés intérieurement en bois précieux. En passant et en s'arrêtant à la gare de Gstaad nous avons malheureusement pas vu Johnny ni Laetitia, ce qui a déçu les fans du groupe, s'il y en avait ?

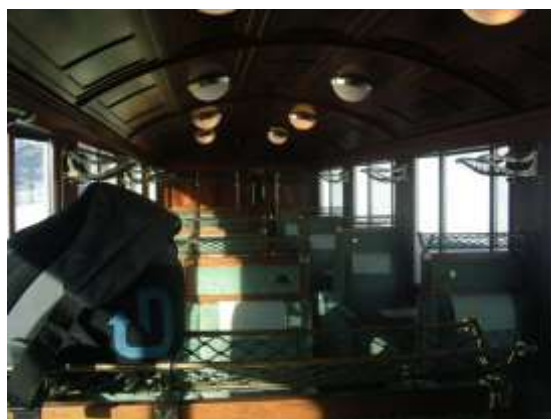


Départ en retraite



MOB la rame

L'intérieur des wagons en bois



La descente sur Montreux était très belle et la correspondance nous a amené à prendre un IC à un niveau de la SBB faisant la pendulation entre Brig et Lausanne.

A Lausanne nous sommes passés dans une rame ICN qui nous a amené à Bâle en longeant puis en traversant le Jura. Nous avons, dans la nuit tombante, longé le Lac de Neuchâtel et le Lac de Bienne, passé le tunnel entre Grenchen et Moutier avant de repartir de la gare de Délémont, où le changement de direction du train se réalise en trois minutes, performances pas encore réalisés actuellement dans notre pays.

Nous avons été agréablement surpris de voir sur toutes les fenêtres des trains que nous avons utilisés les mêmes affiches de nos réservations avec le sigle de notre association le RAMCAS

Le retour à Bâle a été ponctuel selon l'horaire affiché.

Nous ne pouvons que conseiller aux membres du club qui n'ont pas pu nous accompagner de réaliser par eux-mêmes cette même journée, voire un peu plus tard en mai voire à l'automne, car elle en vaut vraiment le détour avec plus de 1100 kilomètres parcourus.

Photos et texte de Philippe HECKNER

4 Samedi 17 mars week-end en Suisse/Italie

Ce second voyage étalé sur deux jours va nous conduire de Bâle à Coire puis par l'Albula à Tirano le premier jour. Le lendemain Tirano, Coire par le Glacier Express jusqu'à Brigue. Ensuite nous passons le Loetschberg, Kandersteg, Berne et enfin Bâle.

Samedi matin rendez-vous à la gare SBB de Bâle; nous bénéficions d'un parking privé pour nos voitures à 50m de la gare.

Le départ est prévue à 6h33, le 17 mars 2012 nous partons en direction de Coire (Chur) par un train direct sans changement.

C'est un intercity avec à bord : voiture restaurant, zone portable, zone repos, compartiment nursery.

A peine le train démarré, vous connaissez le RAMCAS et c'est déjà l'heure du petit-déjeuner : café, et Philippe a amené un streizel pour les 8 que nous sommes.



Le petit déjeuner

En effet pour ce week-end il y a : Jonathan avec son grand-père, Rémi, Philippe, Loïda et Marc et enfin Michèle et Mario.

Nous arrivons à Coire à 8h52 pour notre premier changement. Nous disposons d'un peu de temps pour visiter la gare, et grignoter un bretzel pour les gourmands.

Le départ du Bernina express est à 9h31.

Plusieurs encadrés décrivent les lignes que nous allons prendre.

Le Bernina Express :

Pour aller du nord au sud, il emprunte 196 ponts. Il relie Coire, dans le canton des Grisons, à Tirano, dans la Valteline italienne, en passant par le col de la Bernina. Il propose la plus belle liaison entre la fraîcheur du nord et la chaleur du sud. Et c'est aussi la plus audacieuse : sur son chemin, le train rouge grimpe vers les glaciers, jusqu'à 2 253 m d'altitude. Pour aller vers le sud, il emprunte 196 ponts et traverse 55 tunnels. Prenez place dans l'une des modernes voitures panoramiques et renversez-vous dans votre fauteuil. Le train fait le reste. Il vous montre les forêts romantiques de la vallée de l'Albula. Il vous emmène toujours plus haut, au-dessus de gorges et de torrents sauvages

en franchissant ponts et viaducs. Le petit train maîtrise pour vous une pente à 70 pour mille, ce que les grands ne pourront jamais faire. Il veut vous montrer la neige, là-haut, sur la Bernina, et le glacier. Puis il descend avec vous, plongeant vers le sud. Il vous montre la ville romantique de Poschiavo. Il est chez lui dans le sud, comme il l'est dans le nord. Et maintenant, il a envie de sud. Il vous permet de savourer un espresso sur la piazza de Tirano. Il vous a emmené en Italie.

Vous voici de retour dans le pays du Swiss Travel System, qui vous a permis de faire cette escapade en Italie.

Après ce voyage, vous comprendrez aisément pourquoi, dans la région de l'Albula et de la Bernina, les chemins de fer rhétiques font partie du patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2008.



Au départ de Coire



Le viaduc de la Landwasser



Les boucles de Bergun

L'Albula et les Grisons

Les habitants des Grisons sont, à juste titre, fiers de leur canton. Ici, une langue locale, le romanche, s'est même maintenue en plus de l'allemand et de l'italien. Les trains à voie large du Plateau s'arrêtent à Coire, le chef-lieu du canton, où vous attendent les adorables trains rouges à voie étroite

des Chemins de fer rhétiques. Ils sont mieux armés pour se faufiler dans les paysages crevassés de ce canton de montagne. Plus petits, ils n'en sont pas moins confortables. Une atmosphère de vacances règne à bord. Si vous n'êtes pas déjà familier de leur fréquentation, vous le deviendrez

rapidement. Et partout dans les gares, des cars postaux jaunes attendent ceux qui souhaitent monter encore plus haut. Les Grisons ont leur propre système de transports au sein du Swiss Travel System.

Le trajet jusqu'à Saint-Moritz, une curiosité à lui tout seul. A Coire, montez dans le train qui part vers Saint-Moritz via Thusis. Cela pourrait être pour vous le début de la consommation d'une drogue dure. Vous ne pourrez plus vous passer de l'infinie variété des paysages qui défilent devant la fenêtre du train rouge. Il vous arrivera de retenir votre souffle lorsqu'il passera à grand fracas sur l'un de ses ponts vertigineux, par exemple sur le viaduc de Landwasser, cet imposant symbole de la ligne de l'Albula, inscrit au patrimoine culturel mondial de Vertigineux: le viaduc de Landwasser. Rafraîchissants: les lac de la Haute-Engadine. Bouquetins dans le Parc national suisse. voulez-vous passer quelques heures dans le centre aquatique de Scuol? Faire une excursion dans le Parc national suisse tout proche?

Vous reviendrez certainement d'Italie en Suisse, car vous le savez bien: dans le Swiss Travel System, il y a encore beaucoup à découvrir. C'est avec cette certitude que vous monterez à Zerne (Engadine) dans le car postal portant l'inscription Engadin-Meran Route Express. Sur votre chemin, sur la longue route qui monte au col d'Ofen (2 049 m d'altitude), vous traverserez les étendues sauvages du Parc national suisse. Puis, à hauteur du col, s'ouvre la vue sur la vallée de Münster, ce monde de rêve bien particulier à l'extrême pointe sud-est des Grisons. De l'autre côté, au Tyrol du Sud, se dressent les imposants sommets enneigés du massif de l'Ortler. Une halte à Müstair, avant la frontière italienne, avec une visite du couvent Saint-Jean, en vaut la peine. Avec ses fresques datant du début du Moyen Age, il fait partie du patrimoine culturel mondial de l'UNESCO. Mais le voyage continue jusqu'au Val Venosta, au Tyrol du Sud. Ici, vous êtes en Italie. Cependant, ici, la langue utilisée est encore essentiellement l'allemand. A Mals, le train du Val Venosta vous attend pour vous emmener dans la ville de Merano, déjà presque méditerranéenne. Le soir, lorsque vous reviendrez en Suisse, vous aurez la certitude d'avoir découvert une région que même de nombreux Suisses ne connaissent qu'à peine. l'UNESCO.

Ici, un sauvage torrent de montagne descend en grondant vers la vallée, entre rochers et sapins. Peu après, à la sortie d'un tunnel, tout est différent, vert et plein d'un charme agreste. Vous devez vivre vous-même cette expérience. Et arrivé, à Saint-Moritz, vous êtes l'invité de la moitié du monde, dans la fastueuse Mecque alpine fréquentée par les «peuples».

Jusqu'à Saint-Moritz via l'Engadine. Au départ de Landquart, allez à Saint-Moritz via Klosters et Zerne avec le train Engadin Star si vous souhaitez faire un détour pour profiter de la Basse-Engadine. Ici, le trajet n'est pas aussi montagneux que sur l'itinéraire qui vient d'être décrit. La magnifique région du Prättigau, avec ses adorables villages blottis dans leur écrin de verdure, réjouira votre vue tout au long de votre trajet jusqu'à Klosters qui, jusqu'en 1999, était le terminus de la ligne, à l'exception des voyageurs avec destination Davos. Aujourd'hui, peu après Klosters, votre train pénètre dans le tunnel de Vereina, long de 19 km. De l'autre côté, l'Engadine vous attend, avec ses villages blancs aux imposantes maisons en pierre, groupées autour de leurs églises: Zerne, S-chanf, Zuoz, Madulain, La Punt Chamuesch, les noms romanches des villages semblent eux aussi sortis d'un livre d'images. Le célèbre Saint-Moritz avec ses lacs bleus vous attend au terme de votre voyage.

Le tronçon Coire Tirano est de toute beauté, avec plusieurs boucles pour gagner en altitude.

On part de 584m puis on monte au point culminant à Ospizio Bernina à 2253m.

Toute la ligne de l'Albula/Bernina est en voie métrique, on passe le tunnel de l'Abula qui fait 5865m. Pendant tout le trajet nous étions tous en admiration devant le spectacle et particulièrement nos épouses. Je pense que c'est l'une des plus belles lignes ferroviaires.

A 13h30 nous arrivons à Tirano (429m) en Italie pour rejoindre le restaurant et boire une bonne bière. Après le repas, et une petite balade à Tirano nous remontons à Poschiavo pour repasser la boucle de Brusio et visiter le village de Poschiavo (1014m). Cette fois ci nous empruntons la boucle de nuit avec un éclairage particulier des arches.

Le soir nous cherchons en vain une pizzeria sans succès, ce soir ce sera pâtes. L'hôtel où nous logeons célèbre un mariage et l'un des mariés vient du Haut-Rhin.



La gare de Poschiavo



La boucle de Brusio

Là où l'Engadine est encore presque intacte.

On n'est pas obligé d'aller toujours à Saint-Moritz. A l'autre extrémité de l'Engadine, il y a Scuol, un village typique de la région, avec ses larges maisons aux murs épais, aux accueillants porches arrondis et aux petites fenêtres profondément encastrées. Des sgraffitis décorent les façades. De l'eau minérale (véritable) coule de la fontaine du village et l'air est lui aussi d'une pureté incomparable, même s'il s'y mêle moins de bulles de champagne que dans la station mondaine de Saint-Moritz. Montez à Landquart dans le train-découverte Aqualino si vous voulez vous rendre à Scuol-Tarasp. Il vous y emmènera en traversant lui aussi le Prättigau via Klosters et le tunnel de Vereina.



Au restaurant la « Bernina »

Le lendemain matin à 6h30 nous partons dans un petit bus vers Poschiavo pour prendre le train et refaire la ligne de l'Albula. Arrivé à Samedan le glacier Express nous attend à 9h17

Glacier express

«L'express le plus lent du monde» relie la station mondaine de Saint-Moritz qui, sûre d'elle-même, revendique le nom de «Top of the World», à Zermatt, qui se considère tout aussi fièrement comme «le village du Cervin». Une rencontre au sommet entre deux célébrités mondiales donc, à laquelle le Glacier Express ne se contente pas de participer tout au long de ses huit heures de trajet. Il doit véritablement sa propre célébrité au fait que chacune de ces huit heures offre une série de perspectives et d'impressions inoubliables. Il est évident que le train lui-même, le Glacier Express, est un joyau en son genre. Ses voitures panoramiques climatisées glissent doucement à travers forêts de montagne aux senteurs épicées et paisibles alpages. Lorsque, de temps à autre, les légers bruits de roulement changent de registre, c'est sans doute que le train franchit l'un des 291 ponts de la ligne. Si vous regardez alors par la fenêtre, vous avez de bonnes chances de découvrir un torrent de montagne grondant sous votre voiture. Réservez impérativement votre déjeuner dans le train. Nulle part ailleurs que dans le Glacier Express vous ne pourrez déguster aussi confortablement un festin – la plupart du temps d'ailleurs sans quitter votre place – tout en contemplant à loisir le panorama alpin que vous longez. Mais si vous préférez, vous pouvez vous procurer snacks et boissons quand vous le voulez. Il vous est donc possible, par exemple, de célébrer le passage du point géographique le plus haut de votre voyage, le col d'Oberalp, à 2 033 mètres d'altitude, en dégustant un verre de bon vin. La réservation des places est obligatoire et peut se faire auprès de votre point de vente à l'étranger ou dans toutes les grandes gares suisses.

pour aller sur Coire, rebrousser chemin, puis nous amener à Brig avec plusieurs changements de locomotives et même des tronçons à crémaillères.

Ce tronçon est lui aussi superbe et difficile à décrire. J'ai vu des photos, des vidéos mais la réalité est encore différente et difficilement inimaginable. A l'OberAlpPass (2033m) point culminant du tronçon il y a plus de 2m de neige.



Le glacier express sous la neige



Paysage splendide



Longue rame



Voitures sous la neige

Régio express Lötschberg : L'itinéraire offrant les plus belles vues sur le Valais.

Il existe certes un moyen nettement plus rapide de rejoindre le Valais depuis le Mittelland : le trajet qui passe par le tunnel de base du Lötschberg. Mais vous êtes en vacances! Prenez le temps d'emprunter un itinéraire plus agréable! A Berne ou à Spiez, montez dans les voitures climatisées à grandes baies du «Lötschberger», le train du BLS à la livrée argent et vert. Il n'est pas si pressé car il veut vous montrer bien des choses en route. Près de Frutigen, dans la Kandertal, il laisse sur sa gauche le portail du tunnel de base et ses 34,6 km de long et se fraie un chemin jusqu'à Kandersteg, 460 mètres plus haut, en suivant un parcours sauvage et romantique, ponctué de longues courbes et de quelques petits tunnels. Kandersteg invite à une escapade jusqu'au lac d'Oeschinen. Le train vous laisse le choix. Lui-même ne l'a maintenant plus: il doit également entrer dans le tunnel s'il veut aller dans le Valais en traversant les Alpes bernoises. Mais 14,6 km plus loin, vous êtes déjà à Goppenstein, la porte d'entrée de la Lötschental. Ici, vous avez l'embarras du choix si vous souhaitez parcourir par vos propres moyens un coin typique du Valais. Vous descendez déjà ici, à Goppenstein? Ou un peu plus loin, sur la rampe sud de la bientôt centenaire ligne classique du Lötschberg, là où la vallée du Rhône se montre dans toute son ampleur? Ici, jusqu'à tard dans l'automne, l'atmosphère est presque aussi méditerranéenne qu'en Provence, cette région française vers laquelle se dirige le Rhône, le fleuve qui coule en dessous, dans la vallée. Quoi qu'il en soit, avoir avec soi les chaussures de randonnée et un petit sac à dos en vaut la peine quand on monte dans le «Lötschberger». Si la promenade vous a fatigué, il y a train qui part toutes les heures.

A partir de Brigue, nous rentrons en empruntant le tunnel du Loetschberg, mais nous avons décidé de prendre le tunnel de faîte qui est plus court mais plus haut en altitude.

Sur ce tronçon, nous longeons le Rhône sur notre gauche en escaladant la montagne, nous empruntons le viaduc du Bitschtal (voir une maquette au musée Faller), puis le tunnel du Loetschberg. La journée de samedi était très belle, celle de dimanche couverte en tout cas l'après-midi. A la sortie du tunnel à Kandersteg, c'est la surprise, nous essayons une tempête de neige.

Puis retour sur Bâle via Berne dimanche soir avec la satisfaction d'avoir passé un bon week-end.

Photos de Michèle et Mario, certaine de Marc Willm, texte de Mario GUERRA.

5 Samedi 24 mars : le Gothard et la Centovalli

Genève : Le samedi 10 mai 2014, c'est notre réunion mensuelle. Les membres commencent à affluer vers la salle de conférence, soit par l'extérieur l'accès direct, soit par l'intérieur en faisant d'abord un détour par le réseau d'André. Spontanément se forment des apartés debout : ici, les plus anciens, là les fans de camions, état de santé des uns, état civil des autres.

Sur le bord de l'estrade on admire la rame de tombereaux de Jonathan et une gare en bois en cours de montage surplombe le tout. Xavier fait passer la feuille d'émargement. Quand surgissent d'une boîte les gilets rouges du club sérigraphiés, tout le monde se jette dans une mêlée d'essayage du M au XXL.

Pendant ce temps le projecteur brûle d'impatience de nous passer le voyage sur la Bernina et continue de dessiner sur l'écran les ombres chinoises de ceux qui sont encore debout. Mais voilà que plane comme une idée de centenaire sur le bureau, 2014 oblige. Ce gros î qui trône bien en évidence est surtout annonciateur du thème que Benny va nous présenter dans sa vidéo : Les lignes stratégiques de Haute-Alsace. Et comme promis, Mario me remet un florilège de photocopies destinées à me rafraîchir la mémoire pour rédiger un compte-rendu sur le voyage à Locarno.

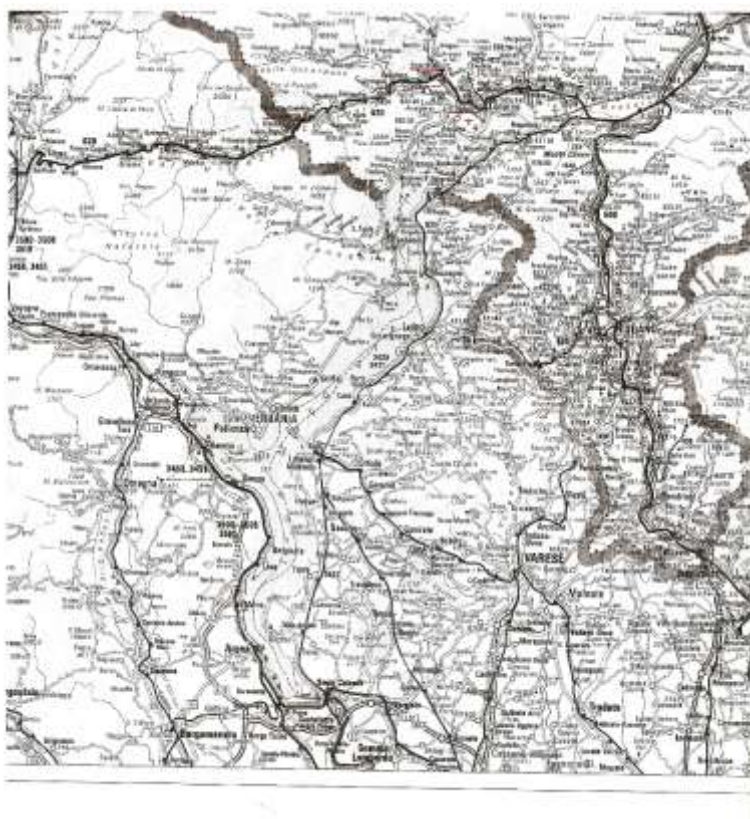
La première page de ce fascicule est tout à fait explicite. Nous sommes le 24 mars 2012. Y figurent la liste des principales villes traversées et une grande photo de notre président organisateur. Cela ne laisse aucun doute sur le but du voyage qui est, en fait le trajet en lui-même. En gros il s'agit de traverser la Suisse en diagonale, l'aller par le Gothard et le retour par le Simplon, dans un circuit ferroviaire intelligent. Ainsi chacun peut y trouver son bonheur : peut-être un kaléidoscope des paysages suisses pour les non-initiés, et certainement une petite madeleine de Proust pour les nostalgiques des vacances d'antan.

Notre expédition débute au petit matin dans Riedisheim encore obscure et endormi, quand au bout de la rue s'approche le faisceau lumineux d'une voiture à la marche hésitante. Après un échange de gestes de reconnaissance, Rémi à l'initiative de ce co-voiturage nous fait monter dans son véhicule. Dès lors nous roulons vers Bâle, sans précipitation, mais avec diligence.

Le rendez-vous est fixé à 6h30 dans une cour privée et sécurisée de la Güterstrasse, derrière la gare. Nous nous y retrouvons en petit comité, car beaucoup de membres ont déjà participé aux voyages sur le MOB et la Bernina Express et le Glacier Express, compris dans l'arrangement.

En ce samedi matin la passerelle commerçante est bien animée et en longeant la voie 3 nous nous approchons du butoir de notre train pendulaire. Montée et installation en première classe. La satisfaction est visible sur les mines réjouies ; en effet le passage de la hâte dans la froidure matinale à cet intérieur feutré et se laisser choir dans un fauteuil, cela tient d'un réel plaisir. L'annonce du départ retentit. Départ à 7h04, le train s'ébranle ou plutôt se met à glisser sur les rails. Les industries bâloises défilent de plus en plus vite, la Forêt-Noire s'éloigne, on s'arrache de la cuvette rhénane.

Mais à propos de madeleine, avant même que l'on n'atteigne les tunnels du Jura, ce sont des croissants frais, que Mario tire de son sac pour nous les distribuer. En-cas bienvenu, si l'on considère l'heure à laquelle a été pris le petit-déjeuner d'aujourd'hui. Le vendeur poussant son chariot de



Kaffee und Gipfeli doit constater que nous jouons des mandibules et admirons obstinément le paysage ; dans son sillage persiste l'odeur divine d'un café suisse. Certains finiront par succomber.

Le Mittelland étale sa quiétude prospère et à partir du lac de Sempach se détache de la chaîne alpine le Pilatus, impressionnant et presque menaçant avec son double sommet en forme de cornes de taureau, surtout le matin et à contre-jour. Quant à lui, le rebroussement de Luzern cette fois-ci n'est pas agrémenté par un échange de locos, la Re 4/4 contre la Re 6/6, la loco la plus puissante au monde. A Immensee, au lac de Zug, une borne indique le kilomètre zéro de la ligne du

Gothard. Mais la grimpée, ce n'est pas pour tout de suite.

D'abord on traverse Altdorf où Guillaume Tell du haut de son socle ne bronche pas en entendant passer notre train. Erstfeld : haut-lieu du tourisme ferroviaire pour ses crocodiles. C'est aussi là que l'on commence à grimper. Au bout d'un moment une attitude d'attente est perceptible dans la voiture. En effet, l'église de Wassen est l'objet de toutes les attentions.

On la voit successivement de trois hauteurs différentes, pendant que le train serpente à flanc de montagne, de tunnel en tunnel. Le cabaretiste Emil Steinberger par un de ses sketches a contribué à sa célébrité. De Göschenen à Airolo le tunnel de 15km de long franchit une barrière climatique et culturelle, sous le massif du Gothard, donc dépaysement garanti. Dans la descente, comme la rampe nord, la rampe sud, est équipée de tunnels hélicoïdaux, tant est si bien qu'entre Rodi-Fiesio et Giornico on descend de 975m à 391m d'altitude pour une distance à vol d'oiseau de seulement 13km. En regardant vers le haut nous apercevons un tronçon de ligne que nous avons parcouru il y a quelques minutes. Au premier coup d'œil il est difficile de dire si le train de marchandises qui s'y trouve nous suit ou bien si c'est celui que nous venons de croiser. La vallée Laventina s'étire.

Notre train finit par ralentir, nous arrivons à Bellinzona. Les créneaux de la forteresse se découpent sur le ciel, signe qu'il est temps de nous extraire de notre siège et de changer de train.

Celui-ci continue vers Lugano. Notre correspondance est ponctuelle. Le train régional traverse le Piano Magadino par un large S. Cette plaine alluviale maraîchère est traversée par la rivière Tessin. Le train passe sur son pont de digues en digues. Tout en haut, à droite le mur du barrage du Lago di Vogorno, d'où James Bond fit un saut, surplombe la zone de plus en plus urbanisée avec ses résidences aux balcons spacieux.

Enfin le terminus.

Impatients nous longeons le quai de la gare cul-de-sac, passons à côté du heurtoir pour tomber directement sur la Piazza Stazione. Débarquer à Locarno, quel enchantement ! Les sensations sont d'autant plus vives que nous ne disposons que d'une petite heure. Alors, dispersion du groupe avant un nouveau rendez-vous. Pas une minute à perdre pour s'imprégner par les cinq sens des délices de ce microcosme. Ici c'est déjà le printemps ; on sent la douceur de l'air sur la peau, les palmiers contrastent sur un fond de sommet enneigés. Pourquoi ne pas pique-niquer sur la promenade du Lac Majeur ? Ou flâner sur la Piazza Grande bordée d'arcades ? Ou s'asseoir à une terrasse et déguster un chocolat chaud, una cioccolata densa, tellement épais qu'il nappe les bords de la tasse.

Centovalli grue d'Istrugnano



extrait du prospectus RailAway



un train régional sort de son dépôt, là où se trouve aujourd'hui la gare souterraine.



Train à quai, à droite la gare FFS et un bus Fort par Brissago -

Nous gravitons pour un moment encore autour de ce petit univers unique en son genre : l'opulence et la rigueur germaniques se mêlant aux couleurs de « l'italianità ». Aucune gesticulation inutile ne vient parasiter le langage posé et distinct des habitants conscients et assurés de leur appartenance à l'Helvétie. Même si dans les kiosques Mickey Mouse s'appelle Topolino, le chocolat s'appelle Cailler, Tobler, Villars et le tabac Burrus, Parisiennes, Rössli. Déjà en 1925, Aristide Briand et Gustav Stresemann, les représentants des anciens pays belligérants ont signé ici leur accord de paix dans une ambiance de vacances. Cet échantillon touristique ne peut que donner envie de revenir à une autre occasion.



L'heure avance. Allora, ciao Locarno ! Comme prévu, nous nous retrouvons devant l'entrée du souterrain qui nous engloutit aussitôt. Nos pas résonnent sur le quai et les néons nous donnent un teint blafard. Le sevrage est brusque : fini le clapotis sur le rivage du Lago Maggiore, fini le parfum suave des figuiers. Notre train stationne bien en vue. Ce n'est pas un train ordinaire.

Côté historique : jusqu'à la fin des années 80 le départ se faisait en surface, sur la place de la gare et cette ligne à voie métrique traversait la ville comme un tramway, en direction de Domodossola à 52km d'ici. Elle existe depuis 1923 quand avait été réalisé le projet de relier Locarno à la capitale Bern par le chemin le plus court, c'est-à-dire par le Simplon et le Lötschberg. Une autre ligne supprimée en 1965 bifurquait à Ponte Brolia pour parcourir la vallée Maggia jusqu'à Bignasco.

Avant de monter en voiture, nous lisons sur les affiches que le sigle FART signifie : FERROVIE AUTOLINEE REGIONALI TICINESI

Notre quasi-métro démarre. Le contrôleur note notre présence et fait son travail discrètement. Le train remonte à la surface à la sortie de la ville. Enfin, le retour du soleil ! Désormais le paysage change rapidement, vignes, châtaigneraies, gares de croisement, villages perchés, clochés élancés aux cloches apparentes. Au fur et à mesure que le train gagne de l'altitude l'aspect sauvage des lieux s'amplifie. Notre petit train surnommé « Centovallina » par les autochtones semble devoir se frayer un passage à travers une nature grandiose. Ce n'est plus qu'une succession de gorges vertigineuses, chaos rocheux, rochers qu'un géant aurait jetés dans l'abîme, tunnels, ponts aussi frêles qu'une passerelle pour piétons. A Camedo nous franchissons la frontière. Le territoire FART se termine, et est repris par la société SSIF : Società Subalpina di Imprese Ferroviarie.



Le point culminant de la ligne est atteint à Santa Maria Maggiore, lieu de pèlerinage, à 831m d'altitude. Locarno en comparaison, le point le plus bas de Suisse, n'est qu'à 193m. Le trajet se poursuit le long d'une haute vallée austère. D'abord en pente modérée, la ligne s'incline de plus en plus jusqu'à 61 pour mille et finit par faire des lacets de 50m de diamètre et plonger en souterrain dans la gare FS de Domodossola.

Quai, escaliers, quai. OK, la correspondance est là. Contrairement au train précédent celui-ci est presque plein. Malgré tout nous trouvons une place assise. Mais à l'heure du départ, le train ne part pas. Peu de temps s'écoule jusqu'à ce qu'on nous annonce le départ retardé en raison des travaux sur la ligne du Simplon. Du coup l'atmosphère devient pesante ; sourcils froncés, déception, inquiétude, hochements de tête, concertations. Hélas, rien ne sert de regarder sa montre en poussant des soupirs excédés ; cela ne fera pas partir le train plus tôt.

Finalement le train part, certes il roule à vitesse réduite dans la zone des travaux, ce qui ne fait paraître le tunnel du Simplon que plus long. Et revoilà la lumière du jour, la vallée du Rhône, Brig et le canton du Valais avec son blason symbolisant sa double identité culturelle, alémanique à l'est, et francophone à l'ouest ; on peut d'ailleurs le voir en plaque de baptême sur les flancs d'une loco : étoiles blanches sur fond rouge et étoiles rouges sur fond blanc. Le versant sud de la montagne est abrupt et sec. Nous traversons maintenant la région la moins arrosée de Suisse. Les noms des stations dans les deux langues s'égrènent : Visp/Viège, Leuk/Loèche, Siders/Sierre, Sitten/Sion. Le climat est propice à la culture des abricotiers et à la vigne. Le Léman n'est plus très loin.

Soudain le château de Chillon sur son îlot rocheux confirme que nous sommes arrivés sur cette autre Riviera. Il servait autrefois de prison, mais bien avant que le lac n'attire une certaine élite. Que d'associations en traversant les gares : Montreux et le MOB, Vevey et la retraite de Charly Chaplin, ou encore Vevey et le Blonay-Chamby dont la remise abrite une authentique Glättiise des tramways de Mulhouse. On y prendrait goût, pourtant nous ne pouvons pas continuer vers Genève, il faut changer à Lausanne pour Bâle. Eh oui, nous avons cumulé beaucoup de retard. Aurons-nous la correspondance ? Attendra-t-elle le RAMCAS ?

La poussée d'adrénaline aidant, nous commençons bien avant l'arrêt à nous agglutiner vers les portières. Grincement de freins, décompression, ouverture et le sauve-qui-peut général dans la bousculade, pendant que personne ne prête attention aux annonces. En prime, la correspondance ne se trouve pas sur le même quai en face. Conséquence, une course éperdue dans les escaliers du souterrain, les premiers coureurs hors de vue des derniers. Devant le train supposé être le bon, des agents des CFF nous rassurent sur sa destination en nous voyant nous agiter. Cette correspondance attend, nous sommes encore en Suisse.

Nouveau train, nouvelle place assise. Nous avons même le temps de nous installer et de nous féliciter après cet imprévu sportif. Le retour s'effectue « gentiment » à travers la Romandie, la région des lacs, Neuchâtel, Morat, Bielle. Au début de ce dernier le voyageur distingue nettement l'île Saint-Pierre, chère à Jean-Jacques Rousseau.

A la bifurcation de Grenchen-Nord on amorce la traversée du Jura, perpendiculairement aux plis. Dans ces formations calcaires tourmentées on imagine ce qu'a pu être il y a plus de cent ans le travail à la pioche pour créer un chemin de fer. A chaque tour de roue nous nous rapprochons de la fin du voyage. Le rebroussement de Delémont nous permet de voir deux fois, une fois de chaque côté, l'ancien dépôt situé juste dans l'angle des voies, avec sa rotonde et son pont tournant bien entretenus pour les festivals de la vapeur. Plus loin, la petite gare de Soyhières aurait gagné en importance si la percée vers Werentzhouse avait été réalisée, un projet qui a été anéanti par la Grande Guerre. La ligne suit dorénavant la vallée de la Birs, la vallée de Laufen, depuis toujours bernoise, et rattachée récemment aux cantons bâlois pour des raisons économiques évidentes. Derrière les vitres le bleu ciel vire au bleu nuit ; la grande cité rhénane s'illumine. Notre train ralentit, s'arrête, nous descendons.

Au terme de ce voyage l'environnement nous est immédiatement familier. Le carillon de quai et la voix féminine du haut-parleur bienveillante, mais appliquée, ne concernant que ceux qui partent dans la direction opposée à la nôtre. L'escalier roulant nous fait monter sur la passerelle, les effluves de pizza à l'origan montent aussi et nous enveloppent. En-haut les commerces de Sprüngli au Media-Markt brillent de tous leurs attraits. Pourtant il est l'heure pour chacun de nous de regagner ses pénates tout en visionnant dans sa tête le film de la journée, le trajet de Bâle à Bâle, via Locarno et Domodossola, en définitive, très réussi.

Illustrations et texte de Jean FALLER, photos de Mario GUERRA.

6 Le RAMCAS

Composition du comité

Président	Mario GUERRA
Vice-président	Jean-Claude SCHMITT, Rémi WASMER
Secrétaire	Xavier THIRIER
Trésorier	Bernard FREY
Web Master	Jonathan FLURY
Assesseeurs	Jean WALTERSBERGER

Inscriptions :

Voir bulletin d'inscription sur notre site internet

Site internet : <http://ramcas.e-monsite.com/>

Adresse email : ramcas@free.fr

RAMCAS : 2 Rue Alfred de Glehn, 68200 MULHOUSE

Réunions :

Tous les deuxièmes samedi du mois de 14h à 17h à la cité du train (hors juillet/Aout)

7 Sommaire des prochains numéros

Le numéro 21 sera consacré aux différents thèmes abordés et à la sortie de Wuppertal.