

Du Cervin à la Bernina

Autor(en): **Goumaz, Michel**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): - **(1998)**

Heft 115

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-847701>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

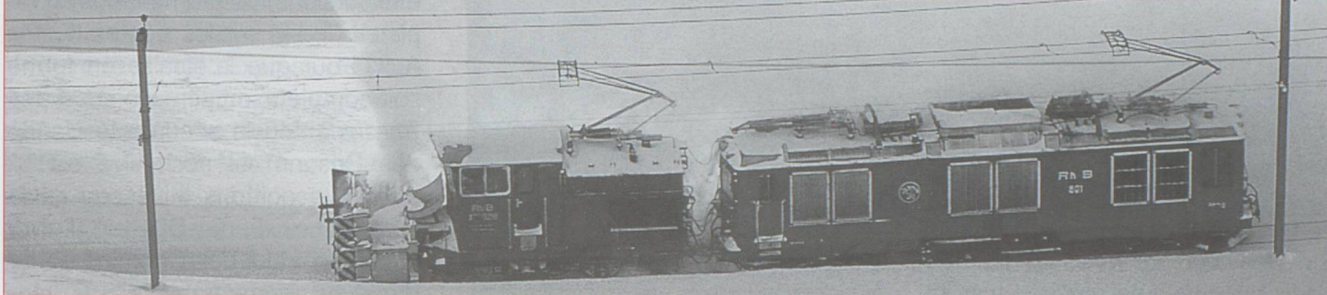
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Du Cervin à la Bernina

Glacier express et Chemins de fer rhétiques : deux trains qui à eux seuls fleurent bon l'vresse des sommets et portent depuis l'invention du rail le mythe ferroviaire suisse. Un défilé unique de paysages, un trajet tout en ouvrages d'art et des vues à couper le souffle. En voiture...

Michel Goumaz



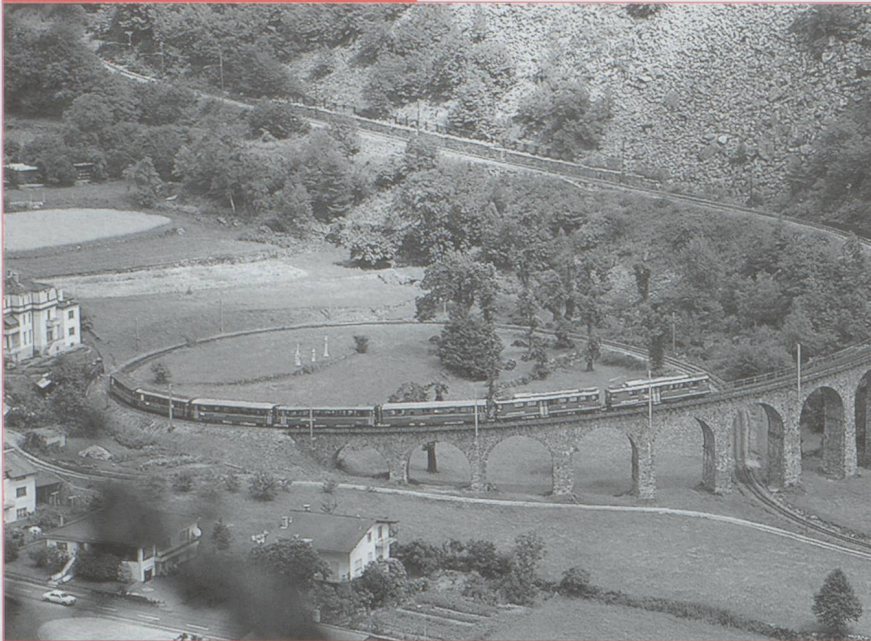
Quatre heures du matin. Nous sommes en plein hiver. Il gèle à pierre fendre. Le responsable des voies, revêtu de son costume orange, sort sa draine du hangar. C'est le début d'une reconnaissance minutieuse : les rails sont inspectés, les aiguillages nettoyés, le premier train pourra bientôt partir en toute sécurité. Quand sans bruit, toute la nuit durant, la neige tombe, les immenses chasse-neige rotatifs, poussés par les plus puissantes locomotives se mettent en action, creusant des tranchées, libérant la voie de son blanc manteau vite devenu épais. C'est ainsi que jour après jour, hiver comme été, le voyageur, confortablement installé, va pouvoir traverser les Alpes du Cervin à la Bernina. Pour admirer de merveilleux paysages, voir la vie qui change, l'habitat qui se modifie. Fabuleux périple d'un express qui jamais ne fera d'ombre au TGV. N'est-il pas le plus lent d'Europe pour donner aux yeux le temps de voir les traces du gibier sur la neige, les fleurs des champs ou le jardin potager d'un chef de gare ? Il y a quelques années déjà, le remarquable *Faut pas Rêver* sur France 3 avait réalisé un superbe reportage hivernal sur ce train mythique, lequel fut rediffusé pour marquer et fêter la centième émission. Partons donc sur les traces du reporter pour un merveilleux voyage qu'il faudra

faire au moins deux fois, tant il est beau et différent selon la saison. Nous sommes à Zermatt, grand village sans voiture, paradis de l'alpinisme, au pied du Cervin, le "caillou" le plus célèbre du monde. Dans l'après-midi, prenons le petit train rouge qui grimpe jusqu'au Gornergrat pour admirer un inoubliable coucher de soleil sur le massif du Mont-Rose. En ce moment privilégié, il nous prouve qu'il mérite son nom et que, dans sa beauté, il n'a rien à envier à son légendaire voisin. Le lendemain, c'est le grand départ à bord du Glacier Express pour un long voyage jusqu'à Saint-Moritz au cœur de la Haute Engadine. La voie descend rapidement, protégée des nombreuses avalanches par des galeries ou entourée de mélèzes ou d'arolles aux formes tourmentées. Nous rejoignons la plaine : voici Brigue qui mérite une halte. Nous irons visiter le palais Stockalper reconnaissable de loin avec ses trois tours coiffées de bulbes, flâner quelques instants dans les ruelles étroites de la vieille ville ou voir le monument érigé en souvenir de Chavez qui réussit, en 1910, la première traversée des Alpes en avion. Ce fut un vol tragique puisque l'intrépide pilote se tua en atterrissant à Domodossola. Le train repart, traverse le Rhône tumultueux pour remonter la longue vallée de Conches où l'on produit, comme à Bagnes, un fameux froma-

ge à raclette. Nous montons lentement vers Mörel d'où part un téléphérique vers Riederalp, station haut perchée, sans circulation automobile. Elle abrite le centre écologique du pays d'Aletsch et un musée de l'Alpage que l'on visite en été seulement. Arrivé à Betten, le train ralentit fortement. Un bruit d'engrenage : nous sommes sur la crémaillère pour franchir une rampe à 80 %. Nous pénétrons dans le premier tunnel hélicoïdal jusqu'à Lax. C'est d'ici que l'on part pour le Binntal, une vallée riche en flore et en minéraux que l'on atteint facilement grâce aux très fameux cars postaux. Le beau village d'Ernen se compose de plusieurs belles mai-

Les Chemins de Fer Rhétiques en quelques chiffres

Ouverture du premier tronçon
Landquart - Klosters : 9 octobre 1889
Longueur du réseau sans la future ligne de la Vereina : 375 km
Point le plus haut : Hospice de la Bernina : 2 253 m
Point le plus bas : Tirano : 429 m
Nombre de tunnels et galeries : 116
Longueur totale des tunnels sans Vereina : 39 968 m
Le tunnel le plus long : Albula 5 865 m.
En construction :
le tunnel de Vereina 19 060 m
Nombre de ponts : 463



► son des XVI^e et XVII^e siècles. La place principale est entourée de la maison de Tell (1576), de l'auberge St-Georges dont la façade est ornée d'une sculpture représentant le chevalier terrassant le dragon et l'hôtel de ville. L'église, très intéressante, possède un orgue remarquable de 1679, modifié en 1792 et remis en son état initial en 1968. Nous arrivons à Fiesch, station climatique pour des vacances de toutes les saisons. Nous reprenons la crémaillère pour traverser la forêt de Fiesch jusqu'à Fürgangen-Bellwald. Peu après, sur la droite, de l'autre côté de la gorge du Rhône, nous apercevons Mühlebach, village natal de Mathieu Schiner, évêque de Sion en 1499. Le prélat, grand capitaine du Pape Jules II, chef des mercenaires suisses en 1515 à Marignan - douloureux souvenir - fut à l'origine d'un privilège accordé aux seuls Suisses : le droit de porter l'uniforme pontifical dessiné par Michel-Ange. Le train a repris sa vitesse de croisière. D'adorables villages ou hameaux, avec leurs chalets et mazots de bois brun foncé, patinés par les siècles, la neige et le soleil, s'égrènent tout au long du parcours. Ailleurs, c'est une simple croix de bois ou une petite chapelle blanche, témoins d'une vie simple et dure. Nous passons par Niederwald, la patrie de Cäsar Ritz, Reckingen et sa belle église du XVIII^e, un des plus beaux édifices baroques du Valais et Münster qui mérite une visite. Goethe y séjourna.

Nous nous dirigeons vers Oberwald où nous allons nous enfoncer profondément sous la montagne dans le tunnel de base de la Furka. Nous quittons le Valais pour nous retrouver à Réalp, bientôt Hospenthal dont l'église baroque du XVII^e siècle surprend par ses richesses artistiques et enfin Andermatt, dans le canton d'Uri.

Zermatt, Brigue, Niederwald...

Nous sommes dans le val d'Urseren, à la porte des grands cols, la Furka, l'Oberalp et le Gothard, à l'intersection des vallées des Alpes centrales qui furent depuis toujours parmi les plus grandes voies européennes de transit. Le train longe la Reuss jusqu'à Andermatt, carrefour des Alpes. La bourgade occupe une situation stratégique et doit son développement aux moines de Disentis installés dans la région depuis l'époque carolingienne. Elle a su conserver son aspect montagnard. Une fois de plus, la crémaillère est enclenchée pour passer de l'altitude de 1436 m à celle de 2033 m au sommet du col. Le train monte en larges courbes offrant une vue superbe sur le val d'Urseren, Andermatt, l'entrée du terrible défilé des Schöllenen et de son pont du Diable, source de terrifiants récits du franchissement des Alpes. Le passage du col est particulièrement impressionnant en hiver car la neige y atteint plusieurs

mètres. La ligne du chemin de fer redescend rapidement vers la vallée pour suivre le cours du Rhin antérieur. Nous sommes en pays réthoromanche dont Disentis est le centre culturel. Le village est dominé par l'imposant couvent des Bénédictins où vivent encore une quarantaine de moines. Des sources thermales radioactives remettent en forme curistes et touristes qui trouvent toute une gamme d'excursions, de promenades ou de pistes de ski sur les pentes du Piz Ault. Pour que la remise en forme soit complète, on y trouve aussi des "mazleria" où la succulente viande des Grisons est séchée. C'est ici que nous quittons le réseau de la compagnie Furka-Oberalp pour entrer sur celui des Chemins de fer rhétiques, comparable à une véritable toile d'araignée sur ce merveilleux canton des Grisons. Sur la route, jetons un regard sur Trun, petit village historique et Ilanz à l'allure urbaine. Nous quittons presque notre planète en arrivant dans les gorges du Rhin que les Américains appelleraient "canyon". C'est un paysage fascinant dû à un gigantesque éboulement de plus de 300 m de haut. Les amateurs de sensations fortes n'hésiteront pas, à la bonne période, de faire ce parcours de quelques km en raft. Remis de nos émotions, reprenons notre fidèle train vers Reichenau où, en 1793, Monsieur Chabot enseigna. Pour maintenir une réputation de très haut niveau, les écoles suisses n'ont jamais hésité à s'adjoindre les meilleurs professeurs : Monsieur Chabot n'était-il pas duc de Chartres et futur Louis-Philippe ! Suivant l'itinéraire du Glacier Express, nous obliquons vers la droite pour monter vers Rhâzens dont le château domine la vallée du Rhin postérieur. Nous sommes dans une région historique qui fut particulièrement riche en châteaux forts. Nous passons Thusis, la principale localité de la vallée. Le train, tout en prenant de l'altitude, franchit un pont sur le Rhin qui offre un coup d'oeil rapide sur la gorge sauvage et légendaire de la "Via Mala". Avant d'arriver à Tiefencastel, nous découvrons l'église solitaire de Mistail, à la triple abside, l'une des

plus belles églises carolingiennes des Alpes. C'est le moment de regarder sur la droite du train, nous allons bientôt passer sur le fameux viaduc de la Landwasser. Audacieuse construction en arc de cercle, haute de 65 mètres, le viaduc est accroché à une paroi rocheuse vertigineuse percée par un tunnel dans lequel notre train va disparaître. À Filisur nous avons le choix : continuer tout droit vers l'Engadine ou bifurquer à gauche vers Davos. À Filisur, ayant décidé de faire le Glacier Express de bout en bout, nous continuons tout droit. Afin de reprendre rapidement de l'altitude, la voie fait force virages dans une suite de spectaculaires tunnels hélicoïdaux avant de traverser le tunnel de l'Albula qui nous conduit directement vers la haute Engadine. En hiver, la route du col étant fermée, elle permet aux lugeurs d'effectuer des descentes grisantes de Preda à Bergün avec une dénivellation de plus de 400 m. Nous avons pris goût à notre train et après une ou deux nuits bien méritées dans un hôtel douillet, nous serons prêts à repartir. A l'aube de l'an 2000, nous dirigeant vers la

basse Engadine, nous pourrions prendre la nouvelle ligne de la Vereina qui sera inaugurée en décembre 1999 et rejoindre ainsi Klosters, charmante station adorée par la famille royale d'Angleterre. Poursuivant notre itinéraire, nous retrouverons la plaine et Coire (c'est le nom français de Chur), ville musée et chef lieu du canton des Grisons. Nous visiterons le vieux quartier qui date des Romains, la cathédrale romane de Saint Luc et son prestigieux retable du XV^e siècle, la maison Buel devenue musée rhétique, le palais épiscopal, sans oublier les façades et les balcons ouvragés. Dans notre approche grisonne, nous n'oublierons pas de faire un saut jusqu'à Arosa. Le trajet est particulièrement attrayant : tunnels, échappées vertigineuses, cascades, alpages parsemés de chalets de bois noir, ... charmantes petites gares à volets rouges.

De glaciers en glaciers

La ligne du Glacier Express nous emmène d'un pays de glaciers à un autre pays de glaciers. Pourtant nous n'en verrons que fort peu, ce qui n'enlève rien à ce parcours féérique. Il en est tout autrement sur la ligne de la Bernina, la seule qui traverse les Alpes à ciel ouvert. Celle-ci par contre nous convie à un festival de glaces et de neiges éternelles. Nous monterons vers Morteratch en traversant des forêts de mélèzes. En été vous pourrez, en une heure de marche environ, atteindre une des langues glacières qui mérite le détour. Quittant Morteratch, la voie grimpe encore. L'environnement est majestueux avec les cimes étincelantes du massif de la

Bernina qui culmine à 4049 m. Avant d'atteindre le col à la respectable altitude de 2253 m, les rails longent le ravissant lac blanc aux eaux surnommées "le lait du glacier". Selon les trains, vous pourrez prendre place dans de superbes wagons jaunes découverts pour jouir pleinement, nez au vent, de la beauté et de l'étendue des paysages. Alp Grüm, légèrement en contrebas sur l'autre versant, jardin alpin, nous comble de son panorama extraordinaire. D'un côté, le nord, froid avec une vue admirable sur le glacier de Palü qui semble être à portée de main, de l'autre, c'est le sud, la chaleur estivale. On imagine déjà à l'horizon la Méditerranée, des senteurs de lavande et le chant des cigales. Offrons-nous une halte sur la terrasse du buffet de la gare : les spécialités gastronomiques grisonnes y sont excellentes. D'Alp Grüm à Poschiavo, sur une distance qui n'excède pas 5 km à vol d'oiseau, notre train va perdre mille mètres de dénivellation en effectuant de multiples lacets. Le romanche a cédé sa place à l'italien, l'ambiance a changé. Nous suivons la rive du lac de Poschiavo créé par un éboulement préhistorique qui obtura la vallée, formant un barrage naturel. La vallée se resserre, la pente augmente, elle oblige la ligne à faire de grandes courbes. Peu après la gare de Brusio, nous passons sur un ouvrage d'art unique en son genre, mille fois photographié, un viaduc hélicoïdal où le train effectue un tour complet. Il traverse forêts de châtaigniers, flirte avec vignobles et plantations de tabac pour arriver enfin au terminus à Tirano en Italie. Nous y trouverons un autocar climatisé pour nous conduire, par les bord du lac de Côme, à Lugano d'où les CFF nous emmèneront à Locarno, point de départ de la spectaculaire ligne des Centovalli. Nous reviendrons ainsi vers notre point de départ via Domodossola et le tunnel du Simplon. La boucle est bouclée. Nous avons fait un beau voyage avec des trains de rêve, des "express" très lents qui nous ont offert le privilège rare d'avoir le temps de prendre le temps. 