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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (1999)

Heft: 125

Artikel: La ligne des Centovalli

Autor: Laederich, Pierre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847585

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

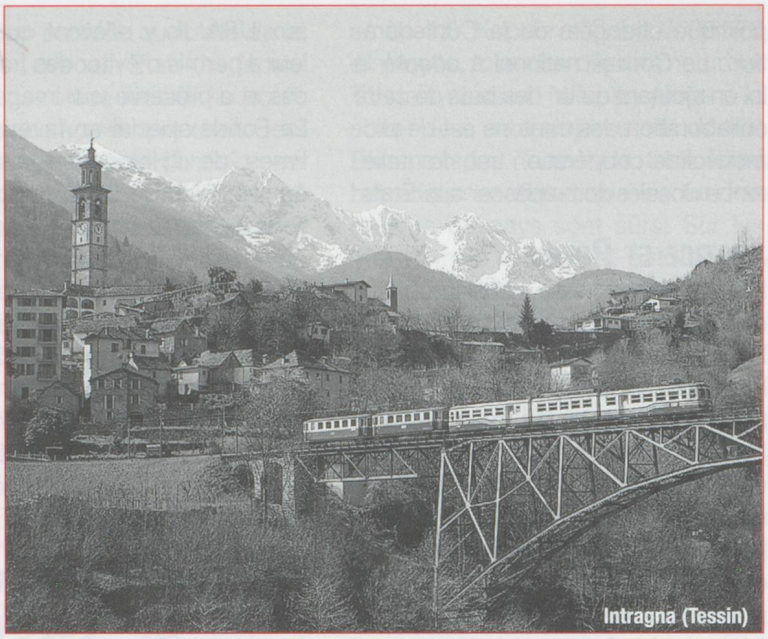
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 14.07.2025

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

La ligne des Centovalli

Unissant Domodossola en Italie à Locarno en Suisse, la ligne des Centovalli (cent vallées) constitue un itinéraire international au même titre que la ligne de Savoie, celle de la Bernina, voire celle de la Cerdagne. En fait, sa vocation est surtout interrégionale, puisqu'elle permet d'unir les cantons de Suisse occidentale au Tessin, la « Suisse italienne ».


Intragna (Tessin)

Connaissance du Rail - F. Viborel

Pierre Laederich, Connaissance du Rail

Les premiers projets remontent à 1898, avec une initiative de Francesco Balli, maire de Locarno, qui demanda au Conseil fédéral la concession d'un réseau de chemin de fer régional comportant trois lignes avec possibilité de prolongement vers l'Italie. Il fallut cependant attendre 1904 pour faire approuver le dossier technique et financier d'une ligne internationale. Le 2 septembre 1907 fut mise en service la ligne de Locarno à Bignasco par Ponte Brolla (LPB), remontant le Val Maggia au nord-ouest de Locarno. L'année suivante, le 3 juillet 1908, débuta l'exploitation du tramway urbain de Locarno. C'est à cette époque que fut demandée une subvention au Conseil d'État tessinois pour financer la ligne vers Domodossola en Italie, estimée à 3,4 millions de francs suisses pour la section helvétique. Une société anonyme fut créée en 1909, tandis qu'une subvention de 972 000 CHF était accordée par le canton du Tessin l'année suivante.

Ce n'est cependant qu'en 1912 qu'une société sœur fut créée en Italie (la SSIF, Société subalpine d'entreprise ferroviaire) en vue de construire et exploiter le chemin de fer du Val Vigezzo, correspondant à la partie italienne de la future ligne de Locarno à Domodossola. Les travaux purent alors enfin commencer, depuis les deux extrémités. Malheureusement il s'ensuivit une succession de difficultés, qu'il s'agisse de faillites bancaires ou de la Grande Guerre. L'affaire fut reprise en 1919, avec la signature d'une convention internationale par les gouvernements suisse et italien, et les travaux purent reprendre activement. Après la construction d'un très grand nombre d'ouvrages d'art, purent intervenir la pose de la voie et la mise en place de la caténaire. Le premier train arriva à Locarno le 15 novembre suivant. La ligne fut officiellement ouverte le 23 novembre 1923.

Les Centovalli jusqu'à nos jours

Le parcours comporte 83 ponts ou viaducs (dont 47 en Suisse) et 31 galeries ou tunnels (dont 21 en Suisse). Le rayon des courbes particulièrement nombreuses descend à 50 m, les déclivités maximales étant de 60 mm/m (entre Masera et Trontano en Italie, et entre Intragna et Corcapolo en Suisse). A noter que dès le 1er janvier 1923, la compagnie FRT (chemin de fer régional du Tessin) devant exploiter la section suisse de la ligne de Locarno à Domodossola, avait repris l'exploitation de la société des tramways de Locarno (STL).

Après des difficultés financières en 1934 suite à la crise mondiale, la ligne de Locarno à Domodossola connut un court répit avant d'être confrontée pour cinq années à la Seconde Guerre, durant laquelle furent notamment supprimées les facilités de transit pour les Suisses. Après le conflit, la situation va véritablement s'améliorer à partir de 1955, année au cours de laquelle fut signé un accord entre l'Italie et la Suisse pour la modernisation de la ligne.

Le 1er octobre, la réforme tarifaire des Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) favorisant les longs parcours ferroviaires par un nouveau tarif dégressif, profita au chemin de fer des Centovalli par l'accroissement du trafic interrégional entre la Suisse romande et le Tessin. Le 30 avril 1960 furent supprimés les tramways urbains de Locarno ; la même année fut mis en service le prolongement souterrain de Domo-

dossola, offrant une correspondance directe avec les chemins de fer italiens (FS). Parallèlement furent opérés d'importants travaux de renouvellement des voies et de la caténaire, tout spécialement sur le versant suisse.

L'année suivante, le 1er juillet 1961, le FRT intégra les services d'autocars de la région pour devenir les FART (chemin de Fer et Autocars de la Région du Tessin). En 1963 furent mises en service deux nouvelles rames automotrices, destinées au seul parcours suisse, pour assurer des services omnibus. Victime d'une fréquentation en baisse et d'installations vieillissantes, la ligne de Bignasco a été fermée le 29 novembre 1965, et remplacée par un service d'autocars des FART. Après d'importants travaux, l'arrivée à Locarno a été mise en souterrain, avec reconstruction du dépôt-atelier ; l'opération a été achevée le 17 décembre 1990. En 1992 et 1993 ont été livrées 12 nouvelles rames, construites par les Ateliers Vevey à Villeneuve en Suisse ; suivant la technique propre à ce constructeur, le bogie porteur intermédiaire comporte des roues de petit diamètre, et se situe non pas sous l'articulation, mais à l'extrémité d'une des caisses. L'ensemble reste cependant géré en communauté sur l'ensemble de la ligne.

Prenons le train

Pour se rendre à Domodossola, le plus simple consiste à emprunter le tunnel du Simplon depuis Brigue, gare accessible soit par la vallée du Rhône depuis la région du Léman, soit par les voies du BLS depuis Berne par le tunnel du Lötschberg. La billetterie suisse comme le forfait Swiss Pass autorisent sans supplément ce transit italien pour se rendre dans le Tessin.

Semblant déjà un peu long, le parcours souterrain sous le Simplon est prolongé par une suite de galeries qui ne permettent guère de profiter du paysage ; on peut au passage voir sur la droite les anciennes installations du terminal jadis utilisé pour le transit des véhicules routiers.

Avec son très long bâtiment voyageurs, ses vastes installations et l'entretien passable des voies, la gare FS de Domodossola en Italie donne une idée de ce qu'aurait pu être la gare de Canfranc sur l'ancien Transpyrénéen occidental ! Tandis que l'on procède à l'échange des locomotives, les voyageurs se dirigent vers le passage souterrain accédant soit à la sortie, soit à la direction de Locarno par les Centovalli, parfaitement indiquée. Le couloir mène à une station souterraine, dotée d'une unique voie à quai en cul-de-sac, où stationne un couplage de deux rames articulées d'allure moderne, avec face avant inclinée et plancher surbaissé dans la partie centrale.

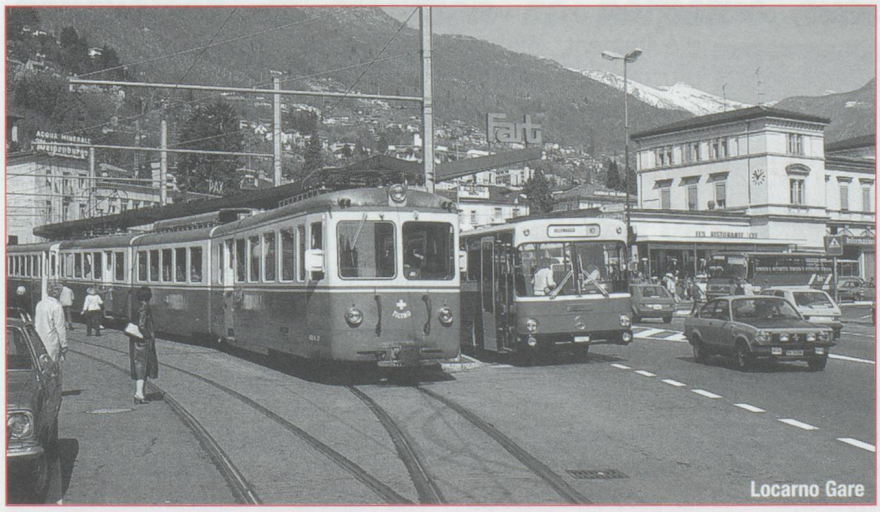
Le départ étant donné, le train sort à l'air libre pour franchir un passage à niveau, puis entre à faible allure dans la gare de Domodossola-Vigezzina, l'ancien terminus où se trouve le dépôt-atelier de la SSIF. Pour l'amateur ferroviaire pas trop pressé, il est indispensable de déjà descendre, avant de poursuivre son périple par le train suivant. Devant un joli BV, dont le style se retrouvera sur le parcours italien, sont en effet garées d'anciennes automotrices dont certaines datent du début de l'exploitation, en 1923. Quelques-unes sont même encore utilisées pour des trains spéciaux à vocation touristique.

Reprenant le train suivant, nous nous engageons sur un premier ouvrage métallique au dessus de la rivière Toce, puis sur l'un des très rares alignements du parcours, avec une vitesse n'excédant cependant pas les 60 km/h, la rame étant autorisée à 80 km/h. Arrivés en gare de Masera, dotée d'une voie principale et d'une voie d'évitement, nous croisons une rame automotrice double de conception plus ancienne à destination de Domodossola. La signalisation est automatique lumineuse, mais les aiguilles sont ici manœuvrées à pied d'œuvre.

Dès la sortie de la gare commence une série de lacets en rampe de 60 mm/m, parcourus à vitesse réduite dans des grincements ferroviaires très sympathiques ; progressivement le train rejoint le Val Vigezzo qu'il va remonter à une vitesse ne dépassant guère les 40 km/h compte tenu des multiples courbes et contre-courbes. Et manifestement les ingénieurs n'avaient pas lésiné sur les ouvrages d'art, qu'il s'agisse ▶

La gare de Domodossola-Vigezzi

Connaissance du Rail - P. Laederich



Locarno Gare

Connaissance du Rail - F. Viborel

Santa Maria Maggiore

Connaissance du Rail - P. Laederich

de ponts, de viaducs, de tunnels ou de galeries !

À Druogno, le train marque un arrêt prolongé, afin de permettre le croisement avec une rame articulée à trois caisses. Puis le profil s'adoucit et rapidement nous arrivons à Santa Maria Maggiore, point culminant de la ligne à 831 m d'altitude (Domodossola est à 267 m). Outre des voies de garage où stationnent différents wagons à marchandises et une rame d'entretien des caténaires, la gare comporte trois voies principales. Faisant face au BV d'architecture similaire à celui de Vigezzina, est présentée comme monument une adorable automotrice type tramway sur bogies à roues égales, joliment restaurée avec une livrée bleue et crème comme le matériel plus ancien des Centovalli.

Après un arrêt à Malesco, nous arrivons en gare de Re, terminus des services omnibus en provenance de Domodossola. Toujours aussi tortueux et ponctué d'ouvrages d'art, le parcours se poursuit en pente vers la frontière, franchie côté italien à la gare de Ribellasca, où montent deux douaniers. Assez symbolique, le contrôle s'effectue en cours de route et rapidement nous arrivons à Camedo, première gare côté suisse. Petite mais parfaitement entretenue, la gare de Camedo comporte deux voies de garage en plus des voies principales ; l'une d'elle donne accès à une petite remise. En effet, Camedo constitue le terminus des omnibus en provenance de Locarno, service au demeurant plus étoffé que sur le versant italien.

Toujours en pente, le trajet se poursuite en descendant la rive gauche de la Melezza dans la région des Centovalli, au relief encore plus tourmenté que sur le versant italien. Perchées à flanc de montagne, les constructions semblent plus cossues, comme pour affirmer leur caractère helvétique. Le service étant plus dense, certaines stations ont été dotées d'une voie d'évitement, établie parfois un peu à l'écart du BV, compte tenu des rares possibilités accordées par le relief. C'est le cas à Corcapolo, où nous croisons une rame moderne.

La gare de Ribellasca

Connaissance du Rail - P. Laederich

La pente se fait à présent plus accentuée, atteignant les 60 mm/m. Après une courbe serrée vers la gauche, nous entrons en gare d'Intragna, où là encore nous croisons une rame moderne, tandis qu'un autobus assure la correspondance vers les villages voisins. Dès la sortie de la gare, un impressionnant viaduc nous fait franchir la Maggia, torrent qui déverse ses eaux et ses alluvions dans le lac Majeur entre Ascona et Locarno. Le parcours se poursuit ensuite en pente plus douce dans une vallée qui s'élargit vers la droite.

La gare de Ponte Brolla est précédée sur la gauche par un embranchement à deux voies se terminant par une remise : il s'agit en fait de l'amorce de l'ancienne ligne de Bignasco, fermée en 1965. Juste après, sur la droite, un petit dépôt héberge du matériel roulant ancien. Peu avant Locarno, la gare de San Martino comporte un évitement, mais pas de BV, les titres de transports étant vendus par un automate dans un petit kiosque entouré par un environnement bien fleuri. Puis, beaucoup moins pittoresque, le parcours se termine en souterrain, avec deux stations intermédiaires de style « métro ». Le terminus de Locarno comporte une longue voie à quai, où peuvent stationner simultanément plusieurs trains, généralement un omnibus et un direct. Parallèlement et au delà du cul-de-sac, des voies de service permettent de garer du matériel à l'abri et d'accéder au nouveau dépôt-atelier. L'escalier sortant du quai débouche juste derrière la gare des CFF, d'où des trains sont en partance pour Bellinzona, avec correspondance pour Lugano.

Particulièrement varié et intéressant aussi bien sur le plan touristique que ferroviaire, le parcours sur la ligne des Centovalli mérite absolument le voyage. Si un premier aller-retour en trains directs permet de se faire une première idée, il mérite d'être complété par des voyages en omnibus en multipliant les étapes intermédiaires afin de découvrir plus en détail les merveilles que recèlent les Centovalli sur le versant suisse et le Val Vigezzo côté italien.