



## Le Grand Train Tour, la Suisse par le train

Le Grand Train Tour permet d'effectuer plusieurs circuits à travers la Suisse. L'outil idéal pour un néophyte à la découverte du pays et de ses chemins de fer.

**A**vec son réseau ferré le plus dense du monde, ses infrastructures de transport public, la Suisse fait envie de ce côté-ci de la frontière. Son réseau de train, entièrement cadencé, respecte les horaires à la minute près. À croire qu'il n'y a jamais dans ce pays « d'incident technique indépendant de notre volonté ». Ses habitants aiment leurs trains et les utilisent fortement. Tout cela est connu. Pourtant, on a du mal à s'en faire une idée vu de France. Pour être vraiment objectif, il faut avoir un regard neuf, celui du candide qui n'a jamais eu l'occasion de se rendre dans ce pays pour y tester ses transports. Depuis toujours, j'entends vanter les mérites des trains suisses, n'ayant jamais pu me rendre dans ce pays. Je suis le cobaye idéal pour aller à la découverte des chemins de fer helvétiques. J'ai donc décidé d'entreprendre un voyage de

découverte avec le Grand Train Tour. Quatre jours à sillonner le pays dans des trains de divers réseaux. Je n'y suis pas allé avec le regard du spécialiste, à l'image des très compétents rédacteurs de *Rail Passion*, mais bien du néophyte pour qui tout est à découvrir.

Le 12 juin, mon premier train est un Lyria à destination de Bâle. Là, j'ai une première correspondance de quelques minutes avec un train pour Viège, avant un autre train pour ma destination finale, Zermatt, la station prisée des célébrités. Malheureusement, ça commence mal puisque mon TGV a 5 min de retard, juste assez pour manquer la correspondance. Il y a heureusement un adage en Suisse qui dit que l'on n'a jamais raté son train, mais qu'on prend le suivant. Le meilleur moyen de m'en rendre compte est de consulter l'application

des CFF qui calcule en temps réel mon itinéraire. Dans 15 min, j'ai une solution de repli avec un train pour Berne et une courte correspondance de 5 min pour Viège. L'appli m'indique également le quai, toujours le même grâce au cadencement. Pour faciliter mon voyage en Suisse, je me suis muni du Swiss Travel Pass pour quatre jours en 1<sup>re</sup> classe. Je peux donc sans aucun autre billet prendre place dans mon train pour Berne. C'est une rame à deux niveaux au grand confort avec des coins salons en demi-cercle et des sièges aux larges espaces. Une fois encore, le train est pile à l'heure et il faudra s'y habituer. J'attrape donc sans difficulté à Berne ma correspondance pour Viège. Dans chacun des trains, je reçois la visite du contrôleur qui vérifie en plus de mon pass mon identité sur mon passeport.



*Ci-contre : sur la Gornergrat Bahn, une rame descend des sommets vers Zermatt (12 juin 2019).*

*Ci-dessus : sur la ligne du Glacier-Express, notre train croise un convoi en sens inverse entre Realp et Disentis. Au vu du dénivelé, la crémaillère n'est pas superflue (12 juin 2019).*

C'est aux alentours de 13 h que j'arrive en gare de Viège pour embarquer dans un train tout à fait différent en direction de Zermatt. Finie la voie normale, la rame automotrice de la Matterhorn Gotthard Bahn est à écartement métrique. Malgré son gabarit réduit, ce train est très confortable avec de grandes baies vitrées pour profiter pleinement du paysage. Le départ est prévu à 13 h 08 pour une arrivée à Zermatt à 14 h 14.

Ce train-là est tout de même un peu particulier pour moi puisqu'il semble établi en dépit du bon sens. Jusqu'à présent, je pensais que pour faire du ferroviaire, il fallait un profil pas trop rude, des courbes plutôt douces et bien sûr n'établir une ligne que sur un axe fort pour assurer sa rentabilité. Ici, la ligne est à voie unique, en métrique et à crémaillère avec des rampes importantes mais aussi, et c'est plus inhabituel, des courbes plutôt serrées. Ce train s'arrête également à la demande. Quant à sa fréquentation, elle est importante, même sur une ligne de montagne. Ce train pour moi si étrange est en fait très banal pour la Suisse et il va falloir s'y habituer.

L'arrivée à Zermatt est bien sûr à l'heure. La station est à 1 600 m, sa particularité est d'avoir banni l'automobile. Seuls circulent des

autobus et des taxis électriques sans oublier les véhicules des hôtels qui prennent leurs clients à la gare. Avec mon pass, je peux prendre le bus, mais la voiture de l'hôtel m'attend.

J'ai juste le temps d'y poser ma valise pour repartir immédiatement vers une autre gare, celle de la Gornergrat Bahn. Cette ligne vaut le détour. Elle permet en moins de 45 min de rejoindre les hauteurs du Gornergrat à 3 100 m. Autant dire que le profil est plutôt rude, mais la Suisse en a vu d'autres. Il y a donc du monde à l'embarquement et moyennant un supplément, on peut profiter de billets coupe-file. La rame est une automotrice à voie étroite et crémaillère très moderne malgré son air désuet. Sa livrée marron clair y est sans doute pour quelque chose. Les rames sont électriques avec prise de courant par pantographe. Grâce à mon coupe-file, je monte en premier dans la rame et en bon amateur de chemin de fer, je me place à l'avant. Bonne idée, puisque la cabine du conducteur est vitrée, ce qui me permet de le voir à l'action. Très gentiment, il m'ouvre même l'accès à un étroit cabinet qui me place en tête de rame avec une vision identique à la sienne. Et je vais effectivement en prendre plein les yeux, avec pour commencer le Cervin qui se découvre sur ma droite. Plus encore que la Matterhorn, la

Gornergrat Bahn est l'occasion de nouvelles prouesses. La ligne semble vouloir cumuler les difficultés. Ses rampes culminent à 20 % avec des courbes très serrées. À mesure que le train prend de l'altitude, la neige vient compliquer encore un peu les conditions de circulation. Il faut établir des abris pour la voie, sorte de tunnels destinés à protéger les rails des intempéries de montagne. Les billets sont valables pour la journée et permettent de monter et descendre à sa guise le long de la ligne. Tout est très moderne comme une sorte de métro de montagne avec des portillons validés par carte sans contact. Le plus étonnant peut-être est de voir de nombreux ouvriers en vêtements fluo assurer l'entretien de l'infrastructure à l'aspect flambant neuf. Après une ascension assez spectaculaire, c'est finalement sous une averse de neige à -3 °C, un 12 juin, que notre train arrive au terminus. La plupart des voyageurs sont venus jusque-là pour admirer la vue. Mais ce n'est pas encore le sommet et un ascenseur permet de se hisser encore plus haut pour avoir un panorama dégagé à 360° sur l'horizon.

C'est donc à 3 100 m que je ressens une certaine nausée avec l'impression de sentir mon crâne coincé dans un étau, un mal de l'altitude provoqué par une montée trop rapide. Heureu-



*Ci-dessus : avec des rampes de 20 % et des courbes à angle droit, la Gornergrat Bahn bat des records. La ligne est parfaitement entretenue et les interventions du personnel sont fréquentes (12 juin 2019).*

*Ci-contre : il neige abondamment, un 12 juin, à l'arrivée au sommet : dépaysement garanti.*



sement, il y a de quoi marquer l'étape avec un hôtel, et surtout une cafétéria qui sert des snacks et des chocolats chauds. J'en profite pour faire une halte et je me sens déjà mieux.

Après en avoir pris plein les yeux, je retourne à la gare pour redescendre à Zermatt. Une fois à bord de mon train, je constate qu'il est comme un autobus avec des portes d'un seul côté. En fait les rames ne sont jamais retournées, faisant des allers-retours entre la ville et son sommet.

De retour à Zermatt, j'en profite pour détailler un peu les installations de ce chemin de fer. Il y a un petit dépôt tout à fait visible depuis la gare et une voie de service qui relie le Gornergrat au Matterhorn au prix d'une traversée de la chaussée routière.

Le lendemain de cette journée bien remplie, c'est un train très particulier qui m'attend. Son départ est assez matinal et j'ai décidé de prendre le petit déjeuner à bord. Destination Coire avec le *Glacier-Express*. Le train traverse la Suisse d'ouest en est sur près de 250 km. Sa

ligne lui permet de faire le trajet quasiment en ligne droite, quand la route fait de nombreux détours. Pour réaliser cette prouesse, le *Glacier-Express* traverse près de 90 tunnels, 250 ponts et monte à plus de 2000 m d'altitude. Le tout bien sûr à voie étroite. C'est, selon la formule consacrée, « le train express le plus lent du monde ». Ça tombe bien puisque je ne suis vraiment pas pressé.

Je prends place à bord d'une des magnifiques voitures panoramiques aux très larges baies vitrées. Départ 7 h 52 pour une arrivée à 13 h 29. Tout le long du trajet, des commentaires sont disponibles en différentes langues grâce à des écouteurs mis à disposition. La première partie de la ligne reste sur le réseau Matterhorn, et l'on croise régulièrement des rames automotrices qui effectuent une desserte de proximité. À Viège, le train marque un arrêt et de nombreux voyageurs en profitent pour monter, et moi pour prendre quelques photos.

C'est vraiment à partir de Viège que le train entame sa montée vers les sommets dans une

impressionnante croisière ferroviaire, favorisée par la voie étroite et complétée à l'occasion par de la crémaillère. À mesure que le train prend de la hauteur, les paysages deviennent plus incroyables et je les déguste en même temps que mon petit déjeuner. Il est également possible pour ceux qui le souhaitent de prendre un vrai repas, servi à la place. Pendant que mon train continue à se faufiler là où aucune route ne passe, je comprends l'intérêt économique et stratégique d'une telle ligne. Car en dehors du *Glacier-Express*, de nombreux trains, croisés dans les gares, font de la desserte locale. À plus de 2000 m, on atteint enfin le sommet dans un paysage d'une désolation magnifique. Le train se faufile entre les glaciers avec une déconcertante facilité, offrant une ascension en montagne assis dans un fauteuil...

Et c'est ensuite une lente descente qui s'achève en gare de Disentis. C'est la frontière avec les chemins de fer rhétiques, là où l'on change de machine pour poursuivre le voyage. Une manœuvre en réalité assez rapide, effectuée en



*À Lugano, le steward du Gotthard aide les voyageurs à embarquer (15 juin 2019).*

### Le Grand Train Tour de Zurich à Zurich

Le Grand Train Tour, c'est un ensemble de lignes particulièrement attrayantes qui permettent de faire un tour de la Suisse en train. On peut ainsi depuis Zurich visiter tout le pays grâce aux liaisons suivantes :

- Zurich - Interlaken
- Interlaken - Montreux
- Montreux - Zermatt
- Zermatt - Saint-Moritz
- Saint-Moritz - Lugano
- Lugano - Lucerne
- Lucerne - Saint-Gall
- Saint-Gall - Zurich

Évidemment, c'est un schéma et on est libre de composer soi-même son circuit, et de s'attarder un peu ici ou là selon le temps dont on dispose. Les TGV Lyria desservent Bâle, Genève, Lausanne et Zurich depuis Paris avec des billets à partir de 29 €.

quelques minutes. Et c'est avec une superbe loco Ge 4/4 II que se poursuit le voyage jusqu'à Coire. Cette ville est le berceau de la Suisse puisqu'on y a trouvé le plus ancien foyer d'habitation du pays. C'est surtout une cité charmante et un nœud ferroviaire important, ce qui reste très intéressant pour moi. Coire est également le siège de la compagnie des chemins de fer rhétiques. Je m'attarde en gare où plusieurs curiosités m'attendent, à commencer par les deux écartements, métrique et normal. On voit donc arriver toutes sortes de trains, du rhétique, du CFF à voie normale en passant par des ICE allemands. Il y a même, rangés un peu à l'écart, un ensemble de wagons historiques engagés à l'occasion pour des trains spéciaux. Au-dessus, il y a une magnifique gare routière où s'alignent les cars postaux. Mais le plus intéressant ne se trouve pas dans la gare... mais devant. Dans la chaussée, je découvre par hasard des rails à voie métrique. Y aurait-il des tramways dans cette petite ville? Je me pose la question quand vient se ranger devant la gare une rame à destination d'Arosa. Un étonnant convoi qui après quelques minutes quitte le parvis pour s'engouffrer... dans les rues de la ville au milieu de la circulation routière. Effet garanti pour le petit Français qui pense tout de suite à nos défunts trains d'intérêt local. Cette ligne des rhétiques longue de 25 km, permet de rejoindre Arosa à 1 739 m d'altitude. Malheureusement, je n'aurai pas le temps de monter à bord aujourd'hui.

Après une bonne nuit de sommeil, je retourne à la gare pour embarquer dans un autre train exceptionnel, le *Bernina-Express*. Ma destination est Tirano, en Italie, entièrement sur le réseau des rhétiques. Mon train repart donc depuis Coire jusqu'à la gare de Reichenau où il bifurque vers le sud. Le tracé qui contourne Davos et Saint-Moritz traverse encore des paysages à couper le souffle. Et les très larges baies vitrées des voitures vont me permettre d'en profiter pleinement. Le train amorce une longue montée en enchaînant courbes et contre-courbes, je commence à m'y habituer, effectuant de spectaculaires loopings, passant sur d'impressionnants viaducs en courbe comme à l'approche d'Albula. Pour éviter de traverser Saint-Moritz, notre convoi prend un raccourci qui relie directement Samedan à Pontresina. Le train roule assez lentement avec des pointes aux alentours de 50 km/h, sans donner l'impression de se traîner. Les ouvrages d'art se succèdent, ponts, viaducs et tunnels, débouchant sur de magnifiques points de vue sur la vallée. À mesure que l'on prend de l'altitude, le paysage devient de plus en plus sau-



*De haut en bas : parfaite illustration de l'intermodalité suisse en gare de Saint-Nicolas, où le car postal attend les voyageurs descendus du train en direction de Zermatt ; déjeuner à bord du Glacier-Express tandis que le train se faufile entre les sommets ; c'est sur le parvis de la gare de Coire que les voyageurs embarquent à bord de cette rame des chemins de fer rhétiques en direction d'Arosa. (Photos 13 juin 2019)*



*Même en seconde classe, les voitures panoramiques du Bernina-Express offrent une vue exceptionnelle ; devant ce magnifique lac de montagne, on se demande comment le train est parvenu jusqu'ici. (Photos 14 juin 2019)*

vage. Et il semble que seul un train peut s'y faufiler si facilement. Surgissent ici ou là une rivière, un torrent et des pics enneigés. À Ospizio, le train culmine à l'altitude de 2253 m. Et tandis qu'il se fraie un chemin à peine plus bas que les sommets, surgit un lac d'une beauté sauvage dans un paysage désertique. Et c'est bientôt la gare d'Alp Grüm à 2091 m. Le train y marque l'arrêt 15 min pour permettre à un autre convoi en sens inverse de nous croiser. De là se découvre un paysage dégagé sur la vallée que les nombreux voyageurs descendus sur le quai immortalisent avec leur téléphone. Et bientôt arrive en sens inverse l'autre train qui nous libère le passage. Ensuite c'est une descente vertigineuse, toujours avec de nombreux lacets, jusque dans la vallée. La ligne est tout de

même ponctuée d'évitements pour permettre le croisement d'autres trains, et là encore le trafic est plutôt dense. Et c'est juste après la gare de Brusio à l'arrivée dans la vallée qu'on découvre un étonnant viaduc hélicoïdal au rayon très serré, seul moyen de perdre rapidement de l'altitude. Le convoi ralentit, tant pour la sécurité que pour permettre aux voyageurs de profiter du paysage. On passe bientôt sous l'ouvrage d'art sur lequel nous étions quelques instants auparavant. L'arrivée à Tirano réserve encore quelques surprises. La ligne s'engage directement dans les rues de la ville, frôlant les maisons dont on suppose que les habitants connaissent les horaires des trains par cœur... Le Bernina arrive à Tirano, dans une petite gare différente de celles des FS située à proxi-

mité. Elle est installée sur une petite place avec de nombreux hôtels et restaurants. L'endroit est un carrefour vers les grandes villes italiennes à commencer par Milan. Je ne viens pas visiter l'Italie, mais la Suisse. Le voyage du Bernina-Express se poursuit dans un peu plus d'une heure vers le Tessin, la région italophone de la confédération. J'ai juste le temps de déjeuner avant d'embarquer à la gare routière dans un autocar aux couleurs du Bernina. Trois heures pour parcourir les 90 km qui me séparent de Lugano. Circuler en car pour un amateur de chemin de fer, c'est bien sûr une hérésie, mais le trajet réserve tout de même des surprises.

La première partie du voyage est plutôt fade avec des routes en ligne droite sans beaucoup d'intérêt, sauf quelques trains locaux croisés au hasard. Tout change à partir des abords du lac de Côme que le car longe jusqu'à Menaggio. La route, étroite, devient extrêmement sinueuse et la traversée des villages demande des prouesses au conducteur, qui garde un étonnant sang-froid. Le paysage s'anime, devient plus coloré, à mesure que l'on se rapproche de Lugano. Le car franchit un poste-frontière abandonné et c'est le retour en Suisse, juste avant l'arrivée à destination. Terminus sur l'esplanade de la gare construite sur les hauteurs de la ville. Un escalier permet de rejoindre le centre, mais également un funiculaire qui fait la liaison. Évidemment, ça m'intéresse. Tout est automatisé, desservi par de belles cabines vitrées.

Avant d'être aujourd'hui une place financière, Lugano était à l'origine un port de pêche sur le lac. La ville en a conservé cette atmosphère du sud, un peu méditerranéenne, bien que située au cœur des Alpes. Le Tessin pour un Français est une région à découvrir, cette Suisse qui parle italien, et qui est fière de sa culture. L'amateur ferroviaire s'attardera sur d'autres funiculaires vers les hauteurs des environs. C'est un vrai plaisir de cheminer dans les rues

### Des réseaux urbains à découvrir



À gauche : devant la gare de Lucerne, d'incroyable trolleybus à trois caisses s'engage dans la circulation (15 juin 2015).

À droite : à Bâle, le réseau urbain de tramways se prolonge vers la France et l'Allemagne assurant la liaison entre trois pays (15 juin 2019).

On peut aussi s'attarder sur les réseaux urbains de la Suisse. On trouve des tramways dans les villes de Bâle, Berne, Genève et Zurich sans oublier le 215 à Neuchâtel. Les trolleybus sont également bien présents à Berne, Bienne, Fribourg, Genève, Lausanne, Lucerne, Neuchâtel, Saint-Gall, Schaffhouse, Winterthour et Zurich. Quant au métro, la ville de Lausanne possède depuis 1991 un réseau de deux lignes qui s'étend sur un peu moins de 14 km.



de Lugano, de voir l'agitation aux terrasses des cafés et dans les restaurants. Les immeubles du centre ont un style baroque et coloré propice à la flânerie. Dans les restaurants, on sert des perches sorties du lac, le dernier endroit où finit cette pêche devenue rare.

Le lendemain est mon dernier jour en Suisse. J'ai choisi d'emprunter le *Gotthard-Panorama-Express*. En tête de mon train des CFF, il y a une magnifique Re 420 de 1969. Les voitures en revanche sont modernes, panoramiques avec encore des baies vitrées impressionnantes. Fini le métrique, nous sommes cette fois à voie normale, ce qui permet de disposer de voitures plus larges et plus confortables. Ma destination est Lucerne avec correspondance à Flüelen. Je vais traverser la Suisse du sud au nord, à travers

le Gotthard, mais en prenant mon temps. Le train emprunte l'ancienne ligne, délaissant le nouveau tunnel mis en service en 2016.

Et c'est à nouveau la série des lacets pour prendre de l'altitude, et se hisser progressivement sur les sommets. Par six fois, nous faisons ainsi des montées hélicoïdales, découvrant en contrebas la voie sur laquelle nous étions peu de temps auparavant.

Un steward est à notre service, vrai passionné de chemins de fer. Il nous explique qu'une ancienne voiture a été ajoutée dont le seul but est de permettre aux photographes d'ouvrir les fenêtres pour faire des clichés. Et ça vaut le coup. Sur un des sièges est posée la statue d'Alfred Escher, le père du tunnel du Gotthard. Cette œuvre d'art contemporain lui permet de traver-

*Ci-dessus : seul moyen de perdre rapidement de l'altitude, le viaduc hélicoïdal de Brusio, long de 110 m en rampe de 7 %, permet de rattraper 10 m de dénivelé (14 juin 2019).*

### **Le Swiss Travel Pass, un complément indispensable**

Le Swiss Travel Pass permet d'utiliser tous les transports publics, trains panoramiques compris, à l'intérieur du pays. Il donne également accès à plus de 500 musées. La formule est assez souple, 2<sup>de</sup> ou 1<sup>re</sup> classe pour 3, 4, 8 ou 15 jours, à partir de 232 CHF soit 217 €, avec des tarifs particuliers pour les jeunes.



*De gauche à droite et de haut en bas : bien qu'à l'écartement standard, le Gotthard-Panorama-Express s'engage dans des courbes audacieuses pour s'inscrire harmonieusement dans le paysage (15 juin 2019);*

*sur le quai de Lugano, une vénérable Re 420 de 1969 est attelée en tête du Gotthard-Panorama-Express (15 juin 2019);*

*les très confortables voitures du Gotthard-Panorama-Express offrent une vision parfaite sur le paysage (15 juin 2019);*

*un funiculaire automatique moderne relie la gare de Lugano au centre-ville en quelques minutes (14 juin 2019).*



### **La Suisse et ses chemins de fer**

Par Jean Tricoire

La Suisse, au cœur des Alpes est, certes, un petit pays sur le plan géographique, mais c'est un grand pays dans le domaine de l'économie, et, surtout un géant du monde ferroviaire. Ce livre, richement illustré par des photos d'hier et d'aujourd'hui, est comme un hommage à ce qui se fait de mieux en Europe en matière de transport ferroviaire. 272 pages. 220 x 270 mm. 49 €+ 7 € de frais de port. Réf. : 110389



*De gauche à droite et de haut en bas : similaire à notre navire « Uri », le « Schiller » effectue la traversée du lac en sens inverse vers Flüelen ; vu depuis le pont du navire, le paysage défile tranquillement ; l'intérieur de la salle à manger de seconde classe du navire. (Photos 15 juin 2019)*

ser tous les jours un tunnel qu'il n'a jamais pu emprunter de son vivant. À force de viaducs et de tunnels, nous commençons à prendre vraiment de l'altitude, surplombant la vallée en contrebas. Le paysage est là encore impressionnant, avec la cime des montagnes qui caresse les nuages. Mais les courbes sont plus douces, voie normale oblige, malgré un profil de montagne. Cette ligne magnifique est malheureusement quelque peu délaissée désormais au profit de la nouvelle infrastructure plus directe empruntée par la majorité des trains. Le *Gotthard-Express* est donc ici pleinement chez lui. À l'arrivée dans le tunnel, le convoi ralentit et une petite scénographie à l'aide de panneaux nous présente l'histoire de cet ouvrage d'art. Ensuite, le train redescend progressivement jusqu'à l'arrivée à Flüelen. Notre conducteur, Damien, est un sympathique jeune homme qui accepte que je monte en cabine le temps d'opérer le retournement de sa machine. Il a souvent affaire à des amoureux du rail et il me montre comment manœuvrer sa vieille 420. L'arrivée à Flüelen permet d'embarquer à bord d'un navire qui opère la traversée du lac des Quatre-Cantons jusqu'à Lucerne. Le quai d'embarquement est attenant à la gare. Commence alors une magnifique croisière de plus de deux heures vers Lucerne. Le bateau s'appelle *Uri*,

une vieille dame de presque 120 ans sortie des chantiers navals en 1901. Un navire à aubes typique de son époque, rénové il y a quelques années pour assurer un service sans faille. Et c'est une ligne très étonnante qui tiendrait du TER puisque de nombreux arrêts sont effectués sur les bords du lac. Le tout avec une impressionnante organisation où le personnel de bord assure les escales avec débarquement et embarquement en moins de 5 min. Sur les berges, on croise ainsi d'autres lignes de funiculaire ou de chemin de fer, toujours cadencés, qui permettent de rallier les sommets qui nous entourent. Notre vitesse est à la fois lente pour profiter du paysage, et rapide pour effectuer une vraie liaison de transport public. Grâce à mon pass, je peux voyager en 1<sup>re</sup> classe sur le pont supérieur. Une salle à manger me permet de déjeuner en toute tranquillité, et je goûte pleinement ce petit luxe qui m'est offert. À Vitznau, la Rigi Bahn est juste en face de l'embarcadere. Ses petites motrices me font bien envie, tout autant que son dépôt aux larges baies vitrées, mais c'est là encore partie remise. C'est finalement face à la gare que mon bateau vient se ranger à quai au milieu d'autres navires. J'ai un peu de temps avant de reprendre le train pour Bâle. L'occasion de visiter les quartiers touristiques de la ville, et de découvrir

aussi un magnifique réseau de trolleybus articulés. J'hésite, avant de finalement couper la poire en deux, m'attardant sur le pont en bois au-dessus de la Reuss, et les vieilles églises au style baroque, sans perdre de vue les engins articulés à trois caisses qui filent sous les bifilaires.

Impossible aussi de faire l'impasse sur la gare. Sous la verrière se côtoient les trains des CFF et du BLS, mais aussi sur la voie 2, une rame du *Voralpen-Express* vers Saint-Gall. Et là encore, je serais bien du voyage. Mais mon train pour Bâle m'attend. Un regret de plus, mais je vais me rattraper une dernière fois devant la gare de Bâle. J'ai une petite demi-heure avant mon TGV Lyria et j'en profite pour m'intéresser un peu aux trams de la ville. Un beau réseau à voie métrique qui donne là encore envie d'y passer plus de temps. Les rames se croisent en tous sens, vertes, jaunes voire orange quand elles sont pelliculées pour une publicité. C'est ma dernière douce image de la Suisse tandis que j'embarque dans mon Lyria. Pas de doute, je reviendrai bientôt. ●



Pour en voir plus rendez-vous sur :

<https://www.youtube.com/watch?v=h2-ygz3-RP4>