

Des grands trains pour s'évader

Autor(en): **Pidoux, Bernadette**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Généralions : aînés**

Band (Jahr): **29 (1999)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-827758>

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.

Des grands trains

TGV, Pendolino, ICE, ces trains futuristes vous amènent en quelques heures dans les plus belles villes d'Europe. Petite balade avec le Cisalpino, direction Milan, pour se faire envie!

Sur le quai 3 de la gare de Lausanne, à 9 h 41, l'ambiance n'est pas tout à fait la même qu'aux quais voisins. Les passagers sont arrivés plus tôt, avec des bagages bien rangés sur un chariot. Leurs mines ne sont pas celles des pendulaires ou des autres habitués de la gare. Le Cisalpino,

comme le TGV, c'est un avant-goût de vacances, d'aventures.

La locomotive pointe le bout de son nez gris perle du côté de Genève. La course commence pour trouver le bon wagon, puisque les réservations sont nécessaires. Les portes s'ouvrent dans un discret chuintement, sur simple pression d'un bouton. L'intérieur du train se découvre alors, plus proche de celui d'un avion que d'un banal wagon. Les designers italiens ont soigné les lignes arrondies et opté pour des tons de gris et de bleu froid apaisants.

A l'entrée, un emplacement est réservé aux bagages, mais il est aussi possible de les glisser dans un espace conçu entre les sièges.

Chaque passager dispose d'une tablette fixe qui le sépare de son vis-à-vis. Il n'est plus question de compartiments dans ces trains modernes, pourtant on n'y ressent guère une impression de promiscuité. En première classe, les voyageurs peuvent acheter un écouteur (3 fr. 50) au bar, qui leur permet d'écouter de la musique. Les intoxiqués de l'informatique peuvent aussi brancher leur ordinateur portable à une prise ad hoc. Et, bien sûr, les inconditionnels du Natel vont s'en donner à cœur joie. Les hôtesses offrent également un journal suisse à ceux qui le souhaitent, ainsi qu'une boisson gratuite, servie à la place.

Les sièges spacieux s'inclinent en position relax, mais pour l'heure

Le Pendolino-Cisalpino sur la voie du Simplon, à la hauteur du Château de Chillon



pour s'évader



Le Pendolino épouse parfaitement les courbes en s'inclinant

chacun s'agite pour s'installer. A quelques mètres de moi, Madeleine et Jacques, un couple vaudois dans la soixantaine, s'assoient près de la fenêtre. L'air réjoui, ils ne se plongent pas immédiatement dans l'abondante lecture qu'ils ont emportée. C'est leur première escapade en Pendolino et ils comptent bien en profiter. Jacques s'intéresse à la mécanique et il est impatient de sentir l'effet que produit ce train particulier qui, grâce à son inclinaison spéciale, épouse mieux les virages. Madeleine, elle, pense plutôt à leur destination, Milan, et aux achats qu'elle a hâte d'effectuer. Le Pendolino, pour elle, reste un moyen de transport bien moins fatigant que la voiture, qu'elle craint un peu désormais. Comme elle est sensible aux maux de voyage – elle s'est trouvé incommodée dans le TGV en allant à Paris – elle a pris un cachet préventivement. Son médicament, qui s'appelle Viaggio, avalé, elle part tout à fait confiante pour l'Italie.

Il penche

Tout au long du trajet, il va souvent être question avec les voyageurs des oscillations que le train opère. André, employé de banque à la retraite, âgé de 77 ans, déclare ne rien ressentir. La vitesse l'enchanté, elle lui permet de rejoindre, dans les meilleurs délais, la cure thermale qu'il suit régulièrement à Abano. Son interlocutrice, Gemma, qui fait fréquemment les voyages entre Padoue et Genève, regrette un peu que le train tangué. Elle explique d'ailleurs qu'elle évite de se lever lorsque le train circule. C'est vrai qu'avec le minibar, qui propose une consommation gratuite, assortie de «bacetti», ces petits chocolats italiens typiques et d'un biscuit au miel, les passagers n'ont guère besoin d'aller au wagon-restaurant. Celui-ci existe pourtant bel et bien. On peut y manger un menu du jour pour 41 francs suisses (ou l'équivalent en lires italiennes). La partie cafétéria est, par contre, minuscule.

Les trains rapides

Les TGV circulent à 270 km/h. Paris et le sud de la France sont ainsi à portée de main depuis Lausanne ou Genève. Celui qui nous mène à Paris est le prototype. Le TGV «deuxième génération» est appelé TGV-Atlantique, parce qu'à l'origine il desservait la ligne Paris-Bordeaux. Désormais, il dessert toute la France et relie par exemple Genève à Montpellier. Sa vitesse est de 300 km/h. C'est à cette vitesse également que circule l'Eurostar, qui relie le continent à la Grande-Bretagne. Ce train sous-marin franco-britannique dessert Paris, Bruxelles et Londres.

Le Cisalpino n'est pas le plus rapide, puisqu'il ne roule «qu'à» 200 km/h. Construit par Fiat, il se distingue par sa conception. Son atout: négocier les virages les plus serrés à grande vitesse. Sur un trajet Bâle-Milan, on gagne tout de même une heure sur un train conventionnel.

L'ICE vous conduit à Hambourg. Le retour peut être effectué de nuit avec le City Night Line.

Les trains nocturnes

Le Pablo Casals (Pau Casals en catalan) passe ses nuits entre Zurich et Barcelone. C'est le premier train hôtel d'Europe. Il circule quatre fois par semaine et devient quotidien en été.

Le City Night Line vous permet de dormir entre Zurich et Hambourg, Zurich et Berlin et Leipzig et Dresde. Un train de composition semblable circule également entre Zurich et Vienne sous le nom de Wiener Walzer.



Le TGV quitte la gare de Lausanne, début du voyage vers Paris

Des sandwiches et des boissons y sont en vente, mais il faut les consommer debout.

Grâce à la technologie du Pendolino, qui prend ici le nom de Cisalpino, le trajet Lausanne-Milan ne dure que trois heures et demie. Il est donc tout à fait possible de faire l'aller et retour dans la journée. Les arrêts sont limités et brefs: Sion, Brigue, Domodossola, Stresa. Ils permettent ainsi de rejoindre plusieurs lieux de villégiature dans le nord de l'Italie. Mais le Cisalpino rejoint également Bâle au départ de Brigue. De Milan, il poursuit aussi sa route jusqu'à Venise. C'est là que se rend Andy, un jeune Américain muni d'un sac à dos, mais qui voyage en première classe. Andy découvre l'Europe au pas de course, trois semaines à peine, avant de partir pour l'Asie. Lassé des avions qu'il trouve très coûteux en Europe, il apprécie beaucoup les trains rapides. Et le Pendolino lui semble encore plus confortable que le TGV qui l'a amené de Paris à Lausanne. Bien sûr, il doit faire des choix, alors il a préféré Venise à Milan, suivant les conseils du guide de poche écorné qui émerge de son sac à dos dernier modèle.

Découvertes d'un jour

Les CFF proposent aux adeptes du train des évasions d'un jour avec les trains à grande vitesse. Ce programme s'intitule City-Hit.

Pour Milan, le départ a lieu à 6 h 18 de Genève ou à 7 h 04 de Lausanne. Le retour implique qu'on parte de Milan à 18 h 15 (arrivée Lausanne 21 h 20 et Genève 21 h 55). Vous disposez ainsi d'une belle journée à Milan pour faire du shopping ou visiter les musées. Avec un abonnement demi-tarif et en seconde classe, ce voyage ne coûte que 69 francs.

Avec le TGV, vous avez la possibilité de vous rendre avec cette même offre à Dijon, en partant de Lausanne à 7 h 37. Vous serez de retour en Suisse à 21 h 47. L'escapade ne vous reviendra, dans les mêmes conditions, qu'à 52 francs.

Dans la même brochure, les CFF suggèrent un programme avec des trains de nuit pour les destinations plus lointaines comme Florence, Rome, Hambourg et Berlin. Le départ a donc lieu, en début de soirée, d'une gare suisse. Vous pouvez

opter pour des places assises ou des couchettes. L'arrivée à Florence ou à Berlin coïncide avec le début de la matinée. Vous repartez ensuite en fin de journée pour vous retrouver en Suisse le matin suivant. Le prix est de 129 francs pour Florence et Rome en couchette demi-tarif, aller et retour, et de 199 francs pour Hambourg et Berlin.

L'agence Railtour, spécialiste des voyages en train, présente dans son programme 57 villes d'Europe à rejoindre par le train. Il s'agit souvent de trains à grande vitesse. L'agence propose également une combinaison intéressante, pour les villes lointaines, entre l'avion et le train. L'aller ou le retour peuvent s'effectuer l'un en train, l'autre en avion pour un prix global. Ainsi, on peut se rendre à Londres avec l'Eurostar pour vivre cette traversée unique et rentrer plus rapidement en avion sur Cointrin.

Renseignements: gares CFF (tél. 157 00 05) ou agences Railtour (tél. 031 378 00 00).

Milan gourmand

Andy ne verra donc de Milan que sa monumentale «stazione centrale». Dommage quand on pense à la beauté de son Dôme de fine dentelle, éternellement en travaux. Lorsqu'on sort de la bouche du métro, pris à la gare, face à cette merveille architecturale, on se demande pourquoi on ne vient pas plus souvent dans cette ville vibrante et riche en découvertes. Même le dimanche, la foule se presse sur la place, dans un brouhaha incroyable que répercutent les galeries Victor-Emmanuel qui la bordent. Il faut prendre le temps d'aller manger chez Peck ou de déguster un café et une délicate pâtisserie chez Tavoggia, la «pasticceria» chérie des Milanais de bonne famille, datant

des années 30. C'est là qu'on achète, entre autres, de divines colombes de Pâques ou les panettoni de fin d'année faits maison.

Il est difficile de rester raisonnable à Milan, tant les occasions d'emplettes, coûteuses, sont nombreuses. A voir les multiples sacs accumulés par les voyageurs qui repartent à 18 h 15 de Milan pour la Suisse, les commerçants milanais ne sont pas à plaindre. L'atmosphère est encore plus feutrée qu'à l'aller. On se cale dans son siège, fatigué, pour lire. Le paysage se fond peu à peu dans la nuit. Edwige et Christiane, deux amies dans la cinquantaine, sont assises l'une en face de l'autre. Elles exhibent leurs dernières acquisitions. Des disques pour l'une – «même si c'est plus cher qu'en

Suisse» – un calendrier superbe pour l'an 2000 pour l'autre. Peu à peu, le silence s'installe. Puis je surprends la conversation des deux voyageuses qui s'interrogent sur la réincarnation. On est loin de Milan, mais pas encore chez soi.

L'hôtesse distribue alors une boisson et une ration de cacahuètes. A la gare de Milan, des passagers ont fait provision de «panini» à la gare. Le pain regorge de mozzarella, de légumes ou de charcuteries qui n'ont rien à voir avec nos tristes sandwiches helvétiques, mous et étiques. C'est encore un peu d'Italie que l'on va savourer avant la frontière.

Bernadette Pidoux
Photos Yves Debraine

Avec le TGV, Paris est à moins de quatre heures de Lausanne

