



Supplément 2021 Fr. **5.00**
présenté par

simpego.ch

auto-illustre.ch



La route comme seule guide

Jusqu'au Sud et retour sur la H2 et H3

 **Rue principale**

 Rue principale

 Tunnel

 **2 3** Plaque d'immatriculation pour route principale



Sommaire

8-17

Etape 1 : de Bâle à Lucerne

Du Jura aux Préalpes

18-23

Etape 2 : de Lucerne à Flüelen

Lac des Quatre Cantons et Rigi

24-31

Etape 3 : de Flüelen à Airolo

Reusstal et col du St-Gothard

32-39

Etape 4 : d'Airolo à Chiasso

Leventina, Ceneri et Mendrisiotto

40-47

Etape 5 : de Chiaso à Castasegna

Lac de Côme et Valchiavenna

50-57

Etape 6 : de Castasegna à Bad Ragaz

L'Engadine jusqu'à Rheintal

58-65

Etape 7 : de Bad Ragaz à Zürich

Lacs de Walenstadt et Zürich

66-71

Etape 8 : de Zürich à Bâle

Limmattal, Bözberg, Ericktal

IMPRESSUM

Éditeur

Auto Illustrierte Medien AG
Grundacher 5
6060 Sarnen
www.auto-illustre.ch

Éditeur/PDG

Markus Mehr

Rédacteurs

Martin Sigrist, Benjamin Albertalli,
Dario Fontana, Jörg Petersen

Photographie

Vesa Eskola, Dario Fontana,
Davide Saporiti, Martin Sigrist

Crédits photo

ETH e-pics, Villa d'Este,
FAI - Fondo Ambiente Italiano

Graphiste

Silke Althenhövel, Vesa Eskola,
Silvia Janser

Relecture

Bärbel Philipp

Annonces

Creative Media GmbH
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf
Téléphone 043 322 60 30
inserate@auto-illustrierte.ch

Directeur des ventes

Fabio Schoch
fabio.schoch@c-media.ch
Téléphone 043 322 60 36

Key Account Manager

Patrick Frey
patrick.frey@c-media.ch
Téléphone 079 922 20 40

Key Account Manager Romandie

Roger Grossmann
roger.grossmann@c-media.ch
Téléphone 043 322 60 37

Imprimeur

Swissprinters AG, Zofingen

©Auto Illustrierte Medien AG,
Grundacher 5, 6060 Sarnen
Reproduction uniquement avec
autorisation de l'éditeur et mention
des sources. L'éditeur n'engage aucune
responsabilité pour les manuscrits
non sollicités.

ISSN 1424-0130

simpego.ch

Assurance auto



NOUVEAU SONDAGE:

**94.5% de satisfaction auprès
des flamants roses**

«Parce que plus pratique»

Route principale 2

La mère de toutes les routes suisses

A bien des égards, la route principale 2 structure la Suisse. On peut penser qu'elle doit son existence à la nécessité de relier le Nord au Sud. Elle s'est assurée la puissance indispensable à son indépendance grâce à son rôle de gardienne de la voie reliant Hambourg à Rome.

Chez nous, la question du trafic international est indissociable de l'axe Nord-Sud qui en accueille la majeure partie et qui joue un rôle clé dans les flux de circulation en Europe. Aujourd'hui, c'est à l'autoroute A2 que revient la tâche de relier, via le sol suisse, l'Allemagne à l'Italie. Mais avant la mise en service de toutes les portions de l'autoroute, ce rôle était assuré par la Route principale 2 (H2).

A la différence de la Route 1 (H1), d'Est en Ouest, son tracé doit moins aux jeux de pouvoir qu'à la topographie. Alors que la

Route 1 culmine à la modeste altitude de 873 mètres à Châlet-à-Gobet, la H2 s'enroule jusqu'au sommet des Alpes et même en franchit le château d'eau au Saint-Gothard, à 2107 mètres au-dessus du niveau de la mer. Du fait de son passage par la clé de voûte des cols suisses, les jalons essentiels de la H2 ont fait l'objet de description détaillées, leur histoire est bien documentée et les travaux leur étant consacrés sont innombrables. Raison de plus pour redécouvrir son tracé

originel, émaillé par de nombreux vestiges des époques passées et qui en font tout le charme. En effet, certaines portions de la H2 remontent aux premières routes de notre pays : celles construites par les Romains.



Etapel : de Bâle à Lucer

Nous partons de Bâle, sur cette frontière invisible entre la Suisse et la France. A cet endroit, la route est bordée de jardins ouvriers, français sur la gauche, et suisses sur la droite quand on regarde vers le Sud. La H2 n'a rien ici d'une route principale. Elle ressemble plutôt à un itinéraire bis pour travailleurs frontaliers désireux d'échapper aux bouchons. Au fil du temps, elle a perdu son importance originelle. Il vaut mieux prendre comme point de départ la Markthalle de Bâle — imposante construction octogonale haute de 28 mètres construite en 1929, ornée d'une coupole. Le bâtiment classé possède un plafond d'une épaisseur de huit centimètres. L'endroit est parfait pour trouver de quoi calmer une petite faim car il offre

Tip ! Markthalle de Bâle

Architecture impressionnante : la Markthalle de Bâle, construite en 1929, surmontée par une coupole haute de 28 mètres a renoué avec sa vocation en accueillant de nombreux stands alimentaires.

un vaste choix de stands d'alimentation. Mais impossible de se garer. Le parking Elisabethen et sa sortie arrière offrent une solution.

C'est ici, tout à côté de la gare, que s'arrêtaient les faubourgs de Bâle. Le tracé de la H2, comme celui de la H1, a plutôt tendance à éviter les centre-villes. Adieu Bâle ...

Une rotonde d'un autre genre nous attend à Muttenz. Elle porte le nom bien mérité de panthéon et abrite, comme



Départ : une douane discrète pour passer en France.



le savent les passionnés de voitures anciennes, le forum que Stefan Musfeld a consacré aux oldtimers. Entre les expositions temporaires, les voitures anciennes détenues par des particuliers et les exemplaires appartenant au fonds du Panthéon, il y a toujours du nouveau. Le bâtiment construit en 1965 s'enorgueillit aussi d'un plafond en béton d'une incroyable minceur : 5 cm d'épaisseur pour un diamètre de plus de 50 mètres !

Eau et électricité

L'itinéraire nous emmène via Liestal à Sissach. C'est là que la famille Buchenhorner exploite et met en bouteille l'eau minérale de la source d'Eptingen. Mais l'eau n'est pas sa seule passion. Le patriarche de la famille Buchenhorner n'est pas insensible aux véhicules anciens. Certains exemplaires historiques d'Eptinger ont été conservés, des poids-lourds diesel mais aussi deux raretés : le dernier Tribelhorn encore complet avec station de recharge, chariot pour changement de batterie et naturellement le camion électrique Typ VIII fabriqué en 1918 sur les bords du lac de Zurich. Il est en compagnie d'un camion électrique Öhler de 1941 — également avec sa borne de recharge. Les véhicules ne sont pas visibles par le public mais quand on a repéré le garage au siège d'Eptinger, rien n'empêche d'imaginer les trésors qu'il abrite. Et pour les courageux, il y a aussi le musée des bourreaux de Sissach, unique en son genre en Suisse. A la bonne vôtre !

Tip !

Panthéon - Forum pour oldtimers

Vive la différence : expos temporaires, voitures anciennes détenues par des particuliers et voitures de collection issues du fonds du Panthéon — une visite s'impose.

Plus ancien que le Gothard

Nous nous enfonçons plus avant dans la chaîne du Jura. Le tracé actuel est riche en détours. A Sissach, les panneaux de la « 2 » font contourner le centre-ville. Nous les ignorons pour suivre la route d'origine, ou route principale comme son nom l'indique ! Elle grimpe lentement vers Läufelfingen où la voie ferrée — l'ancienne ligne ferroviaire du Hauenstein n'a plus qu'une importance locale — s'engouffre dans le



tunnel de faîte. Ce premier grand tunnel ferroviaire suisse a été inauguré en 1858 après cinq années de travaux. Il a alors permis à la SCB (Schweizerische Centralbahn) de relier Bâle au Plateau suisse et d'assurer les liaisons du Gothard vers le Sud.

Nous franchissons le col. La route a bénéficié de 1829 à 1830 d'une première phase d'aménagement avec des montées adaptées aux charrettes et une multitude de virages. Elle a ainsi permis de transformer le sentier muletier en une route de col alpin à part entière.





Tip !
Restaurant Isebähnli

Le bistro des motards : Isebähnli à Trimbach, l'un des premiers points de concentration de motos en Suisse, est devenu une institution nationale pour les motards.

Nous cheminons encore brièvement sur les traces des Romains. Certaines marques de roues retrouvées dans le lit du torrent du Homburgertal ont longtemps fait l'objet d'une controverse. S'agissait-il de témoignages datant de l'époque romaine ou de périodes plus récentes ? Une chose est sûre, les Romains étaient présents dans le Bas-Hauenstein comme l'attestent les nombreuses pièces de monnaie découvertes le long de la route. Et puis faute de chemins de meilleure qualité, il était fréquent de remonter la pente via le lit du torrent quand le temps le permettait et en cas de pluie, il devait être bien difficile de faire la différence entre une route et un cours d'eau. Les temps modernes ont du bon.

Rendez-vous moto à l'Isebähnli

A Trimbach, la voie ferrée retrouve la lumière du jour. L'endroit est aussi la Mecque nationale des motards. On comprend mieux pourquoi la vitesse est limitée à 60 km/h sur cette route bien large et en bon état.

C'est que l'ambiance était survoltée ici, surtout le jeudi. Tout ce que le Plateau, le Nord-Est de la Suisse et même la région de Zurich comptaient de motards s'y retrouvaient.

« La plus grande concentration régulière de motards de toute l'Europe. » selon le site de l'Isebähnli. Depuis que l'ancien patron de l'auberge, Peter Flückiger, a fait une place aux motards en 1968 à l'Isebähnli — ce qui n'était pas courant à l'époque —, Trimbach est devenu l'un des lieux de pèlerinage pour la moto en Suisse.

Le centre de la Suisse

« Outte » n'est pas seulement l'ancien kilomètre « 0 » du réseau ferroviaire suisse qui se trouve derrière les voies de la gare d'Olten. Le lieu présente une autre particularité. Il recèle aussi le dialecte suisse à l'état brut. Quand les publicitaires veulent une langue authentique pour un spot, ils choisissent celle parlée au « buffet de la gare d'Olten ».



D'ailleurs Olten ne se contente pas d'être un point clé du réseau ferroviaire. Les deux axes principaux de la Suisse, H1 et H2, se croisent à quelques kilomètres de là, en plein milieu du village d'Oftringen que nous traversons. Les localités qui jalonnent cette portion de la « 2 » ont bien peu de chance de décrocher le prix Wakker pour la préservation du patrimoine. Placées au plus près d'un tel nœud de communication, elles ont toujours eu d'autres priorités. Le trajet se poursuit vers Zofingen dont la charmante vieille ville est également évitée par la H2. Mais une visite s'impose !

Le tracé se fait ensuite plus généreux, le paysage est plus ouvert. Notre prochain objectif a pour nom Dagmersellen où la route principale se sépare — un fait inhabituel pour une voie de cette nature.



On peut poursuivre sur l'itinéraire direct qui mène vers Sursee en piquant à gauche le long du Sempachersee ou choisir la route « 2a ». Celle-ci rejoint l'arrière-pays de Lucerne en traversant la région du Napf, l'une des plus pittoresques des Préalpes.



de rejoindre l'Entlebuch. Le val s'élargit de chaque côté de la Petite Emme. Mais au lieu de rejoindre une portion d'autoroute bien large tout à fait inattendue, la « 2 » dévie pour traverser Schachen et Malters en direction du Renggloch. Le Rengg au bas des flancs du Pilatus, souvent en proie aux orages d'été, ne s'écoule pas depuis toujours dans cette gorge étroite. Le dynamitage à l'explosif lui a offert au 18ème siècle son propre trop-plein suffisant, même en cas de crue, pour prévenir le débordement du Krienbach et les inondations de la ville de Lucerne. Le Rengg se jette aujourd'hui dans la Petite Emme.

Une coupette sur un plateau tournant à la place d'une voiturier

Détours officiels

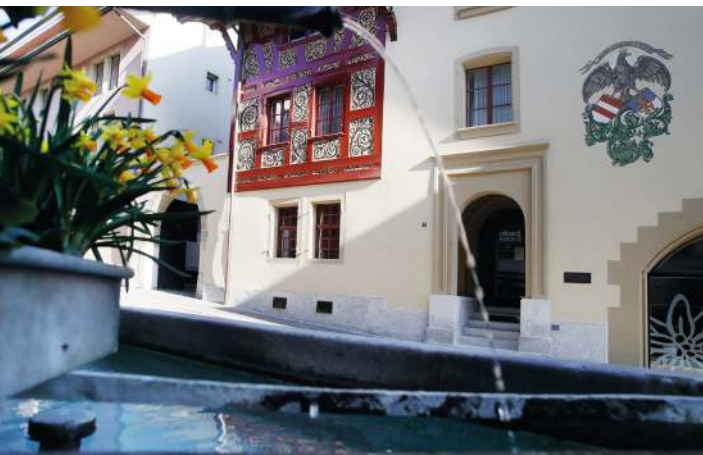
Le tracé des routes comporte très souvent une composante politique. A cet égard, celui de la H2a est un véritable coup de maître puisqu'il relie toutes les communes du canton de Lucerne à cette artère essentielle et en les mettant toutes sur un pied d'égalité.

La H2a nous conduit à la porte de Willisau au sens littéral du terme. La petite ville moyenâgeuse a été largement préservée. Elle constitue un centre névralgique à plus d'un titre car elle continue d'accueillir, comme par le passé, des entreprises et des institutions d'une importance nationale dont certaines ont un rayonnement international. C'est le cas des Willisauer Ringli — des biscuits secs et sucrés en forme d'anneaux. Ou encore du festival de Jazz dont la réputation dépasse les frontières et qui met en avant la scène jazz contemporaine. L'immense pianiste de jazz Keith Jarrett, disparu récemment, tenait Willisau pour « One of the best places for music in the world » — et c'est en écoutant son célèbre concert de Colonne que nous poursuivons la route.

Nous longeons le site de Swiss Krono qui fabrique des plaques d'aggloméré et dont les tuyauteries et les cheminées fumantes ont un petit air d'apocalypse. La H2a se dirige ensuite vers Wolhusen d'où elle permet

Lucerne : l'incontournable. La H2a toujours drainé beaucoup de trafic vers la ville-lumière. Elle demeure son artère vitale. Rien ne l'illustre mieux que le croisement de la H2 et de la H2a sur la Pilatusplatz. Les panneaux indicateurs pointent ici en direction du Nord et du Sud. La Pilatusstrasse débouche sur la gare. La structure en verre, une allégorie du Sud, est climatisée. Elle est l'héritière du hall principal qui a brûlé en 1971. Le Seebrücke, l'un des ponts les plus fréquentés d'Europe avant la construction de l'autoroute A2, offre la vue sur le pont couvert Kappelbrücke avec sa « tour d'eau » et aussi sur la vieille ville — une vision idyllique de carte postale.

Les hôtels s'égrènent le long de la route principale mais nous la quittons rapidement pour prendre la direction de Zurich et bifurquer à droite juste avant la Löwenplatz, à la recherche d'une place de stationnement. Nous voulons voir l'étonnante rotonde du Panorama Bourbaki. Pendant des décennies, elle a accueilli la célèbre peinture circulaire d'Edouard Castres qui représente l'armée Bourbaki arrivant en Suisse au Val de Travers après sa débâcle lors de la guerre franco-prussienne de 1871. Mais le rez-de-chaussée de la rotonde recèle



Tip ! Vieille ville historique de Zofingen

La H2 la contourne mais le centre historique en très grande partie préservé vaut le détour.





une autre curiosité : le plus grand parking de Lucerne. Dans les années 20, il possédait un incroyable système : une énorme couronne pivotante permettait de placer la voiture devant son box pour la ranger sans faire de manœuvre. Le parking appartient au passé mais la couronne pivotante existe toujours. Elle fonctionne encore et sert de sol — classé au patrimoine historique — à un bar. D'ailleurs les clients du restaurant Bourbaki « font une tournée » de salle bon gré mal gré.



**Tip !
Embarquez :**

pour une balade de Weggis à Gersau et retour. La compagnie de navigation SGV du lac des Quatre-Cantons exploite aussi cinq bateaux à aubes.

Etape2 : Lucerne-Flüelen: La route touristique

Si la H1 affiche en de nombreux endroits une largeur qui semble bien généreuse au regard de la géographie suisse, la H2 opte à plusieurs reprises pour un tracé dont le but n'est visiblement pas d'assurer la liaison la plus directe et la plus rapide possible. Elle s'offre même des détours. Mais nous en reparlerons.

Nous longeons la rive la plus charmante du lac des Quatre-Cantons formée par la baie de Küssnacht en passant par Meggen et Merlischachen jusqu'à Küssnacht am Rigi. Les arbres fruitiers y poussent en abondance, et même la vigne, et les raisons de faire une halte ne manquent pas, par exemple dans la propriété viticole Weingut Letten.



A propos d'arbres fruitiers, un poirier mérite d'être mentionné en particulier. En arrivant à Küssnacht, on remarque les deux parkings qui encadrent la route où il n'est pas rare de voir un car belge. Cet endroit du lac est d'ailleurs presque un sanctuaire extraterritorial pour la Belgique. En 1935, la reine des Belges perdit ici la vie dans un accident de voiture. La Minerva conduite par son mari a percuté le poirier en question après être sortie de la route. La voiture a été immergée dans le lac et une chapelle com-

mémore la tragédie — le poirier a fini par mourir de mort naturelle et il a été abattu. Le décor actuel avec le remblai de la terrasse du parking côté lac et le soutènement qui remonte assez haut sur la paroi laissent imaginer l'étroitesse du chemin gravillonné qui cheminait ici il y a 90 ans à travers un verger. A Küssnacht, dotée maintenant d'un coûteux contournement — les villas bien situées des nouveaux arrivants fortunés à la recherche d'avantages fiscaux parsèment les environs — la H2 se divise vers le Nord et le Sud le long du Rigi. Nous optons pour le contournement sud en suivant la rive du lac des Quatre-Cantons. Mais l'itinéraire via Arth am See et Goldau qui longe le lac de Zoug et de Lauerz offre un paysage également plein de charme — c'est une simple question de préférence.

Un climat méditerranéen

La présence de figuiers et de palmiers expliquent pourquoi ceux qui recherchent une météo plus clémente ont choisi d'élire résidence à Weggis ou Vitznau. Protégés des vents froids par les pentes du Rigi et des températures estivales excessives par l'air frais du lac, les essences fragiles peuvent y prospérer. La H2b est la route touristique par excellence pour les « étrangers » désireux de découvrir les beautés du pays.

Toutefois, en partant de Küssnacht, la H2 ne longe pas le lac. Il faut attendre Grepfen pour qu'elle s'élève lentement et Weggis pour qu'elle le surplombe. Cette « route panoramique » a été inaugurée en 1966. La vue sur la baie de Vitznau et le Bürgenstock est grandiose et un parking au point culminant permet d'admirer le panorama. Aucun autre circuit ne permet de mieux profiter du lac des Quatre-Cantons en voiture.

Nous arrivons à Vitznau et à son magnifique palace, le Park Hotel. C'est de là que part le plus vieux train à crémaillère d'Europe pour s'élancer à l'assaut du Rigi — et même avec vapeur en été le week-end. A partir de 2021, la première loco, la Numéro 7, reprendra du service. Un grand parking sur la rue permet de laisser la voiture pour une connexion sans tracas — y compris avec le bateau dont l'embarcadère est proche de la gare.

Des virages au-dessus de l'eau

Entre la baie de Vitznau et celle de Gersau, la Route 2 est littéralement creusée dans la roche et les virages ne manquent pas. Nous passons Rotschuo. Le terminal du bac « Tellsprung » est situé peu avant Gersau, Etat libre et république de 1433 à 1817. Le bac assure la liaison entre Gersau et Beckenried depuis 1931. Le bateau est toujours celui d'origine bien que largement modernisé et agrandi en 1964. Dans l'imaginaire, Gersau n'est pas seulement associé à l'image d'un petit paradis sur les bords du lac. L'ancienne ville libre souffre aussi du préjugé qui transparait dans l'expression « gersauern », l'équivalent



en Suisse centrale d'une moquerie façon « Schildbürgerstreich ». Etre « gersauerisé » fait-il référence au réservoir génétique limité de la république qui n'a jamais compté plus de 1000 âmes ?

Il fallut attendre 1867 pour que la route la relie à Brunnen. Gersau n'était auparavant que difficilement accessible ...ou alors par bateau ... honni soit qui mal y pense.

Salutations du plus vieil Uranais

Une carrière de pierres sur la gauche et le port de plaisance sur la droite — Samih Sawiris, l'investisseur égyptien de la vallée d'Urseren y a un bateau à l'ancre—, nous voici arrivés à Brunnen. La route quitte le lac pour nous mener vers la gare. La commune de Brunnen n'existe pas à proprement parler puisque la localité s'appelle en fait Ingebohl. C'est ici que la H2b rejoint la Route 2.



A Brunnen, la route fait un angle droit en direction du lac et du vent violent qui vient souvent à la rencontre du voyageur : le foehn. Ce vent rabattant du sud est souvent responsable de parasols repliés et de moussons d'écume à la surface de l'eau.

Mais pour les amateurs de voile, cette partie du lac est un vrai paradis. Difficile en revanche de trouver à se garer en été sur les rares places de stationnement à proximité du lac. Négocier l'angle aigu pour accéder à la voie de contournement en direction du tunnel de Mosi n'est pas une mince affaire. A cet endroit, la H2 retrouve sa vocation d'origine de route principale en s'inscrivant dans le prolongement de l'autoroute A4. Son tracé à travers une zone d'éboulement et la volonté de le rendre aussi rectiligne que possible en évitant largement les différentes localités ont ôté à l'H2 et à l'Axenstrasse une grande partie du charme originel. Cela nous a incité à en « explorer » à vélo les traces datant de la période précédant l'arrivée de l'autoroute — le tunnel de Seelisberg construit de l'autre côté du lac sur une portion de l'A2 qui a pour but de la décharger a été mis en service en décembre 1980.

Retour aux origines

Le cœur de la Suisse, son berceau, se trouve au Saint-Gothard. Le plus mythique des cols est sans conteste le point de franchissement le plus important des Alpes. Les voies de circulation du massif suscitent beaucoup d'attention en Suisse depuis des centaines d'années — tant sur le plan économique que politique. Dernier épisode en date, le projet NEAT (ou NLEA : nouvelles lignes ferroviaires transalpines) et la construction d'un second tube pour permettre les travaux d'assainissement du plus long tunnel routier du monde. Mais nous sommes encore très loin. Pour découvrir les anciens tronçons de la route de l'Axen, rien de tel que le vélo — ou les pieds. La route qui rase la roche est bien paisible. Quand on pense que tout le trafic international transitait en-

core par elle il y a quelques décennies. Aujourd'hui, on peut même trouver un coin barbecue.

Avant l'arrivée à Sisikon, il faut affronter le regard perçant de la bête de l'Uri qui surplombe l'entrée d'un tunnel creusé grossièrement à même la roche. Nous traversons Sisikon, le village qui garde l'entrée dans la vallée de Riemenstalden, avec une vue splendide sur le Grütli et l'impressionnante formation rocheuse du « Teufelsmünster ». Le couloir en forme de V plonge presque à pic sur 400 mètres dans le lac d'Uri. Le prochain arrêt sera pour la Tellsplatte. La circulation associée aux vacances a également nettement régressé ici aussi. Mais on sent encore flotter cette nostalgie romantique pour le Sud. Les courageux grimperont jusqu'à la Chapelle de Tell où, selon la légende, Guillaume Tell aurait échappé au bailli en sautant d'un bond sur la rive.

Les miracles de la construction des routess

La rive se fait plus pentue et devient une paroi rocheuse verticale. La route actuelle disparaît dans un long tunnel. L'ancienne route a été littéralement creusée à même la roche. La galerie contourne un dernier obstacle, l'Axenfluh, avant que s'ouvre à nous la vallée de la Reuss vers le Sud.

Peu après la fin de la galerie rocheuse, au niveau du « Spinnenloch », se trouvait l'atelier photo de Michael Aschwanden qui, entre 1911 et 1937, photographia environ 7000 personnes qui passaient là. Il proposait ensuite des photos souvenirs. Le trafic devait être assez clairsemé pour permettre de s'arrêter en plein milieu en ayant le temps de sourire à l'appareil photo puis d'attendre que le cliché soit développé et assez sec. Le livre « Unterwegs auf der Axenstrasse » regroupe certaines de ces photos dont le fond se trouve aujourd'hui dans les archives publiques d'Uri à Altdorf. On peut voir beaucoup de ces photographies sur Internet.



Tip ! Sauter sur un vélo

Les passages spectaculaires de l'Axenstrasse sont désormais réservés à la circulation douce. En pédalant, on voit plus de choses!

Tip !

Choisir la bonne route

Le Gothard a subi de nombreuses transformations pour s'adapter à la circulation. On trouve encore aujourd'hui les traces des anciennes voies qui partent sur la droite et la gauche.

Étape 3 : de Flüelen à Airolo

La H2 traverse Altdorf. Sur la gauche, Guillaume Tell et le petit Walter s'élancent sur leur socle. On imagine bien les conditions de circulation du passé car la rue principale reste aujourd'hui encore un goulot d'étranglement.

On ne prend vraiment conscience de la voie ferrée qu'à Erstfeld. Le village où s'effectuait le changement entre les locos de plaine et de montagne a depuis longtemps perdu de son importance. Le dépôt conserve des locomotives qui sont des pièces de musée de la SBB Historic. Le paysage donne un avant-goût de la suite : le village de Bristen qui surplombe la vallée à plus de 3000 mètres. Amsteg se trouve à ses pieds. C'est là que la première voiture de du Canton d'Uri a été utilisée, une automobile fabriquée en 1910 par la firme Adlerwerke de Francfort sur le Main — désormais dans la collection du musée suisse des transports à Lucerne.

Toujours à Amsteg, il ne faut pas rater le plus vieil hôtel suisse, le « Stern und Post ». Dès le 14^{ème} siècle, on rapporte la présence sur les lieux d'une auberge. Ce joyau historique témoigne également par son architecture de l'évolution des échanges dans la vallée de la Reuss au cours des siècles. Le bar d'origine de 1789 ou encore la salle Biedemeier de 1830 sont de véritables petits bijoux datant de l'époque où le « Stern » a accédé grâce à la route au statut de relais de poste.

La route entame son ascension à Amsteg. Mais nous n'allons pas loin. A côté de la centrale électrique d'Amsteg, un chemin caillouteux part sur la gauche et continue tandis que la route oblique vers la droite et enjambe la voie ferrée. L'explication de cet embranchement nous est donnée par Ki-



lian Elsasser, sans doute le meilleur expert des voies de communication du Gothard, auparavant conservateur du transport ferroviaire et de la fondation de SBB Historic et désormais commissaire d'exposition et muséographe à Göschenen. Avant la construction de la route, il existait deux chemins pour assurer la liaison, une route estivale plus facile et un chemin hivernal, plus fatigant, mais moins menacé par les avalanches. Ce dernier conduisait à l'endroit exact d'où part aujourd'hui le chemin caillouteux pour relier les hameaux qui se trouvent sur le plateau du côté droit de la vallée. Mais nous bifurquons vers la gauche pour suivre la route coincée entre la paroi rocheuse et la voie ferrée, sans doute le tronçon le plus étroit la Route 2 entre Bâle et Chiasso. Un peu plus haut, un renforcement avec arrêt de bus invite à faire une halte. Nous surplombons la voie ferrée et l'autoroute, collées l'une à l'autre. La paroi rocheuse du côté gauche de la vallée est sécurisée en plusieurs endroits afin de stabiliser l'éperon rocheux qui présente de nombreuses fissures.

Un court retour sur nos pas nous amène au pont d'Intschi. Il mesure 121 mètres de long et s'élève à 77 mètres au-dessus de la Reuss. Le plus surprenant est toutefois la passerelle piétonne entre les deux structures porteuses en béton creux précontraint. Précisons pour les âmes sensibles qu'il s'agit simplement d'un treillis avec quelques centimètres de contact entre les supports en béton. Les planches qui la recouvrent permettent même à ceux qui ont peur du vide de passer sans regarder dans le vide. Cela ressemble à une attraction touristique mais la passerelle a une fonction très pratique. Grâce à cette liaison, les hameaux de chaque côté de la vallée sont nettement plus proches des transports publics. Les enfants d'âge scolaire en mesurent tout l'intérêt.

Protection contre les avalanches et Vico Torriani

Nous approchons de Gurtellen. A l'entrée du village, ce qui nous saute aux yeux est la station essence. « Espèces uniquement » ! Nous voilà prévenus. En échange, le service est à l'ancienne. Enfin, façon de parler car la patronne, « Frau Frieda », a l'air en pleine forme pour son âge. Elle tient la station de-



puis plus de 50 ans. « Gert Fröbe s'arrêtait toujours chez moi et Vico Torriani aussi » nous dit Frieda Stern en mentionnant ces illustres clients. Le kiosque a fermé depuis un bon moment mais on peut encore acheter une ou deux petites choses. Un parfum des vacances d'antan sur le Gothard flotte encore ici.

La voie ferrée passe trois fois à Wassen. le « village avec l'église ». Même en voiture, il faut pouvoir gravir le dénivelé et la route s'offre une boucle supplémentaire pour gagner en hauteur. Ses rails disparaissent dans les tunnels hélicoïdaux pour gravir la pente. La voie enjambe le ruisseau deux fois — la première presque subrepticement, comme une marche dans son lit et une deuxième fois dans un tube de béton. C'est une protection contre les avalanches suite aux dommages nombreux et répétés subis par le vieux et unique pont en arche de la voie du Gothard. Juste à côté, les « ferrovipathes » apprécieront la maison du garde-voies d'Eggwald. La remise à outils présente une petite exposition et on peut même louer la maisonnette dont l'accès se fait par les tubes en béton du pont.

La Zollbrücke (pont de la douane)

Comme beaucoup de voies de communication, la route passe encore une fois de l'autre côté de la vallée à Waitingen. En partant à droite, on suit l'ancien chemin qui mène à la chapelle Saint-Joseph. Les muletiers passaient quasiment sous l'auvent, comme pour une prière adressée plus directement au ciel. L'équivalent serait de nos jours une église « drive-through ». Cela nous rappelle qu'en ces temps anciens, personne n'aurait tenté une traversée des Alpes sans le secours du Seigneur. La circulation moderne a totalement effacé le souvenir de cette époque.

Après une nouvelle traversée de la Reuss, la route monte en ligne droite vers Göschenen. La présence du « Teufelsstein » confirme l'arrivée au but. Cette pierre du diable qui est passée plusieurs fois d'un côté à l'autre de la route pour la construction de l'autoroute — et a même dû faire place au projet du siècle — n'est pas la simple dépositaire de la légende du pont du diable, elle rappelle aussi les dangers inhérents à la vie dans le fond des vallées. La présence de Göschenen sur un éperon rocheux ne doit donc rien au hasard. Autrefois point de passage es-



Tip ! Le pont d'Intschi

Accrochez-vous ! : à 77 mètres en contrebas de la passerelle piétonne au-dessus du pont d'Intschi, la Reuss s'écoule sous le pont ferroviaire.



sentiel, comme en atteste le vieux pont de la douane au-dessus de la Reuss, le village semble aujourd'hui plongé dans une profonde léthargie.

A la sortie du village, la route serpente dans les gorges de Schöllenen. L'ancien sentier muletier se sépare de la route carrossable construite en 1830. Le pont de pierre «Häderlisbrücke» a été détruit par la crue en 1987 mais reconstruit. La route gravit la pente en larges boucles, protégée en partie par des galeries, jusqu'à sa sortie du tunnel vers le Pont du diable. Un parking permet de faire une courte halte et le passage piéton souterrain permet désormais de traverser la route sans danger.



Jusqu'en 1956, la circulation contournait le restaurant et passait sur le vieux pont où deux voitures pouvaient à peine se croiser. On imagine sans peine le progrès apporté par le pont actuel. L'ancienne route carrossable est aujourd'hui empruntée par les randonneurs et les cyclistes. Envie d'un pe-

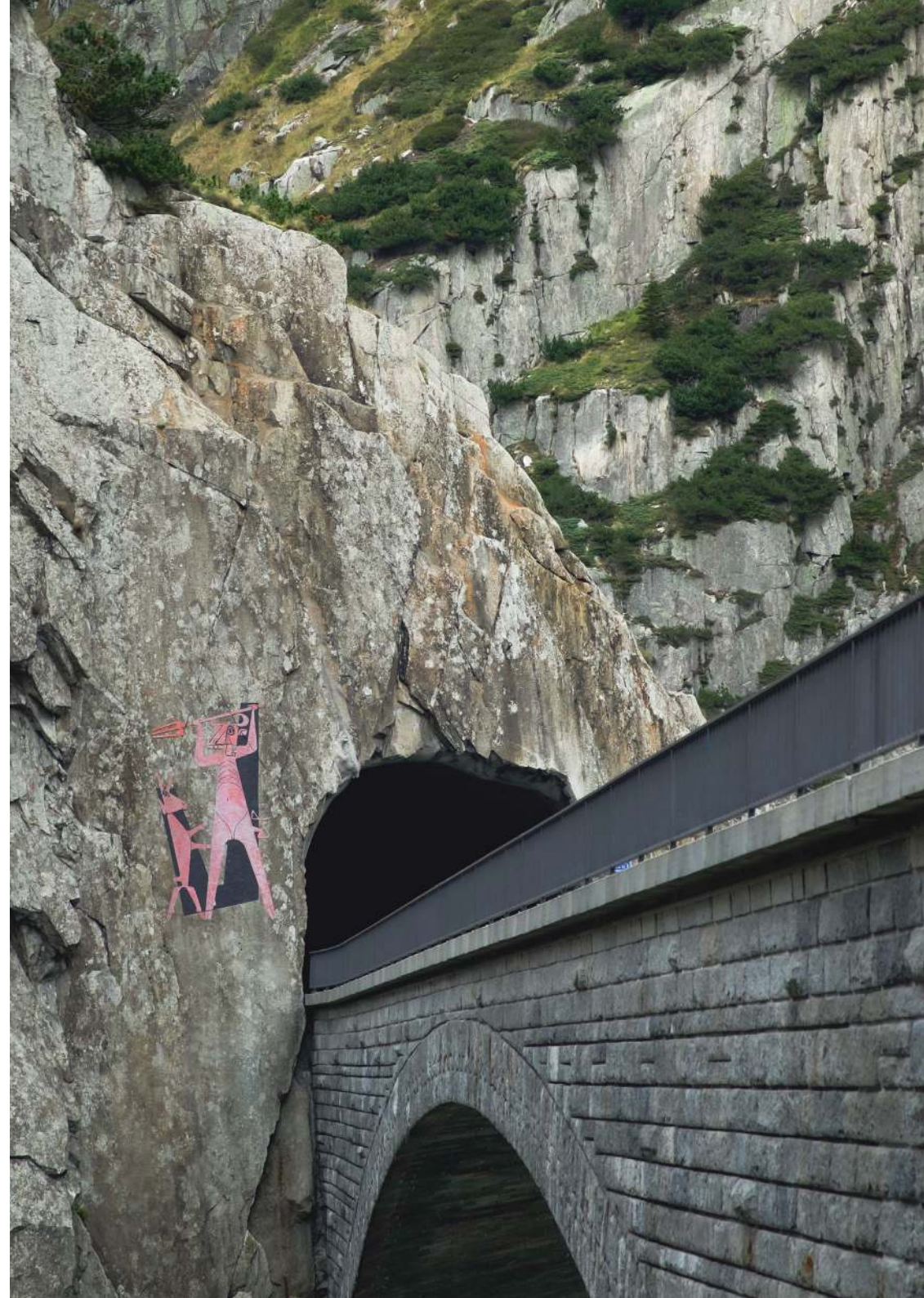



tit pèlerinage en terre russe ? C'est possible au mémorial de Souvorov érigé entre 1893 et 1896 en hommage aux soldats tombés au combat contre les Français en 1799. Le sol sur lequel il repose appartient à la Russie mais il demeure territoire suisse.

Retour sur la route après cette brève escapade. Elle disparaît à nouveau dans un tunnel. Le « Urnerloch » a remplacé en 1707 le « Twärrenbrücke » (pont transversal), simple passerelle en bois accrochée à flanc de paroi. Il est aussi le premier tunnel de l'histoire de la Suisse.

Egyptien, muletiers, agent secret et insignes militaires

Andermatt, vallée d'Urseren, synonyme un temps des installations militaires et désormais du gigantesque complexe touristique de Samih Sawiri et de l'hôtel de luxe Chedi, en son centre. Encore émerveillés il y a quelques minutes par la nature, l'eau et les parois rocheuses, nous voilà fascinés par les activités humaines. Les abords d'Andermatt se caractérisent par la présence d'ouvrages militaires — bunkers aux meurtrières affleurant dans la roche et casernes. Le regard se porte ensuite sur le complexe touristique de l'investisseur égyptien Samih Sawiri. Nous empruntons l'ancienne route sur la gauche qui traverse Andermatt. A la sortie du village, en direction du Gothard, il faut regarder sur la gauche pour repérer l'endroit où l'Aston Martin de James Bond s'arrête à une station essence après une course poursuite





échevelée au col de la Furka dans le film « Goldfinger ». Les pompes ont disparu, remplacées par des jardinières.

La route suit le fond de la vallée d'Urseren, en longeant la ligne ferroviaire Matterhorn-Gotthardbahn vers Realp tandis que la H2

mène à Hospental pour le contourner. Un giratoire donne le choix entre la direction de Realp, du Tessin ou de Wallis. Tout à côté, une portion de l'ancienne route s'élance à l'assaut de la montagne avec de multiples virages. Son inclinaison n'excède jamais 6,5% car elle devait rester praticable pour les charrettes et la malle-poste.

Sans attendre l'altitude du col, la route franchit la frontière avec le Canton du Tessin. Un charmant tronçon de l'ancienne route du Saint-Gothard se trouve peu après sur la droite. La route pavée, jalonnée de bornes taillées dans le granite du Saint-Gothard, monte lentement vers le col. On ne peut pas rater les éoliennes qui auraient

sans doute inspiré une sainte terreur aux voyageurs des temps anciens. Le col nous accueille avec ses stands à souvenirs et une odeur de saucisse.

Un gîte et 37 virages

Nous piquons vers l'ancienne route principale, désormais route 561, la célèbre Tremola du nom de la vallée qu'elle traverse et dont le départ se trouve entre le gîte, le « Museo nazionale del San Gottardo » et l'Albergo Gottardo. Cette route historique serpente dans la vallée en se hissant par 37 virages au flanc de la montagne et sans jamais dépasser le gradient réglementaire de 6,5%. La route pavée n'a pas changé depuis son dernier aménagement en 1951, qui n'avait d'ailleurs pas tout à fait suffi. L'augmentation croissante du trafic a fini par exiger un tracé plus large. La H2 emprunte une longue galerie et un tunnel bien au-dessus de la Tremola. Elle descend vivement vers Airolo en offrant une belle vue sur le Val Bedretto depuis ses larges aires de virage soutenues par des piliers.

Tip ! Enchaîner les virages

Quand on aime, on ne compte pas et on choisit la route de Tremola. L'ancienne route du Gothard est aujourd'hui classée au patrimoine.



Étape 4 : Airolo-Chiasso

A

flanc de montagne, au début de la Léventine irisée par le soleil bas du matin, la petite commune d'Airolo, qui compte aujourd'hui un peu moins de 1500 habitants, a depuis des siècles l'honneur d'accueillir les randonneurs qui, comme nous, viennent du Nord par le col du Saint-Gothard. Et, bien sûr, ceux qui, moins férus de romantisme et d'aventure, empruntent le confortable tunnel routier.

Tip ! Viaduc de Biaschina

Le viaduc de Biaschina haut de 100 mètres impressionne : prouesse d'ingénierie et premier pont autoroutier auquel un architecte a également contribué. Il enjambe les gorges du même nom entre Rodi-Fiesso et Faido.

Le Saint-Gothard est une frontière naturelle entre le Nord et le Sud. Bien qu'elle puisse être traversée en peu de temps grâce au tunnel, elle reste la « route des peuples » : un lieu de rencontre culturelle et politique connu depuis l'époque romaine, où elle était appelée « Mons Tremulus ». La traversée du Saint-Gothard à l'ancienne est encore aujourd'hui un petit mais grand événement. Pour ceux qui quittent le Sud en direction du Nord, et pour ceux qui, comme nous, venant du Nord, veulent traverser le canton du Tessin jusqu'à la frontière italienne.

De nombreuses tragédie

En quittant Airolo, nous voyons, à gauche, l'église paroissiale des saints Nazario et Celso. Un bâtiment qui nous montre encore le clocher roman, reconstruit comme la plupart du village après le grand incendie de 1877. Ce n'est que l'une des nombreuses tragédies que le village a subies au cours de son histoire, quand on pense aux glissements de terrain et aux avalanches qui ont anéanti une partie de la

commune et, malheureusement, plusieurs vies au XIX^e siècle.



La route principale historique offre un trajet presque aussi direct que les voies ferrées et les chaussées de l'autoroute A2, beaucoup plus récente. Trois voies de circulation pratiquement parallèles qui utilisent les veines naturelles entre les montagnes et le lit de la rivière « Ticino » et se frayent un chemin grâce à la puissance de l'ingéniosité humaine.

Un exemple particulièrement stupéfiant de cette créativité est le viaduc de Biaschina : un ouvrage d'art massif — l'un des plus hauts de Suisse avec plus de 100 mètres — conçu pour traverser la gorge éponyme entre Rodi-Fiesso et Faido. Cette barrière naturelle est le résultat d'énormes glissements de terrain durant la dernière période glaciaire et a été pendant des siècles un arrêt forcé pour les voyageurs et les marchandises. En témoigne le Dazio Grande, un ancien poste de péage et de repos situé un peu plus au nord au début de la gorge, toujours orienté vers le Sud-Est comme s'il attendait encore les charrettes, les marchandises et les marchands.

Un miracle de la technique

Inauguré en 1983, le viaduc de Biaschina est à couper le souffle, vu d'en bas — depuis les virages en épingle à cheveux de la route cantonale qui s'enroulent autour des piliers comme un serpent entre les jambes grises d'un géant pétrifié. Quelques minutes de route plus loin, vous rencontrez une deuxième merveille de l'ère moderne :





un grand objet rond en acier s'impose à l'entrée du tunnel de base du Saint-Gothard. Il s'agit d'une fraise de 9,5 mètres de diamètre, un outil complexe composé de dents et de lames métalliques capable de mordre et broyer la roche.

Sans doute aussi un symbole du génie humain. Grâce à cette fraise, le projet Alp-transit a « aplani les montagnes » et a permis de creuser un tunnel ferroviaire de pas moins de 57 kilomètres de long — le plus long et le plus profond du monde. Inaugurée en 2016, cette merveille d'ingénierie a déplacé environ 28 millions de tonnes de roche, mais également coûté la vie à huit ouvriers.

Après la descente, là où la pente s'atténue, la vallée de la Léventine rejoint la vallée du Blenio à Biasca et, plus loin, le Tessin accueille la Moesa. Un signe que nous allons bientôt arriver à Bellinzona, la capitale du canton du Tessin. Au cœur de la capitale, l'ancienne rue principale est désormais une zone piétonne où se tient le marché traditionnel le samedi. Plus de 100 stands de spécialités locales et de nombreux objets artisanaux animent un lieu de rencontre devenu cher au cœur des « Bellinzonesi » — et pas seulement d'eux. Bellinzona est surtout connue pour ses châteaux médiévaux, inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO depuis 2000. Castelgrande, le château-fort le plus proche, se dresse majestueusement au sommet de sa colline.

L'étape suivante ne se trouve qu'à quelques minutes de route de Bellinzona. Nous ren-

Tip! Le marché du samedi à Bellinzona

Plus d'une centaine d'étals où abondent les spécialités locales et l'artisanat d'art assurent une rencontre animée à laquelle les « Bellinzonesi » — et les autres — ne veulent pas renoncer.

controns maintenant une autre frontière naturelle et historique : le Monte Ceneri. Bien qu'il s'élève à une altitude beaucoup plus basse que le Gottardo, même pas 600 mètres, il représente un obstacle et donc un nouveau défi. L'homme l'a surmonté avec la route cantonale, d'une part, et l'autoroute A2, d'autre part. En outre, le nouveau tunnel de base du Ceneri, qui fait également partie du projet Alp-transit et mesure un peu plus de 15 kilomètres de long, raccourcit aussi les liaisons entre les deux plus grandes villes tessinoises, Bellinzona et Lugano



Petit San Francisco

Après avoir traversé le Ceneri, nous sommes maintenant aux portes de Lugano — l'autre grande ville du canton du Tessin. Bien qu'elle ne soit pas particulièrement peuplée en comparaison nationale — elle se classe au neuvième rang des plus grandes villes de Suisse — elle est néanmoins très animée. Elle se déroule le long des collines entou-





rant le lac éponyme, montant et descendant comme un petit San Francisco. Le panorama et l'atmosphère de vacances palpable qu'elles offrent toutes les deux une fois que l'on a atteint le bord du lac sont la récompense du voyage.

Autrefois terminus de la Via Varesina qui partait de Milan, Lugano est toujours cette ville suisse où l'italien est la langue la plus parlée. D'ici, l'Italie est à portée de main et la route cantonale nous conduit vers le Sud, le long du lac, comme si nous faisons le tour de la mer chaude du Bel Paese.

À l'arrivée à Melide, le pont-barrage conçu au milieu du XIX^e siècle coupe le lac en deux parties, ce qui nous permet de le traverser rapidement jusqu'à Bissonne. Après tant d'exploits d'ingénierie d'une ampleur édifiante, on pourrait penser que le pont-barrage est aussi une œuvre de l'homme. Or il s'agit à l'origine d'une moraine naturelle, solution bienvenue pour le chemin de fer (en 1874) et, depuis les années 1960, l'auto-route. Détail curieux : avant l'achèvement du pont-barrage, on ne pouvait rejoindre Lugano depuis le Sud qu'en contournant le lac en voiture ou en prenant le ferry depuis Bissonne

Le soleil se couche sur les sommets du Mendrisiotto de couleur ocre. Les vignes et

les cyprès à la frontière entre Mendrisio et Coldrerio donnent presque un avant-goût de la Toscane. Une région italienne qui semble lointaine, mais l'Italie est en fait juste au coin de la rue. En arrivant dans la ville frontalière de Chiasso, cet itinéraire impressionnant prend fin.





Étape 5 : Chiasso – Castasegna:

Historiquement et traditionnellement, le canton du Tessin est étroitement lié à l'Italie voisine et influencé par elle. Il est donc naturel de traverser spontanément la frontière pour explorer un morceau du « Bel Paese ».



L'itinéraire précédent, qui partait d'Airolo et se terminait à Chiasso, nous avait fait frôler le lac de Côme. Voilà donc une bonne occasion de l'atteindre définitivement.

Nous roulons de Chiasso à Côme, d'où nous longeons la rive Ouest du Lario, comme les Italiens appellent affectueusement le lac de Côme. De Cernobbio, nous continuons vers Chiavenna. De là, nous retournons en Suisse à la frontière près de Bergell. Cette route est également connue sous le nom de « Strada Regina » depuis au moins 1187 ; la première mention de son nom date de cette année.

Pendant l'expansion de l'Empire romain vers le Nord, la route fut une artère essentielle reliant Rome au reste de l'Europe. Dans cette région, la route longeait à la fois les rives du lac et l'eau elle-même, défendue par une imposante flotte impériale. Sur terre, il s'agissait en fait de deux routes différentes, mais directement reliées pour former une seule route de Crémone à



Clavenna (Chiavenna). Elle passait par le centre stratégique de Comum (Côme) ainsi que par Mediolanum (Milan) – aujourd'hui connue comme la capitale de la Lombardie. Entre le III^e et le IV^e siècle de notre ère, Milan fut même la capitale de l'Empire romain d'Occident !

Une oasis pour les voyageurs fortunés

L'ancienne « Via Regina », comme d'autres liaisons transfrontalières telles que la Via Francisca ou la Via Spluga, est l'une des voies historiques de commerce et d'échanges culturels entre l'Italie et la Suisse. Elle fait partie du réseau de liens historiques, géographiques et culturels avec le monde transalpin qui ont profondément façonné le visage de toute la région.

Bien qu'au fil du temps, la Via Regina ait perdu son rôle de carrefour important pour la route Lecco-Colico et qu'elle soit partiellement contournée par la Strada statale 340, elle conserve le charme et l'histoire incomparables de siècles de circulation de personnes et de marchandises provenant de tout le continent.

À partir de 1600, et surtout au cours des deux siècles suivants, les villes situées le long de la route comptèrent parmi les préférées des riches voyageurs du Grand Tour. De nombreux jeunes nobles ont emprunté la Via Regina pour découvrir les beautés du Lario ; inévitablement, au fil des siècles, ses rives se sont enrichies de villas majestueuses et fascinantes. Celles-ci surplombent aujourd'hui encore la

Via Regina, désormais très fréquentée en raison de l'agitation du pénétrant tourisme moderne.

Tip ! Encore une villa !

Le bateau permet souvent de mieux voir ces magnifiques demeures du lac de Côme. Beaucoup font de la figuration dans les films et d'autres, comme celle de George Clooney, appartiennent à une star du cinéma.

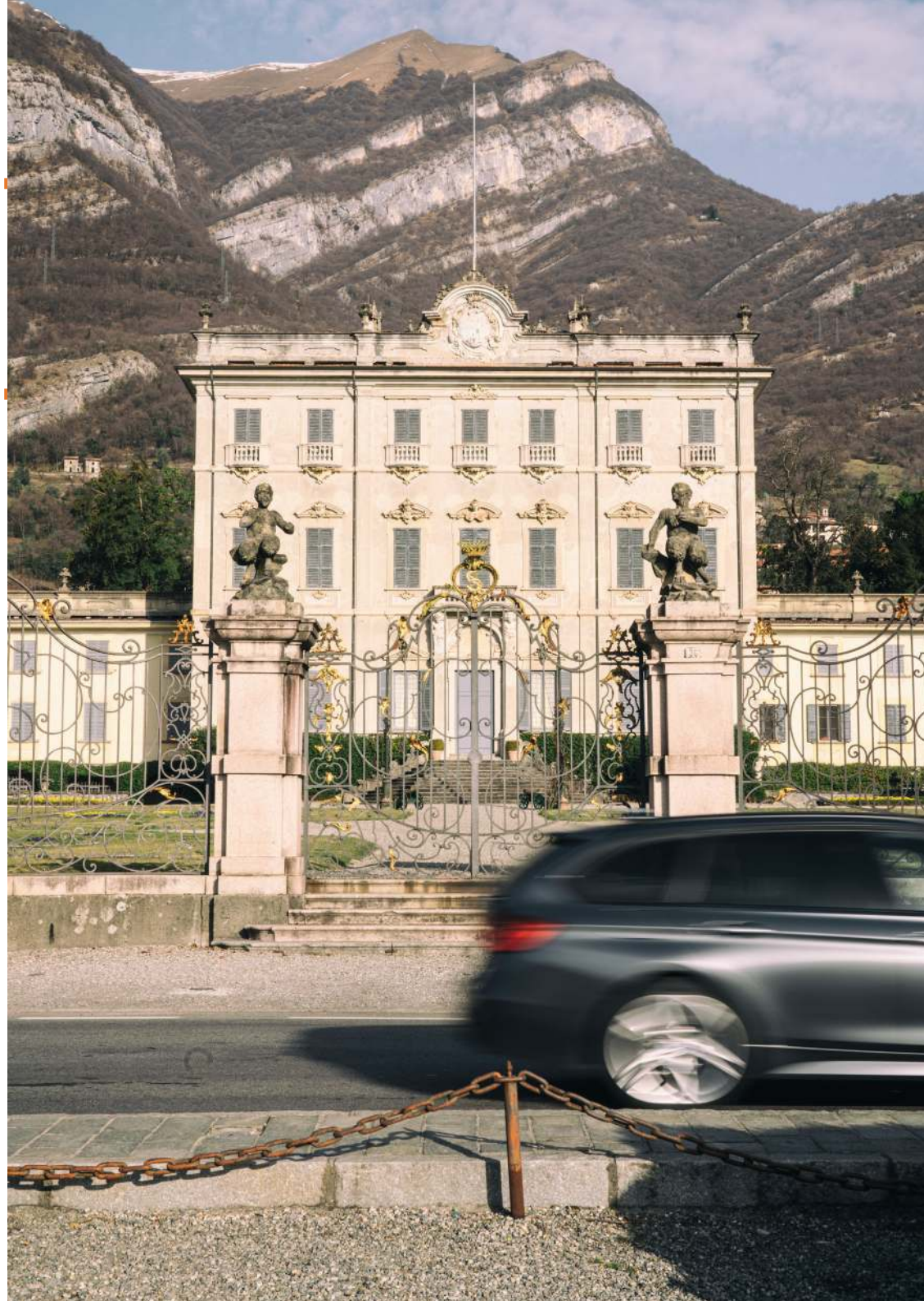
Le rendez-vous des amoureux de l'automobile

On peut y voir de nombreux bâtiments importants. Par exemple la Villa Bernasconi, un bijou Art nouveau destiné à l'entrepreneur textile milanais du même nom, ou la Villa Erba et, surtout, la Villa d'Este toute proche, symbole de la Renaissance inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.



Toutes résidences qui se partagent le plaisir d'accueillir le « Concorso di Eleganza di Villa d'Este ». Depuis 1929, les plus belles voitures du monde entier paradent lors de cet événement, notamment l'Alfa Romeo 6C 2500 SS Coupé qui porte d'ailleurs le nom Villa d'Este.

Que ce soit à bord d'une Alfa Romeo hors de prix ou d'une voiture plus démocratique, en longeant la rive occidentale du lac de Côme, on découvre une succession infinie de villas, connues ou moins connues, que l'on ne voit pas toujours, mais dont on ressent la présence derrière les haies bien entretenues et de belles grilles en fer forgé.





Un plaisir, qui ne doit toutefois pas trop distraire le conducteur, car, sur les tronçons les plus étroits de la Via Regina, il faut faire attention à ses propres rétroviseurs quand on croise un véhicule venant en sens inverse.

Nous traversons Moltrasio, où le compositeur Vincenzo Bellini a trouvé l'inspiration pour sa *Sonnambula* et sa *Norma* et où est érigé le monument qui lui est dédié. Nous laissons ensuite derrière nous Laglio — célèbre pour la Villa Oleandra de George Clooney — et Brienno.



Un détour qui en vaut la peine

Lorsque le lac de Côme « tourne » vers la droite et que nous passons Argegno, un autre lieu mythique de la région vous saute littéralement aux yeux : l'île de Comacina, la seule île du lac de Côme. Elle est de petite taille — sa circonférence n'est que de deux kilomètres environ — mais elle a une grande histoire. Et elle est une représentante particulièrement illustre de la beauté, car elle appartient à l'Accademia di Belle Arti di Brera, l'Académie des Beaux-Arts, à Milan. Détail curieux : c'est la zone la plus septentrionale de l'Italie où l'on cultive des oliviers.

Compte tenu de la courte distance, il vaut la peine de faire un petit détour : sur la péninsule voisine de Lavedo se trouve la magnifique Villa del Balbianello, une résidence fin XVIII^e siècle ayant appartenu à l'explorateur Guido Monzino et qui a récemment servi de décor pour plusieurs films. Certaines scènes de « James Bond — Casino Royale », « Star Wars Episode II — Attack of the Clones » et « Un Été au lac » ont été tournées ici.



La chute du Duce

Un autre détour vers une destination qui n'a rien de romantique, mais historiquement digne d'intérêt, mène à l'endroit où, selon la tradition officielle, Benito Mussolini a été abattu. À quelques minutes en voiture, dans le hameau de Giulino di Mezzegra, une croix noire placée à côté de la colonne de gauche d'un portail de la Via XXIV Maggio commémore les derniers instants du Duce et la fin du régime fasciste. Capturé la veille dans le village de Dongo, non loin de là, Mussolini a été condamné à mort et exécuté ici le 28 avril 1945. Telle est du moins la version officielle. La rumeur dit qu'il avait déjà été abattu lors de son arrestation la veille...

Quel que soit le cours exact des événements, les jours sombres de la Seconde Guerre mondiale s'évanouissent rapidement, car nous retournons sur la Via Regina et atteignons immédiatement la Villa Carlotta. Elle abrite un magnifique jardin botanique et un musée qui héberge des œuvres de Canova, Thorvaldsen et Hayez. Nous faisons ensuite une halte à Menaggio pour prendre un espresso au bord du lac et admirer ce qui est à notre avis l'un des plus beaux villages du Lario.

Ce lac, « tout en seins et en crevasses », comme l'a écrit le poète et écrivain Alessandro Manzoni, subit de véritables métamorphoses dans son glissement sinueux entre les hautes collines qui l'entourent. Ce n'est jamais le même lac, sauf peut-être dans la zone septentrionale plus régulière que nous venons d'atteindre. Mais, avant de le laisser complètement derrière nous,



Tip !
Musée des bateaux

A Pianello del Lario, ce musée le plus grand de ce type présente la diversité de la construction des bateaux du lac de Côme.

voions ce que l'histoire nous apprend sur la relation entre l'homme et ce plan d'eau. Plus précisément, sur la navigation sur le Lario.

Gondoles lariennes

Les transports motorisés sur le lac ont débuté dès 1826 avec le lancement du bateau à vapeur le Lario qui a commencé à desservir la route Côme-Domaso le 16 août. Mais avant déjà, des bateaux de toutes sortes ont navigué sur le lac pendant des siècles, le plus commun d'entre eux étant le « batel ». Il était utilisé pour la pêche et, aujourd'hui, on l'appelle aussi lucia en raison du lien avec la fuite de la protagoniste du roman « I Promessi Sposi » (« Les Fiancés »), d'Alessandro Manzoni. Il convient également de mentionner les gondoles lariennes, de grands bateaux en bois avec des voiles romaines, et le Comballo, le plus grand bateau de l'époque.

À une vingtaine de minutes de route de l'embouchure de la rivière Mera qui se jette dans le Lario depuis sa source suisse, nous

découvrons un musée fondé dans le but de commémorer ces bateaux et tous les autres bateaux « du lac de Côme » : le « Museo della Barca Lariana », à Pianello del Lario, raconte deux millénaires d'histoire de la navigation sur le lac de Côme avec une grande exposition de tous les types de bateaux de toutes les époques, dont de nombreux bateaux à voile et à moteur. Il a été fondé en 1982 par Gian Alberto Zanoletti, détenteur du record mondial de vitesse dans la catégorie hors-bord sport SF en 1970, réalisé avec un bateau Abbate équipé d'un moteur Carniti. Il s'agit du plus grand musée de ce type en Europe : 2500 mètres carrés d'exposition et 2000 mètres carrés de parc

Un moteur Porsche pour la navigation

Entre d'antiques parements de carène, des coques de bateaux de course, de fascinantes voiles anciennes et une montagne de moteurs in-bord et hors-bord, notre « œil d'automobiliste » s'arrête soudain sur un moteur à l'aspect anonyme, mais qui s'avère être tout sauf insignifiant. Il s'agit en fait

du Porsche Type 729, un moteur détourné de la légendaire 356 et converti pour un usage nautique. Eh oui, Porsche s'est donc déjà aventuré sur l'eau au début de son histoire — sur le petit lac Max Eyth, près de Stuttgart. D'une cylindrée de 1582 cm³ pour une puissance de 52 ch à 3600 tr/min et, bien sûr, refroidi par air, on pouvait le monter directement sur le tableau arrière, juste au-dessus de la ligne de flottaison, bien qu'il ne dédaignât pas la configuration in-board. En 1959, le premier bateau équipé d'un moteur Porsche a atteint la vitesse de 46 km/h.

Après la visite du musée, nous poursuivons notre route vers le Nord pour atteindre la partie la plus septentrionale du lac, avec les plus hauts sommets enneigés à l'horizon. Nous ne sommes maintenant plus très loin de la Valchiavenna et du retour en Suisse. La Clavenna (Chiavenna) romaine, qui a donné son nom à cette vallée, était déjà une importante zone de transit dans l'Antiquité. Et elle est aujourd'hui encore le protagoniste du carrefour entre les cols de la Spluga et de

la Maloja, avec ses ponts de pierre qui surmontent les eaux de la rivière Mera, le centre historique avec ses palais du XI^e siècle et une atmosphère à mi-chemin entre le passé et le futur, entre les grands commerces et les petites boutiques.

Un microclimat particulier

Les ateliers artisanaux qui vendent la pierre à savon travaillée de Prosto di Piuro sont particulièrement remarquables, tout comme les « crotti », des grottes nées de glissements de terrain et où règne un microclimat particulier, idéal pour la maturation de toutes sortes d'aliments ou de boissons. Immersée dans un environnement naturel luxuriant, riche en sentiers de randonnée et connue comme une destination de loisirs et de sports, la Valchiavenna embrasse la Suisse et s'étend, à l'Ouest, dans la Valle Spluga et, à l'Est, dans la Val Bregaglia (Bergell). Depuis la ville frontalière de Castasegna, nous optons pour cette dernière direction et profitons des premiers virages de la belle route qui mène au col de la Maloja.

Route principale 3

La route des Grisons

Aujourd'hui, le Gothard constitue le centre névralgique de la circulation Nord-Sud mais, outre le Grand Saint-Bernard en Valais, les plus anciennes voies de communication transalpines passent par les Grisons. Dans l'Antiquité, les deux cols les plus importants sur le territoire helvète étaient celui du Septimer et du Julier. Le Septimer avait perdu de son importance dès le 16ème siècle mais le Julier fut le premier col alpin de la Suisse à

être goudronné dans les années 1940. Pourtant, la route principale 3 qui le franchit, en partant de Castasegna en Bergell pour relier Bâle, remonte en partie sur des traces parfois aussi anciennes que celle de l'époque romaine. L'exemple le plus parlant est le Bözberg qui relie Kaiseraugst (Augusta Raurica) et Windisch (Vindonissa), deux importantes colonies romaines. La Route 3 ou H3 est aussi un trait d'union entre deux grandes villes suisses qui se livrent depuis toujours à une cordiale compétition : Zurich et Bâle. Enfin, elle opère la liaison entre la Méditerranée, les Alpes et le Jura et la mer du Nord. Le plaisir est forcément au rendez-vous !



Etape 6 : Castasegna – Bad Ragaz:

La route principale 3, importante liaison Nord-Sud pour la Suisse, réserve aussi de magnifiques surprises. Le point de départ de l'étape est la douane de Castasegna. En venant de Chiavenna, l'itinéraire nous fait traverser la belle région de l'Engadine et offre un panorama fantastique des Alpes grisonnes. Le joli petit village de Castasegna, 200 habitants, est niché à presque 700 mètres d'altitude. La route pavée qui le traverse a le charme du Sud. Elle est tout à fait caractéristique de cette région du sud des Grisons. En route vers la halte suivante, on passe non loin du petit village de Bondo qui a fait la une des médias européens en 2017 en raison de l'un des plus énormes glissements de terrain de l'histoire du Canton des Grisons. De là, on rejoint rapidement Promontogno et le célèbre Hôtel Bregaglia. Le bâtiment a été construit en 1875/1876 selon les plans de l'architecte Giovanni Sottovia de Vicenza qui a également réalisé des bâtiments en Engadine et le val Poschiavo. Promontogno était autre-



Tip !
Hotel Bregaglia
Une vénérable maison qui conserve le charme des hôtels d'autrefois. Elle serait même hantée par les clients du temps jadis qui aimaient trop cet hôtel pour le quitter.



fois un lieu de passage fréquenté et l'on peut toujours y trouver à se loger en réservant sur internet.

La route continue vers Stampa et offre une vue toujours très appréciée pour une photo : celle des deux roches qui se touchent presque. Stampa n'est qu'à 6,5 km de la frontière mais se situe 300 mètres plus haut que Castasegna, notre point de départ. La montée se poursuit sans relâche et le col de la Maloja n'est plus très lo.



Panoramas époustouffants

Nous rejoignons Casaccia via Bregaglia. La route est bordée de multiples châteaux en ruine et passe aussi à côté du téléphérique de Pranzaira. Il monte au lac artificiel d'Albigna. Cet itinéraire peu fréquenté traverse des paysages à couper le souffle jusqu'au col de la Maloja. Raison de plus pour y faire une escapade. La tranquillité des lieux est appréciée des animaux, nombreux, qu'on peut observer sans mal, même en pleine journée. Casaccia ne compte qu'une soixantaine d'habitants mais reste le point de départ stratégique vers le col de la Maloja.

D'ailleurs, la route du col démarre officiellement dans le cœur du village comme le prouve le panneau. La route serpente sur 23 kilomètres. Elle vaut le détour, ne serait-ce que pour le panorama spectaculaire sur les sommets. Plusieurs aires de repos permettent de faire de courtes pauses pour se dégourdir les jambes et profiter du point de vue.

Une fois en haut, sur le col, tout est prévu pour le repos et la restauration : restaurants,

cafés, toilettes et magasins d'alimentation où l'on ne manquera de faire un tour pour découvrir les spécialités locales.

En continuant vers le col de Julier, nous passons devant le Maloja Palace. L'hôtel quatre étoiles est majestueux. Il a été érigé en 1884 dans un style néo-renaissance par le Comte de Renesse.

Avec une profondeur de 71 mètres et une longueur d'environ 5 km, il a des dimensions modestes mais les sommets qui l'entourent forment un écrin qui met en valeur le bleu scintillant de ses eaux. Sils est notre prochaine halte. De là, on peut partir à pied ou en voiture à cheval dans la vallée de Fex, une vallée latérale de la Haute-Engadine, point de départ apprécié par les amateurs de randonnées et de grand air.

Avec une population de 1000 habitants, Silvaplana s'impose comme le plus gros village sur le trajet de la route dans les Grisons.

C'est aussi un endroit jeune et tendance, environné d'une nature sauvage et idéalement niché dans cette région de lacs. Il est même devenu un « hotspot » pour les touristes amateurs de sport et constitue le point de départ parfait pour des randonnées dans la nature.

Au pied du col du Julier

De Silvaplana, situé à 1815 mètres en bas du col du Julier, la route rejoint directement le col à une altitude de 2284 mètres. Le col a plusieurs facettes et tronçons de route. On le remarque surtout en cheminant dans la vallée en direction de Tiefencastel. Mais auparavant, un arrêt au sommet s'impose. Le col de Julier offre aussi l'environnement idéal pour randonner, par exemple jusqu'au col du Lunghin situé à 2645 mètres entre Piz Lunghin et Piz Grevasalvas. Le col de Lunghin est connu pour être le point de rencontre de trois lignes de partage des eaux, un phénomène unique en Europe. Une goutte d'eau tombée ici peut rejoindre la mer du Nord, la mer noire ou l'Adriatique.



Le col du Lunghin est accessible soit à partir du col de Julier en passant par Fuorcla Grevasalvas ou à partir de Bivio par le col du Septimer. A propos du col du Julier, il faut mentionner une particularité intéressante. Il possède un théâtre : la tour rouge d'Origen. On ne sait pas encore combien de temps elle y restera mais il semble qu'elle ait encore un bel avenir. Chaque représentation dans le théâtre d'Origen, construit à l'initiative de Giovanni Netzer, affiche complet. Expositions et représentations théâtrales sont en préparation pour la saison estivale 2021. Le théâtre peut accueillir jusqu'à 250 spectateurs.

Après Bivio, l'itinéraire nous amène au Lac de Marmorera. L'histoire de ce lac artificiel est fascinante. Le barrage de Marmorera a été terminé en 1954. Le vieux village a été immergé après le dynamitage des bâtiments principaux. Le nouveau village a été construit en haut du lac artificiel et de la route du col de Julier. La plupart de ses habitants ont préféré déménager pour des raisons économiques et affectives. Le lac de Marmorera est très apprécié l'été pour la plongée. Il offre des conditions idéales : une eau cristalline, les vestiges du village englouti et un accès par le nord qui ne passe par aucun col.

Après Sur, la route continue vers Mulegns. Le village a récemment fait l'actualité. En août 2020, la Villa Blanche, a été déplacée de quelques mètres. Il fallait élargir le chas d'aiguille par lequel passe la route du col de Julier. L'association culturelle Origen a

contribué à l'initiative et a prévu d'animer la Villa ainsi que l'historique Posthotel Löwe. La circulation qui passe par ce chas d'aiguille pourra à l'avenir s'écouler plus facilement.

Tinizong et Savognin sont les deux localités suivantes d'importance sur la route. L'office du tourisme au cœur du village propose les meilleurs buts d'excursion des environs. Il est situé en face de la boucherie-charcuterie Peduzzi qui vend de délicieuses spécialités locales comme la célèbre viande des Grisons et la saucisse sèche Andutgel.



La descente dans la vallée fait découvrir un paysage idyllique et une nature sauvage. Tiefencastel mérite aussi une halte. C'est le carrefour stratégique de la région. Il permet de rejoindre facilement plusieurs destinations bien connues comme Davos, Bergün, le col d'Albula et Thusis. On peut même aller directement à Coire/Chur via Thusis mais nous préférons suivre la H3 à la découverte de la Lenzerheide.

En route vers Lenzerheide

Une route de montagne sinueuse part de Tiefencastel en direction de la Lenzerheide. Après avoir passé Lantsch/Lenz et Obervaz, nous atteignons le célèbre village de montagne qui compte environ 2700 habitants. Il offre de nombreux restaurants sympathiques, de bons hôtels et une multitude d'activités de loisirs. Le circuit de la Lenzerheide Motor Classic borde le lac Heidsee. Mais la région ravira aussi les randonneurs.

Les amateurs de sensations plus fortes pourront se défouler au Bikepark Lenzerheide — l'un des plus réputés du monde. Les sommets accessibles par téléphériques offrent aussi l'occasion d'admirer de magnifiques panoramas et d'atteindre les chemins de randonnée. Plus loin, la vallée après Coire/Chur, égrène les localités célèbres comme Valbella, Parpan et Churwalden. Outre la vente directe de

Tip ! Spécialités grisonnes

Viande des Grisons, salsiz ou saucisse andutgel pour les amateurs de viande, tourte aux noix et vins élégants de Bündner Herrschaft. On rentre de balade avec un panier à provisions bien rempli.

viande séchée de Grischuna, Churwalden doit sa réputation à une autre particularité : l'Erlebnisberg Pradaschier. La piste de luge qui appartient au domaine skiable d'Arosa-Lenzerheide ravira les grands et les petits. Avec 31 virages, un dénivelé de 480 mètres et une longueur supérieure à trois kilomètres, elle est la plus grande de Suisse.

Après Malix, nous poursuivons la route qui plonge dans la vallée et passe de 1473 mètres à Lenzerheide à 593 mètres une fois arrivés à Coire/Chur. La capitale des Grisons compte plus de 38 000 habitants et occupe une place prééminente dans le Canton. L'histoire de la ville remonte à des temps très anciens. On a retrouvé des preuves de peuplements sédentaires datant de l'âge de bronze et du fer (environ 2200-15 av. J.-C.). Les Romains ont conquis la région sous le règne

de l'empereur Auguste en 15 av. J.-C. et la ville a joué un rôle important pendant l'époque romaine. Coire peut donc se considérer comme la ville la plus ancienne de Suisse.

Le musée d'art des Grisons mérite une visite. Il est situé au centre. Compte tenu des nombreuses possibilités de stationnement et de la taille raisonnable de la ville, on peut la découvrir à pied, avec une mention spéciale pour le charme de la vieille ville.

Les vignobles de Bündner Herrschaft

Après cet arrêt dans la capitale, le trajet se poursuit en direction de la Bündner Herrschaft. Via Zizers et Igis, nous rejoignons Landquart — un autre carrefour important pour les liaisons ferroviaires et routières. Le Fashion Outlet fait face à la gare. Le centre commercial propose des centaines de marques et il est difficile de bouder la

pause shopping. Il ne reste plus ensuite qu'à prendre la direction de Bad Ragaz. Nous recommandons de choisir l'itinéraire qui passe par Malans, Jenins et Maienfeld.

La région viticole de Bündner Herrschaft est un secret que les amateurs de vin du monde entier se partagent. Les vignobles offrent un paysage séduisant et très différent qui apporte la touche finale à cette balade. Vous pouvez nous faire confiance. Ce petit détour en vaut la peine. Et il est exclu d'y mettre un terme sans une halte dans le village de Heidi.

Après cette excursion dans les vignobles, nous arrivons à Bad Ragaz. La commune de 5000 habitants a quelques atouts dont les principaux sont le Grand Resort et les Thermes de Tamina. Offrez-vous une pause et profitez une heure ou deux de relaxation bienfaisante dans les thermes.



Étape 7 : De Bad Ragaz à Zurich

Le Quellenhof, à Bad Ragaz, est le point de départ mondial de la dernière étape de la route principale 3. Son parcours illustre les difficultés posées par la topographie de la Suisse aux constructeurs de routes avant l'invention de la dynamite et du béton précontraint. Ragaz est bientôt derrière nous. Sargans et son château sont visibles de loin. La visite en vaut vraiment la peine, a fortiori si l'on combine le musée et la petite ville.

À l'instar des fortifications médiévales - le Pays de Sargans a appartenu à l'ancienne Confédération suisse en tant que bailliage administré par les anciens cantons de 1459



Tip ! Quinten et le lac de Walen

Oubliez la voiture, Quinten n'est pas accessible par la route. Pour rejoindre cette localité au bord du lac de Walen, il faut marcher ou prendre le bateau.

jusqu'à la fin de la Confédération en 1798 — la région a conservé son importance stratégique jusqu'à un passé récent. Pendant des décennies, le Réduit national de Sargans a fait partie des trois plus importantes fortifications de Suisse. Plusieurs associations et entreprises privées se sont d'ailleurs associées pour préserver et (ré)utiliser ce vaste inventaire architectural.

Froid et doux

À Walenstadt, nous atteignons le lac de Walenstadt. Encastré dans des parois rocheuses abruptes, il est en fait plus froid que les lacs alpins comparables. Or, à Quarten, accessible uniquement à pied ou en bateau, par exemple depuis Walenstadt, le climat est méditerranéen. Le village est bien visible depuis la route principale. La RP3, quant à elle, après avoir suivi au plus près les rives du lac, grimpe régulièrement de Mühlehorn jusqu'au Kerenzerberg.

Il a fallu attendre 1848 pour pouvoir contourner le lac de Walenstadt par voie terrestre. Le Pays de Glaris s'étend devant nous et, à Mollis, nous atteignons le fond de la vallée pour traverser le canal Escher de la Linth. Depuis 1811, ce canal dirige l'eau en provenance du Pays de Glaris tout d'abord vers le lac de Walenstadt, qui sert de réservoir d'eau et permet ainsi de drainer de vastes zones marécageuses avec l'ensemble des ouvrages de protection et le canal de la Linth qui se jette dans le lac de Zurich, ouvrage connu sous le nom de Linthwerk. Ceci a permis d'éradiquer la malaria le long de la Linth et du lac de Walenstadt, dont le niveau d'eau a baissé de 5,5 mètres depuis lors.

Haut Lac de Zurich et Pfnüselufer

Avant de quitter le Pays de Glaris, nous nous éloignons brièvement de la route principale. À Bilten, un chocolatier réputé nous incite à faire une halte — ce ne sera d'ailleurs pas la seule de ce genre sur la route de Bâle. Loin du bassin schwyzois, les districts de « March » et de « Höfe » — ainsi qu'Einsiedeln — sont aussi connus sous le nom d'Ausserschwyz. Notre itinéraire passe par Reichenbach, Buttikon, Schübelbach, Siebnen, Galgenen jusqu'à Lachen, sur l'Obersee.

À Pfäffikon, le Seedamm mène à Rapperswil, mais nous restons sur la rive gauche du lac. Alors que la rive Nord privilégiée avec vue vers le Sud est surnommée la Côte d'Or, ce côté est appelé « Pfnüselufer ». Au plus tard quand le soleil s'est couché depuis longtemps de ce côté, derrière le lac, et que la rive opposée, densément bâtie, brille dans la lueur du soir, on comprend pourquoi.

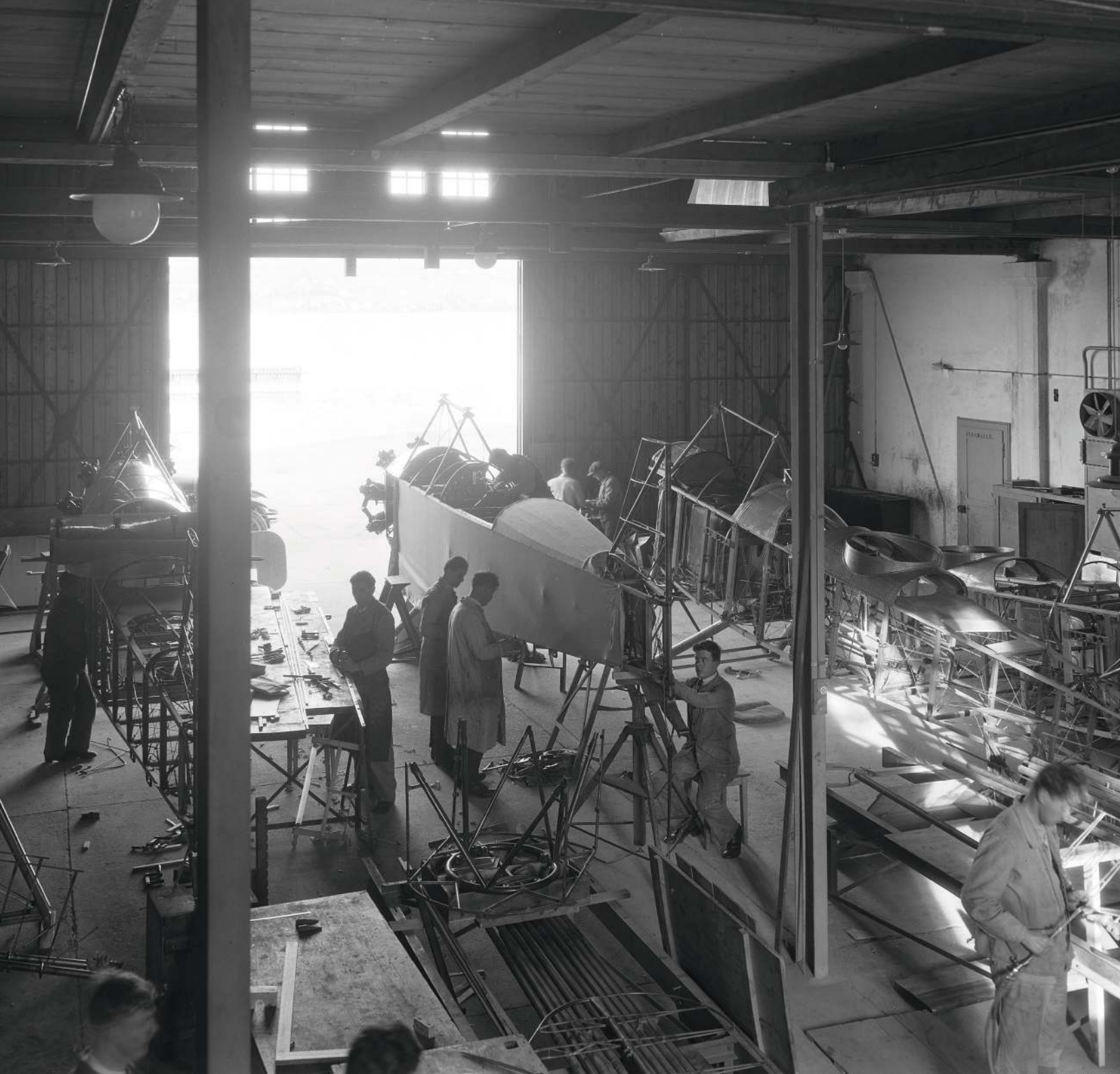
En revanche, Bäch, située directement sur la route, renferme l'une des perles de ce côté du lac. Pedrazzini construit ici les meilleurs



bateaux à moteur en acajou. À peine plus d'une poignée d'entre eux quittent chaque année le prestigieux chantier naval à la longue tradition.

Point de transbordement et motos de police

Richterswil est déjà sur le sol zurichois. Nous continuons vers Wädenswil. Peu avant Au, ou « der Au » comme l'appellent les habitants, la RP3 quitte la rive du lac, car, ici, la péninsule s'intercale entre la route et le plan d'eau.



Le fait qu'Au ait été épargnée par le boom immobilier ostensible le long du lac est également dû à sa propriété. À partir de 1150, la péninsule, autrefois couverte d'une forêt de chênes, appartenait à la Ville de Zurich et était administrée par le bailliage de Wädenswil.

Depuis 1911, le Consortium Au l'a protégée du surdéveloppement. Par ailleurs, Au abrite les quelques vignobles de la rive gauche du lac de Zurich. Ils se trouvent sur le versant Sud de la colline Au, loin du lac.

Horgen était autrefois un village industriel typique. En son cœur, la localité, qui ne veut à ce jour absolument pas se considérer comme une ville malgré ses plus de 20 000 habitants, a conservé son caractère. Avec le boom de la construction — les communes de la rive gauche du lac de Zurich sont parmi les plus cotées — les prix de l'immobilier s'envolent, mais c'est un lieu commun. L'un des plus anciens bâtiments est le Sust. Le poste de douane pour le transbordement de marchandises vers Hürzel, la Suisse centrale et, finalement, le Gothard a été documenté pour la première fois en 1525. Aujourd'hui, il abrite le musée local.

Juste après le tunnel ferroviaire, peu après la frontière avec Oberrieden, on distingue sur la droite le chantier naval de Faul. Avec, en face, une pizzeria. Le restaurant s'appelle aujourd'hui encore Fliegerhalle, la Halle aux avions. C'est en effet ici Alfred Comte a fabriqué les premiers avions de série de Suisse dans les années 1920. Après sa faillite en 1935, Antonio Vedova rachète les halles vides pour transférer à Oberrieden sa production de motos Universal inaugurée





à Willisau en 1928. Dans les années 1950, vingt-quatre corps de police suisses circulaient avec ces solides motos rappelant les BMW – à moteur boxer et transmission par cardan. La dernière moto est sortie de l'usine en 1962, après quoi Universal a fabriqué des tondeuses à gazon jusqu'au début des années 1990.



Tip ! Route du chocolat H3

Avec Läderach à Bilten et Lindt & Sprüngli à Kilchberg, la H3 dessert deux fabriques de chocolat qui se visitent – avec un arrêt incontournable à la boutique.

Lapins dorés et musiciens de rock

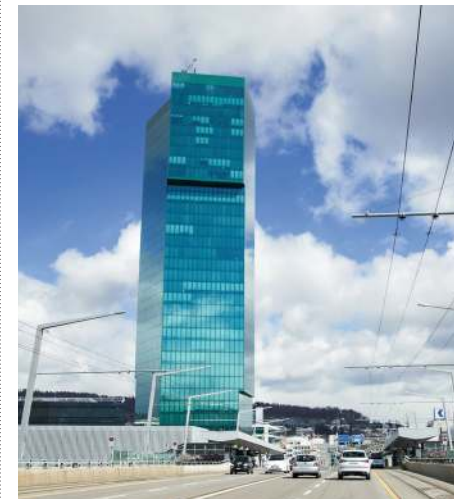
Impossible de ne pas voir cette usine que, selon l'heure de la journée, il est, aussi, impossible de ne pas sentir. Depuis Kilchberg, Lindt & Sprüngli est parti à la conquête du monde avec ses lapins dorés et ses délicieuses confiseries en chocolat – en fait, les lapins dorés aux longues oreilles ne viennent pas d'ici, mais de la succursale allemande d'Aix-la-Chapelle. Ce qui n'a d'ailleurs pas la moindre importance pour quiconque s'offre le plaisir d'une pause au musée Home of Chocolate qui vient d'ouvrir ses portes. La visite est gratuite. L'exposition – qui aurait coûté des dizaines de millions d'euros, le bâtiment lui-même ayant coûté plus de 100 millions – vaut le détour. Et la boutique, de toute façon.



Lentement, Zurich se rapproche. La RP3 longes la Fabrique Rouge de Wollishofen. Là où se trouve aujourd'hui un centre culturel alternatif, on tissait à l'origine de la soie, avant de fabriquer des téléphones. Depuis 1977, elle héberge une scène musicale et un centre culturel. Et ce, depuis 1987, l'issue d'un référendum tout à fait officiel.

Avec, entre les deux époques, quelques années sauvages.

Zurich. La RP3 traverse la ville en passant par Wiedikon, le pont Hardbrücke et –maintenant fusionnée avec la H1 – par Schlieren. La RP3 traverse la Limmat peu après le Porsche Center et laisse la RP1 poursuivre sa route, tandis qu'elle franchit la partie inférieure de l'île Werdinsel.





Étape 8 : De Zurich à Bâle

Eh oui, Dietikon ne s'impose guère comme destination de vacances. Ce cocktail typique d'agglomération que l'on rencontre ici nous ramène instantanément les pieds sur terre. Ici, et pas seulement sur le plan visuel, c'est le caractère pratique qui prévaut, le pragmatisme pur et simple. Nous franchissons la frontière de l'Argovie. Spreitenbach, la ville dont les Argoviens disent : « ... Nous avons sacrifié Spreitenbach pour les Zurichois », apparaît au loin.

Ancien village agricole de la vallée de la Limmat, ce sont aujourd'hui le centre commercial Tivoli, IKEA et la gare de triage de la vallée de la Limmat, le plus grand nœud ferroviaire de Suisse et l'un des plus grands d'Europe, qui prédominent dans le paysage. Nuit après nuit, quelque 2500 wagons de marchandises des CFF transitent par ici.

La RP3, autrefois garantie de la fluidité de la circulation, les paradis du shopping sont contigus à elle. Aujourd'hui, d'ailleurs, elle ne passe plus par le centre, me le contourne. Ingratitude ? Ou plutôt lassitude de la circulation ... Nous attendons avec impatience d'arriver à Baden et Brugg, joyaux et étapes importantes sur notre route vers Bâle.

Paysage fluvial et chemins de fer

Limmat, Reuss et Aare, la RP3 les traverse toutes successivement en direction des plis du Jura, qu'elle franchira via le Bözberg. Mais avant, il vaudra la peine de se pencher un peu sur le passé. Baden, une ville remarquable, passionnante sur les plans culturel et historique, se trouve sur notre route. L'eau a toujours joué un rôle ici. Les Romains, déjà, utilisaient les sources thermales d'Aquae Helveticae, comme on appelait Baden dans l'Antiquité. Pendant des siècles, Baden a été

une importante station thermale. Le premier chemin de fer de Suisse a relié Zurich à Baden. L'origine, il s'agissait d'une ligne interne des Chemins de fer Suisses du Nord SN, dont les contemporains ne voyaient pas l'intérêt. Baden n'était pas encore le site industriel qu'il deviendra un jour. C'est ainsi que la langue vernaculaire a appelé le nouveau moyen de transport le « Spanisch-Brötli-Bahn », qui apporterait à Zurich une spécialité badoise alors très populaire. Preuve, tout de même, d'un certain manque de respect vu la dépense pour une banalité. Et pourtant, 1847 ne fut pas la fin, mais le début de l'expansion des chemins de fer. Il faudra attendre 1856 pour que la ligne ferroviaire se poursuive de Baden jusqu'à Brugg, puis Aarau pour rejoindre la Centralbahn et, par conséquent, jusqu'à Bâle. Le goulet d'étranglement de Baden pour le tra-



fic routier a sauté avec la rocade réalisée de 1957 à 1965 et la Vieille Ville est contournée depuis par la RP3 — à savoir à travers le plus ancien tunnel ferroviaire de Suisse, le tunnel du Schlossberg.

Windisch est une fondation romaine et les vestiges du castel de Vindonissa sont encore visibles aujourd'hui. Dans l'Antiquité, une voie romaine menait d'ici, par le Bözberg, jusqu'au Rhin et à la ville d'Augusta Raurica.

Pont, montagne et dinosaures

Brugg est une ville-pont située au croisement de l'Aar. Aujourd'hui, la route principale contourne la ville par la droite. Le vieux centre-ville est désormais épargné par le tra-

fic automobile, ce qui est une bonne chose. Brugg a su conserver son caractère. Nous vous recommandons absolument cette escale.

A partir de là, le chemin grimpe et atteint son point culminant sur le Bözberg. La signification de l'axe Zurich-Bâle se reflète dans la modernisation généreuse de cette artère et les nombreuses vieilles auberges qui la bordent. Entre Mumpf et Stein, une réplique de borne romaine de l'an 139 témoigne de ce que c'était déjà le cas il y a 2000 ans. Après le sommet du col à 569 mètres, la route redescend doucement. Elle suit aujourd'hui encore le tracé de la nouvelle liaison tracée et inaugurée par les Bernois en 1779. Elle est allée de pair avec la création de nombreux postes de transformateurs et d'arrêts avec, aujourd'hui encore, de nombreuses auberges majestueuses. Mais le chemin de fer scella brutalement le destin du trafic de charrettes en 1875. Un rôle repris, quelque 80 ans plus tard, par le trafic routier. Vous voulez vous faire une idée de l'aspect de la RP3 entre Zurich et Bâle dans les années 60 ? Eh bien, regardez donc sur YouTube un vieux film édifiant intitulé : « Tollkühne Autofahrer in den 60ern | SRF Archiv ». Détail qui ne manque pas de piquant : Zurich et Bâle ne sont reliées directement par autoroute que depuis 1996, avec l'ouverture du tunnel du Bözberg.

Bref, aujourd'hui, la circulation est beaucoup plus silencieuse sur la RP3. Elle n'aura pas réveillé les dinosaures trouvés dans la Fricktal. La carrière d'argile, en particulier, est considérée comme l'un des sites les plus importants d'Europe. Un paltéosaure, un représentant précoce de son espèce datant de la période triasique, soit il y a environ 210 millions d'années, nous salue depuis un rond-point. Et Frick a son propre musée des dinosaures.

Il n'y a pas que la bière

Rheinfelden affiche son côté le plus connu, celui de Feldschlösschen, surtout aux plus pressés, ceux qui longent la ville par l'autoroute. La RP3, en revanche, laisse la « plus

Tip ! Brugg

La petite ville subissait autrefois les flux de circulation entre Zurich et Bâle et sur le pont de l'Aare. Le contournement a rendu la bourgade à sa tranquillité et on y flâne avec plaisir.





belle brasserie du monde» loin sur la gauche. Mais un petit détour par là en vaut sans doute la peine. À droite de notre route vers Bâle se trouve la Vieille Ville de Rheinfelden. Un authentique bijou et une curiosité. La courte escapade depuis le parking, à travers les vieux remparts et le long des pittoresques ruelles de l'ancienne ville des Zähringer, vaut vraiment la peine de se dégourdir les jambes.

La RP3 ne mène pas à la mer, mais, au moins, au sel. Nous en reparlerons plus tard, car nous nous rendons d'abord chez les Romains, à Augusta Raurica ou Kaiseraugst. Les traces des Romains sont pratiquement contiguës à la route principale. Sous une



cloche de verre, au milieu de la localité, se trouve une maison romaine de commerce et d'échange, ou les vestiges d'une telle maison. Peu après, un panneau sur la gauche indique la principale attraction de l'époque romaine, l'imposant théâtre et la maison romaine reconstruite avec le musée. Mais vous ne perdrez pas votre latin, à Kaiseraugst, si vous n'avez pas peur de faire une promenade plus longue, d'apprendrez quelque chose sur l'étendue impressionnante et les éléments essentiels d'une ville romaine typique.

Chimie et bouquet final

Peu à peu, l'influence de Bâle devient perceptible. Le long de la route, on trouve de plus en plus de « franges » typiques de l'agglomération. Après Kaiseraugst, l'attraction touristique est stoppée net. Les usines de l'industrie chimique à Schweizerhalle, qui bordent la route, sont vraiment impressionnantes. Il s'agit de la plus grande zone industrielle d'un seul tenant de Suisse. Si vous voulez savoir d'où proviennent les nombreuses matières premières traitées ici, dirigez-vous vers le port d'Auhafen et ses vastes parcs de stockage.

Après tant d'industrie, l'œil se reposera un peu avec le vert envahissant de la Hardwald. C'est la plus grande forêt près de Bâle, une zone de loisirs appréciée et notre route principale est le seul axe de circulation important qui la traverse. Nous approchons de la ville de Bâle.

Les tours de Roche se profilent. Nous laissons derrière nous la Route principale 3 pour pénétrer dans l'enchevêtrement de la ville. Le contraste entre ses débuts à Castasegna dans les Grisons et ici ne pourrait être plus grand. Nous sommes entourés d'une ville bourdonnante, animée, à proximité de deux pays étrangers. Et même le tracé partiellement invisible de la frontière nationale, la vue sur l'Allemagne puisque nous suivons le Rhin, est profondément différent du passage de la frontière entre l'Italie et la Suisse. Notre voyage se termine, du moins pour l'instant. Bâle mérite un voyage spécialement pour elle. D'autant plus qu'à partir d'ici, d'autres routes principales sillonnent le pays.



Tip! Rheinfelden

La petite ville de Rheinfelden, sur les bords du Rhin, est un petit bijou. Pleine de charme, de ruelles pittoresques et de coins accueillants, il ne faut pas manquer d'y faire halte sur le chemin entre Zurich et Bâle.





@autoillustre

Partagez avec nous vos meilleures photos sur les médias sociaux (Facebook et Instagram) que vous avez prises sur le circuit touristique.

Chaque mois, nous choisirons la plus belle photo qui nous a été envoyée !

Le voyage continue

Dès que la fermeture hivernale du col du Saint-Gothard sera terminée, vous trouverez de plus amples informations et des photos du circuit touristique sur notre site web.

Nous vous fournirons également un lien que vous pourrez télécharger sur votre navigateur GPS afin de suivre le trajet du circuit touristique à partir de Bâle. www.auto-illustrerte.ch/rundreise

Participez & Gagnez !

simpego et auto illustré offrent, une fois par mois (de mai à septembre), un week-end avec le Campingo, le seul VW Caddy California Maxi de couleur flamant rose. Dans le camping-car branché, rouge flamant, vous pouvez «conduire» le H1, le H2 ou le H3 – il n'y a rien de plus cool !



Et voici comment cela fonctionne : retrouvez toutes les VW Caddy California Maxis flamant rouge dans cette brochure et envoyez-nous votre solution (3x, 5x ou 7x ?) à l'adresse www.simpego.ch/weekend ou envoyez-nous votre solution avec une carte postale à : auto illustrierte, Schützenstrasse 19, 8902 Urdorf.

simpego.ch

Assurance auto



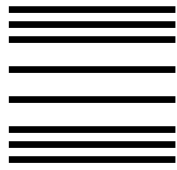
TÉMOIGNAGE

Ursula a assuré sa voiture chez nous.

«Parce que moins cher»

Pais comme Ursula





- oui**, je souhaite tester ! 3 éditions pour CHF 20.-
- oui**, je souhaite souscrire un abonnement mensuel de 12 mois (12 numéros) à l'auto-illustré, à partir du prochain numéro disponible et je souhaite également recevoir la carte BP d'une valeur de CHF 20.-

Nom/Prénom _____

Rue _____

Code postal/ville _____

Numéro de téléphone _____

E-Mail _____



Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale-risposta
Envoi commercial-réponse



Auto Illustrierte Medien AG
Schützenstrasse 19
8902 Urdorf

