



Sur les rails et sur les flots à travers la Norvège

En juillet dernier, Historia Swiss proposait au départ de Bâle un large parcours à travers la Scandinavie, à la découverte de ses lignes de chemin de fer mais aussi de ses fjords, de ses côtes et plus généralement de ses fascinants espaces naturels et de ses accueillantes et prospères métropoles. Nous avons suivi la partie norvégienne de ce parcours, la plus dépaysante...

TEXTE ET PHOTOS D'OLIVIER BERTRAND



*Ci-dessus de haut en bas :
le parvis côté ville de la gare centrale d'Oslo (11 juillet 2018) ;
un tram SL 79 des transports en commun d'Oslo (Ruter) dans le quartier d'Aker Brygge,
donnant sur le bassin central du port (16 juillet 2018).
Ci-contre : à Flam, les paquebots et les ferrys côtoient la gare ferroviaire où stationnent
une locomotive EL 17 réformée (au premier plan) et une rame de la Flamsbana en attente
de départ (15 juillet 2018).*

Partenaire au long cours de *Rail Passion* pour l'organisation de voyages touristiques à thématique ferroviaire (mais pas que...), Historia Swiss organisait du 8 au 19 juillet dernier un large périple en Scandinavie au départ de Bâle qui devait mener les participants successivement en Allemagne, au Danemark, en Suède, en Norvège, et à nouveau en Suède, au Danemark et en Allemagne pour revenir à Bâle (rien que de très normal puisqu'il s'agissait d'un périple...).

Fort aimablement invité par Sylvain Meillasson – animateur attiré des voyages d'Historia Swiss, apprécié pour son érudition et sa disponibilité, et collaborateur régulier de notre

magazine bien connu de nos lecteurs – à y prendre part, j'étais fort tenté de répondre par l'affirmative à la réserve près que le menu était un peu trop copieux pour moi compte tenu de mon emploi du temps. Sur le conseil de Sylvain, il fut alors convenu que je rejoindrais nos amis voyageurs pour six jours sur la partie norvégienne de leur parcours, la plus spectaculaire. Un choix qui avait de plus l'immense avantage de me tenir éloigné de ma patrie natale lors de la phase finale de la Coupe du monde de football, activité parfaitement honorable au demeurant mais à laquelle je ne m'intéresse que très modérément, et génératrice de débordements publics et alcoolisés que je n'apprécie guère...

Et c'est ainsi qu'un beau jour de juillet j'ai pris le chemin du pays des Vikings, un pays où la terre et la mer s'entremêlent fréquemment, ce qui n'est pas sans conséquence sur les modes de locomotion...

11 juillet – De Paris à Oslo

Passons sur les choses qui fâchent (le RER B, ses retards et ses haltes intempestives, le terminal 1 de Roissy et sa lugubre architecture de béton, et aussi le fait qu'on nous demande de plus en plus de tout faire nous-mêmes dans les aéroports avec pour seul interlocuteur une borne informatique dont on ne partage pas toujours la logique), pour en venir à l'essentiel :



Ci-dessus et ci-contre : la desserte d'Oslo et de sa région depuis l'aéroport de Gardermoen est assurée par le Flytoget : ici un ticket pour Oslo Central et une rame à quai à l'aéroport.



De g. à d. : le parvis côté port de la gare centrale d'Oslo, avec, au premier plan, une station de vélopartage (16 juillet 2018) ; une rame de tram SL 95 dans le centre d'Oslo ; en arrière-plan, la cathédrale luthérienne (12 juillet 2018).

un voyage Scandinavian Airlines sans encombre et une arrivée à l'heure prévue (16h25) à Oslo Gardermoen. Situé à 35 km au nord-est d'Oslo, l'aéroport, intérieur et international, peut surprendre par sa taille, compte tenu de la modeste population du pays, mais c'est une *hub* important pour plusieurs compagnies scandinaves et les Norvégiens recourent facilement à l'avion pour se déplacer à travers leur vaste contrée.

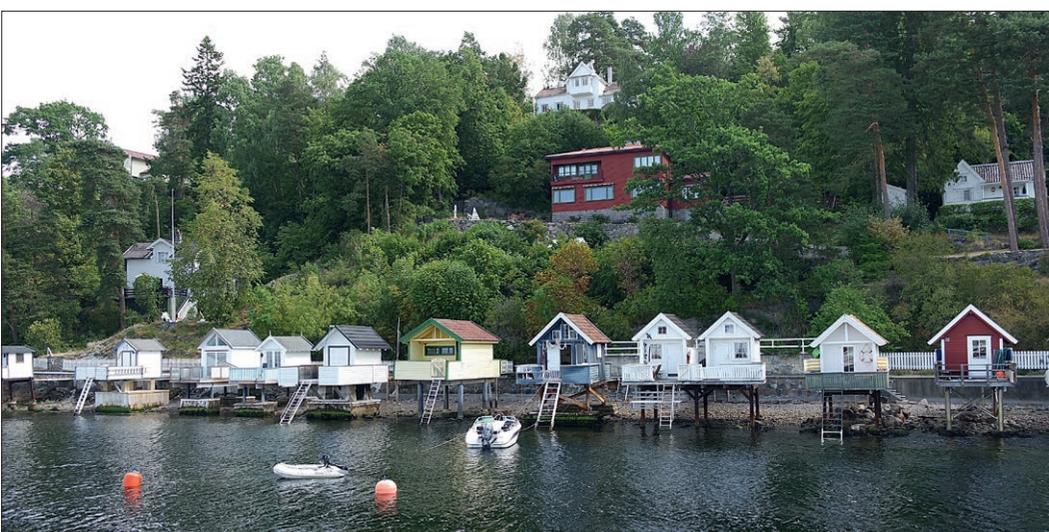
Premier objectif : trouver le Flytoget, autrement dit la liaison ferroviaire pour Oslo. Un fléchage « Airport Express Train » plutôt bien fait m'y conduit rapidement. Sur un terminal de paiement dédié, je prends un billet Oslo Gare centrale au prix de 190 couronnes, soit environ 20 euros, une somme raisonnable vu la distance et le coût de la vie très élevé du pays. Seule relation à grande vitesse du réseau

(210 km/h de vitesse maximale), le Flytoget, détenu par une société publique, n'est pas à proprement parler une navette aéroportuaire puisqu'il circule sur une ligne de 101 km qui, au-delà d'Oslo, pousse jusqu'à Drammen. Cadencé aux 10 min, il dessert cette destination une fois sur deux en 1 heure, Oslo est atteint quant à lui en 19 ou 22 min selon qu'il s'arrête ou non (une fois sur deux également) à la station intermédiaire de Lillestrom.

La rame BM 71 gris-argent qui attend à quai est dans un état impeccable malgré ses 20 ans d'âge. Construit sur place par Adtranz, ce matériel dérivé des X 2 suédois et flanqué d'une série sœur (mais pendulaire), les BM 73, affiche des faux airs d'ETR 500 italien de la première série, bien que rien dans la généalogie des deux engins ne laisse apparaître d'éventuelle parenté. L'intérieur, dans les tons gris avec

tablettes et accoudoirs en bois, est tout aussi irréprochable. Au milieu de la plateforme d'accès, une colonne offre des compartiments à bagages dans sa partie inférieure surmontée d'écrans vidéo qui, entre deux publicités, diffusent des informations aux passagers (notamment, je le constaterai au retour, sur d'éventuels retards des vols au départ de l'aéroport).

Après un parcours dans un paysage de vertes prairies pentues, de forêts de conifères et de bouleaux, comme un avant-goût de ce que l'on découvrira dans les jours à venir, le train arrive avec quelques minutes de retard (l'été est aussi la saison des travaux de voies en Norvège) en gare centrale d'Oslo, moderne et spacieuse (et très commerçante !) mais un peu noyée au milieu des immeubles de bureaux. Sa façade principale est toutefois mise en valeur par un large parvis qui s'ouvre sur la ville. Notre hôtel,



le Scandic City Oslo, est à cinq minutes à pied. Venant de Karlstad, en Suède, le groupe Historia Swiss devait y arriver en début d'après-midi, mais un contretemps a repoussé leur venue en soirée.

J'ai donc tout le loisir de faire un tour en ville. Juste devant la gare centrale, le carrefour multimodal de Jernbanetorget, où convergent tous les transports en commun de la ville y compris en sous-sol avec le métro, est le lieu idéal pour observer le ballet des bus et des tramways. Ces derniers, qui circulent sur un réseau de quelque 130 km répartis en six lignes, sont de deux types : les SL 79 (Adtranz-ABB), les plus anciens, et les SL 95 (Ansaldo), qui arborent de curieux et peu esthétiques carénages de bogies. Leur livrée bleu délavé n'est pas des plus réussies et fait un peu pâle figure comparée à celle rouge vif des autobus, alors que les uns et les autres, tout comme le métro et les ferries, dépendent de la même autorité, Ruter.

Oslo étant un port, je décide ensuite d'aller voir la mer... ou plutôt le fjord. C'est l'affaire là encore de quelques minutes de marche seulement pour accéder au bassin qui longe pratiquement les voies de la gare. Il en est seulement séparé par un bloc d'immeubles en pleine construction (baptisé « Barcode » par les habitants d'Oslo) parmi lesquels celui qui abritera le futur musée Munch. Mais la pièce maîtresse des lieux est sans conteste l'opéra de Norvège, un grand vaisseau de marbre blanc et de verre teinté aux formes anguleuse qui s'incline en pente douce dans les eaux sombres du fjord. De chaque côté du bâtiment, deux rampes majestueuses (on a un peu l'impression de faire de la figuration dans un péplum) conduisent à son

De haut en bas et de g. à d. : le quai en pente devant l'opéra d'Oslo, un lieu propice à la rêverie dans la lumière du soir (11 juillet 2018) ; l'opéra, fierté de la ville et bâtiment emblématique des nouveaux quartiers qui se construisent autour des bassins du port (11 juillet 2018) ; les sculptures du parc Vigeland (12 juillet 2018) ; vu du port, l'hôtel de ville d'Oslo, où est décerné chaque année le prix Nobel de la paix (12 juillet 2018) ; les embarcadères et leurs maisons de pêcheurs dans le fjord d'Oslo, lieu de détente et de villégiature des habitants de la ville (12 juillet 2018).



toit en terrasse où l'on jouit d'un point de vue à 180° sur la ville et sur la baie.

De retour à l'hôtel, je fais connaissance avec le groupe Historia Swiss. Vu l'heure tardive, le dîner est pris sur place et rien n'est prévu ensuite. Certains restent pour voir la Croatie sortir l'Angleterre 2 à 1 avec prolongations en demi-finale. La veille, la France a brisé les rêves des Diables rouges nos voisins. Le casting de la phase finale s'achève.

12 juillet – Oslo

Au menu de la matinée, une minicroisière sur le fjord d'Oslo. Pour rejoindre le lieu d'embarquement, nous traversons, toujours à pied, une partie du centre-ville, apercevant au passage la cathédrale d'Oslo et le Parlement, modeste bâtiment sans grand intérêt. Nous voyons alors se dresser les deux tours du « Radhus », l'hôtel de ville, imposant et sévère édifice de brique rouge, construit dans les années 30 et dans un

style très fonctionnaliste. C'est là qu'est décerné chaque année le prix Nobel de la paix. Sa façade sud donne sur un des bassins du port, le plus animé, d'où partent de nombreuses liaisons maritimes locales. Notre bateau, une copie de voilier ancien (dépourvu de voiles comme de bien entendu) nous y attend. Au rythme tranquille de ses poussifs moteurs diesels, il nous fera parcourir une heure et demie durant les 17 km du fjord, qui baigne de nom-



C. Laurencin



C. Laurencin



*Ci-dessus de haut en bas :
en gare d'Oslo, une EL 18 en tête de notre train au départ pour Bergen (13 juillet 2018) ;
automotrice BM 69, assurant un train régional en provenance de Bergen, à son terminus de Myrdal
(16 juillet 2018).*

*Ci-contre de haut en bas :
paysages de lacs et de montagnes sur la ligne Oslo - Bergen : dans la partie haute, les sommets
restent enneigés (13 juillet 2018).*

breuses îles et presqu'îles où de nombreux habitants d'Oslo possèdent à flanc de colline, au milieu des bois, leurs maisons de campagne, aux couleurs vives (ça aide à garder le moral les longs mois d'hiver...), ainsi qu'en bord de mer d'adorables cabanes, tout aussi colorées, prolongées par des embarcadères permettant de se rendre par la mer dans sa villégiature.

Après un déjeuner sur le port au restaurant Olivia Aker Brygge, qui sert une très comestible

cuisine à dominante de poissons et de fruits de mer, nous partons faire un tour de la ville en bus, à la découverte des beaux quartiers de l'ouest et du parc Vigeland, situé sur les hauteurs. De son prénom Gustav, cet artiste a façonné à son idée ce grand espace vert qu'il a parsemé de groupes de sculptures d'hommes de femmes et d'enfants entièrement nus, cette thématique culminant avec un obélisque de 14 m de haut formé de l'enchevêtrement de 121 corps de

tous âges. Une œuvre achevée en 1944 dont le message vitaliste et humaniste contraste étrangement avec la noirceur de l'époque...

13 juillet – Oslo - Bergen

Les quelque 200 m qui nous séparent de la gare sont rapidement franchis, d'autant plus, c'est un des avantages offerts par Historia Swiss, que nous voyageons « léger » puisque nos bagages sont convoyés d'un hôtel à l'autre



De gauche à droite et de haut en bas : Bergen est le paradis de la voiture électrique, ici une Citroën C Zero ; un tram Stadler en direction de la gare de Bergen ; le BV de cette même gare ; dans les petites rues pavées et pentues du quartier du port de Bergen. (Toutes les photos : 13 juillet 2018.)

par notre chauffeur, Gianni Bassola, qui nous suit (ou parfois nous précède) en camionnette. Formé d'une EL 18 (une locomotive électrique construite par Adtranz, cousine des Re 460 CFF) à la robe argentée et d'une rame de voitures B5 en livrée rouge et gris, le train Oslo (8h25) - Bergen (14h57) nous attend à quai. Longue de 496 km, culminant à 1237 m, la ligne qui nous mène à la deuxième ville de Norvège, sur la côte ouest, est la plus haute d'Europe du Nord. Autant dire que les tunnels y abondent, jouant avec les nerfs des photographes, mais entre deux écrans noirs le paysage de rivières, de lacs et de montagnes où les forêts de pins et d'épicéas font place peu à peu à une végétation plus pelée mangée par les névés, est somptueux. Comme un air d'Alpes suisses, en plus sauvages, plus sévères. Aux deux tiers du parcours, le train marque l'arrêt à Myrdal, la seule gare de bifurcation de la ligne haute. En part une antenne pour Flam, mais n'anticipons pas...

Le petit kilomètre qui sépare la gare de Bergen, dont le BV de pierre grise à toit d'ardoise n'invite pas à l'hilarité, de notre hôtel (le Scandic City Bergen) nous permet de faire une première approche de la ville, ou plutôt de sa partie centrale agrémentée d'un parc entourant un grand bassin heptagonal (le Lille Lungegardsvann). Les parterres, les arbres, la végétation d'une manière générale, y affichent une santé insolente. Ici, pas de début de sécheresse comme à Oslo (eh oui !), le climat comment dire... arrosé de la ville y veille (mais par chance nous n'aurons pas à nous en plaindre).

Une fois gagné l'hôtel, je mets à profit le temps libre qui nous est accordé pour aller « humer » l'air local. Entourée de montagnes, la ville présente une topologie variée avec des ruelles pavées qui grimpent entre des rangées de maisons en bois peintes en blanc. Côté transport, elle est desservie par un « métro léger » (Bybanen), en fait un tramway, exploité

par une filiale de Keolis, qui relie le centre-ville à l'aéroport en passant par la gare ferroviaire. Ses rames Stadler Variobahn arborent une belle livrée rouge et blanc incontestablement plus seyante que celle de leurs homologues d'Oslo. Mais la particularité de Bergen en matière de mobilités réside avant tout dans l'importance de son parc privé de voitures électriques. La surreprésentation de ce mode de traction, en comparaison avec les autres grandes villes européennes, m'avait déjà frappé à Oslo, mais là on passe nettement un cran au-dessus. Les rues de la ville sont un gigantesque espace de démonstration à ciel ouvert de tout ce que l'industrie automobile mondiale propose pour réconcilier voiture et protection de l'environnement. Des sages Citroën C Zero, Peugeot iOn, Kia Soul EV et autres Nissan Leaf (voiture sœur de la Renault Zoe) jusqu'aux véloce (et coûteuses) Tesla Model S et X en passant par la curieuse BMW i3, elles sont presque toutes au



rendez-vous et celles qui n'y sont pas encore ne devraient pas tarder à faire leur apparition : nous verrons plus tard Renault faire de la pub pour sa Twizy à Flam et Hyundai pour sa Ioniq sur le port d'Oslo. Résultat : le centre-ville pourtant très animé de Bergen reste très agréable, libéré de ce fracas mécanique qui rend tant de métropoles invivables. Et le déclin du moteur thermique en Norvège devrait encore s'accroître puisque, incitations fiscales à la clé, plus d'une voiture sur deux qui y est achetée aujourd'hui est soit hybride (30 %), soit électrique (20 %).

14 juillet – Bergen

En ce jour de Fête nationale, la matinée est consacrée, en compagnie d'un guide, à la découverte du port, le deuxième du pays. Ou plutôt à celle du quartier de Bryggen et son alignement de maisons hanséatiques (tout au moins celles épargnées par les multiples incendies qui ont ravagé la ville) classées au Patrimoine mondial de l'Unesco. Datant du début du XVIII^e siècle et témoignant de ce que fut le « ghetto » germanique où étaient cloîtrés les marchands de la Hanse, elles ont aujourd'hui tendance à s'enfoncer dans le sol et elles sont ainsi entièrement démontées deux à deux pour être ensuite remontées, après restauration, sur des fondations plus solides. Chaque opération prend quatre ans et



De haut en bas : alignement de maisons hanséatiques, restaurées ou en cours de restauration, dans le quartier Bryggen du port de Bergen (14 juillet 2018) ;

au mouillage dans le port, bateaux ravitailleurs pour les plateformes pétrolières de la mer du Nord (15 juillet 2018).

il y a une soixantaine de bâtiments... La visite terminée, nous félicitons le guide pour son français sans accent, il nous apprend alors qu'il est normand... un retour à ses origines vikings en quelque sorte...

Le ferroviaire reprend ses droits avec une petite ascension à bord du Floibanen, un funiculaire à voie métrique de 850 m de long dont les deux voitures panoramiques de 100 places, datant de 2002 et construites par Doppelmayr

(châssis) et Gangloff (caisses), se nomment, la couleur de leur bas de caisse n'y est pas étrangère, le *Petit Chaperon rouge* et l'*Homme bleu*. En quelques minutes, la première nous monte au sommet du mont Floyen (320 m). De là, on saisit mieux la structure de la ville, bâtie entre mer et montagne autour de son port bien à l'abri du grand large au fond de son fjord.

La journée est aussi placée sous le signe de la gastronomie. Ainsi, pour le déjeuner, nous



Ci-dessus : la station basse du Floibanen, assaillie par les touristes en haute saison.

Ci-contre : la voiture panoramique l'« Homme bleu » du Floibanen dans la phase finale de son ascension ; à l'arrière-plan, vue sur le port et l'archipel qui le protège de la mer de Norvège. (Toutes les photos : 14 juillet 2018.)

nous rendons au Flokenrestaurant Bellevue, un établissement qui, comme son nom le laisse supposer, offre un superbe panorama sur la cité hanséatique et de surcroît une cuisine raffinée servie par un personnel stylé.

Pour la descente, nous avons le choix entre reprendre le Floibanen et profiter de sa face avant entièrement vitrée pour se procurer des sensations fortes ou bien emprunter le chemin qui ramène en ville en serpentant à travers la forêt. J'opte pour la seconde solution et je ne le regretterai pas. La végétation est magnifique, rappelant celle des massifs alpins avec ce je-ne-sais-quoi de différent dans les essences locales qui nous rappelle que l'on est bien hors du pays natal. Chaque percée tout au long du sentier propose d'inédits points de vue sur les installations portuaires. Revenu au niveau de la mer, je décide d'aller voir de plus près le bassin principal, que longe le quartier Bryggen évoqué précédemment. S'y côtoient de placides géants aux fonctions diverses. D'abord, des paquebots de croisière, hôtes désormais habituels des régions côtières, ensuite des remorqueurs et

surtout de fascinants « *platform supply vessels* », autrement dit des bateaux ravitailleurs, aux coques rutilantes et aux superstructures blanches ou jaune pâle, qui assurent l'assistance aux plateformes pétrolières norvégiennes en mer du Nord. Dotés d'un château très décalé à l'avant, position qui ménage un vaste espace de stockage sur le pont arrière, ce sont en quelque sorte d'énormes camions flottants aptes à un large éventail de missions (transport de marchandises, remorquage, levage...).

Pour le dîner, je suis à demeure puisque nous avons rendez-vous à Bryggen au Bryggeloftet & Stuene, un très honnête restaurant de fruits de mer et de poissons situé sur les quais dans une bâtisse de brique rouge de style hanséatique mais de construction plus récente. Certains d'entre nous ont eu le temps de revenir à l'hôtel en fin d'après-midi pour la petite finale, qui a vu l'Angleterre se faire ravir la troisième place du podium par la Belgique sur un score de 2-0. Décidément, les temps sont durs pour Albion...

15 juillet – Bergen - Flam

Dans la fraîcheur du matin, sous un ciel un peu couvert, nous rejoignons le port à pied. Le long du quai opposé à celui de notre restaurant de la veille, le catamaran de Norled, compagnie maritime sise à Bergen, fait chauffer ses moteurs. L'esquif, à deux ponts, d'une capacité d'environ 300 passagers, dégage, malgré son faible tonnage, une impression de puissance et il lui en faudra pour abattre en 7 heures (8h30-15h30), avec une quinzaine d'escales, les quelque 220 km qui séparent Bergen de Flam. Une croisière qui s'annonce comme l'apogée de notre séjour norvégien, déjà riche en agréables moments.

Pour la mener à son terme, il faut d'abord longer le littoral sur 70 km en remontant vers le nord. Nous n'apercevons pourtant la haute mer qu'en de rares occasions car notre bateau se faufile à travers un dédale d'îles et d'îlots qui nous masquent le plus souvent la ligne d'horizon. Tous les 10 à 20 km, nous marquons l'arrêt, comme on dit dans les chemins de fer, pour accoster un ponton flanqué d'un bâtiment en



*Ci-dessus :
embarquement pour Flam
au matin dans
le port de Bergen.*

*Ci-contre de g. à d. :
escale à Skjerjehamn
sur le littoral de la mer
de Norvège ;*

*le « capitaine » Meillasson
sur le pont pendant la
remontée du Sognefjord.*

*(Toutes les photos :
15 juillet 2018.)*

*Ci-dessous : le tracé
de la croisière
entre Bergen et Flam.*

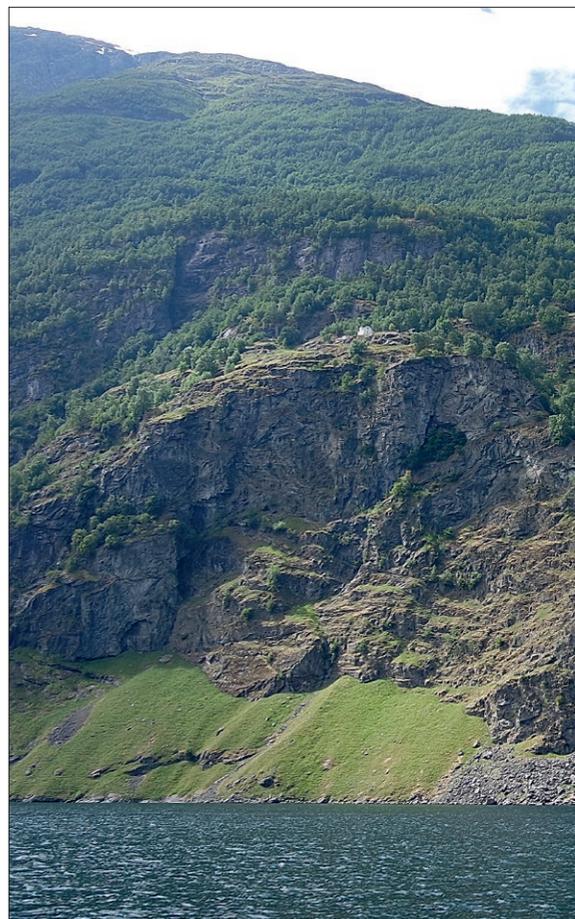
C. Laurencin

bois au milieu de nulle part. Ne montent ou ne descendent à chaque fois guère plus d'un ou deux passagers, amenés ou attendus par un parent, un ami, en voiture.

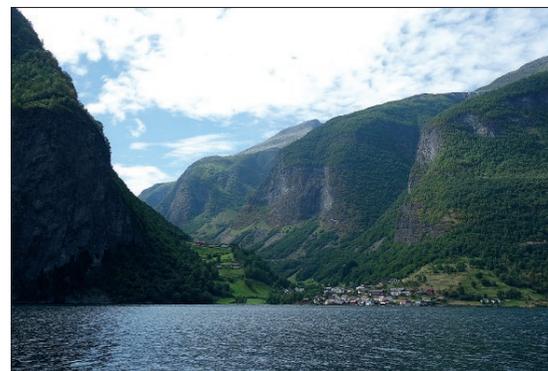
Knarvik, Lygra, Leirvag, Mjomna, Skjerjehamn, Sollibotn... les escales se succèdent et l'altitude des collines sur les rives s'élève peu à peu. Le corridor maritime où nous évoluons depuis déjà deux bonnes heures s'élargit soudain et sa majesté le Sognefjord s'offre à nos regards. C'est le deuxième plus long au monde (après le Scoresby au Groenland) et donc le plus long de Norvège. Une entaille de 204 km, de quelque 1 300 m de profondeur, qui coupe le pays d'ouest en est sur plus de la moitié de sa largeur. Commence alors une exploration qui, avec un sens consommé de la mise en scène, va s'affirmer crescendo dans le grandiose et le monumental.

Au départ, la hauteur du relief de part et d'autre du fjord reste modeste, mais elle croît rapidement pour atteindre et même dépasser les 2 000 m. Nichées entre deux sommets, qui plongent en pente raide dans les eaux bleu sombre, des bourgades côtières rythment notre





progression. Totalement isolées au milieu d'une nature tout de même assez peu propice à l'activité humaine, elles dégagent pourtant une impression de confort et de prospérité qui sont la marque d'un pays riche, capable de transplanter où bon lui semble les facilités de la civilisation moderne. L'escale la plus marquante reste certainement celle de Balestrand, une petite ville touristique pimpante où trône l'imposant hôtel Kviknes aux pignons, balcons et coursives représentatives du « style suisse », qui n'est pas sans rappeler une architecture coloniale ayant cours sous de tout autres latitudes. Peu après, nous mettons le cap au sud et pénétrons dans l'Aurlandsfjord, un des bras latéraux du précédent qui conduit à notre destination du jour. Tout au fond du fjord, dans un site magnifique, que le soleil qui nous accompagne met encore davantage en valeur, le village de Flam est tout entier dévolu au culte du dieu Tourisme. Débarqués de gros paquebots, les croisiéristes y sont rois. La localité ne manque cependant pas d'attrait pour l'amateur ferroviaire qui, sitôt à terre n'a que quelques mètres à parcourir pour se trouver face à la gare terminus de la Flamsbana. Cette dernière compte deux voies à quai où part et arrive le train que nous pren-



Ci-dessus et ci-contre : différentes vues des paysages traversés au cœur du Sognefjord.

Page précédente : escale à Balestrand.

(Toutes les photos 15 juillet 2018.)

drons le lendemain, un BV et une voie de débord où stationne une locomotive EL 17, maintenant réformée, qui assurait il y a peu encore la traction sur la ligne. Elle côtoie un petit musée du train où sont exposés divers matériels anciens (une locomotive électrique EL 9, prédécesseur des EL 17 sur la Flamsbana, un locotracteur...), une maquette de la gare et des documents et objets retraçant l'histoire des lieux.

Notre hôtel, le Fretheim, n'est guère plus loin. Ayant évolué progressivement vers sa fonction actuelle à partir de la fin de XIX^e siècle, il arbore cette façade d'un blanc immaculé qui semble être la marque de fabrique des hôtels et restaurants haut de gamme de la région, regroupés d'ailleurs dans une corporation au niveau national (Historic Hotels and Restaurants) ; une extension en saillie en verre et métal abritant accueil et salons lui donne toutefois une touche de modernité. C'est là qu'un certain nombre d'entre nous choisirons de regarder la finale de la Coupe du monde en attendant un dîner qui sera à la hauteur de la réputation du lieu. L'ambiance dans la salle de télévision est assez curieuse, l'assistance se répartissant par moitié entre supporters des Bleus (nous et quelques Français venus en individuels) et Nor-

végiens totalement impassibles mis à part un gamin d'une dizaine d'années qui a revêtu le maillot de l'équipe croate et manifeste sa désapprobation à chaque but français. La fin du match sifflée, nous saluons l'exploit national d'une discrète clameur, toujours aucune réaction du côté des Vikings, pas un sourire, pas l'esquisse d'un geste de congratulation. On ne saura jamais s'ils étaient du côté des Croates mais une chose est sûre, c'est que s'ils étaient du nôtre ils l'auraient caché avec soin... La guide qui avait commenté la visite du Vigelandspark à Oslo nous avait prévenus : ses compatriotes ne sont pas des grands démonstratifs...

Ce qui n'enlève rien au côté idyllique de notre lieu de villégiature où certains d'entre nous se disent qu'ils resteraient volontiers quelques jours de plus. Nous devons pourtant le quitter matinalement, mais c'est pour la bonne cause : après une journée passée sur les flots, le train va prendre sa revanche.

16 juillet – Flam - Oslo (Karlstad)

Objet de notre lever aux aurores, le train 1850 Flam 7h30 - Myrdal 8h14, le premier du matin, est à quai sous un beau soleil. Il se compose d'une rame de six voitures B3 des années

60 rénovées encadrées de deux locomotives EL 18, un dispositif permettant la réversibilité et assurant une motricité adaptée au rude profil de la ligne. À la différence des EL 17, dont les couleurs s'harmonisaient avec celles du matériel remorqué, elles revêtent une livrée gris argent avec pelliculages publicitaires NSB sur les flancs (« Pour découvrir la Norvège prenez le train ») qui tranche avec la robe vert sombre des voitures dont seul le toit gris assure une continuité chromatique avec les engins moteurs. Atout majeur de la ville dont elle porte le nom, la Flamsbana, qui offre au Sognefjord son seul débouché ferroviaire, est longue de 20 km pour un dénivelé de 865 m, ce qui en fait l'une des lignes à adhérence les plus pentues au monde. Autant dire que les courbes et les tunnels, ennemis jurés du chasseur d'images, abondent sur le parcours. Le trajet à bord des voitures impeccablement restaurées, dont les sièges, c'est une curiosité, sont à assise rabattable, n'en est pas moins très confortable. Et la précocité de notre réveil se trouve récompensée : à la différence des trains suivants, le nôtre est peu fréquenté. Seuls quelques Japonais matutinaux nous tiennent compagnie. Je ne sais pas si c'est à leur intention, mais un



De haut en bas et de g. à d. : vue générale de Flam au fond de l'Aurlandsfjord ; le célèbre hôtel Kviknes à Balestrand ; l'hôtel Fretheim à Flam ; tous les constructeurs automobiles font la promotion de leurs véhicules électriques en Norvège, un marché particulièrement porteur : ici, Renault expose son Twizy à Flam (photos 15 juillet 2018).

arrêt photo est prévu au niveau de la cascade de Kjosfoss, l'une des plus célèbres de la région du Sognefjord qui en compte un grand nombre. Nos amis Nippons font chauffer le smartphone (ce ne sont pas les seuls d'ailleurs) sous le regard bienveillant des contrôleurs, dans leurs très germaniques uniformes, et tout le monde repart direction Myrdal.

C'est là que la Flamsbana s'embranchement sur la ligne Bergen - Oslo, au Km 370,4. Notre train pour la capitale partant à 9h50, nous avons une bonne heure et demie à patienter, ce qui nous laisse largement le temps d'explorer la

petite gare, son BV, son buffet, sa boutique, ses trois quais, et d'assister à l'arrivée d'un train régional en provenance de Bergen assuré par une automotrice BM 69 tricaisse, de construction locale, en livrée rouge et gris.

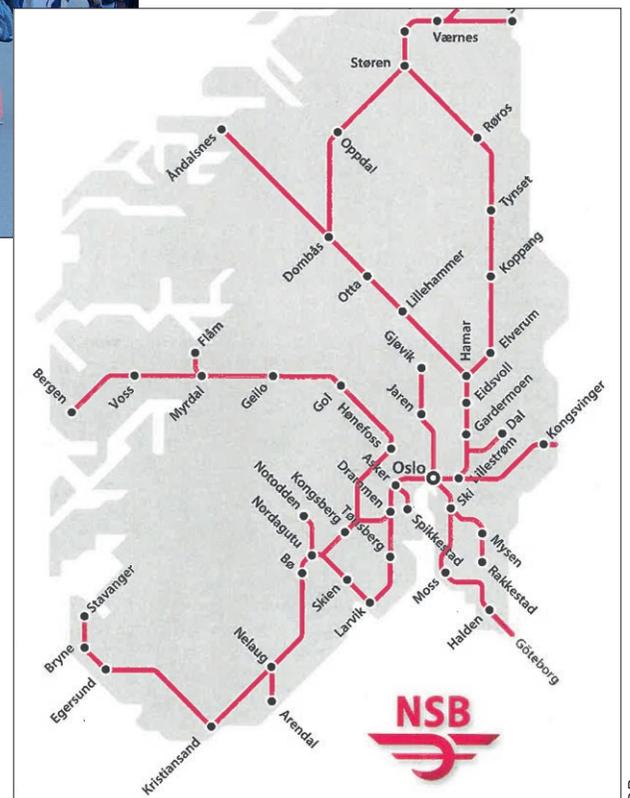
Notre train est identique à celui que nous avons pris le 13 juillet et la ligne parcourue dans l'autre sens toujours aussi photogénique. L'arrivée à Oslo à 14h21 sonne l'heure des adieux puisque mon voyage avec Historia Swiss s'arrête là, le reste du groupe reprenant à 16h56 un train pour Karlstad (19h27). Et son odyssee se poursuivra ensuite, sous la férule

(bienveillante) de Sylvain et d'Edwin, en enchaînant le lendemain par un Göteborg - Copenhague suivi d'un Copenhague - Odense puis le surlendemain par un Odense - Kolding prolongé d'un Kolding - Hambourg, pour finir le 19 juillet par un Hambourg - Bâle.

Quant à moi, notre heure d'arrivée à Oslo ne m'ayant pas permis de voler vers Paris le jour même, je bénéficie encore de deux pleines demi-journées pour explorer la ville. Je mets la première d'entre elles à profit pour retourner au palais royal où je m'étais déjà rendu le 12 par un temps pluvieux. Située sur les éminences du



C Laurencin



DR

Slottsparken, dans le prolongement de la Karl Johans Gate, la grande artère d'Oslo, la résidence royale, le Slottet, construite dans la première moitié du XIX^e siècle, apparaît cette fois sous un ciel radieux. À la différence de Buckingham Palace, que l'on ne contemple qu'à distance, la bâtisse, austère et massive, n'est entourée d'aucune grille et ses abords sont libres d'accès. Un détachement du bataillon de la Garde du roi (HMKG), en uniforme noir et chapeau à plumeau, veille toutefois à la sécurité du lieu. Les pelouses jaunies alentour témoignent d'une sécheresse inhabituelle mais aussi d'un indéniable civisme : en Norvège, l'arrosage est compté même pour les parterres royaux !

*De haut en bas et de g. à d., différents aspects de la Flåmsbana :
le train au départ à Flåm avec une locomotive EL 18 en pousse et une en tête ;
Edwin Dutler présentant le billet de groupe à la contrôleuse ;
le train à l'arrivée au terminus de Myrdal ;
l'intérieur des voitures B3 rénovées : noter les sièges à assise relevable.
(Toutes les photos : 16 juillet 2018.)*

Ci-contre : la partie sud du réseau des NSB.



De « Transports romands » à « Mobilités »

Il y a deux ans, à l'occasion d'un voyage dans le Jura franco-suisse (voir Rail Passion n° 230),

Blaise Nussbaum, membre alors de l'équipe d'animation d'Historia Swiss, me présentait la revue *Transports romands*, qu'il animait en compagnie, entre autres, de Sylvain Meillasson. Venu en Norvège en tant que « simple participant », il en a profité pour me faire découvrir la nouvelle version du magazine, baptisé désormais *Mobilités* (la mention *Transports romands* étant maintenue en titre secondaire).

Si le titre et la maquette ont changé, la ligne éditoriale reste la même : traiter chaque mois de l'actualité du transport en Suisse, tout spécialement dans sa partie occidentale, en connexion avec celle des pays avoisinants.

Le chemin de fer fait l'objet d'études fouillées (et ce ne sont pas les chantiers en cours ou les projets qui manquent dans ce domaine en Suisse), mais une large part est aussi accordée aux autres modes de transport et notamment aux « nouvelles mobilités » (terrestres, aériennes, navales...).



Rappelons que Blaise Nussbaum édite *Journal du haut*, un mensuel généraliste sur la région de La Chaux-de-Fonds et ses alentours (canton de Neuchâtel).

O. B.

Contact : citrap-vaud.ch (*Mobilités*).

En haut de gauche à droite : sur les quais du bassin principal du port d'Oslo ; la façade du palais royal sur les hauteurs d'Oslo, le drapeau hissé indique la présence du monarque (photos 16 juillet 2018).



Pour finir l'après-midi, je me dirige vers le port et le nouveau quartier d'Aker Brygge, que nous n'avions fait qu'effleurer précédemment. Là, les anciens docks ont fait place à un ensemble architectural assez réussi, tout en verre, bois et métal, dans les rues piétonnes duquel déambule une foule nombreuse de touristes et d'autochtones. L'endroit idéal quand il fait beau pour prendre un verre dans une ambiance décontractée en regardant manœuvrer les bateaux de tous tonnages, mais y manger en terrasse n'est pas conseillé...

17 juillet – Oslo - Paris

Ma dernière balade dans Oslo me mène à la Nasjonalgalleriet, un peu l'équivalent du Louvre et du musée d'Orsay réunis mais en (beaucoup) plus modeste, qui vit ses derniers instants puisque ses collections seront transférées dans

le futur musée national d'Art, d'Architecture et de Design en construction dans le quartier du port. On y découvre un large panorama de la peinture nordique, souvent inspirée des grands courants artistiques européens des XIX^e et XX^e siècles également représentés en tant que tels.

Le cœur du musée est bien sûr la salle 19, entièrement consacrée à Edvard Munch, où sont notamment exposés sa célèbre *Madone* et son encore plus célèbre *Cri*, ou plutôt l'une de ses versions, au nombre de cinq dont trois en Norvège : une au musée, probablement la plus fameuse, et deux autres au musée Munch, situé dans la périphérie d'Oslo. De l'une à l'autre, les techniques picturales diffèrent, mais l'émotion reste la même.

Après un déjeuner dans la galerie commerciale de la gare, ce qui me permet d'écouler mes der-



C. Laurencin

nières couronnes, je retrouve le Flytoget pour aller prendre un vol Oslo Gardermoen (17h35) - Paris-CDG-1 (20 h 00) de Norwegian Air Shuttle. Au terminal 1 de Roissy, avec ses passerelles tubulaires transparentes dignes d'un film de science-fiction fauché des années 70, le dépaysement est total... Impression confirmée à bord de la rame fatiguée du calamiteux RER B. Mais il est vrai que, à la différence du pays que je viens de quitter, en France on n'a pas de pétrole... ●

[Mes remerciements à toute l'équipe d'Historia Swiss: à Sylvain Meillasson, Edwin Dutler et Gianni Bassola pour leur disponibilité et leur efficacité tout au long du voyage, à Jacques Bogorad pour sa supervision depuis Locarno, où siège la société. Merci à Christian Laurencin pour les photos.]

De haut en bas et de g. à d. : une rame du Flytoget pour l'aéroport en gare d'Oslo; la Galerie nationale, où est exposée une des versions du « Cri » de Munch; un bus des transports d'Oslo devant l'hôtel de ville (photos 17 juillet 2018); détente au musée ferroviaire d'Odense, au Danemark (18 juillet 2018).



2019: Historia Swiss retourne en Scandinavie

Historia Swiss organise du 30 juin au 11 juillet 2019 un voyage pratiquement identique à celui de 2018: J 1 Bâle - Hambourg; J 2 Hambourg - Copenhague; J 3 Copenhague - Mjölby - Hallsberg - Karlstad; J 4 Karlstad - Oslo; J 5 Oslo; J 6 Oslo - Bergen; J 7 Bergen; J 8 Bergen - Flam; J 9 Flam - Myrdal - Oslo - Göteborg; J 10 Göteborg -, Copenhague - Odense; J 11 Odense - Kolding - Hambourg; J 12 Hambourg - Bâle. Prix: env. 4 695 euros (chambre double, par personne), 5 415 euros (chambre individuelle).

Contact: www.historia.swiss