

Malgré une aide limitée des collectivités publiques, des bénévoles font revivre des trains historiques

La Suisse romande à toute vapeur

« SEVAN PEARSON

Patrimoine ferroviaire » Sylviane et Marcel Martin n'auraient pas imaginé se retrouver hier dans le même train à vapeur 50 ans après leur mariage, jour pour jour. Le 20 juillet 1968, ils célébraient leur union à bord d'un convoi spécial sur la ligne historique du Blonay-Chamby. «Cela nous touche beaucoup de fêter nos noces d'or dans une composition tractée par la même locomotive à vapeur qu'en 1968», confie la Veveysanne. La ligne, fermée au trafic régulier en 1966, venait alors d'être réhabilitée par des passionnés pour y faire circuler des trains historiques. «Le 20 juillet 1968 était le premier jour de l'exploitation touristique. Déjà à l'époque, j'étais sûre que ce projet était appelé à durer.»



«Un équilibre entre bénévoles, finances et état du matériel»

Alain Candellero

Sylviane Martin ne s'est pas trompée. A l'heure actuelle, plus de 120 bénévoles font vivre ce qui est le premier «musée du chemin de fer vivant de Suisse», selon l'association du Blonay-Chamby, qui fête ses 50 ans cette année. Assurer sa pérennité n'est pourtant pas une tâche aisée.

En quête de soutiens

«Faire rouler des trains historiques nécessite de trouver un bon équilibre entre bénévoles, finances et état du matériel ferroviaire», note Alain Candellero, porte-parole et responsable



Sur la Riviera vaudoise, la ligne historique du Blonay-Chamby fête cette année son cinquantième anniversaire. Keystone

des festivités du 50^e anniversaire. «Notre budget annuel s'élève à environ 400 000 fr. pour une huitantaine de véhicules. Nous le finançons grâce à la billetterie et aux cotisations de nos membres. Les communes de la région apportent aussi leur contribution.»

Le Blonay-Chamby s'attache aussi à restaurer des véhicules ferroviaires. «Nous souhaitons faire à nouveau circuler une grosse locomotive à vapeur originaire d'Allemagne. Pour ce faire, nous avons besoin de plusieurs centaines de milliers de francs, non compris dans notre budget annuel», dit le porte-pa-

role. Dans ces cas-là, l'association compte sur des dons privés ou sur les organes d'entraide. Mais elle n'est pas la seule à faire revivre de vieilles locos.

Aide ponctuelle

Dans le canton du Jura, un groupe de bénévoles a fondé La Traction en 1993. «Les locomotives à vapeur de la région avaient été mises à la casse. L'association est donc allée en chercher au Portugal», relate Martin Gay, l'un des membres du comité, âgé de 23 ans. Le chiffre d'affaires annuel s'élève à 130 000 francs. «Faire circuler une machine à vapeur une journée revient à

500 francs, rien que pour le charbon», précise le jeune homme. Il arrive que la Loterie romande apporte son aide ponctuelle dans certains projets de restauration. «Nous ne recevons en revanche aucun financement direct des collectivités publiques, mais certaines communes ne nous facturent pas l'eau pour la locomotive, par exemple.»

Les montagnes neuchâteloises voient elles aussi passer des convois historiques. Depuis 1985, l'association Vapeur Val-de-Travers bichonne les vieilles dames de fer. «Sur les dix locomotives que nous possédons, quatre sont en état de marche et

nous projetons d'en restaurer une cinquième», expose Pablo Hoya, vice-président du comité. Quant au budget de fonctionnement, il est de l'ordre de 100 000 à 120 000 francs par année. La commune de Val-de-Travers apporte une contribution annuelle qui vient s'ajouter aux dons des particuliers.

Un public conquis

Qu'en est-il de la fréquentation? «Le public est chaque année plus nombreux», se réjouit Pablo Hoya. «Notre taux d'occupation atteint 90% en moyenne et on a même de la peine à répondre à la demande», abonde Martin Gay

(La Traction). «Il est vrai que nous sommes parfois victimes de l'offre pléthorique en loisirs sur la Riviera», reconnaît Alain Candellero (Blonay-Chamby). «Mais les festivals thématiques et les réservations de groupe nous assurent dans l'ensemble une bonne fréquentation.»

Quant à la concurrence représentée par les autres associations, le porte-parole la balaie: «Nous les voyons bien plus comme des partenaires que des concurrentes. Par ailleurs, les trains à vapeur se font plus rares sur les lignes régulières. Trouver un sillou (une plage horaire pour faire rouler un convoi, ndlr) est devenu plus difficile. Nous avons l'avantage de circuler sur une ligne sans trafic commercial. Et l'Office fédéral des transports a augmenté ses exigences, notamment au niveau de la formation du personnel bénévole.» Il conclut en appelant cantons et Confédération à s'investir sur le long terme. «Ce qu'il faudrait, c'est inscrire le vieux matériel ferroviaire dans le registre de protection du patrimoine.» »

DES LOCOMOTIVES À VAPEUR JUSQUE SUR LES HAUTEURS DU COL DE LA FURKA

En 1982, un tunnel ferroviaire de base était inauguré sous le massif de la Furka. La ligne sommitale, culminant à 2160 mètres d'altitude et offrant une vue époustouflante sur le glacier du Rhône, était condamnée à être désaffectée. Un groupe de passionnés ne l'entendait pas de cette oreille. «En 1983, nous

avons créé une association et, deux ans après, une société anonyme», explique Julian Witschi, responsable de la communication de l'association Ligne sommitale de la Furka. Grâce à 800 bénévoles, des trains à vapeur sillonnent à nouveau le parcours entre Realp (UR) et Oberwald (VS), après de nombreuses

années de rénovations. «Nous avons l'avantage de posséder notre propre ligne pour y faire circuler nos convois. Par contre, attirer le public malgré l'absence de grande ville dans les environs et la durée relativement courte de la saison – de juin à octobre – constitue un véritable défi.» SP