BLONAY-CHAMBY
LES FOUS DE LA VAPEUR

« Les trains à vapeur ? C'est un virus dont on n'a pas encore trouvé le vaccin », plaisante l'un des membres du chemin de fer et musée de Blonay-Chamby. Depuis cinquante ans en Suisse, sur les hauteurs de Vevey, des passionnés restaurent et font rouler des locomotives à vapeur et des wagons Belle Époque qu'ils exposent dans un atelier-musée.

TEXTES : **PHILIPPE BONHÈME** PHOTOS : **PIERRE WITT**

Les cheminots bénévoles poussent le détail jusqu'à s'habiller comme leurs ancêtres qui officiaient dans les années 1920. Sous la pluie et avec la vapeur, l'illusion est troublante…

En haut : les postes de mécanicien et de chauffeur représentent le Graal au Blonay-Chamby. C'est aussi un métier physique souvent exercé par des jeunes. ***À droite,*** Sacha, chauffeur. ***Ci-dessus et ci-contre :*** le contrôleur donne le départ au son du sifflet ; un convoi tiré par la SEG 105 Mallet (1918).

Le monstre s'ébroue en ahanant de plus en plus vite, produisant un bruit de métal contre métal que surmonte le fameux staccato du « tchh-tchh-tchh…» de la vapeur s'échappant crescendo.

Le XIXe siècle a dû être formidable, au point que certains cherchent à le reproduire aujourd'hui. Imaginez ce qu'a dû représenter pour nos aïeux l'invention du chemin de fer et des premières locomotives à vapeur, monstres de mécanique, ruisselant, soufflant et crachant par tous ses rivets, bielles et engrenages, de la fumée blanche et noire. Le monstre s'ébroue en ahanant de plus en plus vite, produisant un bruit de métal contre métal que surmonte le fameux staccato du « tchh-tchh-tchh » de la vapeur s'échappant crescendo. Au-dessus de tous ces bruits, reconnaissable entre mille et inscrit dans notre cortex : le sifflement du train. Un sifflement puissant et animal qui commence comme un hululement aigu et finit souvent sur une note enrouée comme une voix de fausset, mais qui vous donne la chair de poule de bonheur. Ce son si reconnaissable a été inoculé à des générations de petits garçons qui, devenus des grandes personnes, ont voulu à leur tour vivre cette expérience extraordinaire de conduire une locomotive à vapeur. Il y a peu d'expériences aussi fortes, où l'homme et la machine forment une seule entité. Peut-être dans une fusée… Et il y a peu de machines comme les locomotives à vapeur qui deviennent des « objets incarnés » dont on connaît les moindres détails du curriculum vitæ. Au chemin de fer et musée de Blonay-Chamby, ce sont des dizaines de machines que l'on chérit et bichonne depuis maintenant cinquante ans. L'histoire de ce musée vivant est une plongée au cœur de la Suisse profonde, où se mêlent la nostalgie d'un monde disparu, la passion pour les trains anciens et un pragmatisme typiquement helvétique pour valoriser le patrimoine. « À l'origine, vous avez deux villes de la riviera lémanique, Vevey et Montreux, qui se disputaient le droit de se relier aux régions de Gruyère et de l'Oberland bernois. Vevey construira entre 1900 et 1902 la ligne Vevey-Blonay-Chamby, tandis que Montreux construira entre 1901 et 1912, la ligne du MOB (Montreux-Oberland bernois). Cela permettait de contenter les deux cités rivales, d'autant que le barreau entre Blonay et Chamby, long de trois kilomètres, faisait la jonction avec le MOB », raconte Alain Candellero, le Monsieur communication de l'association du Musée du chemin de fer Blonay-Chamby. Mais voilà, la fréquentation ne sera jamais au rendez-vous sur cette portion de ligne, les voyageurs préférant partir depuis Montreux.

AU PRIX DE LA FERRAILLE

En 1966, une centaine de passionnés regardent les derniers trains circuler entre Blonay et Chamby… L'idée germe parmi eux : pourquoi ne pas reprendre ces trois kilomètres de la ligne et l'exploiter à des fins touristiques, comme le font les Anglais, autre peuple féru de vapeur ? Il faut agir vite, car le concessionnaire a l'obligation de déferrer (démonter la ligne). Ni une, ni deux, en décembre 1966 une société coopérative pour la création du chemin de fer touristique Blonay-Chamby se crée et le 1er juillet 1967, un premier convoi touristique circule entre Blonay et Chamby. « Les pionniers avaient compris que cette ligne possédait tous les atouts pour jouer au train, assure Jean-François Andrist, ancien président du Chemin de fer-Musée Blonay-Chamby. Sur trois kilomètres, nous avons un viaduc, un tunnel et un parcours en balcon de toute beauté au-dessus des paysages bucoliques et aquatiques du lac Léman. En soi, la région de Vevey-Montreux est elle-même est un grand parc d'attraction avec un nombre impressionnant de musées, de festivals, sans ■■■

Page de droite : Détails du poste de conduite, où le chauffeur et le mécanicien forment un tandem pour gérer l'eau et le feu (1 et 3) ; la locomotive Bercher N°5 (1890) officiait sur la ligne Lausanne-Échallens-Bercher (2 et 6) ; Nicolas (5), contrôleur au BC, est imprimeur typographe. C'est lui qui fabrique les billets en carton (4).

1

2

3

4

5

6

■■■ oublier la ligne de chemin de fer du Montreux-Oberland Bernois. » Nos 82 fondateurs du BC [pour Blonay-Chamby ; dans le monde ferroviaire, l'usage est de nommer les lignes par abréviation, NDLR], dont beaucoup sont des cheminots ou d'anciens cheminots, se débrouillent pour récupérer, au prix de la ferraille, leurs deux premières locomotives à vapeur. Une machine suisse, la BAM 6, datée de 1901 (du nom de la ligne Bière-Apples-Morges) et une locomotive allemande de 1925, la SEG 105, un « monstre » doté d'un châssis articulé. Petit détail qui a son importance pour les passionnés de train : ces locomotives ont été conçues pour circuler sur des voies à écartement métrique, la norme adoptée pour le réseau secondaire et interne à la Suisse, car moins coûteuse à réaliser.

C'EST FORT EN DÉCIBELS

Le BC va s'enrichir de trois nouvelles locomotives à vapeur dont une vénérable « grand-mère » de 1890, la LEB 5 ou « Bercher » (pour Lausanne-Echallens-Bercher), la plus ancienne machine en état de fonctionnement. Elle est là sous nos yeux, rutilante, dans sa belle livrée vert bouteille. « Quand nous récupérons ces machines, elles sont à l'abandon depuis des années. Il faut tout refaire. Ce sont des milliers d'heures de travail. Quand vous arriverez à notre dépôt atelier de Chaulin, vous comprendrez le secret de notre réussite », précise Alain. Au départ de la gare de Blonay, nous avons eu un avant-goût du professionnalisme des bénévoles du BC. Tout d'abord, Nicolas, le contrôleur costumé en habit 1900 avec son authentique moustache en guidon de vélo, nous poinçonne notre ticket en carton. Ensuite, nous nous immergeons dans le quotidien d'un chauffeur mécanicien du temps de la vapeur. C'est fort en décibels et en chaleur, avec projection depuis le foyer d'escarbilles incandescentes. « Pour parcourir les 3 km et 120 m de dénivelé entre Blonay et Chamby, nous passons environ 100 kg de charbon, nous prévient Sacha. C'est moins qu'à l'origine, car nos chaudières sont mieux isolées. » En vue du terminus, j'aperçois le château d'eau avec sa trompe pendante, comme dans les westerns. La « bête » a soif. Il faut réinjecter de l'eau pour maintenir la pression. Par jour, 5000 l d'eau sont englouties par ces grosses Cocotte-Minute. Le chauffeur engage ensuite, à reculons, son convoi vers des bâtiments jusqu'alors dissimulés derrière de la végétation. Une fois à quai, quelle n'est pas ma surprise ! J'ai l'impression d'évoluer au cœur d'un décor grouillant de figurants. Devant moi, le buffet de la gare ; derrière, un immense dépôt d'où sortent cinq voies. Alignés comme à la parade, des convois prêts à partir. Je n'ai pas tout vu : à l'intérieur du dépôt, des machines et des wagons de toutes les époques, certains en bois. Un rêve éveillé. Je me sens transporté dans une reconstitution historique. Tous ces wagons et toutes ces locomotives sont en libre accès. Merveilleuse Suisse, où la confiance règne. Pas de panneau d'interdiction. Vous pouvez vous promener partout, toucher à tout, inspecter le moindre détail, tester le moelleux des banquettes molletonnées des premières ■■■

Page de droite : **la G 3/3 N°6 appelée aussi BAM 6, provient du chemin de fer Bière-Apples-Morges. Cette belle grand-mère date de 1901.**

CINQUANTE ANS !

Pour fêter les cinquante ans du chemin de fer-musée Blonay-Chamby, les cheminots bénévoles de l'association organisent en 2018 une série d'événements exceptionnels. Sur les week-ends de l'Ascension et de la Pentecôte – soit du 10 au 13 et du 19 au 21 mai – se tient le « Méga Steam Festival ». Sur ces journées, circulent les cinq locomotives à vapeur du Blonay-Chamby, et cinq locomotives invitées ; soit dix locomotives réunies pendant six jours avec un jour, le vendredi 11 mai réservé aux photographes et vidéastes. Au programme, des mises en scène avec des trains de locomotives et des trains de marchandises. Le samedi 23 juin 2018, soirée spectacle : rendez-vous est donné à Blonay à 300 personnes à 18 heures pour les convoyer jusqu'à la halle d'exposition reconvertie en salle de spectacle. En septembre 2018, le Blonay-Chamby prévoit trois week-ends sur le thème du train de la Bernina : en vedette, une locomotive électrique de 1916 de 1040 CV, qui fut la plus puissante du monde sur voie étroite.

Tél +41 21 943 21 21. blonay-chamby.ch

CHAMBY
2
6

classes, caresser le cuivre des pommeaux de porte et la douceur des lattes de bois verni… « Dans l'atelier dépôt, vous n'avez qu'une partie du matériel roulant, me prévient Alain. En face, dans la grande halle construite en 1993, nous avons encore autant d'entreposé. » Le regard ne sait où se poser : chemins de fer électriques de la Gruyère, automotrice électrique de 1905 du MOB ; « Giardineria » de 1911 de la ligne Lugano-Cadro-Dino ; luxueuse voiture de l'Engadin Express avec leurs appuie-tête en velours rouge, locomotive à crémaillère du Bex-Gryon-Villars, tout de bois carrossé et datant de 1899… au total, ce sont quatre-vingts véhicules construits entre 1868 et 1940 que les 120 bénévoles ont patiemment restaurés. « Dans notre association, nous avons des membres qui savent tout faire. C'est très rare de faire appel à des entreprises extérieures pour réparer, excepté pour certaines pièces de chaudronnerie que nous sous-traitons parce que nous n'avons pas l'outillage », souligne Alain. Certains bénévoles, dont Antoine Chappuis, mécanicien de précision, passent tout leur temps libre au BC, soit près de deux cents jours par an. « Je suis un cas à part, reconnaît ce dernier. J'ai commencé au BC à l'âge de douze ans, tout en bas de l'échelle, à faire le nettoyage, poinçonner les tickets. Petit à petit, j'ai grimpé les échelons. Aujourd'hui, je suis mécanicien chauffeur. Au BC, certains viennent du tertiaire, sont mécaniciens ou menuisiers. Chacun trouve une tâche en fonction de son métier. » Le secret de cette alchimie réside à la fois dans l'investissement sans faille des membres de la « société » – équivalent de l'association en France –, leur goût pour restaurer les belles mécaniques et leur professionnalisme. Chacun passe un examen pour conduire ces « bêtes ».

« C'est une aventure humaine entre copains. Nous passons plus de temps à décaper, souder, embieller et chromer qu'à rouler. »

« Le BC, c'est une aventure humaine entre copains, affirme Olivier Jeanneret, contrôleur bénévole. Nous passons plus de temps à décaper, souder, embieller et chromer qu'à rouler. L'activité touristique ne représente qu'une cinquantaine de jours par an et 22 000 à 25 000 voyageurs transportés de mai à octobre. » Un esprit qui se résume dans cette devise : « Je suis chauffeur de locomotive à vapeur. Et toi, c'est quoi ton super pouvoir ? »