

Le Blonay-Chamby

> Texte et photos: Gilbert Gribi

À une vingtaine de kilomètres du terminus Lausannois du T.G.V., ou plus précisément, à 7 kilomètres à vol d'oiseau de la frontière franco-suisse se situant sur le lac Léman, existe un chemin de fer touristique à voie métrique un peu particulier.

Particulier pour plusieurs raisons.
Il domine la rive vaudoise, région mondialement connue pour son climat et son panorama (souvent illustrée par une vue représentant le château de Chillon au bord du lac et la chaîne montagneuse des Dents du midi en arrière plan).

Il se situe dans une région où les amateurs ferroviaires découvriront une grande variété de trains dont un à crémaillère qui, de Montreux, s'élève aux Rochers de Naye à une altitude de près de 2000 m, ainsi que des funiculaires reliant les villes du bord de lac aux montagnes avoisinantes.

Ils pourront choisir à Aigle ou à Bex les destinations proposées par l'Aigle-Leysin (AL), L'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), l'Aigle-Sepey-Diableret (ASD) ou Le Bex-Villars-Breilling, tous ces trains de montagne étant à voie métrique.

Ils pourront effectuer des trajets plus longs avec le MOB ou GFM (Gruyère-Fribourg-Morat). En particulier visiter La Gruyère, patrie du célèbre fromage qui, contrairement aux idées reçues, n'a pas de trou.

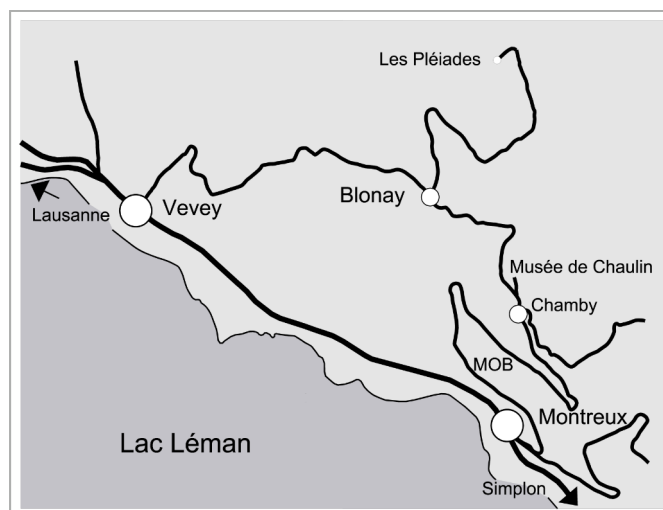
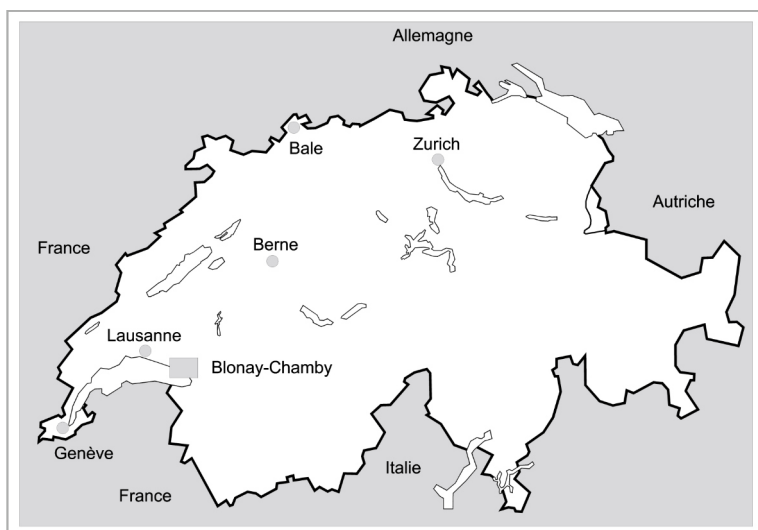


Sur le viaduc de
La Baye de Clarens

G 2x2/2 N° 105
Süddeutsche Eisenbahn
Gesellschaft et G 3/3 N° 5
Lausanne Échallens



Et pour les enfants, n'oublions pas le magnifique Swiss parc vapeur du Bouveret qui est atteignable depuis les rives suisses ou françaises du lac Léman, par bateaux à roue à aubes.



Le Blonay–Chamby relie deux lignes de chemin de fer, la première connue, le Montreux Oberland Bernois (MOB), trait d'union entre la Suisse romande et la Suisse alémanique, et la seconde plus modeste, mais tout aussi sympathique, les chemins de fer électriques veveysans CEV, que beaucoup d'enfants auront un jour empruntés pour aller skier aux Pléiades (1400m). De Vevey ou de Montreux il est donc possible de "se mijoter" de magnifiques itinéraires.

Le voyage d'époque est agrémenté par la visite d'un musée qui ne manque pas d'intérêt.

Cette ligne est électrifiée (900V), ce qui permet l'utilisation de locomotives et automotrices électriques, ainsi que les tramways, véhicules qui, pour le plus grand plaisir des amateurs de ce mode de transport, ne sont pas sous-représentés.

En collaboration avec les chemins de fer fribourgeois GFM, il n'hésite pas à "exporter" ses trains à vapeur sur le réseau plus important de La Gruyère.

Dernière particularité, cette entreprise est exploitée et gérée exclusivement par une équipe de passionnés, tous bénévoles.

BREF HISTORIQUE

Bien avant l'existence du train touristique du Blonay-Chamby, cette ligne à voie unique était exploitée par les chemins de fer électriques veveysans. Du fait de son mauvais état et de sa faible rentabilité, on abandonna son exploitation en 1966.

La même année, quelques amateurs s'associent et prennent contact avec les autorités concernées. Ils fondent alors la Société pour la création du chemin de fer touristique Blonay-Chamby. Elle sera plus tard dissoute pour faire place à une société coopérative et une société de soutien.



G 2x2/2 N°105 au parc à charbon
et G 3/3 N°5 quittant l'emprise de Chaulin



BC Feh 4/4 N°6
Montreux Chamby Morgins

Les CEV leur accordent le droit d'utilisation de cette ligne. Après deux années de démarches ils obtiennent des différentes autorités et organes compétents les autorisations d'exploiter ce chemin de fer. Ils entreprennent les travaux nécessaires en particulier les réparations urgentes des dégâts dus à l'abandon de cette ligne.

Cette nouvelle société reçut son premier tramway et sa première locomotive en 1967. L'inauguration a eu lieu en juillet 1968.

Les débuts du Blonay-Chamby connurent de nombreuses difficultés : un travail dans des conditions pas toujours faciles, glissement de terrain qui a interrompu le trafic durant plusieurs semaines, sécheresse qui interdisait la traction à vapeur, dégagements de fumée mal acceptés par certains riverains, et soucis financiers (pour ne citer que les principaux).

Toutefois, grâce à l'enthousiasme et au sérieux de ses membres, mais aussi à l'aide financière apportée par les communes voisines et la participation technique d'entreprises privées, cette société a progressivement surmonté toutes ses difficultés. Sa situation financière actuelle peut être qualifiée de saine malgré un emprunt important pour la construction d'un nouveau dépôt.

Le Blonay-Chamby compte plusieurs centaines de membres cotisants dont une centaine d'actifs qui lui consacrent un minimum de temps de travail par an. Ils proviennent de tous les milieux sociaux et professionnels, et de plusieurs nationalités.

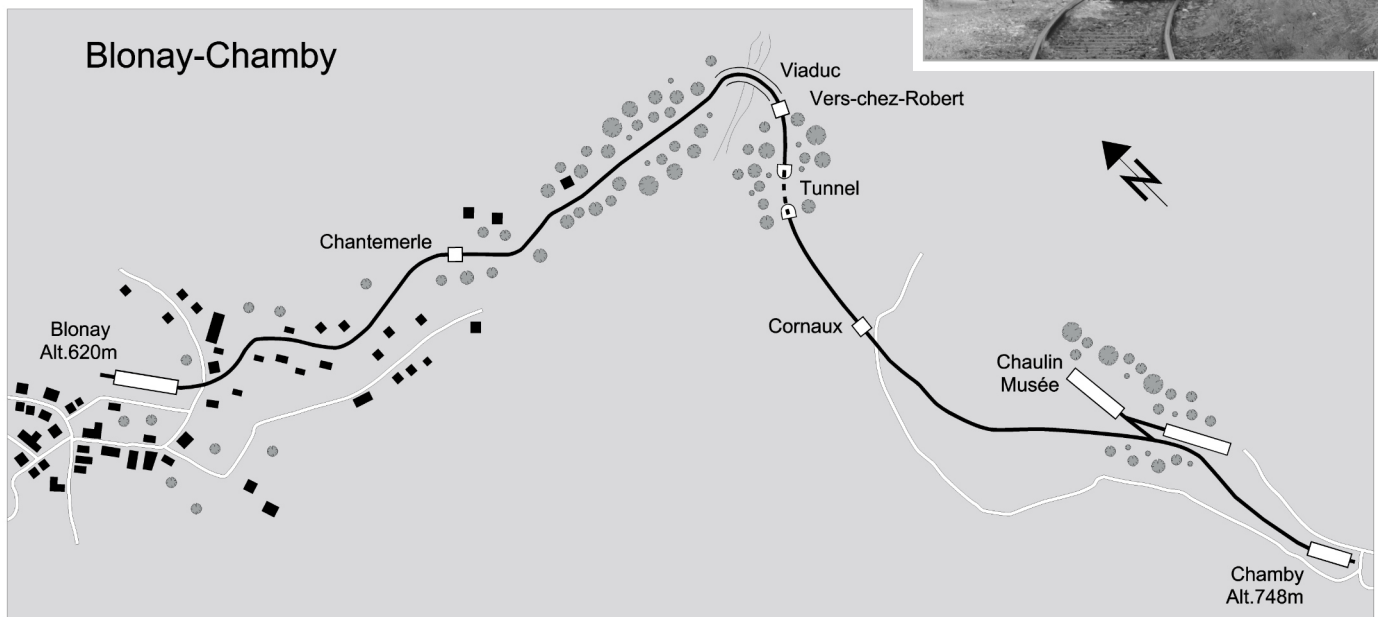
LE TRAJET

De Blonay, petit village fleuri, les convois à vapeur ou tramway se rendent à Chamby en suivant un itinéraire court (3.0 km), mais varié et digne d'intérêt.



Ze 2/2 N° 31 Rheintalische Strassenbahn
au musée

Le train tracté
par la
G 3/3 N°5
Lausanne
Échallens
quitte le
musée



Pour des raisons de sécurité les trains circulent à vitesse réduite, ce qui fait le plaisir des passagers, en particulier des modelistes qui ont le temps nécessaire pour admirer et photographier les nombreux ouvrages ferroviaires de ce tracé.

Quatre locomotives à vapeur se partagent la rude tâche de tirer les voitures voyageurs sur une pente moyenne de 43/1000.

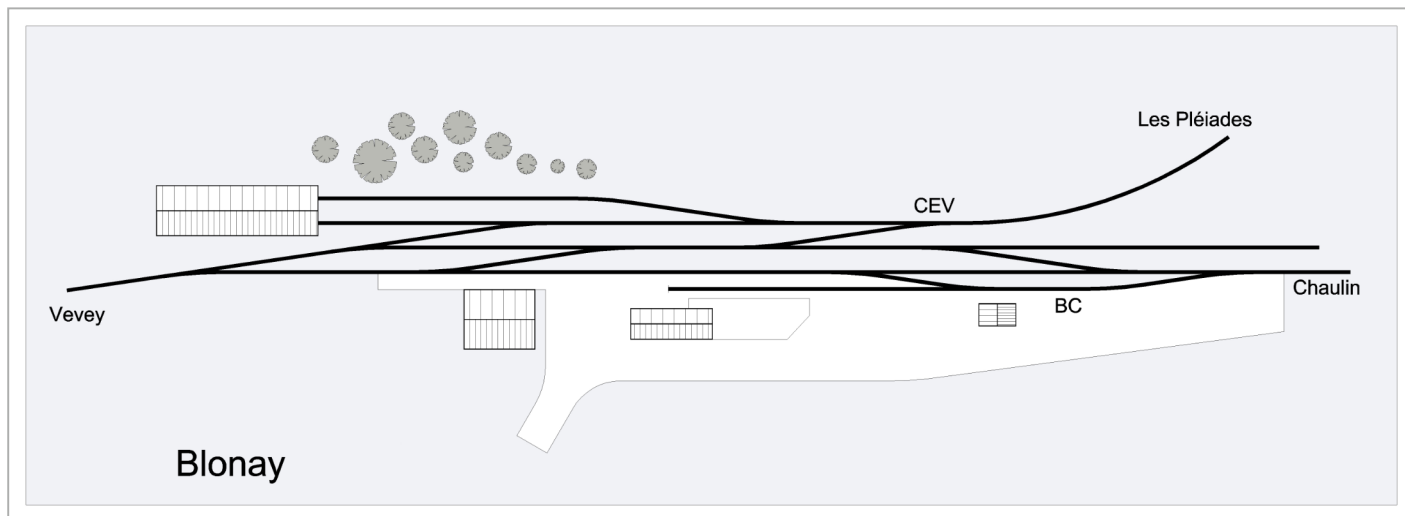
Soit : La HG 3/4, N° 3 du Furka-Oberalp, la G 2/2 N°4 des Ferrovie Padane, la G 3/3 N°5 du Lausanne-Échallens-Bercher et la G 3/3 N°6 du Bière-Apples-Morges.

À Blonay, le train touristique est "l'invité" des CEV, propriétaires de la gare.

Une voie supplémentaire a été posée pour que les manœuvres du Blonay-Chamby ne perturbent pas la circulation des trains CEV.

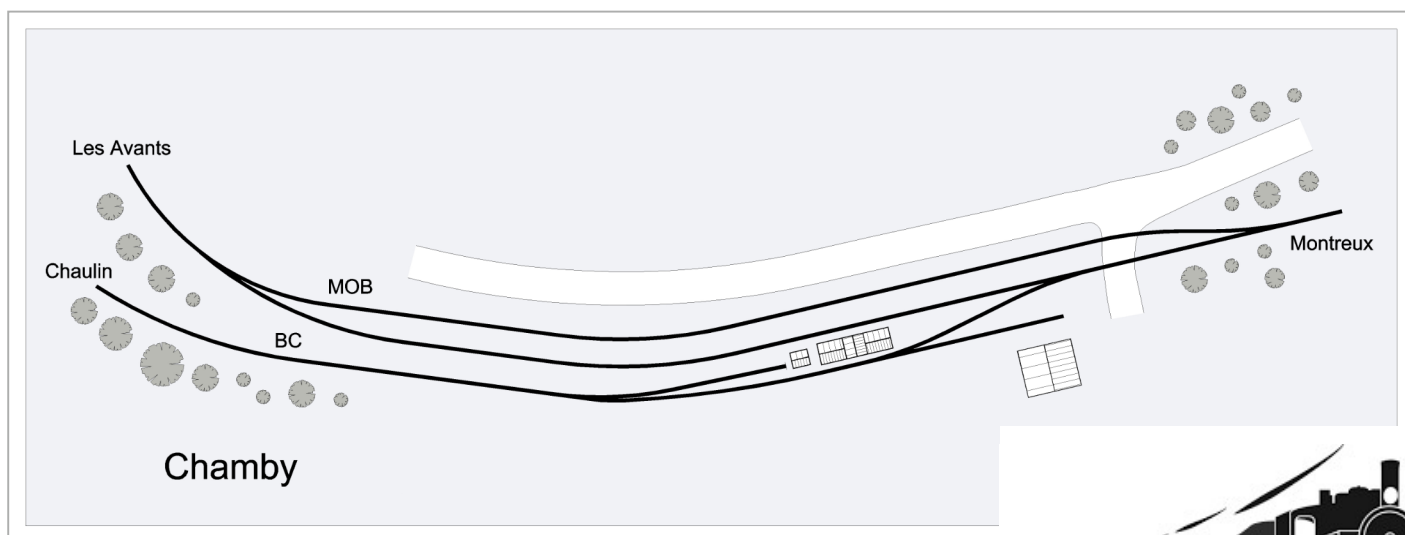
Un petit chalet accueille les visiteurs et l'aventure commence par l'achat du "billet", titre de transport, que les enfants se font une joie de présenter au contrôleur.

Les passagers ayant pris leur place, le compte à rebours commence. Nous sommes en Suisse et la palette verte du chef de gare se lèvera à l'heure ou plutôt, à la seconde exacte du départ.



Par une légère rampe, le train quitte la gare de Blonay. Il passe une zone d'habitations et amorce plusieurs courbes à flanc de coteaux. Il atteint l'endroit du glissement de terrain de Chantemerle et franchit au ralenti l'ouvrage provisoire formé de poutrelles métalliques posées sur des empilements de traverses croisées. Fort heureusement pour la sécurité des passagers, le terrain s'est définitivement stabilisé.

Il pénètre ensuite dans une forêt dense et atteint le viaduc arrondi de La Baye de Clarens. A l'autre extrémité de ce pont nous apercevons la halte de Vers-chez-Robert qui fut, durant les premières années, le camp de base de l'équipe du Blonay-Chamby. Après un court arrêt, il longe un talus abrupt avec mur de soutènement et disparaît un peu plus loin dans un tunnel de 45 m. Il débouche ensuite dans une prairie dégagée où le voyageur peut admirer le panorama exceptionnel de la région.

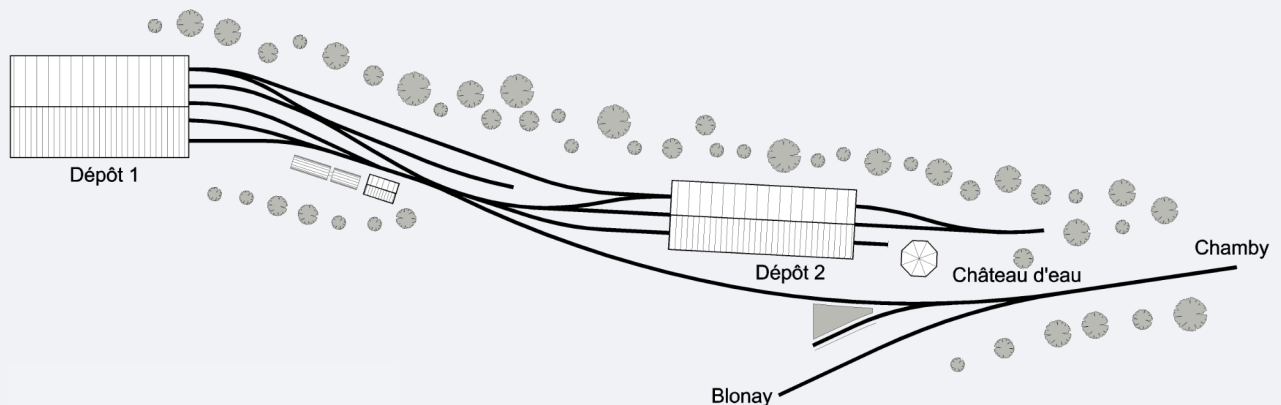


De la halte de Cornaux, il passe sans s'arrêter devant le musée de Chaumont et amorce la dernière côte en forêt pour atteindre la halte de Chamby.

Ce voyage s'effectue plusieurs fois le week-end, de mai en octobre et le prix de la visite du musée est inclus dans le montant du billet.



LE MUSÉE DE CHAULI N



Ce qui distingue ce musée d'autres plus importants, c'est la diversité du matériel exposé, mais surtout le fait que c'est un musée vivant. Le visiteur passionné assistera à une multitude de scènes diverses, manœuvres des trains, mise en chauffe d'une locomotive à vapeur, ravitaillement en eau ou en combustible, etc. Il pourra visiter en toute liberté les lieux et y consacrer le temps nécessaire, car la correspondance pour le retour à Blonay est assurée jusqu'en fin d'après-midi.

LE MATÉRIEL ROULANT

La majorité du matériel provenant de Suisse, de France, d'Allemagne, d'Italie et d'Espagne est mis en valeur à l'intérieur de deux grandes halles d'exposition. Dès la fondation du Blonay-Chamby, une équipe fut chargée de trouver le matériel roulant. Si elle se procura assez facilement les locomotives et tramways électriques, ce fut par contre plus laborieux de dénicher des locomotives à vapeur. Beaucoup de ces machines avaient malheureusement connu le triste sort du ferrailleur et celles qui restaient étaient convoitées par d'autres musées.

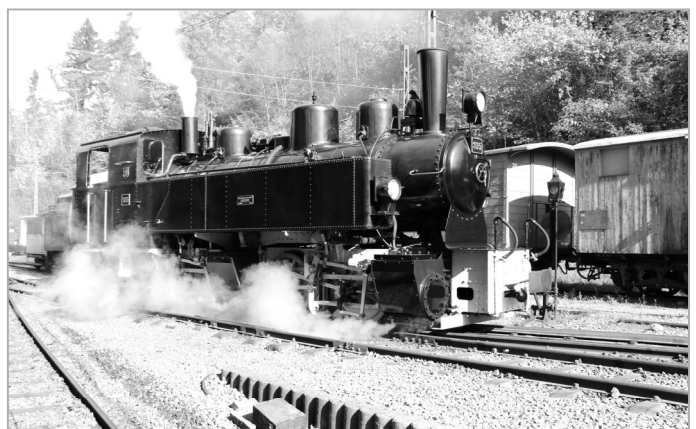
Le visiteur qui aura passé quelques heures au Blonay-Chamby aura pu constater avec plaisir le sérieux et la courtoisie de ses membres. C'est aussi une des particularités de ce chemin de fer touristique.



Ge 4/4 N° 81 Bernina Bahn



HG 3/4 B.F.D. N° 3 Brig Furka Disentis

G 2x2/2 N° 105
Süddeutsche Eisenbahn Gesellschaft



HG e 3/3 N°29 Berner
Oberlandbahn en
gare de Blonay

La gare de Blonay
est partagée avec
la C EV (Com pagnie
des chem ins de fer
électriques
veveysans)

BC Feh 4/4 N°6
Monthey Cham péry Morgins
et C e 2/3 N°28
Tram ways Lausannois

Le m usée de Chaulin
possède deux remises



G 2x3/31 N°052
BerninaBahn
chasse-neige

Alors, ami lecteur de La Gazette du GEMME, si vous passez par la région, faites le détour de Blonay. Votre petite contribution sera la bienvenue et votre visite sera le meilleur encouragement que l'on puisse faire à cette équipe qui se dévoue pour que ces trains nous fassent encore longtemps rêver.

Enfin, si pendant la visite du musée, vous avez une envie de vous désaltérer ou de manger quelque chose, le buffet de la gare de Chaulin est ouvert tous les samedis et dimanches de mai à octobre.



BC e 4/4 N°35 R hätischeBahn au musée



HG 3/4 B.F.D N°3 Brig Furka Disentis prête pour le départ

Autres informations.

Chemin de fer-musée Blonay-Chamby

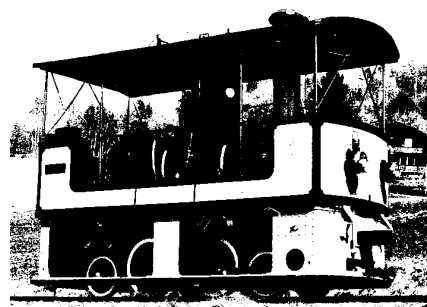
Case postale 366

CH -1001 Lausanne

<https://blonay-chamby.ch/fr/home>

Pour la collection du matériel, voir ici:

<https://blonay-chamby.ch/fr/la-collection/>



(d'après photo S.Jarne sur le site)