

Zeitschrift: Suisse magazine = Swiss magazine
Herausgeber: Suisse magazine
Band: - (2008)
Heft: 227-228

Artikel: Autour du Léman
Autor: Goumaz, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-849606>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Autour du Léman

Suisse Magazine vous invite à une balade ferroviaire du Blonay-Chamby à Émosson. Attention au départ !



Arrivée en gare de Chamby

Le Blonay Chamby fête ses 40 ans

Le 21 mai 1966, sous un soleil resplendissant, avec son viaduc, son tunnel, son chevreuil qui gambade le long des rails, des passages en forêt, des échappées sur un panorama lémanique aux couleurs éphémères, la ligne bucolique de chemin de fer qui reliait Blonay à Chamby vivait son avant-dernier jour d'exploitation.

Ce jour-là, Jean Thuillard, photographe passionné par les chemins de fer, et Marcel Rittener, chef de train font connaissance par hasard. Ils ont la larme à l'œil en pensant à la disparition inéluctable de cette ligne qu'ils aiment. Faire les dernières photos qui jauniront dans un tiroir, c'est bien mais insuffisant à leurs yeux. La déesse Utopie vint se mêler à la conversation : pourquoi ne pas créer un petit musée ferroviaire roulant en profitant d'une voie abandonnée. Avec Jean Paillard, ingénieur à l'Office fédéral des transports, ils forment un triumvirat à l'enthousiasme contagieux et obtiennent finalement tous les soutiens nécessaires à la concrétisation de leur idée. Jusqu'à ce que l'on trouve une solution juridique adéquate inexistante à l'époque, on entreprend déjà les premiers travaux nécessaires pour maintenir l'état de la voie et du tunnel en particulier qui risquent de se dégrader rapidement faute d'entretien.

Cinq ans plus tard, une assemblée constitutive composée de 82 personnes est créée et à peine deux ans, l'exploitation débute et près de 3 000 personnes se précipitent le jour de l'inauguration pour parcourir les 3 km de la ligne réhabilitée à bord de voitures hors du temps. Aujourd'hui, bon an mal an, ce sont 20 000 à 25 000 visiteurs qui viennent se régaler à la vue du matériel roulant plus beau et plus brillant que neuf malgré un âge canonique. Ils sont 900 membres, sympathisants du monde entier, une quantité de bénévoles qui vont du contrôleur à l'aiguilleur, du guichetier au chef de gare, du carrossier au peintre, conducteur de tram ou comble du bonheur mécanicien de locomotive à vapeur. Peu importe leur statut social, ils viennent de tous les milieux. L'ingénieur portant blouse blanche n'a pas peur de se salir les mains dans les ateliers les samedis et les dimanches. Il est inutile de vous dire qu'ils ont tous une passion commune nourrie par des odeurs de charbon et de fumée, de graisse chaude, de grincements de roues ou de freins.

Il y a longtemps déjà, nous fîmes connaissance d'un agent de voyages qui le week-end venu se convertissait en parfait cheminot en entraînant dans l'aventure épouse et enfants. Je vous

laisse deviner quel était le sujet de notre conversation autour d'un café !

Aujourd'hui, on s'émerveillera à la vue de machines à vapeur pimpantes, rutilantes bien que crachant fumée et vapeur, au confort ouatiné des compartiments de seconde ou première classe, au calorifère réchauffant les troisièmes ou à la lampe à pétrole pour dispenser une douce lumière la nuit venue.

Tant la visite du musée que le petit voyage en train de Blonay (parking) à Chamby jusqu'à Chaulin où se trouvent le musée et un petit restaurant bien agréable pour reprendre des forces ou se désaltérer, valent leur pesant d'or.

En cette année du quarantième anniversaire, outre quelques journées très festives, il serait dommage de se priver d'un plaisir au souvenir durable d'autant plus qu'il se trouve juste à côté des coteaux de Lavaux inscrits depuis au Patrimoine mondial de l'UNESCO.

Autour d'Émosson

Il est immense et pourtant ce n'est que le deuxième de Suisse par le volume d'eau qu'il retient, 225 millions de m³, le barrage voûte d'Émosson vaut largement le voyage.

On l'a construit entre 1967 et 1972. Son mur cintré, haut de 180 m mesure 560 m de long. Le lac qui s'étend sur cinq kilomètres a englouti l'ancien barrage de Barberine, construit en 1925 et qui pointe à 42 m en dessous du niveau du bassin quand il est plein. Cependant au printemps, avant la fonte des neiges, quand les eaux se sont précipitées vers les différentes usines pour se transformer en énergie propre, le vieux mur de béton émerge, histoire de nous rappeler qu'il eut son heure de gloire.

La construction du barrage de Barberine exigea la réalisation de différents moyens de transport pour amener matériel et ouvriers à pied d'œuvre. On commença par une télécabine, démontée



Première classe



Émosson : le barrage est très bas

△ dès la construction terminée, destinée à l'acheminement de matériaux légers. Pour le matériel lourd, il fallut construire un funiculaire, qui les travaux achevés, servit à l'entretien des conduites forcées. De 1935 à 1968, il devint une attraction touristique avant que les CFF décident de le désaffecter et de le démolir en même temps que les conduites forcées remplacées par un puits blindé souterrain.

Bernard Philippin avec quelques amis passionnés de chemins de fer, réalisa que le site d'Émosson avec un panorama grandiose justifiait qu'on le mette en valeur. À cet effet, il créa le parc d'attraction du Châtelard.

Le funiculaire le plus raide du monde

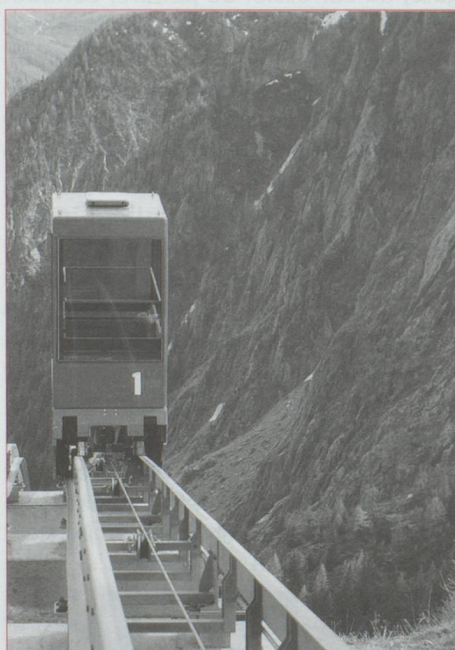
C'est ainsi qu'en 1975 la Société a racheté le funiculaire aux CFF, construit le petit train panoramique sur la plateforme de l'ancienne voie de chantier qui va jusqu'au pied du barrage. Pour arriver jusqu'au couronnement, on a réalisé en 1991 le « Minifunic » entièrement automatisé. Ses deux jolies petites cabines rouges s'élèvent ou descendent rapidement de 140 mètres. Il a remplacé un monorail à crémaillère, unique au monde, qui circula de 1977 à 1988 mais qui avait le défaut d'offrir une capacité trop faible.

Partant de Martigny par le « Mont-Blanc Express » qui, sur certains tronçons, seul en Suisse, prend encore son courant par un rail de contact comme dans le métro parisien. Arrivé à la gare du Châtelard après un parcours saisissant tant par la vue sur la plaine du Rhône qui s'enfonce très rapidement grâce aux effets de la crémaillère que sur celle des gor-

ges sauvages du Triège, il n'y a qu'une centaine de mètres de marche pour arriver à l'extraordinaire funiculaire. Les carrosseries en aluminium des deux voitures datent de 1935. En revanche, toutes les installations de sécurité, régulièrement testées, sont du dernier cri. Il faut bien cela pour rassurer le voyageur, car c'est l'installation à deux cabines la plus

raide du monde atteignant une déclivité de 87 %. Tout simplement impressionnant ! En 12 minutes, on grimpe de 698 mètres en parcourant la distance de 1 306 mètres.

Arrivé au sommet de ce qui n'est que l'apéritif d'un jour pas comme les autres, vous pourrez soit aller prendre un verre à la « Chotte », la petite buvette bien sympathique où avec un peu de chance, vous pourrez vous régaler d'une raclette fabuleuse, moelleuse à souhait, au goût de l'authentique et inimitable fromage de Bagne, soit prendre sans plus attendre le petit train.



Départ vers les abîmes

Pour en savoir davantage

www.blonay-chamby.ch
www.emosson-lac.ch
www.chatelard.net

Avec son dépôt pour une quarantaine de véhicules, sa plaque tournante et son ancienne cloche qui vient du PLM, la gare fait sérieux malgré son air lilliputien.

En voiture s'il vous plaît, attention au départ. Assis par deux, dans le sens de la marche, on traverse un bouquet de mélèzes dont le parfum ravit nos narines. Oui, nous sommes bien à la montagne. La voie serpente à flanc de coteau,



Parc d'attractions d'Émosson
Minifunic dans les airs

accrochée à une paroi verticale. La vue est étourdissante : au fond la chaîne du Mont-Blanc, majestueuse, en bas le précipice dont on ne voit pas le fond. Rassurez-vous le petit train suit très sagement ses rails et la vitesse est très modérée. Une quinzaine de minutes, c'est bien court, heureusement, il y a aura le retour où l'on pourra compter les cinq tunnels, voir les signaux passer du rouge au vert, s'arrêter pour un croisement scientifiquement programmé.

Un petit coup vertigineux de Minifunic et voici le faite du barrage. Et son grand restaurant. C'est le point de départ pour de multiples promenades le long du lac. Les courageux, bien chaussés, entreprendront une petite expédition pour aller voir les empreintes laissées par les dinosaures. Il faut compter environ 6 heures aller et retour.

La famille Philippin, on pourrait presque dire la tribu car elle est omniprésente ne ménage pas ses efforts, sa gentillesse et ses sourires pour que chaque visiteur soit heureux et l'on a pensé aux handicapés, toutes les installations étant équipées pour les fauteuils roulants.

Allez-y, vous passerez une journée inoubliable.

MICHEL GOUMAZ