



Locomotive 8000 du MOB à Rougemont : la cession de ce matériel est envisagée (février 2012).

Suisse : des automotrices pour les MVR

En 2016, la compagnie Montreux - Vevey - Riviera (MVR) recevra quatre nouvelles automotrices. Leur arrivée renforcera son parc vieillissant et offrira l'occasion d'engager une réflexion à propos de l'emploi des moyens de traction sur la Riviera vaudoise et même au-delà en raison de la tutelle exercée par le MOB sur les MVR.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

La compagnie des transports Montreux - Vevey - Riviera (MVR) a commandé quatre GTW ABeh 2/6 (7501-7504) à Stadler. Ces automotrices seront livrées au printemps 2016 pour être déployées sur la ligne à voie métrique Vevey - Blonay - Les Pléiades. De fait, elles seront mixtes « adhérence/crémaillère ». Les MVR exploitent une ligne à voie métrique de 10,51 km (en sus de la ligne à écartement de 80 Montreux - Rochers-de-Naye et de funiculaires) constituée à ce jour de deux sections distinctes : Vevey (alt. 386 m) - Blonay (alt. 620 m) et Blonay - Les Pléiades (alt. 1 348 m). Ces sections ont

été respectivement ouvertes en 1902 et en 1911 par les Chemins de fer électriques veveysans (CEV) et demeurent électrifiées en 900 V. La première section, de 5,72 km, est à adhérence (rampes de 50 ‰) et joue un rôle important dans la mobilité quotidienne de nombreux scolaires et pendulaires. Elle comporte huit haltes intermédiaires dont deux sont aussi des évitements. Elle est empruntée par 40 AR quotidiens (du lundi au vendredi). La seconde section (rampes de 200 ‰ avec crémaillère Strub), de 4,79 km, (sept arrêts intermédiaires sur demande) remplit une mission différente. Celle de donner accès à

un lieu de villégiature intéressant par le panorama sur le Léman qu'il offre et par les possibilités d'activités de plein air (ski alpin, randonnée, parapente, VTT) qu'il permet. La desserte ne compte que 14 AR quotidiens et monter aux Pléiades nécessite le plus souvent de changer de train à Blonay, une poignée de rotations seulement étant amorcée à Vevey. L'itinéraire Vevey - Blonay (- Les Pléiades) appartient à une étoile ferroviaire, de première importance par le passé, qui permettait de relier Chamby, Châtel-Saint-Denis (via Saint-Légier) pour les CEV et Clarens (via Fontanivent) pour le Clarens - Chailly - Blonay

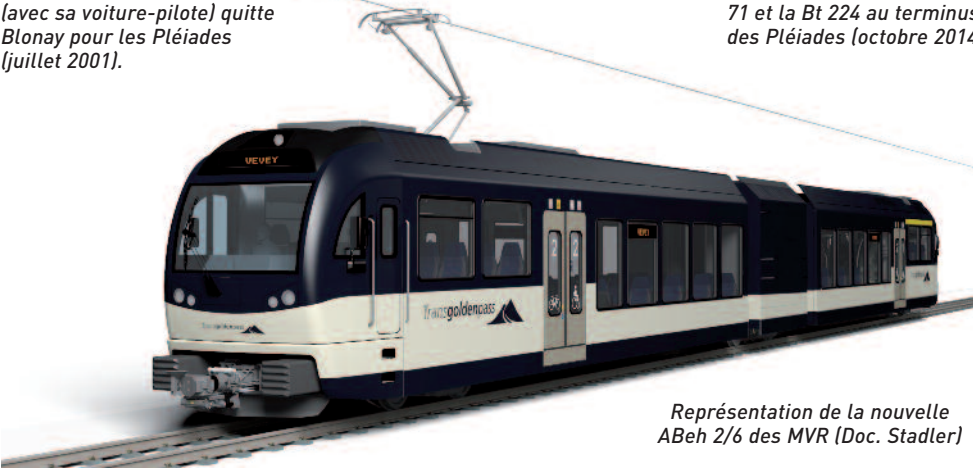
(CCB). Ouvertes en 1902, 1904 et 1911, les branches Blonay - Chamby, Saint-Légier - Châtel-Saint-Denis et Blonay - Clarens ont connu des sorts différents. Seule la première (2,95 km) a survécu (arrêt du service commercial en 1966, repris provisoirement de 1998 à 2000, mais maintien physique via le chemin de fer-musée du BC) alors que la deuxième (4,79 km) et la troisième (5,6 km) seront fermées en 1969 et en 1955. Le maintien de la section Blonay - Chamby entre les MVR (les CEV ont intégrés les MVR en 2001) et le MOB (les MVR et le MOB sont tous deux administrés par la direction du MOB, aussi



Ci-dessus : la BDeh 2/4 74 (avec sa voiture-pilote) quitte Blonay pour les Pléiades (juillet 2001).



Ci-dessus : l'automotrice Beh 2/4 71 et la Bt 224 au terminus des Pléiades (octobre 2014).



Représentation de la nouvelle ABeh 2/6 des MVR (Doc. Stadler)

connue sous le nom de Golden Pass) explique l'utilisation des automotrices 7000 sur les deux réseaux. Ces rames GTW (Be2/6 7001 à 7004, 320 kW, 80 km/h, 64 places assises/116 debout, 1997-1998) à adhérence viennent renforcer le parc des MVR, constitué d'automotrices de 1970 et 1985, non transformées (BDeh 2/4 73 à 75) ou issues d'une transformation (Beh 2/4 71 avec Bt 224 et Beh 72). Les automotrices 71-75 des MVR sont mixtes (adhérence/crémaillère), développent 418 kW et sont capables de rouler jusqu'à 50 km/h. Elles sont associées à des voitures-pilotes Bt 221-222 et 224 (1). Les Beh 2/4 71 (avec Bt 224) « Trains des étoiles » (101 places) et 72 « Astroléiades » (48 places) sont sorties en 2000 et 2002 des ateliers MOB de Chermex. L'ensemble constitue une dotation vieilliss-

sante que les quatre nouvelles ABeh 2/6 (850 kW, 60 km/h en adhérence, 40 km/h en crémaillère, 90 places assises dont 12 en première, 51,5 t) vont avantageusement remplacer. D'un excellent confort (climatisation et suspension pneumatique) et d'une bonne accessibilité (embarquement optimisé), ces automotrices seront dotées d'une technologie très semblable à celle des futures 9000 (voir Rail Passion n° 189), ce qui facilitera la gestion des rechanges. Elles seront autrement assez similaires aux rames mises en service en 2003 sur les lignes de Montserrat et Ribes - Nuria en Catalogne (FGC) ou en 2012 sur la ligne du Panoramique des Dômes en Auvergne. Elles se rapprocheront également des sept Beh 2/6 (avec cependant quelques différences : 1 500 V, crémaillère Abt, vitesse de 80 km/h en adhérence)

commandées par les TPC en même temps, afin de bénéficier d'une offre avantageuse de la part de Stadler. Enfin, les ABeh 2/6 des MVR pourront être couplés jusqu'à trois éléments, entre elles ou avec des 7000.

L'arrivée de nouvelles rames est l'occasion d'engager une réflexion élargie quant à l'utilisation à terme des moyens de traction sur la Riviera vaudoise et même au-delà. Le Golden Pass s'inquiète ainsi de l'âge des 7000 - ces automotrices doivent passer en révision mi-vie - et réfléchit à leur remplacement par des ABeh 2/6 supplémentaires (qui permettraient d'homogénéiser le parc de la Riviera) ainsi qu'à leur revente à une compagnie suisse. Cela pourrait être l'ASM (Aare Seeland Mobil) ou encore les TPC qui pourraient utiliser les 7000 adaptées sur l'ASD. Cet exercice de

prospective est également mené dans le cadre de la livraison des 9000 au MOB. Ces nouveaux engins auront non seulement pour effet de précipiter les automotrices 4000 vers la retraite mais aussi de fortement relativiser l'utilité des locomotives 8000 de 2 MW. Les 9000 assureront les nouveaux Trans-Golden-Pass (Montreux - Interlaken avec matériels à écartement et emmarchement variables) ainsi qu'une part significative de l'offre voyageurs du MOB. Parallèlement, la dotation en 6000 (GDe 4/4 6001 à 6004) de 1 MW a été renforcée par la reprise des deux GDe 4/4 101 et 102 des TPF devenues 6005 et 6006 au MOB. La cession des Ge 4/4 8001 à 8004 n'est dans ces conditions plus un tabou. Des discussions ont commencé avec d'autres entreprises de transport dont le RhB. Ce transfert nécessiterait le cas échéant d'importantes transformations : passage au 11 kV 16,7 Hz (l'emplacement transformateur existe d'origine sur les 8000), adaptations du système de frein et des attelages. Mais il permettrait au RhB de conforter utilement son parc de 12 Ge 4/4 III extrêmement sollicité. Affaire à suivre... ●

(1) Le parc comporte aussi le Te 2/2 82, la HGe 2/2 1 modernisée, la HGe 2/2 2 non modernisée (en réserve), le Xrot 91 et divers véhicules.