

Une info à nous transmettre? Une histoire à nous raconter? Ecrivez-nous à [web@20minutes.ch](mailto:web@20minutes.ch)

Valais

05 août 2014 18:42; Act: 05.08.2014 18:42

# A toute vapeur entre Brigue et Gletsch

*La ligne ferroviaire haut-valaisanne reliant Brigue à Gletsch est centenaire. Des locomotives à vapeur vont reprendre du service pour quelques trajets.*

on off i Diverses manifestations sont prévues du 13 au 17 août pour fêter les cent ans de la ligne de train reliant Brigue (VS) à Gletsch (VS). Au [programme](#): diverses manifestations publiques et des voyages sur la ligne avec des convois d'époque, locomotives à vapeur comprises.

Une faute?

Signalez-la nous!

## Comme en 1914

Les deux compagnies qui exploitent la ligne, Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) et Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB), ont prévu un programme tout en nostalgie. La vapeur sera le fil rouge des célébrations. Les organisateurs ont fait venir tout exprès la locomotive du musée Blonay-Chamby.

Acheminée mardi par la route, cette locomotive circulera entre Oberwald (VS) et Reckingen (VS). Elle avait déjà servi sur la ligne depuis ses débuts jusqu'aux années 1960. Trois autres locomotives à vapeur de cette époque circuleront lors de ces célébrations. Il sera possible d'effectuer l'intégralité du trajet de Brigue à Gletsch à bord d'un de ces trains d'époque.

## Un chantier titanesque

Le tronçon avait été ouvert à la circulation le 30 juin 1914. Une cérémonie officielle avait été organisée le 30 juin dernier pour marquer le jour du centenaire. La manifestation de la semaine prochaine est destinée à un large public.

La construction de la voie avait débuté le 22 juin 1911. Le maître d'œuvre était la compagnie de chemin de fer Brigue-Furka-Disentis (BFD), majoritairement en main française.

En trois ans, les 900 ouvriers qui ont travaillé à l'ouvrage ont posé 46 kilomètres de voie ferrée, construit 22 ponts et viaducs, creusé deux tunnels. Trois tronçons à crémaillère ont été nécessaires pour rejoindre Gletsch, au pied du glacier du Rhône, 1087 mètres plus haut que Brigue.

## Déboires financiers

La compagnie avait commandé 10 locomotives à vapeur. Elles ont circulé essentiellement pour les besoins de l'armée durant la guerre qui éclate peu après l'ouverture de la ligne.

Le conflit a aussi causé des soucis financiers à la compagnie. Elle est déclarée en faillite en 1923. L'ouverture du tronçon Furka-Oberalp donne un nouvel élan à la ligne exploitée par la compagnie du même nom trois ans plus tard.

L'électrification du réseau de chemins de fer sonne la fin des locomotives à vapeur dès 1942. Elles servent encore une ou deux décennies pour des tâches spéciales comme la traction de trains de chantier ou le déblaiement de la neige.

En 1982, l'ouverture du tunnel de base de la Furka entre Oberwald (VS) et Realp (UR) signifie l'abandon de la ligne sommitale par Gletsch et le col de la Furka. Depuis 2003, la ligne est exploitée par la compagnie Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), issue de la fusion des compagnies Furka-Oberalp (FO) et Brig-Visp-Zermatt (BVZ).

**Une histoire de passion**

La partie sommitale de la ligne n'est pas tombée dans l'oubli. Des passionnés ont créé en 1985 la compagnie Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) pour faire revivre l'épopée des trains à vapeur alpins. Grâce à des dons et du volontariat, il a été possible de remettre en service la ligne par le col pour une activité touristique estivale. Le DFB est parvenu à récupérer trois des dix locomotives d'origine qui circulent désormais en été entre Realp et Oberwald. Avec la motrice du musée de Blonay-Chamby, les quatre locomotives à vapeur qui ont survécu serviront ensemble sur la ligne de leurs débuts le temps d'une manifestation anniversaire.

(ats)