

Une rame de train historique restaurée à Montbovon	22 octobre 2024	Fr-app
Gare de Bulle. Départ imminent, direction le passé	8 septembre 2024	LA LIBERTÉ
Une seconde vie pour les vieux trains	12 août 2019	LA LIBERTÉ
GFM Historique décoche sa « Flèche de la Gruyère »	28 octobre 2017	LA LIBERTÉ
Des apprentis de Groupe E ont restauré l'installation ...	24 février 2022	LA LIBERTÉ

Une rame de train historique restaurée à Montbovon

Dimanche, à Montbovon, a eu lieu la présentation de "Flèche Gruyère", une rame de 1943 entièrement rénovée par l'association GFM Historique.



Fr-app

22 octobre 2024

Dimanche, à Montbovon, a eu lieu la présentation de « Flèche Gruyère », une rame entièrement rénovée par l'association GFM Historique. Une tâche considérable pour préserver l'importante pièce du patrimoine suisse. Elle a pris le rail pour la première fois en 1943.

La trentaine de bénévoles de GFM

Historique ont donné de leur personne. Au total, les travaux auront nécessité 2'000 heures de travail. La restauration a duré sept ans. « Nous avons travaillé les week-ends. Nous étions une dizaine chaque semaine. Chacun avait une tâche attribuée et une fois terminée, un contrôle était effectué », explique Georges Heuberger, le vice-président de l'association.

Un pionnier du genre

La rame a une valeur particulière. Sa création signe un moment clé dans l'évolution ferroviaire. Il s'agit de l'une des premières rames réversibles pour un chemin de fer régional en Suisse. « Au total il y avait trois rames. Leur arrivée était une révolution absolue dans la campagne fribourgeoise. Le confort des voyageurs était amélioré, notamment grâce aux sièges en cuir. Le tout en pleine guerre mondiale », raconte Alain Castella, président de GFM Historique.

Durant la journée, les invités ont pu monter à bord du train et profiter des paysages fribourgeois dans une ambiance conviviale. « C'est sympa de voir que du matériel historique peut encore circuler malgré le matériel moderne que l'on trouve sur les lignes », s'exprime un voyageur. Un moment aussi particulier pour les conducteurs. « L'émotion est tellement profonde que c'est difficile de mettre des mots dessus », commente l'un d'eux.

Pour ceux qui souhaitent s'offrir un voyage teinté de nostalgie, il est possible de réserver des balades en train. Toutes les informations sont disponibles sur le site internet de GFM Historique.

Gare de Bulle. Départ imminent, direction le passé

Une aventure ferroviaire entre Bulle et Montbovon était organisée dans le cadre des Journées du patrimoine.



LA LIBERTÉ

8 septembre 2024 - Natasha Hathaway

Les participants ont voyagé dans une automotrice de 1922, aussi utilisée pour le train fondue proposé par les TPF d'octobre à avril. Aldo Ellena

Sur le quai 7 de la gare de Bulle, une trentaine de voyageurs piaffe d'impatience.

Tous ont réservé leur place dans le train de 8 h 20 à destination de Montbovon. Un trajet qui s'annonce mémorable puisqu'ils vont monter à bord d'une automotrice de 1922 appartenant aux Transports publics fribourgeois (TPF). Après un trajet d'environ quarante minutes, ils parviendront au hangar abritant la collection de véhicules historiques de l'association GFM historique (chemins de fer fribourgeois Gruyère — Fribourg — Morat). Une visite proposée au public en partenariat avec les TPF et le Service des biens culturels du canton de Fribourg, dans le cadre des Journées européennes du patrimoine (JEP) ce week-end en Suisse.

Passionnés de tous âges

Une aventure ferroviaire gratuite d'une demi-journée qui attire des mordus de train. Sacha, 12 ans, n'hésite pas à se coucher sur le quai pour faire la meilleure photo possible du véhicule électrique. A 6 ans, son frère Arthur est tout aussi passionné, malgré une courte hésitation au moment de monter les marches bien hautes permettant d'accéder à l'intérieur du véhicule. « Nous profitons chaque année des JEP pour visiter des lieux habituellement fermés au public », explique leur grand-mère Brigitte Meyer, venue de Fribourg.

« Il faut réapprendre les gestes d'il y a cent ans »

Frédéric Caille·Mécanicien de locomotive

Tous les voyageurs prennent place sur les banquettes. Pile à l'heure, la rame, qui peut accueillir une quarantaine de personnes, s'ébranle, le voyage commence. C'est aussi l'heure de boire un café voire de prendre l'apéritif pour les plus courageux, puisque le train est équipé d'une cuisine. En effet, l'automotrice 116, restaurée dans les années 2000, sert aussi à tirer le fameux train fondue des TPF. S'il n'y a pas de caquelon sur la table de Stéphanie et André Bernasconi, l'enthousiasme est de la partie : « On a préféré prendre ce train plutôt que d'aller à la bénichon à Ecuwillens, la preuve qu'on est passionnés », s'exclament-ils en riant. Ce qui a titillé leur curiosité ? La visite de la remise de GFM historique : « On passe souvent devant, c'est un lieu emblématique qu'on ne peut que rarement visiter. »



Une ambiance chaleureuse et conviviale remplit le train, accentuée par son intérieur boisé et la bonne humeur des voyageurs. Aldo Ellena

Arrivés à la gare de Villars-sous-Mont, le train s'arrête. « Le feu est rouge, un train arrive dans l'autre sens », indique Frédéric Caille, aux commandes dans la cabine de conduite. Mécanicien de locomotive professionnel, il travaille depuis plus de vingt ans aux TPF et est bénévole depuis trois ans

à GFM historique. « Il faut réapprendre les gestes d'il y a cent ans », glisse-t-il. Ici, seulement deux volants : un pour accélérer, l'autre pour freiner. Des cadrans indiquent la vitesse de l'automotrice, 30 km/heure en moyenne, ou encore la tension électrique sur la ligne. Depuis la cabine, le trajet offre une magnifique vue sur la dent de Corjon, avant une arrivée tout en douceur à la gare de Montbovon.

Dans la remise

La visite se poursuit dans la halle, construite en 2019 à côté de la gare. Elle abrite principalement les véhicules historiques à voie étroite issus des chemins de fer fribourgeois, et gérés par l'association.



A l'intérieur de la remise, onze véhicules de 1901 à 1972 se laissent découvrir par les visiteurs. Aldo Ellena

Un lieu habituellement accessible pour les groupes seulement sur réservation, qui possède une histoire hors du commun. Sa charpente provient de l'ancienne remise de Châtel-Saint-Denis édifée en 1903 et transférée ici. « C'est notre palais », souligne son président Alain Castella, véritable encyclopédie du passé ferroviaire de la région. « Et ça, c'est ma maîtresse », rigole-t-il en désignant l'automotrice 131 de 1943, connue sous le nom de *Flèche de la Gruyère*. « Les TPF voulaient la mettre à la casse

alors on l'a sauvée en créant l'association en 2012. C'est avec elle que tout a commencé. » GFM historique s'occupe de restaurer, entretenir et exploiter seize véhicules datant de 1901 à 1972, dont onze sont présents dans la halle. Ils peuvent circuler sur certaines lignes à voie métrique des TPF et du MOB/MVR, l'association possédant une concession.



Président de l'association GFM Historique, Alain Castella entretient une relation privilégiée avec la Flèche de la Gruyère. Aldo Ellena

Construite en 1903, la voiture BP 235 ne passe pas inaperçue avec sa peinture rouge brillante. Les visiteurs du jour se pressent d'ailleurs sur ses plates-formes extérieures caractéristiques. Le fourgon postal de 1912 attire l'œil aussi. Sa balustrade en fer forgé est « unique en Suisse sur un chemin de fer à voie étroite », selon Alain

Castella. Le courrier y était trié, on y voit encore les petits casiers en bois. Un tracteur de 1912, servant à manœuvrer les wagons de marchandises en gare de Bulle jusque dans les années 2000, passe aussi sa retraite dans la remise.



L'association conserve aussi de nombreux objets en lien avec l'histoire ferroviaire de la région. Aldo Ellena

Après deux heures d'une visite guidée passionnante, c'est déjà l'heure de remonter dans l'automotrice. De nouveaux aventuriers du rail attendent à la gare de Bulle, puisque six visites sont prévues au total durant le week-end et certaines sont déjà complètes.

Une seconde vie pour les vieux trains

La compagnie GFM Historique restaure des rames ferroviaires que des privés pourront ensuite louer



LA LIBERTÉ

12 août 2019 - Charles Grandjean

Alain Castella (au centre), président de GFM Historique, en discussion avec ses collègues de l'association.

Bulle » Une carcasse gris métallique recouverte d'une large bande de peinture orange pétant et de quelques balafres de rouille. Garée devant une vieille remise de 1903 en gare de Bulle, la voiture-fourgon BDT 273 jure avec le cadre. Accouplée à *La Flèche de la Gruyère*, une automotrice de 1943 qui a recouvré son vert éclatant d'origine, la voiture livrée en 1948 fait littéralement grise mine. Mais elle n'est pas à l'abandon. « On a déjà effectué entre 300 et 400 heures de ponçage », explique Alain Castella, le président de l'association GFM Historique.

La magie de l'électricité

Depuis plus d'un an, une dizaine de membres de cette association de préservation du patrimoine ferroviaire régional s'activent pour remettre en état ce véhicule doté d'une cabine de pilotage, d'un compartiment passager 2e classe et d'un fourgon à bagages. L'objectif de GFM historique : reconstituer une rame des années 1940 pour la faire rouler sur les réseaux à voie métrique (étroite) du sud du canton d'ici à la fin 2020.

« Ce qui est incroyable, c'est que quand on a branché le circuit électrique en 2018, tout a redémarré », s'enthousiasme Alain Castella. L'opération n'était pas gagnée d'avance, car le véhicule n'avait pas circulé depuis 2005. « Il était même resté deux ans dans un pré », ajoute ce mécanicien sur train en préretraite.

L'intérêt patrimonial du véhicule se situe lui au niveau de la cabine de pilotage, où nous emmène Alain Castella. « Elle permettait de piloter depuis chacune de ses extrémités, comme dans les rames actuelles. » Pour la fin des années 1940, le concept était révolutionnaire : « Avant, il fallait manœuvrer pour changer l'automotrice de côté. Cette innovation a donc été très utile, comme à Châtel-Saint-Denis, où la gare est en cul-de-sac. »

Si le système électrique, révisé en 1981, donne satisfaction, il n'en est pas de même de l'ancien plancher en bois. « Quand on a commencé à démonter l'aménagement intérieur pour changer les radiateurs et repeindre les sièges, on s'est aperçu qu'on s'enfonçait en marchant : le bois était pourri », se souvient Fabrice Party. Membre du comité, ce menuisier ébéniste passe de nombreux samedis à retaper la voiture fourgon.

La corrosion due aux infiltrations d'eau a aussi rongé la tôle. « On l'a recouverte d'une couche de bitume, un matériau qui s'accorde et qui était déjà utilisé à l'époque », explique l'artisan.

Des roues usées

D'autres travaux importants attendent la vénérable voiture. A commencer par le changement du bandage, « le pneu du train, si vous voulez ». Cette partie de la roue au contact direct des rails est sujette à l'usure. « On pourrait encore rouler entre 200 000 à 300 000 km, mais on va profiter des travaux pour changer le bandage. » Cette intervention lourde nécessitera des compétences externes. Tout comme la peinture, dans le même vert d'origine que l'automotrice. Tâche qui sera confiée à un professionnel. « C'est qu'il faut de la peinture deux composants », prévient Fabrice Party.

Mais tout ne sera pas reconstitué comme en 1948. Fabrice Party fabrique actuellement une dizaine de tables qui seront ajoutées entre les banquettes de la voiture qui compte 40 places. Le menuisier planche aussi sur un mobilier qui permettra de stocker de quoi assurer un service traiteur dans le train en vue de son utilisation

prochaine (lire ci-contre). Une porte coulissante pour les personnes à mobilité réduite sera aussi posée. Une bonne partie de ces travaux seront réalisés à Montbovon, où GFM Historique retrouvera, courant octobre, sa remise qui a été transférée depuis Châtel-Saint-Denis. L'association, qui a déjà récolté 30 000 francs pour la rénovation de BDT 273, estime à 70 000 francs le coût total des travaux.

Souper de club ou apéritif de noces sur les rails

Plus qu'une simple association de férus de vieilles mécaniques, GFM Historique est devenue depuis l'automne passé une compagnie ferroviaire à part entière, reconnue par l'Office fédéral des transports (OFT). « Nous avons obtenu de très bons retours lors d'un audit au mois de juin avec des experts de l'OFT », se félicite Alain Castella, président de l'association fondée en 2012. GFM Historique peut donc exploiter, en accord avec les TPF, le réseau à voie étroite du sud du canton, de Palézieux à Montbovon, en passant par Châtel-Saint-Denis, Bulle et Broc. « On doit incessamment recevoir une extension de la concession pour exploiter le tronçon entre Montbovon et la Lenk », ajoute Alain Castella. Mais pas question de concurrencer les TPF ou le MOB. L'association ne sort ses trains qu'à la demande, pour des sorties d'entreprises, d'associations ou de privés. A cet effet, elle a publié en mai une brochure de présentation, disponible dans les offices du tourisme des cantons de Fribourg et Vaud. Quelques réservations ont déjà eu lieu. « Le 24 août, nous allons effectuer le trajet Châtel-Montbovon pour un club sportif », explique le président. Une rame accueillera également un apéritif de noces en mai prochain. L'automotrice *La Flèche de la Gruyère* participera par ailleurs à la réouverture de la ligne Châtel-Palézieux le 9 novembre prochain. **CG**

GFM Historique décoche sa Flèche de la Gruyère



LA LIBERTÉ

28 octobre 2017

Alain Castella (à g.) et Marc Antiglio ont procédé à la mise en service.

Châtel-Saint-Denis » La Flèche de la Gruyère a retrouvé les rails et le regard béat des vaches, hier à Châtel-Saint-Denis. L'automotrice Be 4/4 131 a même eu droit à une mise en service à coups de champagne, après quatre ans d'une restauration effectuée par l'association GFM Historique. Une trentaine de passionnés et d'invités ont pu s'y installer pour rejoindre Palézieux. Et effectuer dans le même temps la première course officielle de l'association, qui a obtenu sa concession et le statut de compagnie ferroviaire le 1er septembre dernier.

La Flèche, inaugurée en 1943, a transporté des générations de Fribourgeois du Sud avant de rejoindre un dépôt en 2006, puis un champ à Kallnach, où elle devait devenir l'une des pièces du Bahnmuseum. Elle a été rapatriée en 2013 à Châtel-Saint-Denis avec l'appui de Marc Antiglio, fondateur des Chemins de fer du Kaeserberg. L'automotrice « est à l'origine même de la création de GFM Historique », rappelle son président, Alain Castella. Une quinzaine de membres ont passé plus de 1500 heures à redonner vie à cette machine et à documenter ses entrailles pour les mécaniciens de demain. Coût : 40 000 francs.

En pleine guerre mondiale, La Flèche innovait et témoigne aujourd'hui d'une époque où l'électronique n'existait pas et où l'on privilégiait la légèreté (33 tonnes tout de même), la puissance et la robustesse. Les deux sœurs de l'automotrice, la 132 et la 133, ont fini à la ferraille. Tout comme quatre des cinq voitures pilotes correspondantes. La cinquième, la BDT 273, sera le prochain chantier de l'association. Cette dernière lancera ses premières courses (sur demande) début 2018, le temps de définir ses produits. Stéphane Sanchez

« On apprend à se débrouiller » Des apprentis de Groupe E ont restauré l'installation électrique d'une voiture des GFM datant de 1905



LA LIBERTÉ

24 février 2022

Claire Pasquier



Montbovon » Le plan est affiché au mur de la vieille voiture. Les deux installateurs électriciens et l'automaticien le suivent scrupuleusement et commencent à dénuder des câbles. Ces apprentis de Groupe E ont bénéficié d'un cadre de travail particulier ces deux derniers jours. Dépêchés dans la remise de l'Association GFM historique à Montbovon, ils ont travaillé en autonomie sur une voiture des Chemins de fer de la Gruyère. « Le but, c'est qu'elle puisse rouler », explique le petit groupe d'apprentis. Depuis mardi matin, ils tâchent de réhabiliter la voiture qui transportait des passagers dès 1905 : « On a restauré le chauffage, l'électricité et l'éclairage », explique Quentin Dunand.

Organisé par la structure chargée de la formation dans la société, ce projet interdisciplinaire réunit sept apprentis de différents secteurs et corps de métiers. Une expérience enrichissante pour Nicole Pinto, apprentie employée de commerce : « On voit les spécialités de chacun et on a tous une fonction différente. »

Entraide bienvenue

Et la jeune femme, qui semble déjà connaître les rouages de la communication, d'ajouter : « Le but est aussi de mettre en avant la formation chez Groupe E. » Elle et un collègue se sont attelés à développer un plan de communication à l'interne et à l'externe. Appareil de photo autour du cou, l'apprentie prend la chose au sérieux : « On publiera des photos et des vidéos sur les réseaux sociaux. »

Les cinq autres apprentis ont dû plancher sur la planification du chantier et procéderont également aux finitions et à la mise en service du véhicule dans quelques mois. « Il y a eu beaucoup de réflexions autour des plans. Chacun avait sa vision des choses et sa spécialité », explique Quentin Rutscho, apprenti automaticien. « C'est le début de l'autonomie et il faut s'entraider pour arriver au bout », partage Quentin Dunand, installateur électricien. « On apprend à se débrouiller », abonde Romain Liaudat.

Installé sous la voiture, ce dernier s'affaire à amener l'électricité dans le wagon. L'apprenti électricien de réseau apprécie de travailler avec des collègues qu'il ne connaissait pas. « C'est sympa, on fait des choses qu'on n'a pas l'habitude de faire. Et puis c'est joli, c'est tout rouillé », sourit-il.

Quentin Dunand et Lucas Suprijatena ont monté le chauffage et l'éclairage tandis que Quentin Rutscho s'est occupé du coffret qui va alimenter toute la voiture. Pour les apprentis, le plus gros écueil était de travailler sur du courant continu plutôt qu'alternatif. « Il a fallu adapter notre manière de câbler. »

Groupe E propose ce genre d'opérations deux fois l'an. La dernière en date, la pose de panneaux solaires sur le bivouac du Club alpin de la Gruyère au Dolent, s'est déroulée l'été dernier. « On cherche toujours une installation particulière dans un environnement particulier », explique Éric Buchs, coordinateur de la formation chez Groupe E.

Soutien aux associations

La démarche a pour vocation de soutenir des associations à but non lucratif, à l'instar de l'équipement électrique d'une école au Népal il y a deux ans. « Ces projets visent à mettre en avant les compétences des apprentis », souligne Éric Buchs. Pour choisir les jeunes parmi les 280 apprentis que compte Groupe E, plusieurs critères entrent en compte : « Il faut qu'ils n'aient pas déjà participé à une action du genre, qu'ils habitent la région, mais aussi qu'ils fassent preuve d'autonomie et de motivation. »

Formatrice d'importance, l'entreprise ne rencontre pas de problème à recruter des jeunes, mais « met les moyens » pour le faire. « C'est plus facile pour certains corps de métiers et selon les régions. » Et Eric Buchs de concéder : « Communiquer sur ce genre d'actions est aussi un moyen de recruter. »

Pour l'Association GFM historique, la proposition de Groupe E est tombée à pic. Celle-ci aurait pris davantage de temps pour remettre en état sa voiture – à ne pas confondre avec un wagon, qui transporte de la marchandise. « Ça aurait pris une centaine d'heures à nos trois électriciens bénévoles. » Ancien enseignant, son président Alain Castella se réjouit de la nature du projet qui entoure sa réfection : « Humainement et pédagogiquement, c'est génial. »

Si la voiture du début du XXe siècle sera en état de rouler, l'Association devra encore réaliser différents travaux, dont la remise en état de l'organe de roulement, des freins, de la carrosserie et de l'aménagement intérieur. « Nous espérons pouvoir la faire circuler d'ici deux ans. »