

Bilan de la reconstruction

Malgré les défis, les équipes de chantier ont travaillé d'ar-rache-pied au cours des trois derniers mois pour remettre en état la voie ferrée. Des travaux qu'elles ont dû mener sans plans précis ni points fixes sur la voie. La planifica-tion s'effectuant directement sur le chantier, les temps de mobilisation ont été particulièrement longs pour l'ensemble des parties prenantes. Pas moins de trois entreprises de construction ont travaillé de manière coordonnée sous la direction du maître d'œuvre, assistées de la protection civile, d'une compagnie d'hélicoptères, du service ferroviaire de la Brienz Rothorn Bahn (BRB), de bénévoles et d'agriculteurs et d'agricultrices, qui ont mis leurs véhicules utilitaires à disposition. De multiples moyens de transport (par voies ferroviaire, routière et aérienne) qui ont exigé l'établissement de règles claires. Sans compter la nature du terrain, qui a nécessité le recours à de petits engins de construction et au travail manuel pour de nombreuses tâches. Pour maintenir la haute qualité des infrastructures ferroviaires, les équipes de chantier ont d'abord dû s'habituer à l'environnement particu-liier, et apprendre à travailler la roche et les rails. Outre la prévention des glissements de terrain et des éboulements au niveau des murs de soutènement ainsi que l'assainissement du pont de Milibach, elles ont dû remettre en état l'ensemble des rigoles de drainage et systèmes d'écoulement.



Quelques chiffres sur la restauration de la voie de chemin de fer de la BRB

- 20 réunions de coordination et visites du maître d'œuvre ont été organisées sur place
- 32 des 35 dégâts constatés seront réparés d'ici la fin novembre 2024
- 50 expertes et experts de la construction ont été déployés sur le terrain, assistés d'une équipe de 20 spécialistes dans les bureaux
- 245 mètres cubes de béton ont été coulés
- 1500 tonnes de ballast fin ont dû être acheminées
- 650 transports de matériel ont été effectués par voie ferroviaire
- 1000 héliportages de 3-4 minutes chacun



NOUVEAU CHÂSSIS POUR LA LOCOMOTIVE 15

Premiers essais effectués

Après bientôt trois décennies de service et de nombreux trajets effectués jusqu'au Rothorn dans des conditions exigeantes, les quatre locomotives de troisième génération commencent à montrer quelques signes d'usure. Les châssis, qui supportent la majeure partie des contraintes, ont particulièrement souffert des forces exercées. C'est pourquoi, pour des raisons de sécurité, les châssis des quatre locomotives à vapeur devront être remplacés d'ici la fin 2027. Projet qui a débuté en 2022 avec la locomotive 15. Pour remplacer le châssis, il a fallu démonter intégralement la locomotive. En raison de problèmes techniques et de la complexité de la construction, la livraison du nouveau châssis de la locomotive 15 a été retardée à de multiples reprises. Mais un mal pour un bien, la fermeture anticipée de la saison liée aux dégâts causés par les intempéries à la mi-août a permis d'entamer au dépôt le ré-assemblage de la locomotive 15 environ un mois et demi plus tôt que prévu. Un temps supplémentaire qui a été utilisé à bon escient, et les premiers essais en montagne ont pu être menés dès la mi-octobre. Désormais, c'est la locomotive 14 qui a été intégralement démon-tée. Si tout se passe comme prévu, le nouveau châssis sera livré début 2025. Avec un peu de chance, les deux locomotives à vapeur, essentielles pour assu-rer le trafic, seront opérationnelles dès le début de la saison.



Impressum
Le journal des donatrices et donateurs de l'Association des amis de la traction à vapeur du Chemin de fer Brienz Rothorn

17^e année, n°4, novembre 2024, paraît quatre fois par an.

Éditeur
Association des amis de la traction à vapeur du Chemin de fer Brienz Rothorn

Case postale, CH-3855 Brienz am See
Téléphone 033 952 22 11
www.dampf freundschaft.ch
verein@brb.ch

Rédaction
Katrin Nägeli-Lüthi, Présidente
Pascal Suter, Secrétaire
Rahel Furrer, Marketing

Association des amis de la traction à vapeur du Chemin de fer Brienz Rothorn

Photographies
Brienz Rothorn Bahn

Layout
The Fundraising Company Fribourg SA, Fribourg

Impression
Druckerei Herzog SA, Langendorf

Tirage
2000 exemplaires

Compte des dons
PostFinance 34-3731-3
IBAN CH28 0900 0000 3400 3731 3
BIC POFIGHBEXXX

Vos contributions, vos dons.
Nous vous remercions de votre contribu-tion ! Afin d'économiser des frais, nous délivrons une seule attestation fiscale en début d'année.



BRIENZ ROTHORN BAHN
AMIS DE LA TRACTION À VAPEUR

CP, CH-3855 Brienz am See
Téléphone +41 (0)33 952 22 11
www.dampf freundschaft.ch
verein@brb.ch

A toute vapeur

BRIENZ ROTHORN BAHN



MAGAZINE DES DONATEURS 4/2024

Réparation du pont de Morgenweid

Ces dernières semaines, nous avons travaillé d'arrache-pied sur le pont de Morgenweid, situé sur le tronçon supé-rieur de la ligne, à environ un kilomètre de la gare supérieure. Les fondations avaient été submergées et endomma-gées. Une fois les travaux de répara-tion terminés, nous pourrons assurer l'ouverture de la saison en mai 2025.

Bilan de la reconstruction

Les travaux de réparation de la voie de chemin de fer et des infrastructures endommagées ont été lancés dès la fin des intempéries d'août dernier. Aujourd'hui, environ trois mois plus tard, 32 des 35 dégâts ont pu être réparés. De nombreux transports ont été nécessaires pour acheminer les matériaux de construction sur les différents chantiers le long de la ligne.

La locomotive 15 de nouveau opérationnelle

Il a fallu environ deux ans pour fabri-quer le nouveau châssis et ré-assem-bler l'ensemble des pièces détachées de la locomotive 15. Les problèmes techniques et la complexité de la construction avaient entraîné des re-tards répétés. Mais les premiers essais ont pu être menés à la mi-octobre.





Éditorial

Chères donatrices, chers donateurs,

Le 12 août dernier, la ligne de chemin de fer de la Brienzer Rothorn Bahn a été frappée par des intempéries d'une violence jamais vue en 130 ans, qui ont endommagé un vaste tronçon de la ligne. Les dégâts ont été considérables. Environ la moitié du tracé de 7,6 kilomètres a été impactée. Sans compter les glissements de terrain, les passages démolis, les éboulis et les dommages causés au mur de soutènement de Planalp, au pont de Milibach ainsi qu'à celui de Morgenweid.

Mais l'élan de solidarité suscité par la catastrophe a largement compensé la désolation. Dès la nuit du 12 août, des offres d'aide ont afflué de la région et du reste de la Suisse. Outre les entreprises de construction impliquées, nous avons pu compter sur l'engagement de la protection civile, d'une compagnie d'hélicoptères, des services ferroviaires, de nombreux bénévoles et d'agriculteurs et agricultrices, qui n'ont pas hésité à mobiliser leurs véhicules utilitaires – un exemple de parfaite coopération. Un immense merci à tous les participants et participantes.

Car vous, ainsi que nos nombreux donateurs et donatrices, avez fait preuve d'une solidarité exceptionnelle au cours des trois derniers mois, qui ne va pas de soi. Et nous vous en sommes infiniment reconnaissants. L'association a pu participer aux frais de reconstruction à hauteur d'environ un million de francs. Une contribution considérable. Nous avons adressé des demandes d'aide au canton de Berne et à la Confédération. Les chemins de fer doivent encore lever deux millions de francs.

Les dégâts causés par les intempéries n'ont pas tous encore été réparés. Mais nous avons pu franchir un cap majeur avant l'arrivée de l'hiver: la réparation du pont de Morgenweid. Dès que la météo le permettra au printemps, les travaux reprendront.

À événement extraordinaire, engagement extraordinaire. L'union fait la force, l'union fait la vapeur!

Katrin Nägeli-Lüthi

Présidente de l'Association des amis de la traction à vapeur du Chemin de fer Brienzer Rothorn



LE PONT DE MORGENWEID

Le chantier le plus haut

Les travaux de remise en état ont été menés étape par étape. Les équipes de chantier ont dû littéralement reconquérir la montagne mètre par mètre. Fin août, le tronçon du tunnel de Hård jusqu'en amont du tunnel de Fluh était suffisamment rétabli pour permettre le transport de matériel. Un mois plus tard, les voies menant à la station intermédiaire de Planalp étaient posées et intégralement rinnovées. Enfin, les équipes ont pu atteindre fin octobre le pont de Morgenweid, situé à environ un kilomètre en aval de la station supérieure, à 2000 mètres d'altitude. Ses fondations avaient été fortement submergées et endommagées par les précipitations.

OUVERTURE DE LA SAISON EN MAI 2025

Que reste-t-il à faire?

Les travaux de réparation menés sur le pont de Morgenweid ont permis de retirer les derniers éboulis, de remettre la voie en état et de la remplir de ballast, et ainsi de rouvrir le dernier kilomètre de la ligne menant à la gare supérieure. En outre, les routes et les accotements ont été remis en état afin de pouvoir libérer ce tronçon de la neige au printemps, qui peut atteindre plusieurs mètres, et d'ouvrir la saison. Toutefois, malgré l'engagement sans faille des parties prenantes au cours des trois derniers mois, tous les dégâts n'ont pu être réparés avant la fin de la saison. Les équipes auront encore quelques défis à relever au printemps:

- Remplacement de l'aiguillage au niveau de la station intermédiaire de Planalp. Les aménagements temporaires ne résisteraient pas à une exploitation normale au plus fort de la saison.
- Renouvellement du ballast encastré entre Oberstafel et Kulm. Environ mille tonnes de ballast devront être acheminées jusqu'au tronçon supérieur de la ligne.
- Les travaux sur le pont de Morgenweid s'achèveront par la construction d'un mur en pierres naturelles.

