

Frédéric Riehl

# **La gestion de la collection d'un musée vivant : défis et enjeux**

**Exemple du Chemin de fer-musée  
Blonay- Chamby**

Mémoire rédigé pour l'obtention du certificat,  
cours de base en muséologie 2015-2106

Chexbres / 23 mai 2016

## Sommaire

-	Présentation du chemin de fer Blonay-Chamby	page 2
-	Les particularités d'un musée vivant	page 6
-	Les défis de la collection d'un musée vivant	page 9
-	la gestion des collections	page 15
-	Conclusion	page 18
-	Références bibliographiques	page 18
-	Annexes	

## Introduction

La conduite d'un musée ne va pas toujours de soi ; sa gestion demande un certain savoir-faire et du doigté. Lorsqu'il s'agit d'une collection d'un « musée vivant » des questions particulières se posent. A cet égard comme d'autres musées vivants, le chemin de fer-musée du Blonay-Chamby (« BC ») doit faire face à de nombreux défis. La réflexion construite à partir de cet exemple permet de comprendre les enjeux et par la même d'envisager l'avenir avec cohérence.

## I. Présentation du chemin de fer-musée Blonay-Chamby

### 1) Sa situation géographique

Le BC est situé dans le canton de Vaud en Suisse au-dessus de Vevey et Montreux entre 500 et 700 mètres d'altitude.

### 2) Sa composition

Le BC est constitué d'une ligne de chemin de fer à voie métrique de 3 kilomètres entre les villages de Blonay et de Chamby construit au début du vingtième siècle. La pente de la ligne électrifiée est en moyenne de 5%. Elle comporte un magnifique viaduc en courbe et un tunnel d'une centaine de mètres. Sur une partie du parcours, on a un panorama idyllique sur le lac Léman et les Alpes. Au deux tiers de la montée en direction de Chamby se situe un embranchement de quelques centaines de mètres qui mène au dépôt-musée où se trouve la collection d'environ une soixante de véhicules historiques au lieudit Chaulin. Là se trouve une gare avec un dépôt et son atelier de réparation, une halle de présentation, un poste directeur

du trafic de la ligne et un restaurant avec une boutique souvenir disposant d'une terrasse avec une vue magnifique sur le lac et les montagnes. Pour plus de précisions, voir l'annexe 1.

### **3) Son histoire**

L'histoire du chemin de fer-musée Blonay-Chamby (« BC ») débute avec l'annonce de la suppression du service régulier sur ce tronçon par les Chemins de fer électriques veveysans en 1966.

Des passionnés du rail, inspirés par des collègues anglais et français, décident de préserver la ligne qui a de beaux atours ; panoramas sur le Léman et les montagnes, ouvrages d'art caractéristiques (viaduc, tunnel).

Quelques amateurs prennent contact avec les autorités locales. L'accueil est positif quoique un peu sceptique. Sur ces encouragements modestes, une assemblée constitutive crée la société du chemin de fer touristique Blonay-Chamby, le 5 décembre 1966.

L'exploitation d'un tel chemin de fer étant une chose nouvelle, les démarches auprès des autorités, notamment fédérales, sont assez difficiles. Une remise en état de la voie et des ouvrages d'art permet à un premier train à vapeur de circuler ouvert au public le 20 juillet 1968. Le succès dépasse les prévisions ; le premier week-end, 2900 personnes sont transportées. Durant cette période, l'exploitation est sommaire et l'entretien des locomotives et des voitures doit se faire à l'extérieur. Au deux tiers de la ligne, l'année suivante, est mis en service un embranchement au lieu-dit « Chaulin » et les travaux pour la construction d'un dépôt sont commencés. Celui-ci sera achevé en 1975 seulement, notamment à cause des recherches de fonds peu fructueuses à cette époque. Après des passages financiers et de fréquentation difficiles au milieu des années septante, le chemin de fer assoit année après année sa pérennité. Il accroît sa collection souvent grâce à des dons de chemins de fer publics tant en Suisse qu'à l'étranger qui liquident leur vieux matériel. A la fin des années nonante, grâce à des sponsors tels que l'Office fédéral de la culture et la Loterie romande notamment, sont érigés une structure d'accueil, une boutique accompagnée d'un restaurant ainsi qu'une nouvelle halle à l'architecture soignée pour mettre à l'abri le matériel ferroviaire et améliorer la visite du public à Chaulin.

Si à l'origine, les cheminots professionnels étaient nombreux, leur proportion a diminué au fil des années. Les membres bénévoles se recrutent depuis de nombreuses années dans tous les milieux sociaux et professionnels et dans toutes les classes d'âge.

### **4) un musée vivant et de plein air**

Lors de la création, les promoteurs du chemin de fer Blonay-Chamby ont hésité pour qualifier la société entre les vocables « musée » ou « touristique ». Ce dernier l'emporta tout d'abord

car l'image d'un musée à l'époque de années soixante renvoyait à une collection statique d'objets privés de leur contexte naturel. Plus tard, lorsque le nombre de véhicules, locomotives, voitures et wagons devint substantiel, les membres du BC prirent conscience qu'ils étaient à la tête d'une collection unique. L'assiduité et le soin avec lesquels le matériel était restauré et remis en état de marche accentua cette tendance à se considérer pleinement comme un musée. Cette modification fut faite officiellement en 1984.

C'est cette approche qui fait que le BC est devenu un « musée vivant ». Nous sommes face à une collection historique de véhicules ferroviaires (locomotives, voitures voyageurs, wagons de marchandises) en état de marche.

## 5) Qu'est-ce qu'un musée vivant ?

D'où vient ce concept du musée vivant ? Dans le « dictionnaire encyclopédique des musées », on trouve la définition (page 634) : « musée dans lequel évoluent les acteurs, généralement costumés en tenue d'époque ». Au cours des recherches, il n'a été possible de trouver beaucoup d'informations sur le concept de « musée vivant » en dehors de la définition ci-dessus.

En l'occurrence pour le BC, il s'agit de maintenir en activité du matériel ferroviaire d'époque 1875-1940. L'idée sous-jacente à ce concept est de ne pas laisser immobiliser les matériels anciens. Il s'agit en effet de faire rouler ceux-ci comme autrefois, si possible dans une ambiance d'époque. Une partie de la collection circule ; une autre partie reste à l'abri, soit pour des questions de capacité sur la ligne de chemin de fer, soit par manque de moyen pour remettre en état de marche les véhicules. L'idée est que le visiteur prenne le train et visite le musée. Cela sous-entend que le musée vivant possède des pièces uniques ayant une valeur caractéristique de représentation d'un modèle technique et esthétique de son époque. Autant se faire se peut, le personnel est en habit d'époque et fait revivre le temps passé.

Dans le dictionnaire encyclopédique de muséologie<sup>i</sup>, le chemin de fer vivant peut se rattacher au concept d'un musée dans lequel des acteurs en tenue d'époque se meuvent afin de faire revivre des scènes de la vie quotidienne. Le terme anglais pour « musée vivant » est « living history museum » .La définition donnée par l'« Association for living history, forum and agricultural museum »<sup>ii</sup> se réfère aussi à la *recréation* de « historical settings to stimulate past time periods providing visitors with an experimental interpretation of history (recréation d'un cadre historique permettant au public de se replonger dans une expérience du passé). On s'y focalise sur l'idée de passé historique et d'authenticité.

La première définition ci-dessus peut correspondre assez bien au chemin de fer-musée Blonay-Chamby. Les acteurs premiers du musée ne sont peut-être pas le chef de gare, le mécanicien ou le contrôleur mais ils contribuent par leur savoir-faire et leurs gestes au maintien de traditions d'autrefois dans le monde ferroviaire. L'attraction principale du Blonay-Chamby

reste cependant son matériel unique composé de voitures voyageurs, wagons marchandises, locomotives électriques ou à vapeur, automotrices capables de se mouvoir selon des techniques anciennes comme elles le faisaient il y a souvent un siècle lors de leur sortie d'usine.

Au-delà d'un « musée vivant », le BC est aussi un objet de patrimoine industriel comme l'indique Arthur Raistrick dans son ouvrage « Industrial and Archeology, an historical survey ».iii Il peut être considéré comme un monument industriel, c'est-à-dire un bâtiment de la période de la révolution industrielle qui, seul ou associé à des machines d'origine, illustre le début ainsi que le développement de périodes techniques et industrielles, incluant les moyens de communication. Le BC correspond plutôt bien à cette approche de cet auteur anglais. Il n'est d'ailleurs pas étonnant que les premiers chemins de fer-musée soient nés peu après la seconde guerre mondiale au Royaume Uni.

On pourrait souligner un aspect particulier de chemin de fer-musée vivant. On aurait tendance ainsi à considérer le « musée vivant » comme un outil pédagogique. Au temps du communisme, les pays de l'Europe de l'est et la Russie soviétique avaient mis en place des chemins de fer pionniers. L'idée était d'avoir un outil pédagogique et d'attirer les jeunes vers un avenir professionnel dans le monde ferroviaire. Mais l'aspect muséographique y était relativement faible. Certains de ces chemins de fer pionniers se sont maintenus en s'adaptant au changement de la société pour autant qu'ils aient possédé un matériel historique intéressant. On est passé d'un outil avant tout pédagogique à un musée plus divertissant.

Certains voient dans le « musée vivant » un aspect éducatif prisé par les enseignants. C'est cependant un risque d'institutionnaliser ce genre de musée en y faisant passer au second plan l'aspect ludique et le simple plaisir de se retrouver dans une atmosphère différente du quotidien. Sous-jacent, on y associe en effet l'idée de *paisibilité*, du retour avec des anciennes valeurs, loin du stress quotidien de la vie actuelle. Certains pourront voir aussi dans le musée vivant, un outil pour transmettre les connaissances des méthodes et du savoir-faire, aujourd'hui en voie d'être oubliées. C'est aussi une autre approche, mais elle ne doit pas constituer l'objectif principal de ce type de musée.

Si l'on reprend comme exemple le BC, l'idée s'impose de faire « bouger » la collection qui est constituée surtout de véhicules dont l'objectif était le déplacement d'un point A à un point B. Encore faut-il disposer de l'infrastructure nécessaire ; ce qui n'est pas toujours facile ni possible. Nombre de collections ferroviaires sont statiques. Le BC est donc un musée vivant mobile.

## **II. Les particularités et les atouts d'un « musée vivant »**

Le BC appartenant à la catégorie « musée vivant », nous allons voir maintenant ce que cela signifie.

### **1) les caractéristiques**

Un « musée vivant » se caractérise par une immersion du public dans des lieux d'interprétation (cf dictionnaire encyclopédique, page 634). C'est une mise en valeur d'un patrimoine matériel et immatériel. On y soigne non seulement des objets, mais on cherche aussi à maintenir un savoir-faire. Les « musées vivants » sont des institutions qui peuvent cependant prendre des libertés avec la vérité historique. La composante accueil du public y est très importante et la médiation culturelle doit y être soignée.

### **2) l'exemple du BC**

#### **a) les relations avec les visiteurs.**

Le BC consiste non seulement en une collection de véhicules mais c'est aussi une ligne de chemin de fer de trois kilomètres. La question du lieu d'accueil du public se pose donc évidemment comme toute entrée pour un musée ! Plus précisément dit, la question à résoudre est : où se situe l'entrée des visiteurs, où doivent-ils s'acquitter du billet d'entrée. Le chemin de fer BC a un point de départ, Blonay, une gare qu'il partage avec un chemin de fer régulier du groupe MOB, la ligne Vevey-Les Pléiades. Les bâtiments des deux chemins de fer sont distincts. Blonay est l'origine de la ligne. Le village dispose d'un vaste parking à côté de la gare. Il n'a pas été conçu seulement pour les visiteurs du BC.

Les visiteurs prennent leur « ticket d'entrée » dans cette gare qui est exploitée dans l'esprit de la première moitié du XX siècle, c'est-à-dire sans technologie avancée. Les billets d'entrée sont des billets « Edmonson » qui ne sont plus utilisés sur le marché des transports publics depuis longtemps. C'est déjà une première approche de l'aspect muséographique du BC pour le visiteur. Dans ce billet est compris le parcours sur la ligne et la visite du musée à Chaulin.

Les voyageurs attendent le convoi historique dans un endroit plaisant avec parcs et bacs à fleurs entretenus par la commune. Le ticket d'entrée est donc un « package », voyage en train + visite de la collection qui peut être accompagnée sur demande d'une visite guidée. Dans la vitrine de la gare est affiché l'horaire des trains à vapeur et électriques. Un prospectus est également distribué au visiteur. Dès le début, en 1968, ce lieu s'est imposé comme entrée dans le domaine du BC. Une gare existe aussi à Chamby à l'autre bout de la ligne ; elle a été desservie les vingt premières années par les bénévoles du BC. Vu le petit nombre de visiteurs, elle n'est plus occupée actuellement par du personnel et il n'est donc plus possible d'y acheter

son billet d'entrée. Il faut dire que l'emplacement de cette gare et son environnement escarpé ne permet aucun stationnement de voiture et n'attire que peu de monde mis à part les voyageurs venant de la ligne MOB Zweisimmen – Gstaad – Montreux. Les voyageurs qui montent à Chamby sont pris en charge par les contrôleurs du train qui s'assurent que les visiteurs ont bien leur billet. Si nécessaire, ils les invitent à se rendre à la structure d'accueil du musée qui leur fournit le billet nécessaire. Le dépôt du musée n'est pas facilement accessible ; seul un chemin en terre y mène et il est interdit aux non-bordiers. Quelques promeneurs s'y hasardent puisqu'il s'agit d'un sentier pédestre. Une mise en garde adéquate avertit le promeneur qu'il entre dans l'aire du musée du BC ; s'il y pénètre, il est invité à s'acquitter de son billet à la structure d'accueil du dépôt-musée.

Du fait de cette configuration géographique, il en résulte que plus de 90% des visiteurs pénètrent dans la sphère du Blonay-Chamby par la gare de Blonay. C'est la raison pour laquelle, la tenue de cette dernière est particulièrement soignée et que de nombreux détails (signaux, indicateurs de départ) rappellent l'exploitation des chemins de fer d'autrefois. Outre le site web, des informations suffisantes en vitrine sur les horaires, permettent au public qui passe par cette gare de ne pas se sentir frustré lorsqu'elle est fermée. Ces informations sont en plusieurs langues car les origines du public du Blonay-Chamby sont variées.

La disponibilité et l'amabilité du personnel du musée est l'élément essentiel pour que nos visiteurs se sentent bien au Blonay-Chamby. Cela veut dire que même les employés du chemin de fer qui ont des fonctions de sécurité doivent être à l'écoute. Le chauffeur expliquera comment fonctionne une machine à vapeur. Le contrôleur donnera des détails sur le voyage le long de la ligne (le tunnel, le viaduc, les passages à niveau, les signaux anciens). Les commentaires des visiteurs sont un encouragement quant à cette manière de faire. En effet, les voyageurs des transports publics d'aujourd'hui n'ont plus l'habitude que l'on bavarde avec eux, qu'on réponde à leur curiosité. C'est un fort atout du Blonay-Chamby que la disponibilité du personnel à répondre à ces attentes. Cela n'est pas toujours facile car l'aspect sécurité prime (respect des horaires, de la vitesse, des signaux, conduite du feu de la locomotive) mais c'est aussi un plaisir pour une très grande partie du personnel d'avoir ce contact chaleureux avec le public et cela dans de nombreuses langues, français, anglais, allemand, italien, espagnol.

#### **b) Les supports d'information et de médiation (prospectus et catalogue)**

Le BC, en tant que musée vivant fait circuler des trains historiques les jours d'ouverture à l'exploitation. Cela signifie l'existence d'un horaire entre la gare de départ à Blonay et l'arrivée à Chaulin, le dépôt du musée. Cela contraint à la présentation particulière du prospectus. Il s'agit de publier un horaire des trains chaque année. L'édition doit être préparée chaque fin

d'année pour l'année suivante. Une partie importante de ce prospectus consiste en l'horaire du chemin de fer et les caractéristiques des trains (vapeur, électriques). Un plan de la ligne est aussi très utile pour le public. La commission des horaires doit être prête à temps pour l'édition du prospectus en début d'année. Il est important d'être au clair avec l'horaire dès le 1<sup>er</sup> janvier car c'est déjà pendant l'hiver que les réservations arrivent. Un tirage à plusieurs milliers d'exemplaires est nécessaire. Ils sont distribués sur place, mais aussi dans les hôtels de la région et les offices de tourisme. Pour financer ce prospectus tiré à 40'000 exemplaires dont le coût unitaire s'élève à 20 centimes, une recherche de publicité à insérer s'avère un soulagement pour le budget. L'équipe marketing doit aussi s'y prendre assez tôt. Le prospectus doit être plurilingue étant donné le nombre important des visiteurs non francophones (25 à 30%).

Le catalogue qui était renouvelé par le passé tous les dix ans environ, comporte une nomenclature des véhicules avec explication technique pour les spécialistes et des photos les plus caractéristiques de la ligne et des véhicules. Il y a eu plusieurs éditions de ce catalogue mais à l'heure de l'internet, il a été décidé de ne plus le rééditer, toutes les informations se trouvant sur le site web du musée. Par contre, lors de grands jubilés, 30 ans, 40 ans du BC, une brochure est éditée avec les photos les plus caractéristiques de l'événement. De nos jours, la création de DVD est plus adéquate et correspond mieux à l'attente du public. Les membres qui sont des amateurs avertis de vidéo, filment puis réalisent les DVD avec l'aide de spécialistes. C'est aussi l'opportunité pour le BC de rechercher auprès de ses membres ou des institutions extérieures, des films anciens en relation avec les véhicules et les lignes qui font l'objet du jubilé. C'est l'occasion de dénicher de vieilles photos et vues du patrimoine conservées chez des particuliers. De ce fait, le BC assure un travail de mémoire et de conservation d'un patrimoine d'images. Cette approche est aussi grandement appréciée du public et le BC vend souvent à l'avance le DVD en gestation, ce qui complète le financement de l'opération.

### **c) Les zones de services : la boutique souvenirs et le restaurant**

Comme tout musée digne de ce nom, le chemin de fer BC dispose d'une boutique souvenirs. Tout ce qui touche de près ou de loin au monde ferroviaire intéresse nos clients, même si ce n'est pas toujours du meilleur goût ! Bien évidemment, les DVD sur les véhicules du musée remportent le plus de succès. Cela contraint les spécialistes du BC à renouveler les thèmes pour créer de nouvelles vidéos qui sont tournées lors des journées d'expositions spéciales. Leur souscription rencontre un grand succès. Le restaurant a succédé à la buvette dans les années nonante. C'était une nécessité car toute possibilité de restauration dans les parages du musée avait disparu. Ce restaurant modeste offre une place de choix au milieu du dispositif



du BC car il permet aux clients de voir le train en ligne avec la locomotive crachant et s'essouffant à la montée avec pour arrière-plan le lac et les montagnes. On ne saurait offrir meilleur spectacle aux visiteurs. Les repas doivent suivre le rythme des arrivées et des départs des trains, ce qui demande une organisation bien rodée pour que la cuisine et le service suivent. C'est la rançon d'un musée vivant qui doit jongler avec les horaires sans que les clients s'en aperçoivent, si possible. Du fait de l'emplacement du musée isolé au-dessus du lac, le restaurant buvette est un passage quasi obligé pour qui veut se restaurer, car il n'y a pas d'alternative. C'est un avantage mais cela ne signifie pas qu'il faut offrir n'importe quoi, n'importe comment. Une mauvaise réputation est vite faite ; une bonne réputation est plus longue à construire.

### **III. Les défis d'un « musée vivant » tel que le BC**

#### **1) la médiation et l'interprétation**

Dans un « musée vivant » tel que le BC, il est très important de garantir la cohérence des messages véhiculés par le personnel. Cela est d'autant plus vital que le BC travaille avec un peu moins d'une centaine de bénévoles assurant de nombreuses fonctions différentes. Les acteurs de médiation sont les membres du comité de direction du BC élu par l'assemblée générale de la coopérative. Les membres de ce dernier sont censés représenter les différents dicastères : matériel ferroviaire, exploitation du chemin de fer, gestion du restaurant et de la boutique souvenirs, service financier, mise en valeur de la collection. Les bénévoles sont formés selon leurs affinités, leurs capacités (mécanicien, chauffeur, agent de train, chef de gare, agent commercial de gare, desserte de la boutique souvenirs, guide). Ils doivent passer des examens théoriques, pratiques voir médicaux pour certains. Les équipes sont désignées en fonction d'un tableau de disponibilité établi sur la base des souhaits et des annonces des membres. Sur le terrain, lorsque le musée est ouvert, c'est le chef d'exploitation de la journée qui est le coordinateur de toute la marche des services. On travaille sur le concept d'ouverture à la clientèle ; chacun dans sa fonction est capable d'expliquer au public ce qu'il fait et pourquoi il le fait. Il connaît aussi l'histoire du musée et la collection. Ce n'est pas trop difficile avec des passionnés. A la saison morte, en hiver lorsque le musée est fermé, une partie des membres change de fonction et travaille à l'entretien, la restauration du matériel selon des équipes formées autour d'un programme de travail. Cette restauration nécessite parfois beaucoup de recherche. Il faut essayer de retrouver les plans d'origine chez le constructeur si on a la chance qu'il existe encore après un siècle. Des photos d'époque sont aussi d'une certaine aide mais étant en noir et blanc, elle n'aide pas beaucoup pour déterminer les couleurs des véhicules. Quelques fois, on peut encore avoir des témoignages vivant de gens qui ont connu ces objets en service ferroviaire régulier.

## **2) La sécurité**

### **a) La sécurité d'une collection, quels risques ?**

La question de la sécurité est essentielle pour tous les musées. Elle est plus complexe dans un musée vivant.

i) Le climat et les intempéries : un chemin de fer-musée vivant subit inévitablement les conditions environnementales : l'humidité, la lumière sont comme pour tout objet en partie exposé à l'extérieur des facteurs de vieillissement accéléré du matériel. La lumière par exemple, a tendance à éclaircir la peinture des voitures et des wagons. Comme la ligne du BC est orientée plein sud, c'est surtout le côté face au lac qui souffre. Un retournement des véhicules permet de surseoir à des réparations trop fréquentes, mais tous les quinze ans, une remise en état de la peinture est nécessaire. L'humidité joue aussi en défaveur de la collection, surtout pour les véhicules qui restent dehors l'hiver faute de place suffisante à l'abri et subissent la neige à 700 mètres d'altitude. La caisse de nombreux wagons et voitures possède une armature en bois, un pourrissement invisible sous les tôles, qui agit lentement et sûrement et peut mettre à terme en danger la structure même de l'objet.

ii) L'incendie : ainsi, il est important de prendre des mesures vis-à-vis du danger d'incendie. La présence de locomotives à vapeur est un élément supplémentaire de risque. Il faut donc éviter tout stationnement d'une locomotive en chauffe dans les bâtiments du dépôt-musée. La présence de voitures avec des caisses et sièges en bois accroît les risques. Un processus de lutte contre l'incendie est donc indispensable. Le fonctionnement des bornes hydrantes et lances incendie doit être régulièrement vérifié. L'Etablissement cantonal d'assurance ECA procède également à des contrôles.

iii) Le vandalisme : c'est un autre danger non négligeable, surtout si le musée se trouve dans un lieu isolé. Le BC a dû faire face à plusieurs tentatives malveillantes. La dernière a causé de gros dommages à une partie du bâtiment partiellement en bois, à quelques véhicules de la collection et à la réserve de matériel. Cet événement dramatique a coûté plusieurs centaines de milliers de francs et a été de surcroît le fait d'un membre de la société dont l'équilibre psychique fragile a été souligné par la suite par le tribunal. Il s'en est suivi comme mesure de protection une installation d'alarme qui détecte toute présence dans le périmètre du musée lorsqu'elle est en service. Son déclenchement met en alerte une société privée de gardiennage qui se rend immédiatement sur place. C'est une gestion assez complexe et coûteuse pour une équipe de bénévoles. Elle a entraîné un investissement initial de 60'000 francs plus 250 de

francs mensuels de gestion. Par ailleurs, il faut s'enquérir que le dernier membre quittant le musée n'oublie pas de remettre en service l'alarme. Les animaux sauvages ont au début du fonctionnement de l'installation causé des déclenchements intempestifs. La question s'est résolue par un réglage plus fin de l'installation. Cette alarme aide aussi indirectement à lutter contre le tagage. Le risque de vol des petits accessoires intéressants pour des visiteurs collectionneurs indéclicats n'est pas négligeable. L'alarme et le personnel sur place aident à limiter les risques d'autant que le BC étant un musée de bénévoles, il n'y a pas tous les jours une présence sur place. La caisse est aussi une cible. Elle doit donc être vidée aussi bien dans les gares que dans la boutique souvenirs. Demeure le geste indéclicat d'un membre. Avec nombre de bénévoles, la question n'est pas anodine ; cela est déjà arrivé plusieurs fois. Un tri soigneux des collaborateurs est donc nécessaire même dans le bénévolat.

### **b) la sécurité des visiteurs**

i) Le comportement des visiteurs : Il est absolument nécessaire de bien instruire le personnel quant à la surveillance de l'attitude des clients, en particulier des enfants. La circulation de trains même à vitesse réduite est un risque permanent qui doit être évalué à sa juste valeur. En presque cinquante ans d'existence du BC, il n'y a eu grâce au respect des règles et à une formation continue, aucun accident grave à ce jour.

ii) La prévention des accidents : la circulation des trains est naturellement sécurisée selon les règles découlant de la loi fédérale sur les chemins de fer. Les prescriptions sont très strictes et des examens ont lieu régulièrement pour le personnel engagé dans ces tâches. Les accidents sont couverts par une assurance responsabilité civile de 100 millions de francs en pool avec autres chemins de fer suisses. Cette assurance protège les visiteurs et les employés. Il n'en a pas toujours été ainsi. Au début de l'existence du BC, l'autorité fédérale avait refusé le statut de chemin de fer, car il craignait qu'en application de la loi de l'époque, il puisse prétendre à des subventions. Le BC a donc été à un moment de son existence considéré comme une attraction de foire. Il a dû donc faire en matière de sécurité de l' « autorégulation » avant l'heure.

Une mise en garde est inscrite dans les prospectus du musée en ce qui concerne les escarilles qui pourraient endommager les vêtements ainsi que les salissures dues à la visite dans le dépôt.

### **3) Les coûts de fonctionnement élevés**

#### **a) le budget et les centres de charge importants**

Du fait que le BC est géré jusqu'à ce jour par des bénévoles, il n'a pas à faire face à des charges salariales. Les recettes provenant des entrées des visiteurs, de la vente des

souvenirs, de la restauration et des events couvrent juste les dépenses courantes. Un des postes de charge important est le charbon au prix actuel de près de 600.-- francs la tonne (chaque jour d'exploitation standard, le BC en consomme au moins une tonne).

L'utilisation des véhicules pour la circulation sur la ligne accroît les risques de dégradation. Il faut aussi prendre en compte les dégâts causés le plus souvent involontairement par les visiteurs. Il faut donc être vigilant et effectuer des remises en état dès que l'on remarque des dégradations. Une particularité d'un musée vivant est l'usure des objets due à une utilisation parfois intensive. Dans l'exploitation du BC, les locomotives à vapeur souffrent d'une utilisation sporadique, c'est-à-dire d'un allumage une fois par semaine de mai à octobre. De ce fait, les métaux se dilatent alors que dans l'utilisation en service normal d'autrefois, les machines restaient chaudes au dépôt entre deux roulements. Cette pratique est malheureusement incontournable pour un musée exploité par des bénévoles uniquement en fin de semaine. Elle entraîne une usure prématurée des chaudières et nécessite des révisions plus fréquentes, avec un coût certain (300'000 à 500'000 francs pour une révision totale ou 150'000 francs pour une révision partielle tous les douze - quinze ans). Un entretien régulier des véhicules, en particulier des locomotives à vapeur est incontournable. Il faut pour cela un savoir-faire qui n'existe plus sur le marché. Il est donc primordiale d'avoir un processus de transmission de celui-ci afin que la génération des jeunes membres puisse prendre la relève. Cet aspect est aussi une caractéristique importante d'un musée vivant.

### **b) les campagnes de récolte de fonds d'un musée vivant**

Pour maintenir à flot un musée vivant comme le BC, il est nécessaire de remettre en état de marche puis de maintenir en exploitation les véhicules ferroviaires. La remise en état d'une locomotive à vapeur coûte de nos jours entre 250'000 à 500'000 francs. Les recettes ordinaires du musée n'y suffisent de loin pas. Il faut donc recourir à des sponsors. Une forme de récolter des fonds consiste en une campagne auprès des ménages (environ 10'000 adresses). Ceci ne s'improvise pas. Il faut préparer une lettre qui peut attirer l'attention du lecteur, voir susciter une émotion. L'ajout d'un bulletin de versement ne suffit pas, il faut offrir un plus. Le plus souvent sera un set de photos inédites des trains au dépôt ou en ligne. L'envoi doit être important, plusieurs dizaines de milliers de lettres. Celui-ci se fait par des sociétés spécialisées qui possèdent des listings appropriés pour attirer l'intérêt du public à qui l'on souhaite s'adresser. Après avoir encaissé les fonds, une lettre de remerciements est adressée aux généreux donateurs de plus de 100 francs. Il faut aussi gérer les retours. La campagne coûte plusieurs milliers de francs du fait que le consultant doit être rémunéré. Au début des années 1990, quand le BC était pionnier en la matière, la récolte de fonds était importante ; plusieurs centaines de milliers de francs. Avec la multiplication de ce genre de collecte, le public s'est un peu lassé, mais chaque campagne rapporte encore de nos jours plusieurs dizaines de

milliers de francs nets. Cette manière de faire est relativement facile pour un musée privé travaillant de surcroît avec des bénévoles. Les gens comprennent que l'on a besoin d'eux pour sauver des véhicules historiques. Il s'agit souvent d'un geste émotionnel. Pour cela, il faut prendre soin et être reconnaissant de ces nombreux sponsors. Sans eux, le BC n'aurait pas la possibilité de maintenir une collection aussi importante. Chaque week-end, les visiteurs en sont bien conscients.

### **c) Les partenariats d'un musée vivant**

Nous avons vu que le BC a des partenariats avec des sponsors privés ainsi qu'avec les médias. Par ailleurs, il fait partie de l'Association des Musées de la Riviera vaudoise. A la création de celle-ci, le BC a hésité de s'y joindre. Les dirigeants du musée de l'époque doutaient qu'il puisse y avoir des intérêts communs entre des musées d'art, des châteaux et des chemins de fer. Ces inquiétudes se sont révélées infondées et le BC participe pleinement à des activités communes comme la « nuit des musées » ou « musées en famille ».

La question du jumelage avec d'autres chemins de fer suisses s'est posée mais n'a pas été concrétisée.

Des essais de partenariat ont été faits tel le festival de jazz de Montreux. Cela a été positif pour les deux parties et des gens qui ne seraient jamais venus au BC ont découvert le musée. Il s'est avéré par ailleurs que l'acoustique d'un des deux dépôts qui est construit en mélèze est d'un très bon niveau. Nous ne sommes toutefois pas encore une nouvelle salle annexe de concert ! De telles expériences nécessitent par ailleurs de vider la collection d'un des deux dépôts et d'installer un plancher entre les rails ; opération longue et nécessitant beaucoup de main d'œuvre, mais qui sait !

Le BC participe sporadiquement à des manifestations avec d'autres compagnies ferroviaires. Cela permet de toucher des familles et de se faire connaître dans d'autres régions. Des actions spécifiques peuvent être aussi intéressantes. Il a été créé avec le soutien du journal « 24 Heures » un partenariat pour un train « goût et terroir » entre Montreux et Bulle lors du comptoir du même nom dans cette dernière ville. Ce train nostalgique a rencontré un certain succès avec sa voiture bar belle époque.

La recherche de nouveaux partenariats semble un domaine qui est loin d'avoir révélé toutes ses possibilités. Il faut oser. Récemment, le musée Nest World en création à Vevey a souhaité que le BC lui mette à disposition un ancien wagon afin d'évoquer le transport du lait à la fabrique de chocolat Cailler à Broc.

### **4) La communication au BC**

Pour pouvoir être reconnu et assurer son avenir auprès des autorités, le BC a dû « ratisser » large. Dès sa création en 1968, il a pu compter sur de nombreux amateurs un peu fous ou

considérés comme tels à l'époque. Pour asseoir sa pérennité, le BC a créé une structure juridique ouverte permettant à tout intéressé d'entrer dans la société, soit l'association du chemin de fer-musée BC. En même temps, il devient membre de la société coopérative du BC en faisant l'acquisition d'une ou de plusieurs parts sociales (à 10 francs). Il devient membre de l'association de soutien qui collecte des cotisations annuelles de l'ordre de 70 francs à ce jour. Le choix d'une société coopérative s'est fait pour des raisons fiscales et aussi parce que cela correspondait bien à l'idéal cheminot communautaire de l'époque. On a ainsi une société d'exploitation, sous forme de coopérative et une association de soutien composée d'amis actifs ou passifs. Grâce à l'association, les rentrées annuelles dues aux cotisations se chiffrent à environ 25'000 francs net. Il y a environ près de 600 membres actuellement. Il est nécessaire pour la société d'assurer une communication régulière avec ses membres qui sont demandeurs d'informations sur la marche du musée. Cela se fait à travers un bulletin d'une trentaine de pages, « l'Escarbille », envoyé deux fois par année. Il comporte un éditorial, des articles sur les activités du BC mais aussi des textes et des photos sur des aspects techniques ou historiques ferroviaires ayant un lien avec la collection du musée.

Lors d'événements spéciaux, le BC fait appel à des sponsors tels que la COOP, « 24 Heures », le Touring Club, voir des radios locales. Cela se fait en échange de *facilités* pour les membres de ces entreprises à travers leurs bulletins ou leurs journaux. A cela s'ajoute très souvent un article dans les pages du journal avec photo (une locomotive à vapeur, le plus souvent !). Cette collaboration qui contribue à la notoriété du BC ne s'est pas faite toute seule. Cela a été un travail de longue haleine et l'amateurisme du début a dû faire face à une approche ciblée et marketing.

Il faut parfois profiter des circonstances pour créer l'événement journalistique. Par exemple, il y a quelques années, il avait été signalé au BC un reste de carcasse d'un tramway lausannois dans une forêt près de Croy-Romainmôtier. Le BC a préparé soigneusement le transport de ce véhicule pour lequel de nombreux lausannois peuvent avoir un attachement sentimental, d'autant plus qu'il n'en n'existe plus de la ville de Lausanne. Le jour J du déménagement, on a invité les journalistes ; ce qui n'a pas manqué d'avoir des retombées intéressantes dans différents médias pour le BC.

Intéressant à relever, au début des années quatre-vingts la création d'une société des amis du BC au Japon. Il y eut même un reportage sur la chaîne de télévision nationale NHK mais le projet s'épuisa malheureusement assez vite.

Le site web du BC est aussi un instrument important de communication ([www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch))<sup>iv</sup>. En effet, du fait de la spécificité du BC qui roule selon un horaire précis, l'information à la clientèle est primordiale. Il est très important que la personne qui souhaite

venir au chemin de fer musée soit en possession de toutes les informations quant aux jours d'ouverture et horaires des trains. Le site web est conçu pour cette fonction. Il y a bien sûr une présentation détaillée de la collection des véhicules avec beaucoup de photographies pas seulement de la collection en elle-même mais aussi des visiteurs sur le site du musée. Les principaux événements à venir sont mis en évidence sur la première page du site. Il existe une fenêtre réservée aux membres qui concerne principalement des documents techniques à connaître et les tours de service pour chaque jour d'ouverture. Après un court essai, on a renoncé à un blog car la surveillance de ce dernier allait au-delà des capacités du BC.

## **IV la gestion des collections**

### **1) Le concept muséographique**

Suite à la fermeture du tronçon Blonay-Chamby en 1966, l'équipe qui voulait exploiter la ligne sous une forme touristique avait besoin de véhicules. De nombreux chemins à voie étroite fermaient en Europe. Des véhicules étaient disponibles facilement au prix de la ferraille sous condition d'enlèvement rapide. C'était une course contre la montre pour sauver le maximum de locomotives et de voitures de voyageurs. Le BC a engrangé des véhicules à tour de bras souvent pour trois fois rien (une voiture allemande s'est échangée contre deux boîtes de cigares typiquement suisse « Brissago »). Tous n'étaient pas en parfait état, loin de là. Assez vite, le BC a été confronté à des capacités de place pour accueillir les véhicules et l'on ne pouvait éparpiller la collection dans tous les dépôts ferroviaires de Suisse romande. La possibilité de remettre en état de marche et d'entretenir les véhicules a été aussi un facteur qui a facilité, voir attiré la venue de nouveaux véhicules historiques. Il a manqué au début du BC un concept du matériel digne d'être sauvé et restauré. Cela s'est ressenti sur la gestion de la collection pendant plusieurs décennies. Malgré la construction de deux dépôts couverts, il a fallu dès le milieu des années quatre-vingt refuser des dons de véhicules. Les statuts ont été modifiés pour obliger l'assemblée générale à se prononcer sur la séparation d'un objet dans le cas où elle en vote l'acquisition d'un nouveau. Ce système très contraignant a donné lieu à des débats épiques. Il a fallu créer une liste de critères pour qu'un véhicule nouveau entre dans la collection pour prendre la place d'un autre. Les véhicules moins intéressants du point de vue muséologique et aussi les moins adaptés à une ligne de chemin de fer de montagne (pente de 5%) ont été cédés à d'autres chemins de fer-musée européens (France, notamment). Il a fallu aussi faire le tri sur les véhicules qui étaient en prêt au musée. C'est ainsi que le musée suisse des transports a cédé définitivement la propriété de plusieurs locomotives et autres voitures voyageurs au BC.

Les tentations même aujourd'hui sont toujours grandes. Plusieurs fois par année, le BC qui a gagné en Europe une grande notoriété dans ce domaine se voit proposer des véhicules

anciens qui doivent partir à la casse. Un choix rigoureux et parfois douloureux doit être fait pour ne pas être submergé et pour éviter de se transformer en une voie de garage où s'accumulent des «épaves» de véhicules (il y en a passablement en Europe).

La politique du musée est de n'exposer au BC que des véhicules dont le BC est clairement le propriétaire. Il n'y a pas d'objets en dépôt de longue durée. Cela évite de nombreuses frictions avec d'éventuel propriétaire privé.

Le BC né dans les années soixante, à une époque où ses membres étaient considérés comme des pionniers un peu fou, a servi d'inspiration à d'autres entreprises plus tardives similaires en Suisse et en Europe. Il a ainsi été membre fondateur de Fedecrail, fédération européenne des chemins de fer touristiques et musées et a participé à la rédaction de la Chartre de Riga (figurant aux annexes 3 et 4).

## **2) la gestion de la collection**

### **a) Les prêts**

Le BC a l'occasion de mettre à disposition des véhicules de sa collection. Le chemin de fer musée a l'occasion de prêter surtout des locomotives à vapeur, celles-ci étant les objets les plus spectaculaires de la collection. Ces prêts se font à l'occasion de manifestations et d'évènements temporaires, principalement à l'étranger. Le prêt consiste en une mise à disposition d'une locomotive en état de marche. Cela implique un contrôle minutieux de l'état du véhicule avant de quitter le musée. Une panne à l'étranger est en effet difficile à remédier. Par ailleurs, la réputation du BC est en jeu. Une foule de détails doit être réglée (attelage compatible, qualité de l'eau et du charbon sur place, etc..). Il est indispensable d'avoir une équipe sur place du BC pour conduire et chauffer la machine. Il faut évidemment l'accompagnement d'un spécialiste local sur le convoi qui connaît la ligne visitée par la locomotive du musée. Une première reconnaissance de la ligne sans transport du public s'impose également pour des raisons de sécurité. La question de la responsabilité pour des dommages éventuels causés sur la ligne visitée, mais aussi pendant le transport du matériel doit être clairement réglée. Un transporteur routier spécialisé pour le déplacement d'objets lourds et encombrants est nécessaire. Il faut aussi travailler avec les gendarmeries du parcours pour accompagner le convoi et fixer l'itinéraire (à cause du gabarit des ponts, par exemple). Pendant les pauses nocturnes sur le trajet, une surveillance en permanence évitera tout vandalisme. On enlève tous les objets légers convoités (plaque du constructeur, lanternes, etc...) qui voyagent ainsi séparément sous bonne garde. Mieux vaut penser à tout pour ces exportations temporaires à l'étranger. Par exemple, avec le livret ATAC, il est nécessaire d'avoir une caution qui se monte à 30 % du prix de l'objet. Lorsque la locomotive est devisée à 0,5 million, il n'est pas aisé de trouver une caution en un ou deux jours, alors que le camion est en train de charger le véhicule.



Le BC prête également des véhicules à long terme. Il y a plusieurs raisons à cela. Le musée a toujours eu des problèmes de place pour garer et protéger son matériel. Il est toujours preneur quand il s'agit d'alléger son dépôt à Chaulin lorsque le véhicule peut être mis à l'abri ailleurs et bien entretenu. Cela sous-entend un partenaire sérieux et fiable. Ainsi, par exemple, le BC a prêté pour un loyer symbolique le tramway no 125 des années vingt provenant du réseau de Genève. L'AGMT (association genevoise du musée des tramways) dans la ville du bout du lac a pris en charge dans sa collection ce véhicule depuis de nombreuses années. Elle l'entretient et l'utilise lors de sorties spéciales sur le réseau actuel des TPG. Cela fait sens qu'un véhicule roule sur son réseau d'origine.

Il est important d'être vigilant lors de ces prêts et de bien connaître le partenaire. Au début de l'existence du BC, le prêt d'une petite locomotive à vapeur construite en Allemagne et ayant circulé sur les bords de l'Adriatique s'était mal passé. Il avait été convenu que l'emprunteur remette la machine en état de marche. Cela n'a pas été fait dans les règles de l'art. Par ailleurs, l'emprunteur est tombé en faillite et le véhicule du BC a été saisi. Il a fallu de longues négociations et de nombreux actes juridiques pour que la locomotive retourne dans le dépôt de Chaulin. Les réparations faites par l'emprunteur se sont révélées boiteuses et il a fallu quelques années plus tard démonter entièrement la machine pour la remettre dans un bon état de marche pérenne.

#### **b) L'emprunt de véhicule à l'extérieur**

Lors de l'organisation d'une exposition temporaire, le BC a l'occasion d'emprunter des véhicules anciens. Mettre sur pied une telle exposition demande pour un musée vivant une approche particulière. Une fois le thème choisi, on se base sur les pièces de la collection du musée. Pour être plus attractif, le BC a fait venir d'autres véhicules provenant d'autres musées ou de chemins de fer historiques. On privilégie naturellement ceux qui sont en état de marche ; cela constitue un avantage pour l'attraction du public. Faire venir un objet statique pour un musée vivant est peu intéressant et n'attire pas beaucoup de visiteurs supplémentaires. Ces derniers souhaitent pouvoir utiliser le train qu'ils n'ont pas l'habitude de prendre. Rentre en ligne de compte également, l'aspect nostalgique pour ceux qui ont eu dans le passé l'occasion d'emprunter ce matériel en service régulier.

Pour des festivals annuels et des jubilés de lignes existantes ou disparues, le BC s'efforce toujours d'avoir en visite des véhicules de l'extérieur. Cette opération est complexe et délicate. Il faut transporter le véhicule et faire les vérifications techniques et de sécurité comme le BC le fait lors de prêts à l'extérieur. Il faut aussi prévoir l'hébergement de l'équipe qui va conduire la machine sur notre ligne et les encadrer. Tout cela se fait dans un esprit de bonne collaboration et de confiance mutuelle.

## Conclusion

A la lumière de tous ces points abordés, on peut toucher du doigt les défis spécifiques d'un musée vivant. La gestion d'un tel musée demande de l'imagination, de la flexibilité. L'imagination est nécessaire pour présenter au mieux des objets qui ont un pouvoir évocateur certain pour le public lorsqu'ils se déplacent. Le cadre a une certaine importance, mais le spectacle offert aux visiteurs et un appel à une certaine nostalgie sont parmi les clefs du succès. Une souplesse dans l'organisation du roulement des véhicules et une écoute du personnel aux attentes du public sont aussi des éléments appréciés. Sans tomber dans l'attraction de foire style Disneyland, l'aspect « loisir » aide à attirer le public par une première approche du chemin de fer musée. C'est au personnel ensuite d'expliquer et d'attirer l'attention du public sur des points de conservation du patrimoine et des difficultés à le maintenir en état. Quoiqu'il en soit, un « musée vivant » nécessite une gestion rigoureuse de sa collection car les aléas sont nombreux.

Le bénévolat qui règne en maître au BC a peut-être commencé à montrer ces limites. C'est une question qui ne pourra être évitée dans ces dix prochaines années. Il faudrait commencer à y réfléchir maintenant déjà. Un tri rigoureux dans la collection est aussi un sujet délicat qui devrait être abordé ; les perspectives laissent entrevoir que le BC risque d'être submergé de demandes de conservation de véhicules cette prochaine décennie. Par ailleurs, une amélioration de la signalétique pour les visiteurs non ferrovipathes c'est-à-dire, non amateur averti de la chose ferroviaire, s'avère nécessaire et devrait être réalisée sous peu. Il en va de même pour une information sur la collection afin de résoudre le casse-tête de la mobilité des objets. On pense à un audioguide et/ou une application avec lecture de tags.

## Annexes

- 1) Prospectus du Blonay-Chamby
- 2) Chartre Riga
- 3) Statuts Fedecrail
- 4) Concept d'acquisition du Blonay-Chamby

## Références bibliographiques

---

<sup>i</sup> le dictionnaire encyclopédique de muséologie

<sup>ii</sup> l'"Association for living history, forum and agricultural museum"

<sup>iii</sup> Arthur Raistrick dans son ouvrage « Industrial and Archeology, an historical survey »

<sup>iv</sup> [www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch)



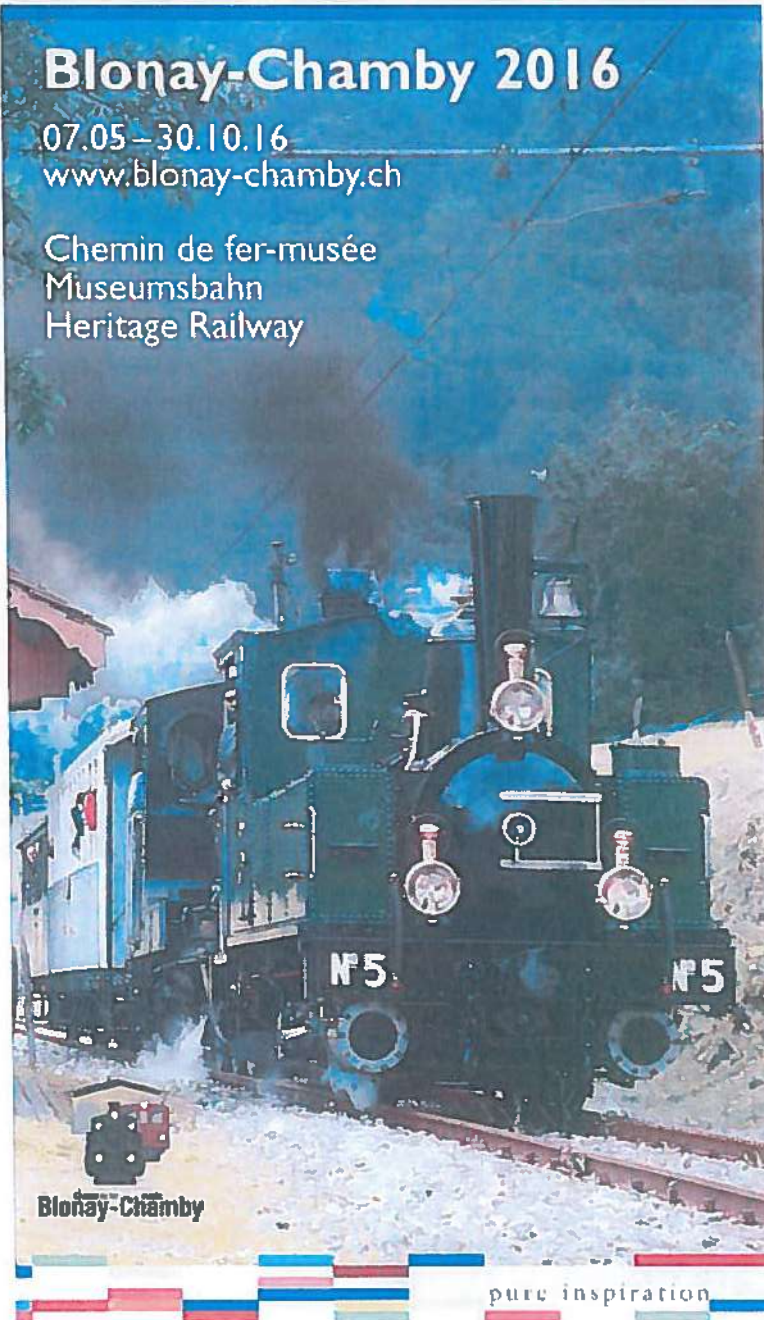
Montreux Vevey Lavaux  
montreuxriviera.com

## Blonay-Chamby 2016

07.05 – 30.10.16

[www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch)

Chemin de fer-musée  
Museumsbahn  
Heritage Railway



Blonay-Chamby

pure inspiration



## Pour pleiiiiin d'avantages.

### Les familles ont tout à y gagner!

- Des **bons de réduction** toutes les semaines
- Des offres intéressantes pour des **activités, des sorties et des vacances** en famille
- Un **carton de bons de réduction** comme cadeau de bienvenue
- Des **bons spécial anniversaire** avec de supers réductions
- Une **Supercard Hello Family 2 en 1** bien pratique
- Une **appli Coop Hello Family** très pratique
- De nombreux **jeux-concours**

Vous n'êtes pas encore membre?

Inscrivez-vous, c'est gratuit!  
[www.hellofamily.ch](http://www.hellofamily.ch)

**coop**

Pour moi et pour toi.



## Blonay-Chamby, bon voyage !

Les cheminots du Blonay-Chamby, tous bénévoles, vous accueillent avec le même plaisir depuis 1968. Dans nos trains historiques, les bancs sont en général en bois, les fenêtres s'ouvrent. Les bruits et odeurs typiques du chemin de fer d'autrefois rappellent le voyage de la Belle époque. Le convoi s'élève au-dessus de Blonay, franchit un viaduc, traverse un tunnel puis la vue s'ouvre sur le Lac Léman. Depuis Chamby, le train rebrousse vers notre Musée où vous découvrirez notre collection abritée dans 2 halles d'exposition ainsi que notre café-restaurant. Bonne balade sur nos trains!

*Die von Freiwilligen betriebene Museumsbahn Blonay-Chamby lässt alte Dampflokomotiven und Elektrotriebwagen wieder aufleben. Die stegungs- und kuvenreiche Strecke ab Blonay (Bahnanchluss sowie Parkplatz) hat vollen Bergbahn-Charakter, mit Viadukt, Tunnel und bietet eine schöne Aussicht auf den Genfersee. Im Museum in Chamby lassen sich viele historische Fahrzeuge und die Werkstätte besichtigen. Dort können Sie auch unseren Souvenir-Laden und das Restaurant „Le Panoramique“ besuchen. Gute Fahrt!*

The Blonay-Chamby Heritage Railway operates steam and electric trains on a scenic line above Lake Geneva. It's run exclusively by volunteers who have preserved historic rolling stock from Switzerland and elsewhere.

Leaving from Blonay, the line's vintage trains twist and climb, crossing a viaduct and running through a tunnel, to a viewpoint overlooking Lake Geneva before arriving at Chamby's station: a true mountain railway ride.

From there the same train will run back to the railway's museum and its two exhibition halls, where you can admire our collection of vintage stock trains and visit the «Le Panoramique» café-restaurant. You will enjoy the trip.



## Les activités du Blonay-Chamby

Les trains de la ligne Blonay-Chamby circulent les samedis et dimanches du 07 mai au 30 octobre 2016 de la manière suivante :

- Départs réguliers chaque heure entre 10:05 et 17:05
- Trains à vapeur les samedis à 14:05, 15:20 et 17:05
- Trains à vapeur les dimanches à 11:05, 14:05, 15:20 et 17:05
- Autres trains en traction électrique
- Horaires complets ➔ p.17
- Tarifs complets ➔ p.16

### Événements spéciaux

Pour mettre en valeur son matériel roulant historique, le Blonay-Chamby organise des événements spéciaux aux dates suivantes :

- **Festival suisse de la Vapeur** : Pentecôte 14–16 mai 2016, ➔ p.12
- « Il y a 50 ans... », 10–18 septembre 2016, ➔ p.13
- **Riviera Belle Epoque** : depuis Vevey à vapeur les derniers dimanches de chaque mois, ➔ pp.8-9
- **Trains électriques** des vendredis en juillet et août, ➔ p.15

#### Trains spéciaux pour groupes

A l'attention des groupes, le Blonay-Chamby met en service des trains en semaine, également sur les réseaux MOB et TPF.

Pour toutes informations : [info@blonay-chamby.ch](mailto:info@blonay-chamby.ch)

## Betrieb Museumsbahn Blonay–Chamby

An den Wochenenden 07.05–30.10.2016, mit Dampf- und Elektrotraktion  
(Fahrplan ➔ S. 17, ➔ Tarife S. 16)

### Besondere Anlässe

- **Schweizerischer Dampfestival** an Pfingsten, 14.–16 Mai 2016, ➔ S. 12
- „Vor 50 Jahren...“, 10.–18 September 2016, ➔ S. 13
- **Dampfzüge nach Vevey an den letzten Sonntagen Mai–Oktober**, ➔ S. 8, 9
- **Elektrische Züge** freitags Juli, August, ➔ S. 15

Für Auskünfte [info@blonay-chamby.ch](mailto:info@blonay-chamby.ch)

## Activities of the Blonay–Chamby

The Blonay-Chamby Heritage Railway is open on the following dates :

- Weekends from May 7th till October 30th with steam and electric traction
- Timetable ➔ p. 17
- Fares ➔ p. 16

### Special Events

- **Swiss steam festival** on Whitesun, 14–16 May 2016, ➔ p. 12
- “50 years ago...”, 10–18 September 2016, ➔ p. 13
- **Steam trains from Vevey** on the last Sunday of each month, ➔ p. 8 and 9
- **Vintage electric trains** on Fridays in Juli and August, ➔ p. 15

Any information : [info@blonay-chamby.ch](mailto:info@blonay-chamby.ch)



## Accès Zufahrt Access

**Train:** Vevey, puis direction Blonay ou Montreux, puis direction Chamby  
**Voiture:** autoroute A9, sortie Vevey (N°14), direction St-Légier, Blonay. Plusieurs parkings à proximité immédiate de la gare de Blonay.

*Bahn:* Vevey, dann Richtung Blonay oder Montreux, dann Richtung Chamby.  
*Auto:* Autobahn A9, Ausfahrt Vevey (Nr 14), Richtung St-Légier, Blonay. Parkplätze in Blonay.

**Railway:** To Vevey, then to Blonay or to Montreux, then to Chamby  
**Car:** A9 Motorway, exit Vevey (#14) then towards St-Légier, Blonay. Parking in Blonay.



## Se restaurer Spelsen Eating

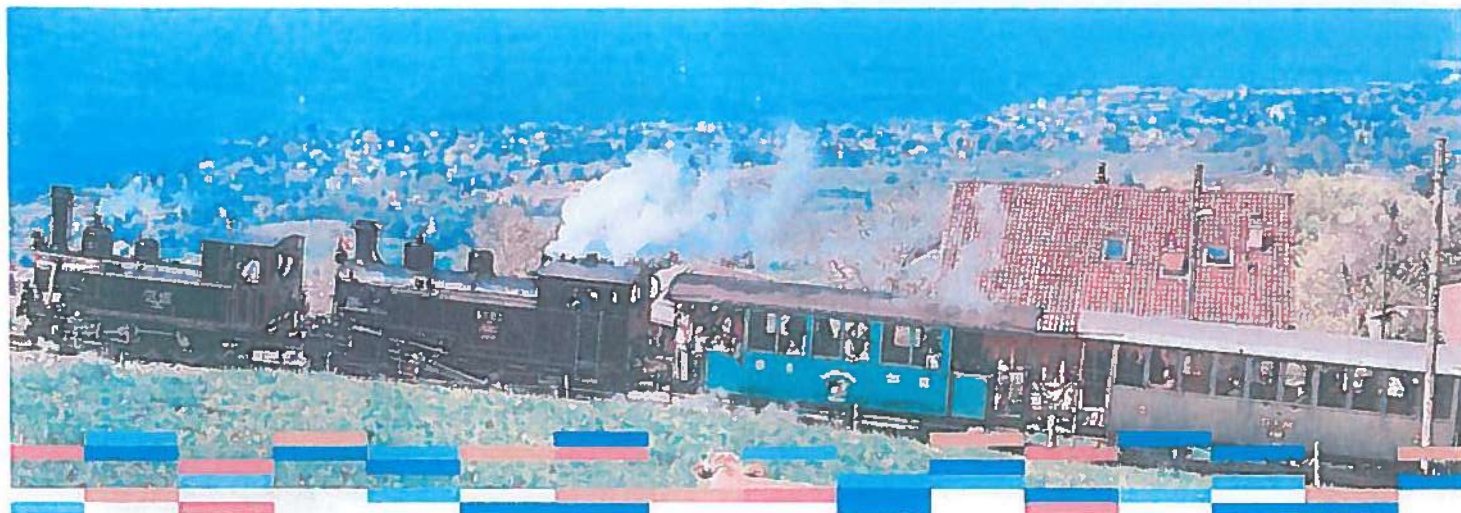
Roger et Malou Hug vous accueillent tous les week-ends entre 12.00 et 14.30. Plats chauds et froids à partir de CHF 18.-.  
 Service possible aussi en semaine pour les groupes de +25 personnes.

**Renseignements:** [info@blonay-chamby.ch](mailto:info@blonay-chamby.ch)

*Das Museumrestaurant ist jedes Wochenende geöffnet. Warme und kalte Küche von 12.00 – 14.30 ab CHF 18.-.*

Every weekend, the Museum's restaurant serves hot and cold meals from CHF 18.- (service 12.00 – 14.30)





Tarif / Preis / Fare  
**Riviera Belle Epoque**

Vevey-Blonay-Chamby-  
Musée et retour

Adulte  
CHF 50.-

Enfant 6-16 ans  
CHF 25.-

Reduction pour familles  
Ermäßigung für Familien  
Reduction for families

Vevey-Blonay  
Adulte CHF 20.-  
Enfant 6-16 ans CHF 10.-

Blonay-Vevey  
Adulte CHF 10.-  
Enfant 6-16 ans CHF 5.-

**Riviera Belle Epoque**  
**Vevey – Blonay – Chamby – Musée**

Profitez d'une belle journée pour flâner sur la Riviera avant d'embarquer à bord du train à vapeur avec voiture salon-bar au départ de Vevey à 10.45.

Tout au long du parcours à destination de Blonay puis Chamby, vous admirerez le panorama sur le lac Léman. Arrivé au Musée, vous pourrez vous restaurer et visiter les 2 halles d'exposition à votre guise.

A 15:05, une composition nostalgique électrique vous reconduira à Vevey.

Circule les derniers dimanches de mai à octobre et lors du Festival suisse de la vapeur (p. 12) avec un horaire spécial.

Geniessen Sie einen Tag voll Nostalgie! Dampfzug ab Vevey um 10:45 über Blonay und Chamby zum Museum. Genügend Zeit für ein feines Essen in unserem Restaurant und Besichtigung unseres Museums. Rückfahrt ab 15:05 nach Vevey mit elektrischem historischem Zug.

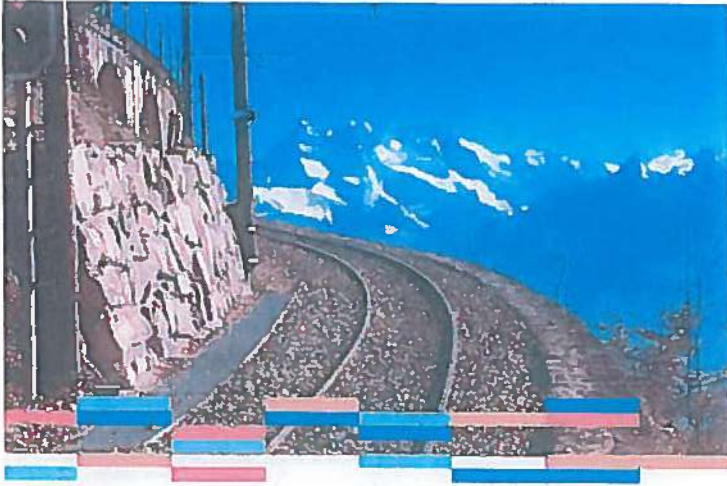
Plan a leisurely day out from Vevey on the dates above. Stroll along Vevey's quays and streets in the morning, then catch the 10:45 steam train from Vevey to Blonay and Chamby. Return from Chaulin Museum at 15:05 in a vintage electric train. Trains have a bar car.

Horaire  
**Fahrplan**  
Timetable

	→	←
Vevey	10:45	16:08
Blonay	11:14	16:28
-	-	-
Blonay	11:20	16:50
Musée	11:42	17:10

	←	→
Musée	15:05	15:20
Blonay	15:20	15:25
Blonay	09:40	15:25
Vevey	09:59	15:48





## Votre visite

La collection de plus de 70 véhicules ferroviaires à voie métrique construits entre 1870 et 1940 est reconnue comme l'une des plus complète et représentative en Europe.

### Points d'intérêt

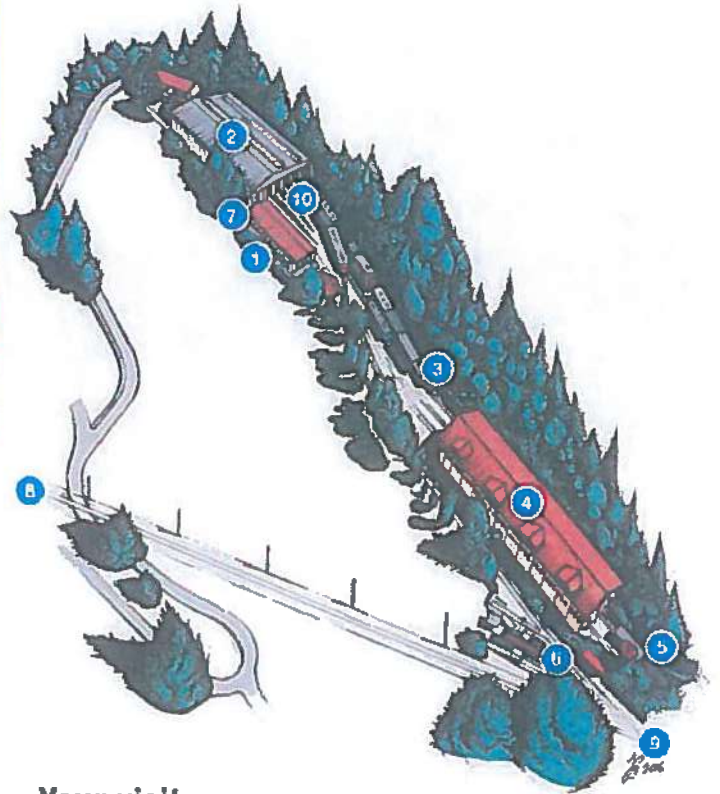
- |                          |                             |
|--------------------------|-----------------------------|
| ① Boutique et restaurant | ⑥ Charbon et lampisterie    |
| ② Dépôt-atelier          | ⑦ WC                        |
| ③ Chasse-neige à vapeur  | ⑧ Direction Blonay          |
| ④ Halle d'exposition     | ⑨ Direction Chamby          |
| ⑤ Château d'eau          | ⑩ Arrivée/Départ des trains |

## Ihr Besuch

Die Kollektion von über 70 Fahrzeugen in Meterspur, gebaut zwischen 1870 und 1940, gilt als eine der vollständigsten und repräsentativsten in ganz Europa.

### Interessepunkten

- |                              |                              |
|------------------------------|------------------------------|
| ① Souvenirladen & Restaurant | ⑥ Kohle & Magazin            |
| ② Werkstatt & Depot          | ⑦ WC                         |
| ③ Dampfschneeschleuder       | ⑧ Richtung Blonay            |
| ④ Ausstellungshalle          | ⑨ Richtung Chamby            |
| ⑤ Wasserturm                 | ⑩ Ankunft & Abfahrt der Züge |



## Your visit

The collection of over 70 items of metre gauge stock dating from 1870 onwards is considered to be one of the finest and most comprehensive in Europe.

### Point d'intérêt

- |                     |                                     |
|---------------------|-------------------------------------|
| ① Shop & coffeeshop | ⑥ Coal and warehouse                |
| ② Workshop & shed   | ⑦ WC                                |
| ③ Steam snow rotary | ⑧ Towards Blonay                    |
| ④ Exhibition hall   | ⑨ Towards Chamby                    |
| ⑤ Water tower       | ⑩ Arrival & departure of the trains |

#### Avis aux voyageurs

Le Blonay Chamby décline toute responsabilité en cas de jets de vapeur ou d'huile que ce soit sur les vêtements, sur la peau ou tout autre objet provoquant de petites brûlures ou taches.

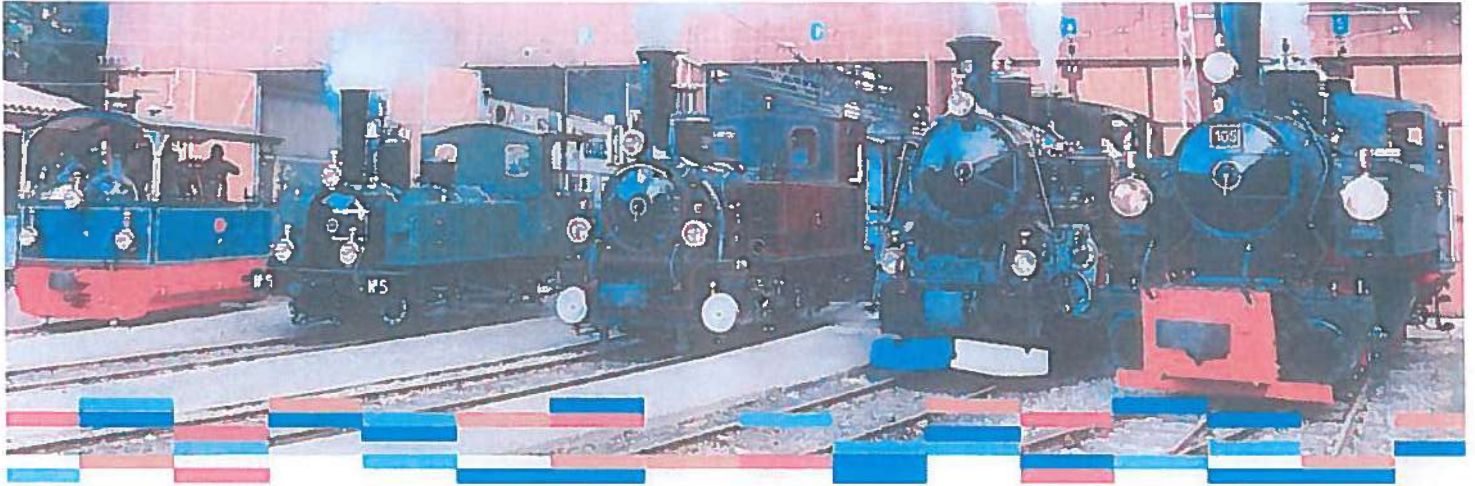
#### Reisehinweise

Die Museumsbahn Blonay Chamby lehnt jede Haftung, für Verunreinigungen, kleine Verbrennungen oder Abblaugen auf Kleidung, Haut oder Gegenständen ab.

#### Notice to passengers

The Blonay Chamby accepts no responsibility whatsoever for steam or oil jets which may cause slight burns or staining whether on clothing, skin or any other object.





**Tarif / Preis / Fare**

Adulte  
CHF 30.-

Enfant 6-16 ans  
CHF 15.-

Réduction pour familles  
Ermässigung für Familien  
Relais für families

**Événements spéciaux 2016**

**Festival suisse de la vapeur  
Pentecôte 14-15-16.05.2016**

Le rendez-vous incontournable pour familles et amateurs depuis plus de 25 ans!

- 5 locomotives à vapeur en service
- Trains à vapeur au départ de Vevey, retour en fin de journée en traction électrique
- Horaire renforcé, majoritairement en traction vapeur.

Tous les détails sur [blonay-chamby.ch](http://blonay-chamby.ch)

*Das Erlebnis seit 25 Jahren, das weder Familien noch Dampf Freunde verpassen dürfen!*

- 5 Dampflokomotiven im Einsatz
  - Dampftraktion vom «Riviera-Belle Epoque» ab Vevey
  - Verdichteter Fahrplan, meistens mit Dampfzügen
- Mehr Information auf [blonay-chamby.ch](http://blonay-chamby.ch)*

During the Whitsun weekend, all available stock will be in action. There is an enhanced timetable and some trains will run through from and to Vevey.  
See details at [blonay-chamby.ch](http://blonay-chamby.ch)

**« Il y a 50 ans... »  
10-18.09.2016**

C'est le 22 mai 1966 que l'exploitation régulière cessait entre Blonay et Chamby. Cette même année, un groupe de passionnés eu l'idée géniale de créer sur ce tronçon le 1<sup>er</sup> musée vivant du chemin de fer en Suisse.

L'occasion est belle de se remémorer le voyage à cette époque sur les lignes secondaires de la région.

*Am 22. Mai 1966 wurde der öffentliche Verkehr zwischen Blonay und Chamby eingestellt. Einige Eisenbahnfreunde haben dann die Idee gehabt, auf dieser schönen Strecke die erste Museumsbahn der Schweiz einzurichten. Eine Erinnerung.*

On 22nd May 1966, the Blonay-Chamby line was closed to all services. A couple of enthusiasts had a dream of preserving the line as a museum railway, the first in Switzerland...

**Tarif / Preis / Fare**

Adulte  
CHF 24.-

Enfant 6-16 ans  
CHF 12.-

Réduction pour familles  
Ermässigung für Familien  
Relais für families

GRÂCE À VOTRE CARTE  
 CLUB, PROFITEZ ICI  
 DE VOTRE RÉDUCTION!

MON QUOTIDIEN,  
 MES AVANTAGES

CLUB **24 heures**



Se restaurer au  
 Blonay-Chamby



### L'offre du vendredi en été

Du 8.07 au 22.08

Les vendredi après-midi, nous vous amenons à  
 notre musée en véhicule retro électrique.

*Elektroveteranen bringen Sie ab Blonay ins Museum.*

Vintage electric train service from Blonay to the Museum  
 building and back.

#### Tarif / Preis / Fare

Blonay-Chamby  
 -Musée-Blonay

Adulte  
 CHF 15.-

Enfant 6-16 ans  
 CHF 7.50

Réduction pour famille  
 Ermäßigung für Familien  
 Reduction for family

	→			
Blonay	14:00	15:00	16:00	17:20
Chamby	14:15	15:15	16:15	17:35
Musée	14:20	15:20	16:20	

	←			
Musée		14:35	15:35	17:00
Chamby		14:50	15:50	17:15
Blonay	14:30	14:50	15:50	17:15



## Tarifs Preisen Fares (CHF)

Tarifs Preisen Fares Blonay-Chamby (CHF)	Adultes Erywachsene Adults	Enfants (6-16) Kinder (6-16) Children (6-16)
Billet ordinaire → accès au musée (à est. lieu de carte journalière)	20.-	10.-
Carte de saison	120.-	60.-
Festival suisse de la Vapeur	30.-	15.-
Festival de septembre - il y a 50 ans...	24.-	12.-
Riviera Belle Epoque (Vevey-Chamby)		
Dernier dimanche du mois	45.-	22.50
Festival suisse de la Vapeur	50.-	25.-
Riviera Belle Epoque (Vevey-Blonay)	20.-	10.-
Riviera Belle Epoque (Blonay-Vevey)	10.-	5.-
L'offre du vendredi	15.-	7.50

### Groupes Tarifs sur demande Gruppen Tarife auf Anfrage.

### Group Fare on inquiry

**Réductions pour familles** / Aucune réduction est accordée sur présentation des abonnements des entreprises suisses de transports publics tels que : abonnement général, demi-tarif, Swiss Travel System, etc.  
**Ermässigung für Familien** / Keine Ermässigung mit Halbtax- oder Generalabonnement, Swiss Travel System usw.

**Reduction for families** / No reduction is made for holders of any Swiss public transport passes/concessions, as far as we are not a public service. Hence Swiss Travel Pass, Swiss Half Fare Card, etc. do not apply.

La Direction du Chemin de fer musée Blonay-Chamby se réserve le droit de modifier tout ou partie du présent horaire sans préavis, notamment le mode de traction que ce soit pour des motifs techniques, climatiques ou autres. Nous vous remercions de votre compréhension.

## Horaire Fahrplan Timetable

Horare valable les samedis et dimanches du 07.5 au 30.10.  
**Fahrplan gültig an Samstagen und Sonntagen vom 07.05. bis 30.10.**  
Timetable applies on Saturdays and Sundays only from May 07th to October 30th.

	10:05	11:05	12:05	13:05	14:05	14:40	15:20	16:05	17:05	17:45
Blonay										
Chamby	10:21	11:21	12:21	13:21	14:23	14:58	15:38	16:21	17:23	18:01
Musée	10:25	11:25	12:25	13:25	14:27	15:02	15:42	16:25	17:27	18:05
Musée	10:35	11:35	12:35	13:35	14:20	15:35	15:50	16:35	17:20	18:10
Chamby	10:54	11:54	12:54	13:54	14:55	15:54	16:54	17:48	18:25	
Blonay	10:50	11:50	12:50	13:50	14:35	15:50	16:50	17:35		

### Trains à vapeur Dampftzüge Steam trains

⊙ Sera effectué en traction électrique aux dates suivantes : 29.05, 26.06, 31.07, 28.08, 25.09, 30.10.2016.  
Mit elektrischer Zug am 29.05, 26.06, 31.07, 28.08, 25.09, 30.10.2016.  
With electric train on May 29<sup>th</sup>, June 26<sup>th</sup>, July 31<sup>st</sup>, August 28<sup>th</sup>, September 25<sup>th</sup>, October 30<sup>th</sup> 2016.

### Trains électriques Elektrische Züge Electric trains

⊙ Samedi - train électrique, Dimanche - train à vapeur, sera effectué en traction électrique les 29.05, 26.06, 31.07, 28.08, 25.09, 30.10.2016.  
Samstag Elektrischer Zug Sonntag Dampftzug, mit elektrischer Zug am 29.05, 26.06, 31.07, 28.08, 25.09, 30.10.2016.  
Saturday: electric train, Sunday: steam train; with electric train on May 29<sup>th</sup>, June 26<sup>th</sup>, July 31<sup>st</sup>, August 28<sup>th</sup>, September 25<sup>th</sup>, October 30<sup>th</sup> 2016.

LE DIMANCHE,  
**JE SUIS CHAUFFEUR DE  
 MACHINE A VAPEUR**  
 AU CHEMIN DE FER-MUSÉE  
 BLONAY-CHAMBY!



**DEVENEZ  
 MEMBRE**  
**WWW.BLONAY-CHAMBY.CH**

**Déclaration d'adhésion Beitrittserklärung  
 Application for membership**

Le soussigné/ l'adhésion soussignée déclare adhérer à la société coopérative du Chemin de fer-musée Blonay-Chamby comme sociétaire (minimum 2 parts sociales à CHF 10.-)  
 Der Unterzeichnete/ die Adhäsionsschreibende erklärt beizutreten dem Verein als Genossenschaftsmitglied (Minimum 2 Anteilscheine zu CHF 10.-)

The undersigned wishes to join the B-C as a shareholder member (minimum of two cooperative shares, at CHF 10 each)

- Comme membre sympathisant (passif)  
 Als Entschuldigter Mitglied  
 Ordinary member: CHF 70.-/an  
 CHF 70.-/an
- Comme membre actif, (minimum 8 jours de travail/famille)  
 Als Aktives Mitglied, mindestens 8 Arbeitstage/Jahr  
 Working (voluntary) member: CHF 70.-/an  
 CHF 70.-/an
- Comme membre bénévole  
 Als Gemeinnütziger  
 Benefactor member: CHF 150.-/an  
 CHF 150.-/an

Pas de paiement préalable SFP, un bulletin de versement spécial vous sera envoyé  
 Bitte keine Vorauszahlung, Sie erhalten einen speziellen Einzahlungsschein  
 No advance payment is necessary a bill will be sent.

Non, prénom, catégorie  
 Name, Vorname, Form  
 Surname: first name, name of business

Rue, Strasse, Street

APA, et localité  
 PLZ Or  
 town, including postcode

Tel.

E-mail

Date de naissance  
 Geburtsdatum  
 Date of birth

Signature  
 Unterschrift  
 Signature

Date d'inscription  
 Einschreibungsdatum  
 Date of registration

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

A envoyer à: Senden an: Please send to  
 Chemin de fer-musée Blonay-Chamby CP 366, CH-1001 Lausanne



## Le Blonay-Chamby remercie ses partenaires

Avec le soutien de la  
 **Loterie Romande**

**FRIDERICI**  
 SPECIAL 

**coop**



**mu-  
see  
s**



**Le Régional**

**CLUB 24heures**

**LEMAN**  
 sans frontières

**VAUD**  
 Région du Léman

  
 Fondation  
**Casino Barrière Montreux**



**ve  
vey**  
 www.vevey.ch

  
**Blonay-Chamby**

### Infos

Chemin de fer-musée  
 Blonay-Chamby  
 CP 366  
 1001 Lausanne  
 IBAN : CH18 0900 0000 1000 7996 0

Tél. +41 21 943 21 21  
[www.blonay-chamby.ch](http://www.blonay-chamby.ch)  
[info@blonay-chamby.ch](mailto:info@blonay-chamby.ch)



## La charte de Riga

Charte européenne pour la conservation et la restauration des chemins de fer historiques en activité

### **[Préambule]**

La charte de Venise a été créée en 1964 sous la forme d'une déclaration de principes pour la conservation et la restauration de monuments et de sites. Elle s'ouvre sur ce préambule :

« Imprégnés d'un message du passé, les monuments historiques de générations passées témoignent de traditions anciennes. L'humanité devient de plus en plus conscient de l'unité des valeurs humaines et l'on voit dans les monuments anciens un patrimoine commun. Elle reconnaît une responsabilité commune dans leur sauvegarde pour les générations futures. Il est de notre devoir de les transmettre dans la pleine richesse de leur authenticité.

Il est essentiel que les principes guidant la préservation et la restauration d'anciens bâtiments soient établis d'un commun accord au niveau international, chaque pays étant responsable de l'application du plan dans la structure de ses propres traditions et de sa culture particulière.

En définissant pour la première fois ces principes, la charte d'Athènes de 1931 a contribué au développement d'un mouvement international de grande envergure, qui a pris une forme concrète dans des documents nationaux, dans le travail de l'ICOM et de l'UNESCO et dans l'établissement par ces derniers du Centre international pour l'étude de la préservation et de la restauration de la propriété culturelle. »

Les deux chartes se focalisent sur les monuments ou le patrimoine immobilier. Le patrimoine en matière de transport n'est pas couvert.

### **DEFINITIONS**

**Article 1.** Le concept de patrimoine ferroviaire en activité recouvre toutes les formes d'équipement ferroviaire traditionnel. Ce fut un développement significatif dans l'histoire de la civilisation et sa préservation contribue à transmettre et à conserver des savoirs traditionnels. Les artefacts comme les méthodes d'exploitation ont acquis une signification culturelle au cours du temps.

**ARTICLE 2.** La préservation, la restauration et l'exploitation de l'équipement ferroviaire traditionnel doivent avoir recours à toutes les sciences, techniques et ressources susceptibles de contribuer à l'étude et à la sauvegarde du patrimoine ferroviaire.

### **BUT**

**ARTICLE 3.** La préservation et la restauration à l'activité de trains traditionnels ont pour intention de les sauvegarder soit comme « œuvres d'art », comme preuve historique, soit pour la perpétuation de savoirs traditionnels.

### **PRESERVATION**

**ARTICLE 4.** Il est essentiel pour la survie de l'exploitation des chemins de fer traditionnels, des locomotives, du matériel roulant et de la signalisation qu'ils soient maintenus en état de façon permanente.

**ARTICLE 5.** Utiliser les trains traditionnels pour un but socialement utile facilite toujours leur préservation. Une telle utilisation est donc désirable mais elle ne doit pas altérer de façon majeure

l'apparence extérieure. Les modifications requises par un changement de fonction devraient être gardées dans ces limites.

**ARTICLE 6.** Les chemins de fer traditionnels sont inséparables de leur histoire et des communautés locales qu'ils desservent.

#### **RESTAURATION**

**ARTICLE 7.** Le processus de restauration est une opération très spécialisée. Son but est de préserver et de révéler la valeur esthétique, fonctionnelle et historique des trains et de l'équipement traditionnels ; il se base sur le respect du matériel d'origine et des documents authentiques. Dans tous les cas, la restauration doit être précédée et accompagnée d'une étude historique de l'équipement.

**ARTICLE 8.** La restauration de trains et d'équipement traditionnels se fera au mieux par le biais de matériels et techniques traditionnels. Lorsque ceux-ci s'avèrent inadéquats, la conservation en activité de trains traditionnels peut se faire par l'utilisation de techniques modernes de conservation, dont l'efficacité a été montrée par des données scientifiques et prouvées par l'expérience.

**ARTICLE 9.** La restauration de trains et d'équipement traditionnels ne requiert pas la restauration en l'état de l'année de construction. Certains trains acquièrent leur valeur historique au cours de leur utilisation. La restauration dans un état donné ne devrait être exécuté qu'après la prise en considération minutieuse d'archives et de documentation technique couvrant la période concernée.

**ARTICLE 10.** L'équipement de sécurité obligatoire doit s'intégrer harmonieusement à la machine mais doit en même temps se distinguer de l'original pour que la restauration ne falsifie pas les preuves artistiques ou historiques.

**ARTICLE 11.** Des additions ne peuvent être permises sauf si elles ne nuisent pas aux parties intéressantes des trains ou de l'équipement, son cadre traditionnel et l'équilibre de sa composition. De plus, toute modernisation devrait être réversible et toute pièce d'origine devrait être conservée dans le but d'une éventuelle réunion future aux autres pièces d'origine.

**ARTICLE 12.** Dans tous les travaux de restauration, il faudrait toujours posséder une documentation précise sous forme de rapports analytiques et critiques, illustrés par des dessins et/ou des photographies et tout autre médium approprié. Chaque étape du travail de démantèlement, de traitement, de réassemblage et d'addition de nouvelles pièces, ainsi que les traits techniques et structurels identifiés au cours des travaux, devrait être incluse.

**Cette version provisoire de la charte de Riga a été discutée par les participants à la conférence de Llandudno en 2003. Elle est actuellement rediscutée par un groupe de travail dans le but d'être définitivement adopté à la conférence FEDECRAIL de 2004.**



# Statuts de FEDECRAIL

Edition: 02-10-2005

Traduction réalisée à partir de la version anglaise, réalisée à partir de la version originale signée par ALBERT II, Roi des Belges, le 8 septembre 1994, et par le Ministre de la Justice Melchior WATHELET (Nr 3/13.512/S). En cas de doutes, la version anglaise prévaut sur cette traduction.

Amendements : Art 4-4, Assemblée Générale du 16 avril 1999 à Prague

Art 1-1, 2-2, 2-6, 4-2, 4-7 (ex 4-6), 4-12, 5-4 et 7 (art 4-3 : 4-11 renumérotés après 4-2 modifié), Assemblée Générale du 1 octobre 2005 à Volos (Grèce)

## Article 1 - Nom, objet et siège social

1-1 Le nom de l'association internationale est « Fedecrail I.V.Z.W. ». Fedecrail est le nom de la Fédération Européenne des chemins de fer touristiques et musées.

La langue officielle de l'association est le hollandais, les trois autres langues de travail sont l'anglais, le français et l'allemand.

Fedecrail est conforme à la loi belge du 27 juillet 1921 sur les associations sans but lucratif, les associations internationales sans but lucratif, et de charité (art. 46 à 57 inclus).

1-2 Le but de Fedecrail doit exclure toute recherche de profit, et doit être:

- (1) l'encouragement de la coopération mutuelle entre les organisations ferroviaires et leurs membres par la fourniture d'assistance et de conseils quand et où cela est possible, et l'organisation de réunions communes et de séminaires.
- (2) l'étude et la résolution des problèmes et des développements relatifs aux chemins de fer musées, aux chemins de fer touristiques ou préservés, et autres chemins de fer ou tramways similaires (quel que soit le mode de traction), aux musées de chemin de fer, et aux groupes de préservation ferroviaire.
- (3) D'agir et parler au nom de ses membres sur un plan international, avec une référence particulière pour l'impact potentiel des règles et directives de l'Union Européenne et de tout autre organisme supra national sur leurs activités.

1-3 Le siège social de l'association est c/o Advocatenkantoor Van der Perre, Ganzenstraat 57, 8000 Bruges, Belgique. Le siège de l'association peut être déplacé par le Conseil de Fedecrail. Une telle décision devra être publiée dans le délai d'un mois dans les annexes du Belgisch Staatsblad (journal officiel).

## Article 2 - Membres

2-1 Les Membres Fondateurs sont les personnes ou les organisations qui ont souscrit lors de la création de Fedecrail.

Le nombre de membres de Fedecrail est illimité, mais le nombre minimum est de quatre.

Par la suite, les autres membres peuvent être des organisations admises par le Conseil, et sujettes à ratification par la prochaine assemblée générale, en accord avec les présents statuts.

Dans le cas où une demande d'adhésion est refusée par le Conseil, le candidat a droit de faire appel devant les membres lors de l'assemblée générale.

2-2 Les demandes d'adhésion comme membre de Fedecrail doivent être adressées par écrit au Secrétaire de Fedecrail au moins deux mois avant la date de la prochaine assemblée générale. Cette demande doit comprendre un exemplaire des statuts du candidat, ainsi que sa traduction en hollandais, anglais, français ou allemand si nécessaire pour les articles concernant les buts de l'organisation, et les membres. Les détails des articles concernant les membres de l'association candidate doivent être fournis.

Les organisations suivantes peuvent postuler pour devenir membres, pourvu qu'elles aient été fondées légalement en accord avec les lois et coutumes de leur pays d'origine:

- a) les organisations nationales qui suivent largement les objectifs mentionnés à l'article 1 sur une base nationale
- b) les chemins de fer musées, les chemins de fer touristiques, les chemins de fer préservés, et les autres chemins de fer similaires, les tramways, les musées ferroviaires, et les groupes de préservation qui ont leur siège dans un pays dans lequel une organisation nationale n'a pas été établie.

Leur contribution financière et leur vote sont déterminés par les articles 2-4 et 2-5.

- c) Les chemins de fer musées, les chemins de fer touristiques, les chemins de fer préservés, et les autres chemins de fer similaires, les tramways, les musées ferroviaires, et les groupes de préservation qui ont leur siège dans un pays dans lequel une organisation nationale a été créée, mais qui ne sont pas membres de cette organisation. Leur contribution financière et leur vote sont déterminés par les articles 2-4 et 2-5.

## Statuts de FEDECRAIL

Leur qualité de membre peut être autorisée sur un mode discrétionnaire par l'assemblée générale, dans des conditions spéciales, et uniquement après avoir considéré les circonstances particulières dans chaque cas.

- 2-3 Le Conseil peut admettre d'autres organisations comme affilié, à sa discrétion. Cette admission est sujette à la ratification par les membres lors de l'assemblée générale. La cotisation sera fixée d'une manière appropriée, le montant demandé ne pouvant excéder celui payé par les membres. Les membres affiliés ont le droit d'assister et de parler aux assemblées générales, mais ils n'ont pas le droit de vote.
- 2-4 Les membres paient et reçoivent leurs droits de vote en fonction du nombre de points auxquels ils ont droit ; ce nombre est fonction de leurs propres membres, comme indique dans l'article 2-5. Un point détermine et représente une voix, et une unité de contribution financière, à la condition qu'aucun membre (ou plus, s'ils sont du même pays) ne puisse exercer plus de 25% des droits de vote, ou soit redevable de plus de 25 % de la contribution financière.
- 2-5 Les Membres sont divisés en catégories qui reflètent la nature de leurs activités, de leur patrimoine et de leurs responsabilités. Les catégories sont:
- A- groupes de préservation ferroviaire, qui ne donnent pas accès à leurs collections ou à leurs propriétés autrement que d'une manière occasionnelle, mais qui peuvent être affectés par des législations relatives à l'environnement ou la sécurité du travail **un point**
  - B- musée de chemin de fer ou exploitant ferroviaire qui n'exploitent pas de chemins de fer ou tramways mais qui sont ouverts au public d'une manière régulière, avec une haute responsabilité envers la sécurité du public, l'hygiène, la qualité des nourritures et boissons, etc. **cinq points**
  - C- chemin de fer musée, chemin de fer touristique, chemin de fer préservé, exploitant des trains ou des tramways au moins dix jours par an sur une certaine longueur de voie, avec une responsabilité directe sur la sécurité de leur exploitation ferroviaire **dix points**
- 2-6 Un membre ou un affilié désirant démissionner de Fedecrail doit le notifier par écrit au Secrétaire avant le 1 octobre. Si le membre ou l'affilié omet de le faire, il est engagé pour la cotisation due pour l'année suivante. Aucun membre ou affilié qui démissionne ou est exclu ne pourra demander un quelconque remboursement de sa cotisation, ou avoir un droit sur les actifs de Fedecrail. Tout membre ou affilié n'ayant pas payé deux années consécutives pourra être exclu par décision du Conseil. Aucun membre ne peut voter, et aucun affilié ne peut assister aux réunions tant que ses cotisations demeurent impayées. L'Assemblée Générale peut exclure un membre ou un affilié seulement par un vote à la majorité des deux tiers au cours d'une assemblée convoquée pour ce sujet spécifique. Tout membre ou affilié sujet à cette procédure a le droit d'être entendu.

### Article 3 - L'Assemblée Générale

- 3-1 L'Assemblée Générale exerce l'autorité suprême de Fedecrail et établit ses règles générales. Tous les membres de Fedecrail ont le droit d'y assister et de voter, excepté les affiliés qui, en accord avec les termes de l'article 2, ont uniquement le droit d'assister aux réunions, et d'exprimer leur opinion.
- Le pouvoir exclusif d'élire et de démettre les membres du conseil de Fedecrail doit être employé au cours de l'assemblée générale annuelle en accord avec l'article 4 des statuts.
- L'assemblée générale annuelle a aussi le pouvoir exclusif pour:
- a) approuver les comptes audités et les budgets
  - b) modifier les statuts
  - c) dissoudre l'association
- 3-2 Une assemblée générale peut uniquement être convoquée par un ordre du jour qui doit être adressé par le Conseil aux membres et aux affiliés au moins six semaines avant la date de la réunion. L'ordre du jour doit indiquer le lieu de la réunion. La date de la réunion doit être connue par tous les membres et affiliés au moins trois mois avant, sauf indication contraire dans les statuts (voir article 7, modifications des règles).
- Le Conseil doit convoquer une assemblée Générale à la demande d'au moins un cinquième du nombre de membres individuels disposant du droit de vote. Le Président peut permettre à des observateurs d'assister à une assemblée générale.
- 3-3 Les Membres peuvent accepter une assemblée générale extraordinaire avec un court délai, pourvu que les décisions prises à cette assemblée soient ratifiées avant soixante jours par des membres représentant au total 75 % des droits de vote.
- 3-4 L'assemblée générale annuelle des membres sera tenue dans les six mois suivant la fin de l'année calendaire. L'information sur l'assemblée générale sera accompagnée par le rapport du Conseil, un exemplaire des comptes de Fedecrail audités, et le budget prévisionnel pour la prochaine année financière qui sera soumis aux membres pour approbation.

## Statuts de FEDECRAIL

- 3-5 Le Conseil doit donner un rapport intermédiaire de ses activités à la demande d'au moins trois membres différents. Les membres du Conseil fournissent une coopération et une information complète à l'assemblée générale, et ouvrent leur administration à toute commission qui serait nommée par une assemblée générale.
- 3-6 Les votes peuvent s'exercer uniquement des manières suivantes, pourvu que 50 % des membres soient présents ou représentés:
- à la majorité simple (excepté dans les cas prévus par les statuts) des membres votant pour des sujets non confidentiels et dans les élections des membres du Conseil ou d'autres institutions de Fedecrail, sauf si une requête demandant un vote basé sur le nombre de points de chaque votant est déposée par un membre (celui-ci n'étant pas un affilié) présent ou valablement représenté à l'assemblée, et votant.
  - dans tous les autres cas, ou si une requête est déposée, à la majorité, cette majorité, sauf indication contraire dans ces articles, doit être une simple majorité des votes reposant sur le nombre de points de chaque membre présent ou valablement représenté à l'assemblée.
  - En cas d'égalité des votes, un nouveau vote, ou un vote secret a lieu.
- Si l'égalité des votes résulte également du second vote, la proposition est rejetée.
- 3-7 Les décisions peuvent être uniquement prises sur des sujets figurant à l'ordre du jour.

### Article 4 - Le Conseil

- 4-1 Fedecrail est dirigé et représenté par un Conseil, qui prépare les assemblées générales, et exécute leurs décisions. L'implémentation des règles de Fedecrail est de la responsabilité du Conseil ; Le Conseil a pouvoir de décision sur tous les sujets qui ne sont pas réservés à l'Assemblée Générale.
- 4-2 Le Conseil se compose d'un minimum de six et d'un maximum de neuf membres, au moins l'un d'eux doit être de nationalité belge. Leur fonction se termine par leur décès, leur démission, leur incapacité légale, ou l'expiration de leur mandat. Un membre du Conseil peut seulement être démis lors d'une assemblée générale par un vote à la majorité des deux tiers.
- 4-3 Après chaque assemblée générale des membres, le Conseil doit nommer parmi ses membres un Président, trois Vice-présidents, un Secrétaire et un Trésorier. Le Président sera président de séance du Conseil et des Assemblées Générales. En cas d'absence du Président à des réunions, les membres présents du Conseil peuvent élire un de leurs membres pour agir comme président de séance à cette réunion.
- 4-4 A la première assemblée générale annuelle, tous les membres élus du conseil démissionnent de leur poste, et aux assemblées générales annuelles ultérieures, un tiers du conseil, ou si leur nombre n'est pas divisible par trois, le nombre le plus proche de trois démissionne de son poste avec les membres désignés par le Conseil depuis l'assemblée annuelle précédente.
- 4-5 Un membre du Conseil est éligible pour de nouvelles périodes de trois ans. Un membre du Conseil qui est prévu pour quitter son poste doit le conserver jusqu'à la clôture de l'assemblée générale annuelle. Les membres du Conseil qui se retirent chaque année sont ceux qui occupent leur poste le plus longtemps, mais parmi les membres du Conseil élus le même jour, celui qui se retire (sauf accord entre eux) est déterminé par tirage au sort.
- 4-6 Le Conseil doit indiquer à tous les membres trois mois avant la date proposée pour la prochaine assemblée générale annuelle de Fedecrail quels sont les membres du Conseil qui se retirent à cette assemblée. La notice doit indiquer la date à laquelle la prochaine assemblée générale de Fedecrail aura lieu, elle doit indiquer que les candidatures pour le Conseil doivent être reçues par le Conseil au moins deux mois avant la date de l'assemblée.
- 4-7 Le Conseil doit se réunir au moins deux fois par an, ainsi qu'à d'autres dates convenues avec le Président selon le besoin, ou à la demande d'au moins trois membres du Conseil. Le Conseil prend ses décisions par vote à la majorité simple. En cas d'égalité des votes, la voix du président de séance de la réunion est prépondérante. Le Conseil publie les détails des décisions prises à l'assemblée générale et dans ses réunions, et le communique à tous les membres.
- 4-8 Le Conseil peut déléguer des pouvoirs spécifiques et des tâches à des membres ou à des sous comités en cas de besoin.
- 4-9 Les actions légales tant en plaignant qu'en défense seront conduites pour le compte de Fedecrail par le Conseil, qui sera représenté par le Président ou par un membre du Conseil désigné par lui. Tous les documents liant l'association, excepté les procurations doivent être signés par un membre du Conseil qui n'a pas à prouver sa qualification sur le sujet vis-à-vis des tiers.
- 4-10 Le Conseil peut remplacer provisoirement un membre décédé ou des membres empêchés de participer, ou un membre démissionnaire. Dans ce cas l'assemblée générale confirmera la nomination par une élection. Ces membres nommés n'ont pas le droit de vote tant qu'ils ne sont pas confirmés par une élection à la prochaine assemblée générale.

## Statuts de FEDECRAIL

- 4-11 Un membre qui ne peut pas assister à une réunion peut être représenté par procuration si cette procuration est acceptée par le Conseil. Dans ce cas, le membre doit préalablement informer le Secrétaire par écrit.
- 4-12 Tous les documents concernant l'élection, la démission et le retrait de membres du Conseil devront être envoyés au Federale Overheidsdienst Justitie par le Conseil, et être publié dans les annexes du Belgisch Staatsblad aux frais de Fedecrail.

### Article 5 - Finances

- 5-1 L'année financière de Fedecrail va du 1 janvier au 31 décembre. Les moyens financiers de Fedecrail se composent de:
- les unités de contribution financière, comme déterminées à l'article 2-4, à payer par les membres et les affiliés le 1 janvier de chaque année
  - les donations
  - les autres ressources
- 5-2 Le niveau de l'unité financière de contribution est décidé par l'Assemblée Générale.
- 5-3 L'Assemblée Générale annuelle nommera comme auditeurs deux personnes qui ne sont pas membres du Conseil. L'approbation du rapport des auditeurs concernant l'année précédente par l'assemblée générale annuelle dégage la responsabilité du Conseil au titre criminel et financier.
- 5-4 Les comptes annuels seront envoyés au Federale Overheidsdienst Justitie par le Conseil, en accord avec l'article 51 de la loi du 27 juin 1921 concernant les associations sans but lucratif, les associations internationales sans but lucratif, et les associations de charité.

### Article 6 - Durée

La durée de Fedecrail est illimitée, mais Fedecrail peut être dissoute à tout moment, en conformité avec les articles ci-dessous.

### Article 7 - Modifications des Statuts

L'Association est soumise aux articles 50 §3, 55 et 5- de la loi du 27 juin 1921 concernant les associations sans but lucratif, les associations internationales sans but lucratif, et les associations de charité. Toute proposition pour modifier les statuts, ou pour dissoudre l'Association doit venir du Conseil, ou d'au moins un cinquième des membres. Le Conseil doit annoncer aux Membres au moins deux mois à l'avance la date de l'assemblée générale qui discutera de ce sujet. L'assemblée générale peut prendre des décisions valables seulement si les deux tiers des membres ayant le droit de vote sont présents ou représentés. Une décision est valable si elle atteint une majorité des deux tiers des votes exprimés.

Si l'assemblée générale n'atteint pas les deux tiers des droits de vote de tous les membres, une nouvelle assemblée sera programmée, de la même manière que pour la première assemblée, excepté que cette nouvelle réunion devra être convoquée un mois à l'avance. Cette seconde assemblée générale pourra prendre des décisions valables quel que soit le nombre de membres présents ou représentés disposant du droit de vote.

Les modifications des statuts seront valables uniquement après l'approbation par les autorités compétentes selon les spécifications de l'article 50 § 3 de la loi et après publication dans les annexes du Belgisch Staatsblad comme requis par l'article 51 §3 de la même loi.

### Article 8 - Dissolution

- 8-1 La dissolution de Fedecrail peut uniquement être décidée par une assemblée générale de la même manière que les modifications de statuts de Fedecrail.
- 8-2 La dissolution laisse la responsabilité de la liquidation au Conseil, ou, s'il est absent, à une commission de trois personnes nommées à l'assemblée générale qui a pris la décision de la dissolution.
- Tout éventuelle balance créditrice restant après la dissolution devra être dépensée d'une manière reflétant les buts de l'association, selon une décision prise par l'assemblée générale ayant décidé la dissolution.

### Article 9 - Remarques générales

Tous les sujets qui ne sont pas mentionnés dans ces statuts, spécialement les publications dans les annexes du Belgisch Staatsblad seront traités en accord avec les recommandations légales.

## Concept muséographique

### INTRODUCTION

Un concept muséographique clair aidera à positionner le BC envers ses visiteurs mais aussi à se profiler de manière plus forte face aux autorités, organes de contrôle et institutions (fonds, loteries, entreprises de chemins de fer, musées, etc.), ainsi que les amateurs de chemins de fer.

Ce concept est conçu dans l'esprit de la Charte de Riga, établie par Fedecrail, l'Association européenne des chemins de fer touristiques et musées.

Les donateurs publics et privés ont aidé le BC dans des phases difficiles parce qu'ils estimaient que la société assume, de manière valable et responsable, un rôle dans la conservation du patrimoine ferroviaire. Le BC a une mission à remplir qui va au-delà du concept d'une équipe d'amis qui jouent au train!

L'objectif du concept n'est pas de critiquer ce qui a déjà été fait, mais de préciser ce que veut devenir le BC et de coordonner les réalisations futures pour atteindre ce but.

Le concept couvre l'ensemble des installations et des activités du BC:

- la ligne entre Blonay et Chamby;
- l'ensemble dépôt-musée;
- l'exploitation;
- le matériel roulant.

### LA LIGNE

Les bases du concept muséographique nous sont imposées par les réalités du terrain, soit:

- une voie métrique;
- une ligne électrifiée;
- une ligne secondaire, avec un caractère plutôt rural;
- un profil de ligne de montagne, avec sur trois kilomètres un résumé très condensé, mais complet de génie civil ferroviaire;
- l'appartenance au réseau MVR/MOB/TPF.

Ces paramètres définissent le chemin de fer-musée Blonay-Chamby comme un chemin de fer à voie métrique, principalement représentatif des réseaux secondaires suisses entre 1870 et 1960. Au niveau de l'équipement de la ligne, ils nous imposent certaines obligations, afin de refléter les caractéristiques d'une telle ligne, soit:

La voie doit conserver son caractère, rail de petit profil en barres courtes, éclissées, sur traverses en fer ou en bois. Les aiguillages

*Soigner la présentation:*

*le wagon-bar.*

*Die Präsentation pflegen:* :  
*der Barwagen*                      *rens.*

*Erhaltung der Kunstbauten:*  
*der Viadukt.*

sont commandés manuellement.

La ligne aérienne doit continuer à



photo N° 19  
viaduc.jpg

être supportée par des poteaux en bois avec un fil de contact «filigrane».

Vu que les chemins de fer secondaires ne possédaient peu ou pas de signalisation, elle ne s'impose pas du point de vue muséographique, si ce n'est quelques signaux mécaniques caractéristiques. Les installations de sécurité sans caractère historique doivent être impérativement limitées au strict nécessaire, celui imposé par la sécurité de l'exploitation.

Les bâtiments, en particulier les haltes de Chantemerle et Cornaux, doivent conserver leur aspect ancien. Les possibilités du BC sont limitées dans ce domaine, car les installations fixes ne lui appartiennent généralement pas. Le BC interviendra si nécessaire en cas de travaux de tiers pour obtenir le respect de l'aspect historique de la ligne.

#### LE DEPOT-MUSEE

Construit ex nihilo, il ne possède pas de substance existante à préserver. Les installations construites ou à construire doivent rendre l'ambiance d'un chemin de fer secondaire du début du XX<sup>e</sup> siècle. Cela concerne aussi bien la voie que les appareils de voie, la ligne aérienne, les quais et tous les accessoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire.

La conception des bâtiments, compte tenu des impératifs financiers et des besoins techniques, doit également répondre à ce critère. Il ne s'agit pas de construire «beau», critère éminemment subjectif et soumis à la mode, mais historiquement correct.

Afin de permettre au public de mieux appréhender ce qu'était un chemin de fer secondaire, nos halles d'exposition présentent des objets et documents s'y rapportant.

Vu la place restreinte disponible, quasi-

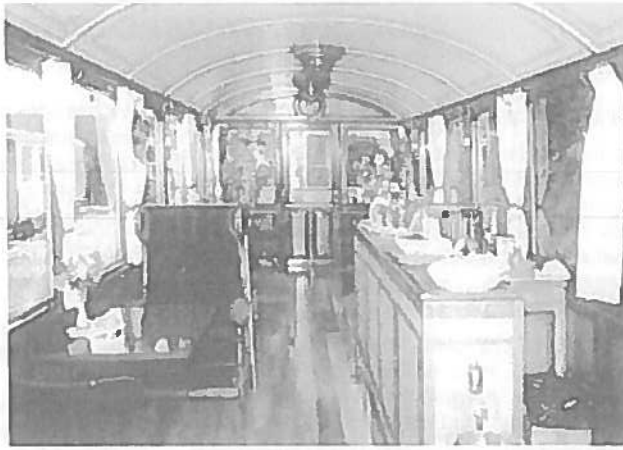


photo N° 20  
comptoir.jpg

ment limitée à des surfaces murales, ces objets doivent être soigneusement sélectionnés selon les critères suivants:

- avoir un rapport direct avec les chemins de fer secondaires;
- concerner la période 1870-1960;
- ne pas être trop spécialisés, afin d'être facilement compris par le public;
- d'être d'un encombrement restreint, pour ne pas accaparer la place disponible;
- résister aux conditions climatiques de Chaulin.

Il sera porté une attention particulière à la présentation de ces objets:

- en bon état et complet;
- avec une légende circonstanciée, si nécessaire;
- avec un espace et éclairage adaptés.

L'affichage publicitaire doit présenter un cachet historique correspondant à la période 1870-1960 choisie.

#### L'EXPLOITATION

Le BC en tant que musée vivant se doit de conserver des métiers et des savoir-faire en cours de disparition. Dans ce domaine également, il a un devoir muséographique. Nous devons conserver les chefs de gare, chefs de train, mécaniciens et chauffeurs de locomotives à vapeur et autres wattmen, métiers en cours de disparition ou

ayant fortement évolué.

En particulier:

- Les prescriptions de circulation s'appuient sur les méthodes d'exploitation de la période 1870-1960, tout en répondant à la réglementation actuellement en vigueur.
- La circulation des trains est assurée par cantonnement téléphonique, le départ donné à la palette.
- Les trains circulent sous la responsabilité d'un chef de train.
- La composition des trains prendra en compte l'aspect historique, tant qu'il est resté compatible avec les besoins commerciaux ou d'exploitation.
- Le personnel porte un habillement/uniforme correspondant à son activité, sans excès vestimentaire.
- Les travaux sont réalisés selon les méthodes anciennes (par exemple, appel au téléphone à manivelle, transport à la brouette ou utilisation de billets «Edmonson»), si cela permet au public de mieux comprendre comment fonctionnait le chemin de fer à l'époque concernée.
- Chaque membre s'informe sur les aspects historiques de son activité, afin d'être en mesure de l'expliquer au public et de conserver ce savoir-faire dans le futur.

#### LE MATERIEL ROULANT

Quels véhicules doivent-ils faire partie de notre collection?

- Des véhicules à voie métrique de lignes secondaires de la période 1870-1960, suisses ou étrangers.
- Des véhicules aptes à circuler sur notre

ligne pour répondre au premier but du BC; un musée vivant.

- Des véhicules représentatifs du choix ci-dessus et attractifs pour le public, pour répondre au deuxième but du BC: un musée digne de ce nom.
- Des véhicules suffisamment simples pour être maintenus en service en toute sécurité par les membres du BC.
- Des véhicules simples à conduire en nombre suffisant pour permettre la formation de nouveaux conducteurs.
- Des véhicules représentant de manière équilibrée les diverses catégories: locomotives à vapeur, locomotives et automotrices électriques, tramways, voitures, wagons marchandises et de service.

Quelle ampleur doit avoir notre collection?

- Elle ne doit pas dépasser les possibilités humaines, matérielles et financières du BC. Le but du BC est d'avoir tous ses véhicules en bon état de présentation pour le public.
- Elle se limite à la place disponible au musée de Chaulin ou, à défaut, dans un lieu extérieur garanti par un contrat à long terme.
- Le nombre de véhicules sensibles à l'humidité, tels que les locomotives à vapeur ou électriques, les automotrices et voitures en bois, etc. se limite à la place disponible sous toit.

Etat des véhicules

- Les véhicules doivent être remis dans leur état d'origine ou dans un état caractéristique d'une période de leur existence, prioritairement en ce qui



photo N° 21  
Bernina.jpg

concerne les aspects visibles. Cet état sera préalablement défini par une recherche historique.

- Les travaux d'entretien auront pour but de maintenir la substance du véhicule et d'assurer sa pérennité à long terme. Ils garantiront la sécurité des personnes et du matériel.

#### Locations de véhicules à des tiers

- Le BC peut louer des véhicules à des tiers pour une longue durée.
- Toute transaction fera l'objet d'un contrat écrit précisant les droits et les devoirs du BC et de l'emprunteur.
- L'emprunteur devra apporter la preuve de son sérieux et de celui du projet de location.
- Un loyer, même symbolique, sera perçu pour toute location.
- Les intérêts de la collection et de l'exploitation du BC doivent être préservés.

#### Hébergement de véhicules de tiers sur le BC

- Le BC peut héberger des véhicules de tiers sur ses installations pour une longue durée.
- Le véhicule devra remplir les critères définis ci-dessus pour la collection, en particulier celui de la place disponible.
- Toute transaction fera l'objet d'un contrat écrit précisant les droits et les devoirs du BC et du propriétaire.
- Les moyens humains et financiers engagés par le BC devront être en relation avec les avantages qu'il retirera de cet hébergement.
- Les véhicules appartenant à la collection du BC ont la priorité.

#### REGLES D'APPLICATION

Pour garantir la réalisation de ce concept muséographique, il est nécessaire de fixer des règles à suivre quand des modifications ou des acquisitions ont une influence sur la vision du public sur notre chemin de fer-musée.

- Chaque projet devra, avant d'être réalisé, avoir fait l'objet d'un examen sous l'angle de ce concept.
- Le conseil d'administration propose à l'assemblée générale l'acquisition, l'hébergement, la location, la cession ou la démolition de véhicules. Cette dernière décide en dernier lieu.
- Le conseil d'administration décide de l'engagement de tous travaux importants sur les véhicules, c'est-à-dire ceux ne relevant pas de l'entretien courant.
- Le conseil d'administration est compétent pour les locations et les hébergements de courte durée.
- Le conseil d'administration base ses décisions sur le préavis d'une commission qui aura examiné les aspects historiques, techniques et humains (main-d'œuvre, qualitativement et quantitativement) du projet. Le cadre financier et le délai de réalisation y seront précisés.
- Toute acquisition d'objet destiné à être présenté au public, véhicules exceptés, sera proposée au responsable du service concerné et à celui du patrimoine. Une demande est ensuite formulée à l'attention du conseil d'administration, précisant l'objet, sa destination et les moyens nécessaires à cette acquisition. Le conseil d'administration décide de la suite à donner ou s'en réfère à l'assemblée générale.
- Un examen critique de la collection sous l'angle de l'intérêt muséographique sera réalisé périodiquement.

La commission muséographique du BC:

*Jacques Andrist*

*Jean-François Andrist*

*Dominique Gartner*

*Sébastien Jame*

*Frédéric Riehl*

Ce concept a été adopté par l'assemblée générale du 22 avril 2006.