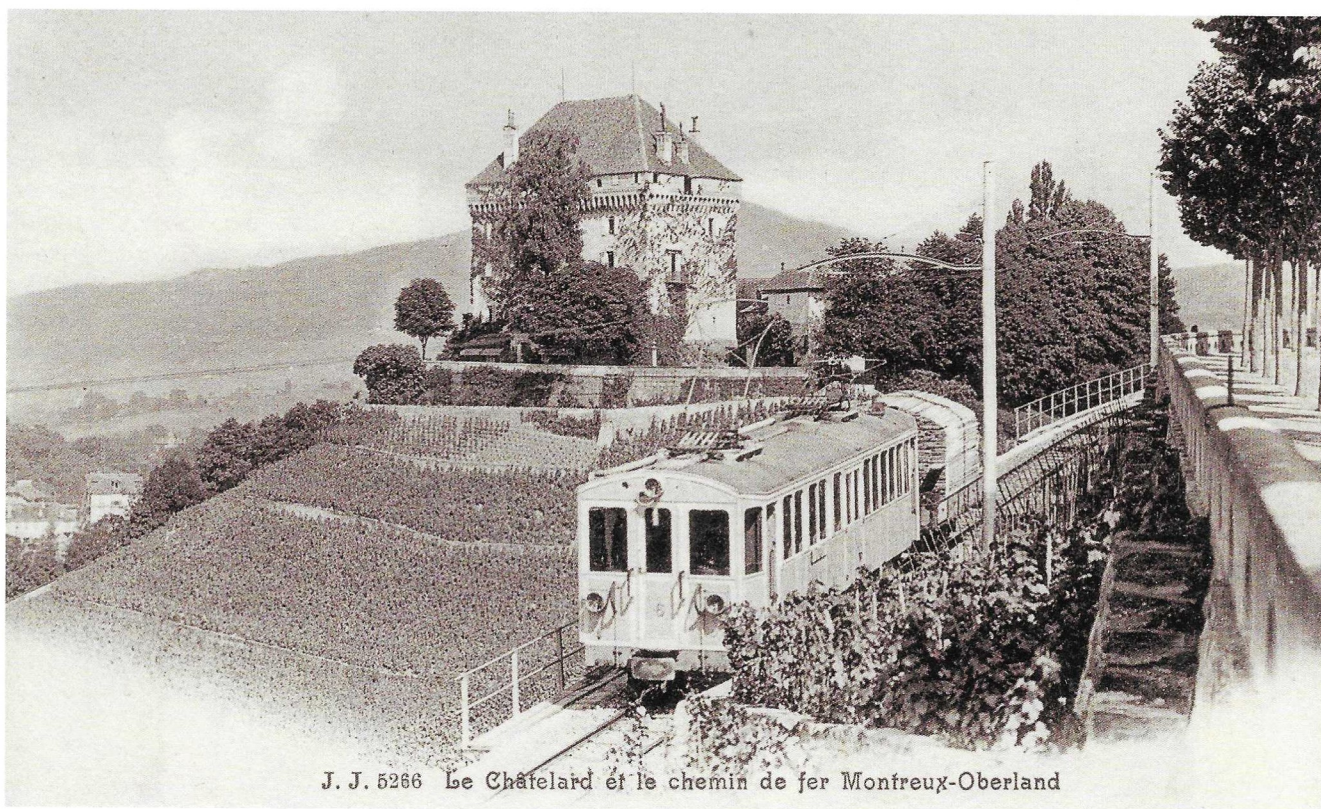


# UN SIÈCLE ET DEMI POUR ACCOMPLIR LA PROPHÉTIE DU GOLDENPASS EXPRESS

Depuis les années 1870, des promoteurs du rail rêvent d'une liaison sans changement de train entre les régions touristiques de Thoune/Brienze et de la Riviera lémanique. Inauguration prévue le 11 décembre prochain.



Le Montreux-Oberland bernois sur la Riviera. Carte postale, début du XX<sup>e</sup> siècle. Collection particulière.

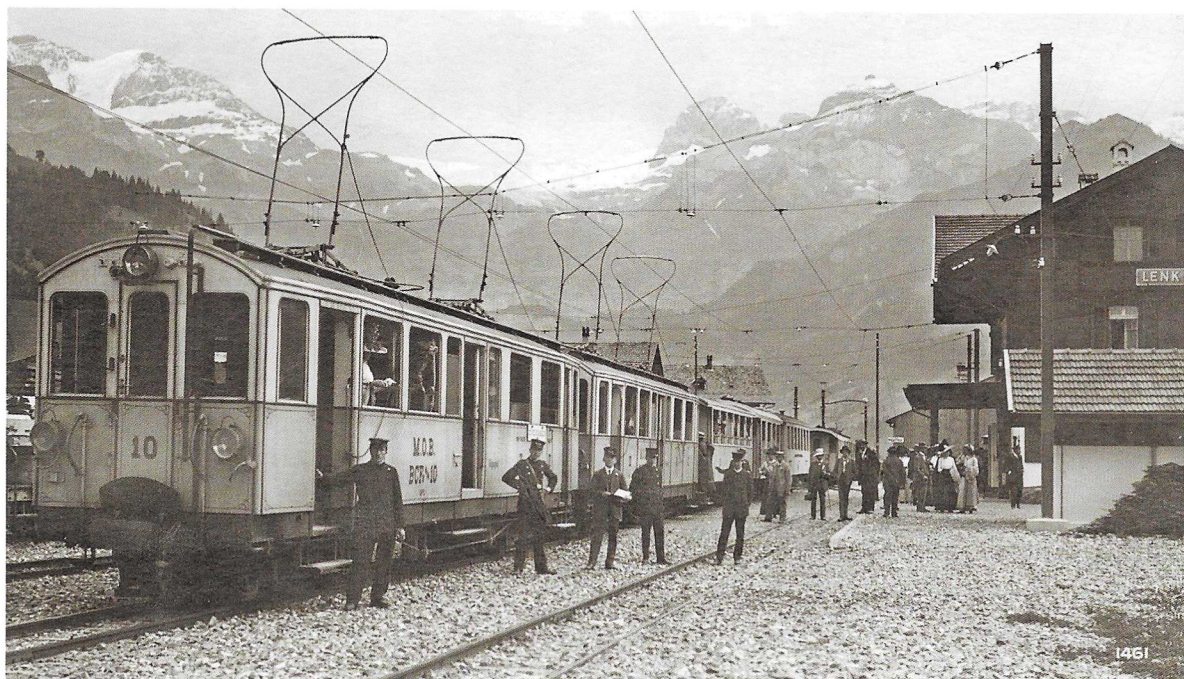
Dimanche 11 décembre 2022, il est bientôt 9 heures. Sur la voie 8 de la gare d'Interlaken Ost, le GoldenPass Express trépigne. Il va s'élancer vers le lac de Thoune jusqu'à Spiez avant de prendre le chemin de Zweisimmen, Gstaad, Château-d'Œx, Montbovon. Il amorcera alors prudemment la longue descente vers le Léman. Interlaken – Montreux : un voyage de 115 kilomètres à travers le Simmental, le Saanenland, le Pays-d'Enhaut et la Riviera. En trois heures quinze, les panoramas défilèrent, du lac à la montagne, de la ville à la campagne, d'une langue à l'autre, d'un réseau à l'autre (BLS et MOB).

En Suisse, pays du train, ce convoi pourrait passer inaperçu. Sauf que ce n'est pas seule-

ment un train qui accomplit un trajet, mais un vieux rêve qui se réalise. Les pionniers du ferroviaire y songent depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Ils ambitionnent de relier la Riviera lémanique aux lacs de Thoune et de Brienze, deux régions au potentiel économique et touristique considérable. Le 28 février 1873, un procès-verbal du gouvernement bernois fait état, telle une prophétie, de cette volonté. Elle s'accomplira pleinement 149 ans plus tard.

Pourquoi une si longue attente ? Avant de grimper à bord du GoldenPass Express, un voyage dans le temps s'impose. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle. Le 9 août 1847, la première ligne ferroviaire suisse est mise en service entre Zurich et Baden. On la surnomme

Affiche de 1916 :  
il est possible  
de relier Montreux,  
Interlaken et Lucerne  
moyennant deux  
changements de train.  
Archives du MOB,  
Montreux.



Le MOB à La Lenk. Carte postale, début du XX<sup>e</sup> siècle. Collection particulière.

le *Spanisch-Brötli-Bahn*, du nom d'une viennoiserie préparée à Baden et très appréciée à Zurich. À partir de là, le réseau de chemin de fer helvétique, le plus dense du monde, se dessine de manière spectaculaire. L'affaire part pourtant mal, la Suisse ayant pris du retard sur ses voisins en raison de sa topographie accidentée et de son système politique complexe.

Les projets ferroviaires pullulent, même les plus fous. Le train assure progrès et prospérité: il transporte les pendulaires, les marchandises, les animaux. Tout comme il séduit les touristes, attirés par des sommets jusque-là inaccessibles. Le rail se lance à l'assaut des cimes, que ce soit celles du Jungfrauoch (3463 mètres), du Gornergrat (3089 mètres), face au Cervin, ou des

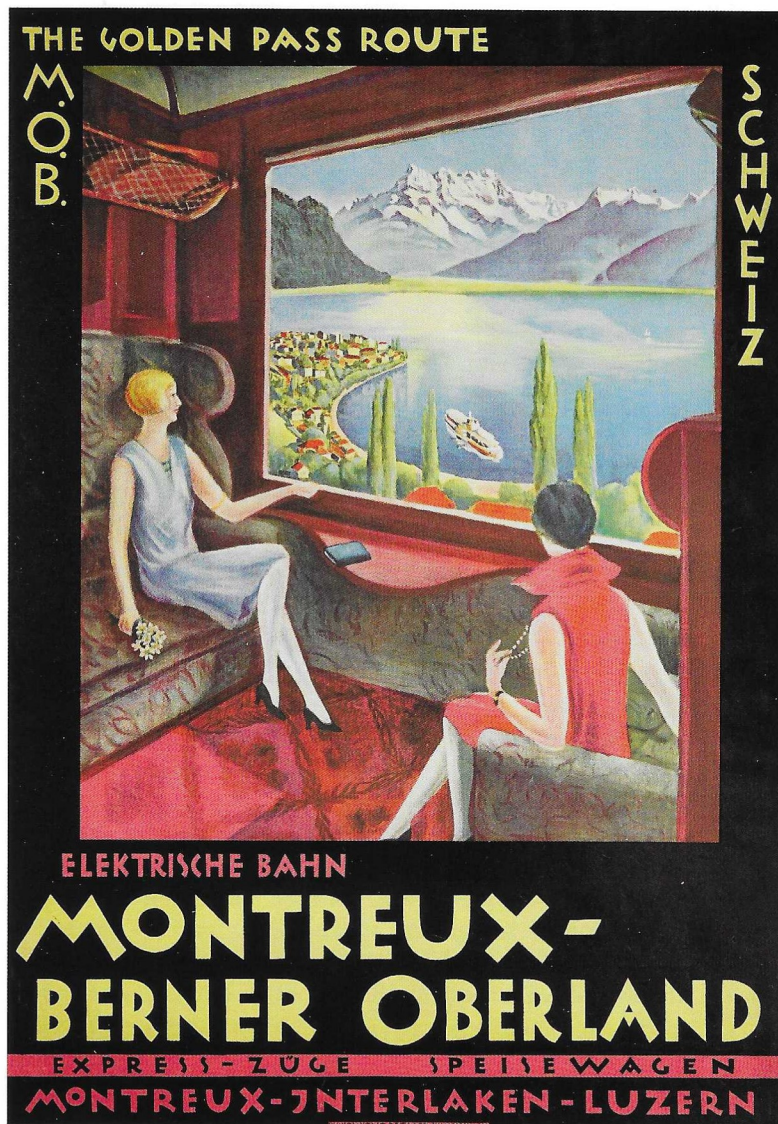


La gare de Saanen, un jour de marché au bétail, 1904. Archives du MOB, Montreux.

Rochers-de-Naye (2042 mètres). À chaque sommet, son projet. C'est le cas de la voie – qui ne se réalisera pas – qui doit escalader le Moléson (2002 mètres) avant de se glisser vers les rives du Léman. La Première Guerre mondiale stoppe net cette frénésie.

La Riviera n'échappe pas à cette effervescence. Le moment est décisif. Rater le train, c'est courir le risque de ne plus jamais le voir passer. Des concessions sont attribuées à tire-larigot, la plupart sans suite. C'est qu'il faut lever des fonds et, souvent, déplacer des montagnes. Ou alors les contourner. Cette première approche a la cote pour relier les lacs de Thoune et de Brienz au Léman. De Thoune, on rejoindrait Vevey par Bulle et Châtel-Saint-Denis. Et comme on reste en plaine, sans grande déclivité, la voie normale (1 mètre et 435 millimètres) semble une évidence. Sur le papier, tout a l'air facile.

La politique s'en mêle. Les plans que l'on tire sur la comète finissent le plus souvent par s'écraser sur le plancher des vaches. *Realpolitik*. À Fribourg, par exemple, on défend la liaison Thoune – Bulle – Vevey, parce qu'elle a le mérite de connecter Bulle au réseau national et de donner au district de la Gruyère la possibilité de sortir de son isolement. C'est qu'en 1862 le chef-lieu gruérien a été écarté de l'axe Berne – Lausanne au profit de Romont, plus direct. La concession du Thoune – Bulle – Vevey est accordée le 27 juin 1880, mais le projet s'enlise, faute de moyens et de soutien du gouvernement bernois. Dans les affaires ferroviaires, comme dans beaucoup d'autres, les intérêts régionaux reviennent, comme le naturel, au galop. Ainsi, chacun défend son coin de terre, son projet, en fonction de ses préoccupations et de ses intérêts. Pareil sur le plan local : à Vevey et à Montreux, on se livre à une âpre concurrence. Qui remportera la bataille du rail ?



Affiche de 1922 vantant la « Golden Pass Route ». Archives du MOB, Montreux.

En 1890, une nouvelle idée sort du bois. Et si, de Montreux cette fois-ci, on rejoignait Montbovon par le col de Jaman ? Le tracé est certes plus court, mais, pour grimper à 1512 mètres d'altitude, la crémaillère est indispensable. Tout cela pour une exploitation réduite à cinq mois, de juin à octobre... Le projet trépane, mais l'idée survit.

L'émergence des sports d'hiver réveillent les régions de montagne. Le passage du train désenclave une contrée. Il amène également des touristes. Séduits pas le lieu, les premières familles anglaises et russes débarquent. Du côté vaudois, les frères Ami et Louis Dufour ont senti le vent en ouvrant le Grand Hôtel aux Avants en 1877. Le chemin de fer permettrait d'acheminer leur clientèle. Ils ont le bras long et de l'énergie à revendre. Leur idée : Montreux – Les Avants, avec une variante jusqu'à Montbovon. Montbovon ? Oui, car le village gruérien doit être connecté prochainement au réseau national par Bulle, avec son lot de touristes qui pourraient faire un crochet aux Avants. Tout se goupille parfaitement.

Une nouvelle actrice s'invite dans le débat, la « fée électricité ». Son arrivée rebat les cartes de géographie : elle dégage davantage de puissance que la vapeur, ce qui permet de se passer de la crémaillère et d'envisager de nouveaux tracés. S'ouvrent alors de nouveaux horizons.