



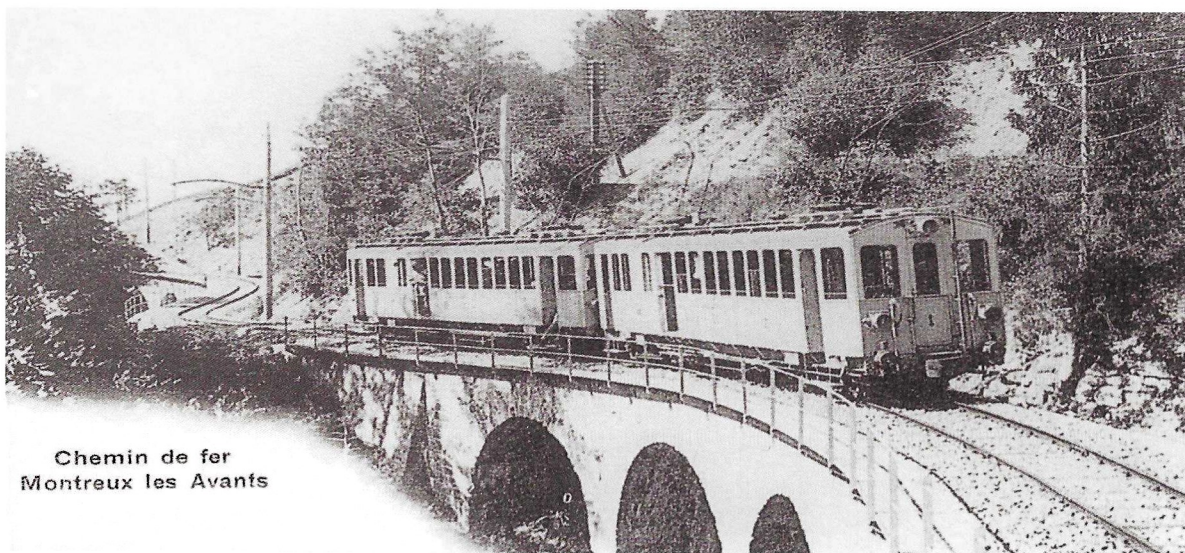
La gare de Gstaad en 1906. Archives du MOB, Montreux.

GSTAAD SAUVÉ DE L'OUBLI

Les voies de chemin de fer se conduisent comme les cours d'eau. Elles relient un point A à un point B de la manière la plus directe possible. À y regarder de plus près, la ligne du MOB comporte une anomalie géographique: le détour par Gstaad. Depuis Saanen, le train devait s'attaquer directement au col de Saanenmöser. Laissé de côté, Gstaad se raccroche à l'idée de figurer sur une autre ligne ferroviaire en gestation, en provenance des Diablerets et du col du Pillon. Il tiendra à un seul homme, Karl Reichenbach, habitant du lieu et député au Grand conseil bernois, de changer le cours de l'histoire. Le MOB répondra positivement à sa demande de desservir les futurs hôtels et une scierie du lieu. La ligne s'en trouve allongée de 1,5 kilomètre, mais peu importe. L'arrivée du chemin de fer est décisive pour Gstaad qui, à l'époque, était un bourg agricole. Sans ce détour, le hameau ne serait jamais devenu le lieu de villégiature de nombreuses stars.

À cette époque bouillonnante naît aussi l'idée un peu folle de traverser la montagne, à travers Jaman. Le projet régional des frères Dufour, soutenu par plusieurs élus, dont le conseiller national Émile Vuichoud, se découvre un allié de circonstance, le Canton de Berne. Il prendra dès lors une tout autre envergure. Les autorités bernoises voient en effet dans ce tracé une occasion en or de désenclaver la région de Saanen, dans le Gessenay germanophone. De Montbovon, la voie ferrée se dirigera vers Château-d'Ex, Saanen et Zweisimmen. Ne figurant pas sur le tracé, le hameau de Gstaad sera desservi *in extremis*.

Combinés, les intérêts vaudois et bernois sonnent le glas des espoirs gruériens. Dans ce fief radical, on enrage, accusant l'État de Fribourg, d'obédience conservatrice, de ne pas avoir suffisamment défendu la variante à voie normale Thoun – Bulle – Vevey. «À moins de nier l'évidence et d'être ennemi de son pays, on reconnaîtra combien serait fatal et ruineux, pour la Gruyère en général et la Ville de Bulle en particulier, le détournement du trafic commercial et voyageur des vallées du Pays-d'Enhaut», s'insurge le journal *La Gruyère*. Et de poursuivre: «Devant le grave danger qui menace notre pays, que tous les bons citoyens, sans



Chemin de fer
Montreux les Avants

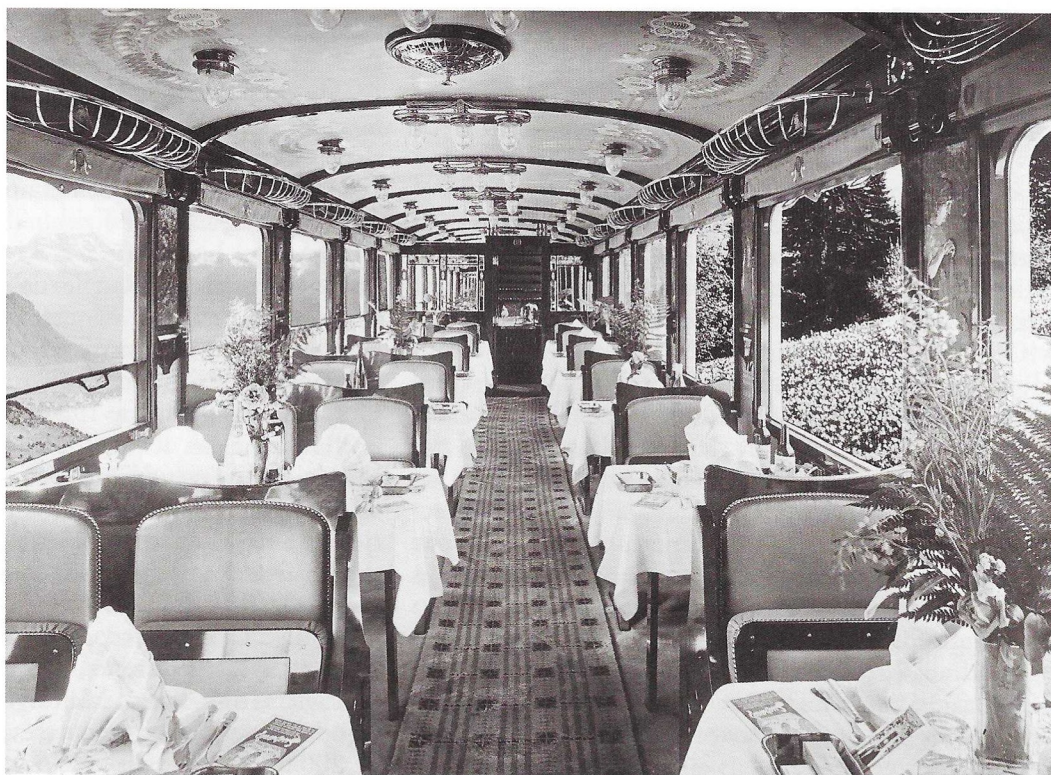
Viaduc des Chenaux aux Avants en 1902. *Archives du MOB, Montreux.*

acceptation de partis, s'unissent pour maintenir et défendre prospère le patrimoine que nos pères nous ont laissé florissant et respecté.» Publiée le 19 août 1898, peu avant que les décisions définitives ne tombent, cette protestation désespérée ne change rien.

C'est ainsi qu'à Montbovon, le train tourne le dos à la Gruyère pour se diriger vers le Pays-d'Enhaut. Le 26 juin 1899 naît le Chemin de fer Montreux – Montbovon qui deviendra, le 10 mai 1902, la Compagnie du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB). Le premier coup de pioche est donné le 10 avril 1900 et le premier tronçon Montreux – Les Avants (10,85 kilomètres) est inauguré 21 mois

plus tard, le 17 décembre 1901. Le chantier occupe près de 2000 ouvriers.

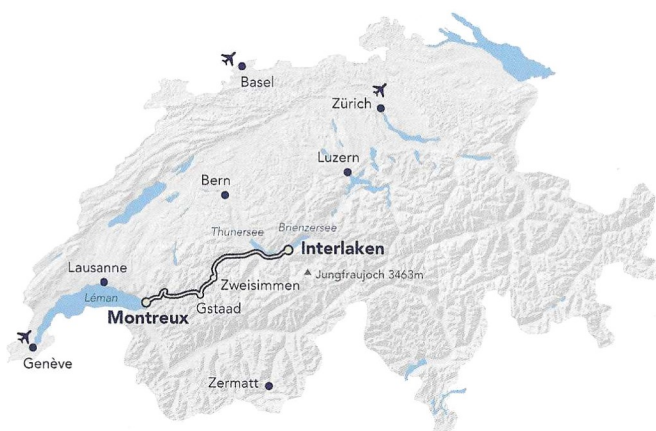
Le percement du tunnel de Jaman (2424 mètres) est hautement symbolique. L'empressement est tel qu'on n'attend pas le feu vert du Conseil d'administration pour s'y attaquer. Dans le canton de Vaud, on jubile: «Montreux, c'est la beauté et la grâce; l'Oberland, c'est la force et le sublime», s'emballe *La Feuille d'Avis de Lausanne* dans son édition du 11 août 1902. Le tunnel «supprime la barrière qui séparait la Riviera du Pays-d'Enhaut, Vaud de Fribourg et Berne. Château-d'Œx se rapproche du reste du canton, Montreux de l'Oberland», résume un récent article historique de *24 Heures*. Il faut 300 ouvriers – dont trois trouveront la mort – pour creuser le tunnel à l'aide de perforatrices électriques et de 30 tonnes de dynamite.



Première
voiture-
restaurant
de 1906.
*Photo prise
entre 1906
et 1910.
Bildarchiv.
ETH-
Bibliothek,
Zürich.*



Le GoldenPass Express en test à Schönried avant son lancement le 11 décembre 2022. MOB, Montreux.



Ce chantier condamne les espoirs de Vevey, recalé au profit de Montreux. La ville industrielle obtient un lot de consolation: la création du Vevey – Blonay – Chamby lui permet d'être raccordée à la voie ferrée du MOB. Jusqu'à la fermeture de la ligne, en 1966.

Revenons au début du siècle. Le 6 juillet 1905, la totalité du tronçon Montreux-Zweisimmen est terminée, le premier de cette longueur (62,4 kilomètres) à être entièrement électrifié (750 volts). Cette année-là, sous la responsabilité de Roland Zehnder, premier directeur du MOB (1901 – 1945), la compagnie transporte 348 000 personnes, dont de nombreux touristes, mais aussi 5700 bêtes. Transport utile, transport touristique: cette multifonctionnalité traverse l'histoire de l'entreprise jusqu'à ce jour.

C'est ainsi que les voies de chemin de fer sont construites, en épousant les courbes du terrain, au gré des progrès techniques, mais aussi en se pliant bon gré

mal gré à la raison politique et économique. Un rapide détour par Spiez et Interlaken permet de constater que l'arrivée du chemin de fer s'est accompagnée des mêmes palabres et considérations. Et à la même époque, la liaison Interlaken – Spiez étant inaugurée en 1902. Nuance de taille: entre Interlaken et Zweisimmen, aujourd'hui sous l'égide de la société Berne – Lötschberg – Simplon (BLS), c'est la voie normale qui s'est imposée sur un relief moins accidenté. Les options choisies condamnent durant plus de 100 ans une liaison directe entre Montreux et Interlaken.

Si la flamme faiblit, elle ne s'est jamais vraiment éteinte. À Montreux, le MOB comprend très vite où se situe l'intérêt de la branche touristique. Dans un document de synthèse qui date de 1901, la compagnie ne s'en cache pas. Il s'agit de mettre en communication « l'étendue des richesses de deux territoires. D'un côté, le littoral du Léman, que ses voies d'accès de Genève, Chamonix, du Valais relie si bien à la France et à l'Italie (...) De l'autre côté, l'Oberland bernois, avec les lacs de Thoue et de Brienz, avec Interlaken, Lauterbrunnen, Mürren, Grindelwald, Meiringen, etc. (...) Interlaken seul reçoit annuellement la visite de 200 000 touristes. »