

La quête du haut : les lignes ferroviaires

Autor(en): **Tissot, Laurent**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue historique vaudoise**

Band (Jahr): **114 (2006)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514225>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Laurent Tissot

LA QUÊTE DU HAUT *Les lignes ferroviaires*

touristiques dans le canton de Vaud jusqu'à la Seconde Guerre mondiale

L'émergence d'un idéal touristique suisse a, en grande partie, reposé sur une quête quasi obsessionnelle de la hauteur. Cette recherche du sommet a peu d'équivalent dans l'histoire de l'humanité et fait dire à certains qu'elle marque l'avènement d'une véritable civilisation, issue de cette 'philosophie du Mont Blanc' dont Horace-Bénédict de Saussure, grâce à son exploit, assure la naissance¹. Fondement de la modernité occidentale, la valorisation de la hauteur exprime un idéal de domination qui accompagne dans un même élan toute l'industrialisation : la foi dans le progrès et la science, l'assurance dans la puissance du moyen technique, soit toutes les certitudes dans des valeurs positives et vérifiables qui concourent à donner à la montagne un point de référence².

Mais cette valorisation ne se limite pas à la satisfaction de cette seule ambition. Elle illustre non seulement la force morale, scientifique et technologique qui anime ses promoteurs ; elle traduit également – et peut-être d'abord – les représentations qui commandent justement le haut comme un idéal³. Traductrice de la hauteur, la montagne élève l'individu autant spirituellement et symboliquement que physiquement. Elle fait comprendre les choses par sa position sur le reste du monde. Elle fait ressortir ce qui est essentiel parce qu'elle s'impose dans le paysage. Elle soigne les corps malades et revitalise les esprits⁴. En bref, elle est une sorte d'accomplissement assurant la plénitude de l'humanité.

1 Nicolas GIUDICI, *La philosophie du Mont Blanc. De l'alpinisme à l'économie immatérielle*, Paris, 2000.

2 Les liens entre montagne et industrialisation mériteraient de plus amples développements. Nous en avons ébauché quelques pistes dans un petit article, « Montagne et industrialisation : l'essor d'une économie touristique » dans *Les Cahiers de Récits. Université de technologie de Belfort-Montbéliard*, n°1 (2000/2001), p.63-69.

3 Claude REICHLER, *La découverte des Alpes et la question du paysage*, Genève, 2002.

4 *Le bon air des Alpes* (sous la responsabilité de Claude REICHLER). Grenoble, *Revue de géographie alpine*, t. 93 (mars 2005), n°1, 126 p.

Conquérir le haut, c'est démontrer l'unité d'une civilisation bâtie sur la hiérarchie méritocratique et la conquête par l'effort et le calcul. C'est affirmer la cohérence de ce projet. Conquérir le haut, c'est donc convoquer toutes les ressources, quelles soient politiques, économiques, financières, techniques, sociales, culturelles permettant d'atteindre cet objectif.

A la base du tourisme suisse, il y a donc la convergence d'un ensemble de besoins, d'attentes, d'expériences et de certitudes. Elle s'accomplit ainsi dans le souci de donner une meilleure emprise sur la matière première constitutive de ce tourisme - la montagne - en en tirant toutes les potentialités. Devenant un produit, la montagne doit se doter des attributs qui la rendent digeste. Sa consommation requiert un certain nombre de supports économiques et d'aménagements techniques propres à en assurer la réalisation et à entrevoir des développements. Au XIX^e siècle, les moyens matériels qui permettent de l'expérimenter se conjuguent dans plusieurs déclinaisons : des chemins de fer se riant des déclivités, des palaces hôteliers nichés sur des sommets, des pratiques sportives (alpinisme, randonnée, sports hivernaux) libérant les émotions, des établissements médicaux rétablissant les souffrants (sanatorium), des aménagements paysagers (belvédères, panoramas, tables d'orientation) côtoyant le vide.

Le chemin de fer de montagne ou la conquête de la hauteur

En nous intéressant aux chemins de fer de montagne, nous touchons un élément déterminant, dès le dernier tiers du XIX^e siècle, dans cette conquête du haut. S'ils s'associent à un ensemble de facteurs qui font de la montagne un produit reproductible à souhait et à grande échelle, ils symbolisent la victoire de la science sur l'environnement naturel. Preuves de sa domestication, ils fixent en même temps le regard en délimitant précisément les points de vue. La hardiesse des constructions assure une mise en scène du paysage qui décuple sa beauté et son attirance. Elle promet, dans le même mouvement, l'excellence d'un savoir-faire dans la maîtrise des technologies adaptées aux régions de montagne. Tout en flirtant avec le danger, un chemin de fer de montagne permet au touriste de se déplacer dans une nature débarrassée justement de tout danger et de jouir pleinement de sa position dominante.

Dans le canton de Vaud, cet idéal de la hauteur n'est pas séparable d'un contexte qui en explique en partie l'accomplissement. En partie, car si le dénominateur reste la hauteur, sa traduction puise cependant dans un terreau qui offre des particularités déterminant des décisions et des choix. Le caractère pionnier des réalisations qui y sont opérées traduit en

effet des ambitions nouvelles en matière de développement touristique. En nous intéressant aux chemins de fer de montagne, nous devons ainsi tenir compte des modalités qui en régissent la construction et la gestion. Mais en parlant de chemins de fer de montagne, nous devons bien sûr opérer des distinctions qui donnent à l'ensemble une configuration diverse : trains électriques, trains à vapeur, trains à crémaillères, funiculaires, téléphériques, etc. soulèvent des questions particulières dans l'inscription de ces moyens dans le paysage et dans le choix des sites mieux à même de les accueillir⁵.

Sur le plan technique, le 'triomphe de la crémaillère' a profilé la construction des installations dans une trajectoire très précise laissant peu de place à d'autres systèmes et retardant, par là-même, l'introduction de technologies tout aussi efficaces⁶. Dans le canton de Vaud, il se matérialise notamment dans la construction du Glion-Rochers de Naye ouvert en 1892 et gravissant des pentes jusqu'à 220%. En ce qui concerne le funiculaire, son rôle est encore plus marquant. Le canton de Vaud voit l'établissement sur son territoire des deux premières réalisations de Suisse, le Lausanne-Ouchy (1877) et le Lausanne-Gare (1879)⁷. En 1883, l'établissement du funiculaire Territet-Glion, à contrepoids hydraulique, s'affirme comme une prouesse technique qui fait l'admiration du monde entier : construite sous l'autorité technique de l'ingénieur Nicolas Riggenbach, la ligne est la première à accuser une pente de 570 %. Les premiers essais de traction électrique se déroulent également dans l'espace vaudois avec René Thury qui, en 1884, s'initie à la traction de montagne à Territet avant de construire, en 1888, le premier funiculaire électrique au Burgenstock⁸.

Pionnier au niveau technique, le canton de Vaud affirme également son dynamisme en matière de constructions. Le tableau suivant reproduit la liste des réalisations jusqu'en 1920, date qui marque l'apogée de leur nombre si l'on exclut de ces données la construction des téléphériques dont l'essor est surtout manifeste après la Seconde Guerre mondiale.

- 5 Roland HIRNI, *Die Einwirkungen des Konjunkturverlaufes auf die schweizerischen Fremdenverkehrsbahnen von 1922 bis 1955*, Bern, 1963, p. 4 et ss.
- 6 Sur le triomphe de la crémaillère, cf. Roland ZEHNDER, « Historique des chemins de fer de montagne » dans *Les Chemins de fer suisses après un siècle. Vol.5: Les Chemins de fer de montagne*. Neuchâtel, 1952, p. 28 ss. ; voir aussi Wolfgang KÖNIG, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870-1939*, Frankfurt et al, 2000.
- 7 Cedric Humair, « Une entreprise de transport à vocation touristique : la Compagnie du chemin de fer Lausanne-Ouchy et des eaux de Bret (1869-1914) » dans *Entreprise et Histoire*, numéro spécial sur le tourisme, à paraître (2006).
- 8 Serge PAQUIER, *Histoire de l'électricité en Suisse. La dynamique d'un petit pays européen 1875-1939*, Genève, vol. I, 1998, p. 501-502.

**Liste des réalisations dans le canton de Vaud. Etat en 1920
(hormis les réalisations opérées sous les Chemins de fer fédéraux)**

Funiculaires	Années de construction	Longueur (en m)
Lausanne-Ouchy	1877	1 795
Territet-Glion	1883	560
Cossonay Gare-Ville	1897	1 211
Lausanne-Signal	1899	465
Vevey-Chardonne-Mont Pèlerin	1900	1 526
Les Avants-Sonloup	1910	479
Territet-Mont Fleuri	1910	379
Crémaillères		
Glion-Rocher de Naye	1892	7 625
Montreux-Glion	1909	2 735
Blonay-Les Pléiades	1911	4 789
Villars-Chesières-Bretaye	1913	3 799
Chemins de fer – voies étroites		
Lausanne-Echallens-Berger	1873-1889	22 820
Yverdon-Ste Croix	1893	24 167
Bière-Apples-Morges	1895-1896	29 658
Allaman-Aubonne-Gimel	1896-1898	9 913
Bex-Villars-Chésières	1898-1906	13 842
Aigle-Leysin	1900	7 168
Montreux-Oberland-Bernois	1901-1905 + 1912	75 207
Chemins de fer électriques veveysans (CEV)	1902-1904	16 071
Gland-Begnins	1906	3 634
Aigle-Ollon-Monthey	1907	11 475
Aigle-Sépey-Les Diablerets	1913-1914	23 346
Nyon-St.Cergues-Morez	1916-1917	26 964
Chemins de fer – Voies normales		
Orbe-Chavornay	1894	3 898
Pont-Brassus	1899	13 259
Vevey-Chexbres	1904	7 825
Nyon-Crassier	1905	5 941

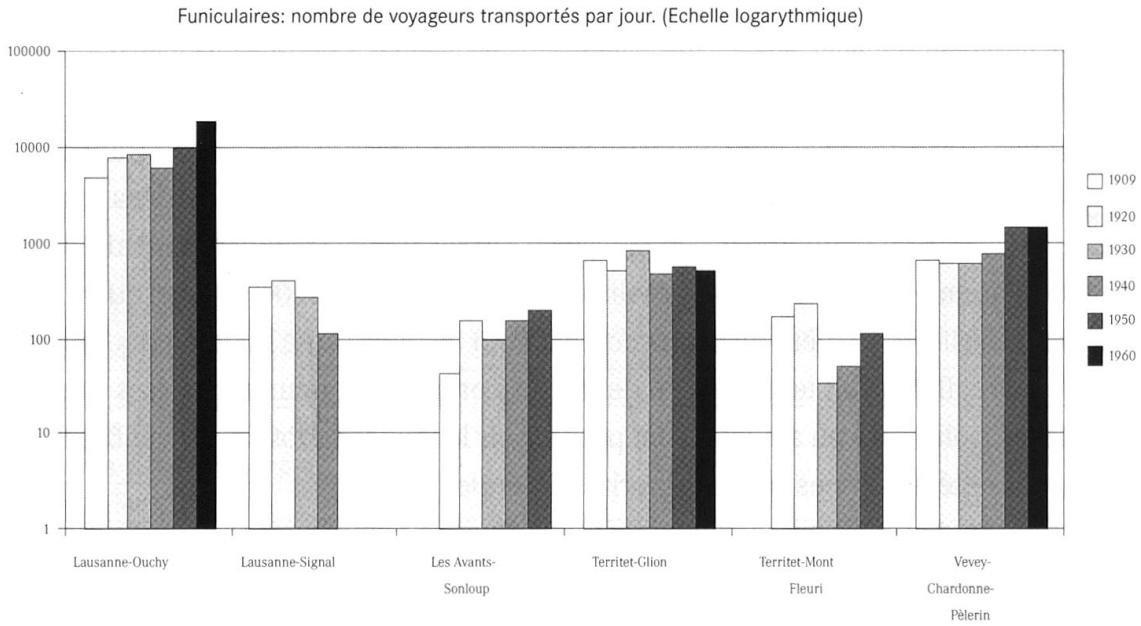
Sources : Statistique des chemins de fer suisses. Berne, Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, 1920.

Si l'on compte que, au même moment, le nombre de chemins de fer à crémaillères s'élève, pour la Suisse entière, à 15 et que le nombre de funiculaires à 49, on peut se faire une idée plus précise de ce dynamisme. De notre liste, plusieurs aménagements n'ont que de très loin rapport avec le voyage touristique: le funiculaire de Cossonay, le chemin de fer Bière-Apples-Morges, celui du Lausanne-Echallens-Berger, ou encore celui d'Orbe-Chavornay sont destinés à des usages industriels, militaires ou de mobilité urbaine. D'autres réalisations se conçoivent aussi dans des perspectives mêlant des activités touristiques avec d'autres fonctions de transport: Lausanne-Ouchy, Le Pont-Brassus notamment. Il n'en reste pas moins que le canton de Vaud est demeurée une terre propice à la présence sur son territoire d'aménagements de voies de transports s'associant, de près ou de loin, à l'activité touristique. Son territoire attire les promoteurs et fait naître les ambitions les plus folles. L'autre constat qui ressort de notre liste est l'extrême concentration des réalisations. Les années 1890-1910 marquent une véritable frénésie en matière de construction⁹. Pour avoir une vue encore plus précise de cette fièvre, il faudrait tenir compte de tous les projets qui, pour différentes raisons (financières, politiques ou autres) n'ont pas pu voir le jour et de toutes les concessions qui n'ont pas été accordées par les autorités fédérales.

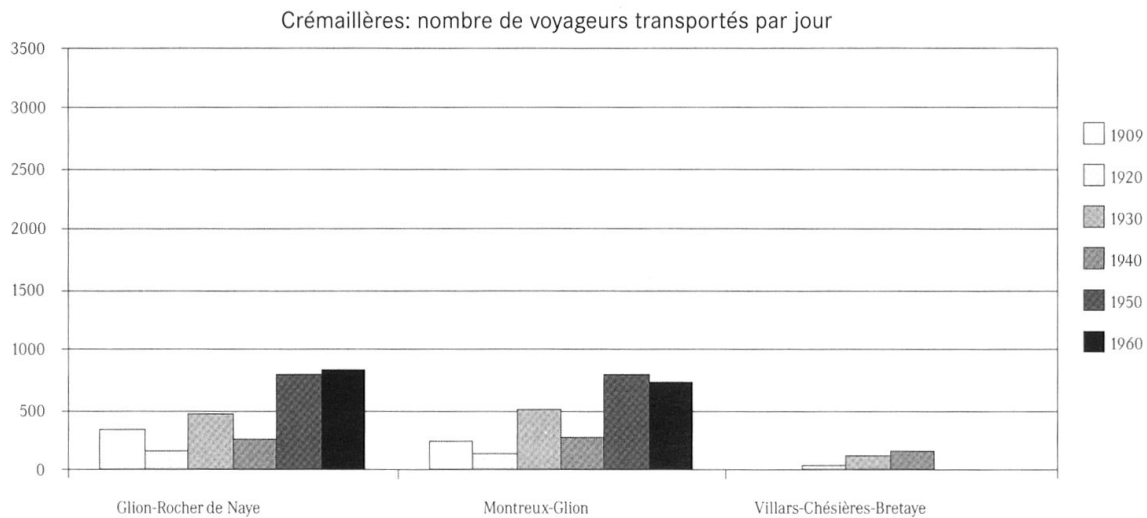
En termes d'utilisation, le constat est plus nuancé comme les trois tableaux qui suivent le montrent. Seules les réalisations touristiques ont été prises en compte. Il n'y a pas d'augmentation forcée traduisant un engouement marqué pour ces moyens sur le long terme. Pour plusieurs des lignes répertoriées, les premières années du vingtième siècle assurent déjà un usage qui se maintient, bon an mal an, dans des marges qui ne seront pas dépassées. Mis à part le funiculaire urbain du Lausanne-Ouchy pour lequel l'augmentation du trafic se lit dans l'essor démographique de la capitale vaudoise, les autres compagnies suivent les oscillations conjoncturelles qui marquent en gros l'évolution générale de l'activité touristique. Après le boom de la Belle-Epoque, l'entre-deux-guerres entraîne le tourisme dans une période agitée que seules les « Trente Glorieuses » sauront surmonter. Mais dire que la première moitié du XX^e siècle est déprimante en matière touristique n'est pas non plus une conclusion forcément pertinente. En chiffres absolus, l'usage du train de montagne quel qu'il soit reste à des niveaux tout à fait satisfaisants. Hors des périodes de crises à proprement parler (1919, 1921, 1933-37), il revient en force laissant croire à des avenir resplendissants. Si tous les acteurs ont encore les yeux rivés sur les années fastes

⁹ Frénésie que l'on peut relever pour l'ensemble de la Suisse. Cf. HIRNI, *Die Einwirkungen*, p. 19.

de la Belle Epoque, c'est qu'ils sont persuadés de leur retour prochain. Comme on le sait, l'entre-deux-guerres fait entrer les économies dans des ères d'incertitudes permanentes là où la Belle Epoque avait fait croire que la prospérité était l'état normal de l'économie.

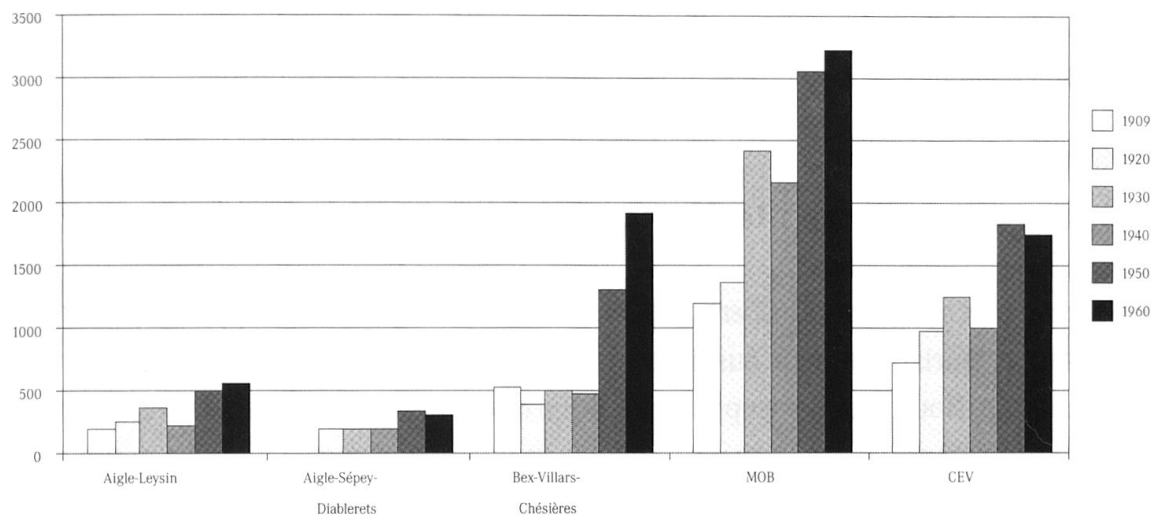


Sources: Statistique des chemins de fer suisses. Berne, Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, 1909-1960



Sources: Statistique des chemins de fer suisses. Berne, Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, 1909-1960

Chemins de fer de montagne: nombre de voyageurs transportés par jour



Sources : Statistique des chemins de fer suisses. Berne, Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, 1909-1960.

A regarder de plus près ces tableaux et notamment en comparant le tableau des chemins de fer de montagne à proprement dit avec ceux des funiculaires et des crémaillères, l'impression se dégage que les premiers n'ont pas forcément servi d'impulsions, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, aux deux derniers. En d'autres termes, les chemins de fer de montagne qui représentaient par leur envergure et leur armature des atouts considérables dans le développement des animations touristiques n'ont pas assuré un essor plus substantiel à des installations comme Les Avants-Sonloup ou Territet-Glion, Territet-Mont Fleuri ou Vevey-Chardonne-Mont Pèlerin qui leur étaient directement liées. Le funiculaire Les Avants-Sonloup connecté à la ligne du MOB connaît même une diminution de sa clientèle en 1930 (100 personnes transportées par jour contre 150 dix ans plus tôt) alors qu'au même moment la ligne mère enregistre une augmentation de son trafic de 30%. Ce constat serait à mettre en relation non seulement avec la fragilité conjoncturelle qui érode les envies touristiques, mais aussi avec l'usage de la hauteur qui diversifie ses perspectives. Le point culminant ne serait plus l'objectif recherché par une clientèle plus friande de déplacements et plus pressée dans la gestion de son temps. La question mérite d'être posée car, dès ce moment-là, les petites lignes de funiculaires ou à crémaillères entrent dans une période de grosses difficultés qui aboutiront à la fermeture de certaines d'entre elles dans les années 1980. La banalisation du tourisme, un certain essoufflement ajouté à une concurrence croissante entre les destinations nationales et régionales rejettent ce qui paraissait comme un fondement du modèle touristique suisse dans la rubrique de l'anecdote. La hauteur, si elle reste

bénéfique, peut s'atteindre de mille et une façons et à mille et un endroits. A cet égard, la crise du modèle suisse, durant l'entre-deux-guerres, est en quelque sorte aussi une crise des hauteurs.

Un cas exemplaire : le Montreux-Oberland bernois

La *Compagnie du Montreux-Oberland bernois* (MOB) est un très bon exemple de cette idéalisation touristique mais aussi des difficultés auxquelles cette conquête du haut s'est heurtée. Nous n'en développerons ici que quelques aspects liés à la construction de la ligne ainsi qu'à sa gestion.

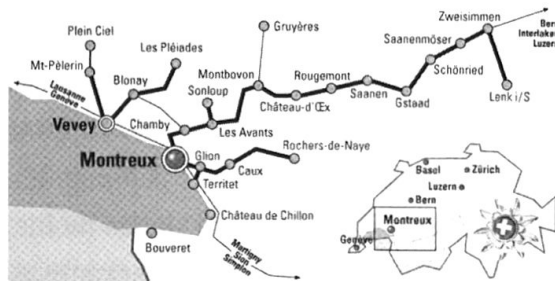
Le projet naît dans le contexte d'euphorie qui caractérise le secteur touristique à la fin du XIX^e et au début du XX^e siècle. Dès 1873, de nombreuses esquisses avaient notamment vu le jour pour relier les villes de la riviéra vaudoise aux régions préalpines de la Veveyse, de la Gruyère, du Pays-d'Enhaut et de l'Oberland bernois sans toujours aboutir à des réalisations concrètes. Mis à part la construction de funiculaires ou d'autres réalisations ponctuelles dont on a déjà parlé plus haut, la seule avancée fut la construction, en 1893, de la ligne à voie normale du lac de Thoune puis, en 1897, celle à voie normale reliant Spiez à Erlenbach avant que le lien entre cette dernière localité et Zweisimmen ne soit réalisé en 1902.

La construction du MOB résulte de trois considérations qui se superposent:

- une considération régionale visant à désenclaver une région ignorée jusqu'à la fin du XIX^e siècle par les réalisations ferroviaires, soit la région du Pays-d'Enhaut et du Simmental ;
- une considération nationale visant à établir un lien, en matière de transport, entre le bassin lémanique, l'Oberland bernois et le lac des Quatre-Cantons, soit un lien entre trois pôles touristiques éminents ;
- une considération internationale, visant à renforcer la dynamique touristique helvétique dans un cadre européen par son interconnexion aux réseaux en exploitation, notamment dans un axe vertical sud-nord : Nice-Genève-Montreux-Interlaken-Lucerne-Zurich-Allemagne.

Ouvert à une exploitation partielle en décembre 1901, le MOB se constitue peu à peu en une ligne d'importance nationale et internationale. La ligne est immédiatement électrifiée, ce qui la place parmi les compagnies pionnières en la matière. Son exploitation totale, qui date de 1905, couvre une longueur de 63 kilomètres. Elle comporte 18 tunnels et 62 ponts. En 1912, un nouvel embranchement de 12,9 kilomètres reliant

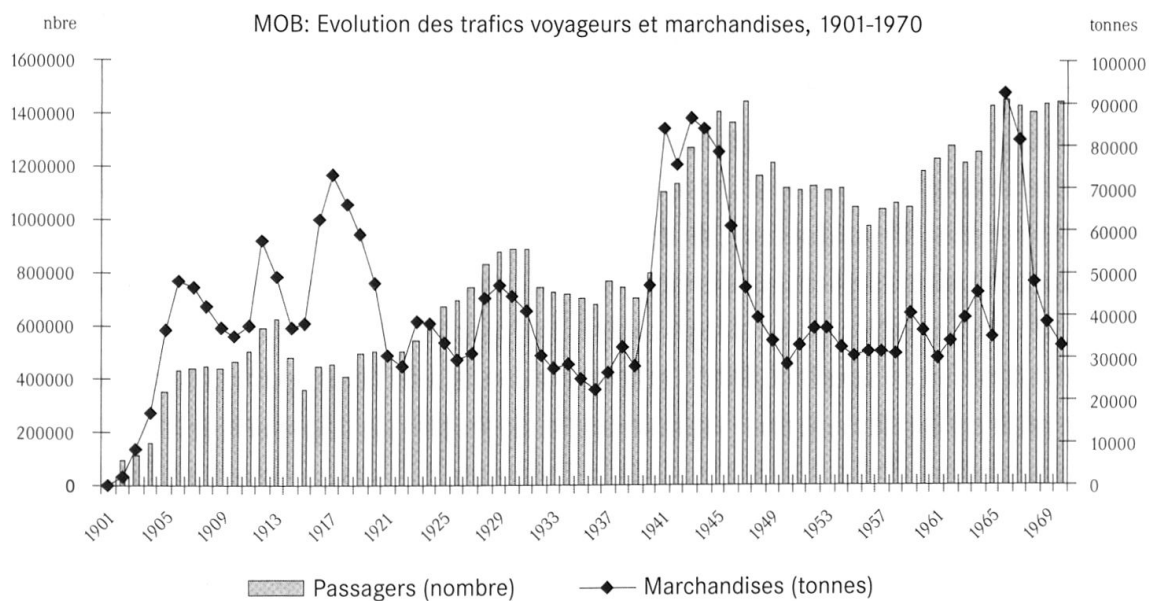
Zweisimmen à la station touristique de La Lenk est ouvert, ce qui porte la longueur d'exploitation à près de 76 kilomètres.



Source :

<http://www.mob.ch/GPS/societes/carte2.asp>

L'évolution du trafic connaît rapidement une augmentation marquée. Si les ambitions initiales étaient de faire du MOB une compagnie « généraliste » alliant transport de voyageurs et transport de marchandises, les réalités du marché donnent aux transports des premiers les faveurs de la cote. Comme le montre le graphique suivant, le trafic des marchandises a connu un essor lors des périodes de guerre (1914-1918 et 1939-1945) où la ligne est abondamment utilisée par l'armée suisse pour transporter du matériel.



Le choix d'une modernité technique

L'aspect touristique devient assez rapidement le vecteur principal du développement de la compagnie. Il démontre toute la force d'attraction de réalisations s'arrimant à cette quête du haut indissociable d'une maîtrise technique, commerciale et symbolique de la montagne.

Sur le plan technique, le MOB s'attache dès sa création à opter pour l'énergie électrique qui reste encore, au début du XIX^e siècle, liée à beaucoup d'incertitudes : incertitudes techniques, industrielles, commerciales. Ce choix s'opère dans un contexte marqué encore par l'ère de la « vapeur triomphante » qui relègue l'utilisation d'autres technologies au second plan : les compagnies qui prolongent la ligne de Zweisimmen à Interlaken, par Erlenbach, se sont décidées pour la vapeur, créant ainsi une rupture de charge qui contraint les voyageurs à changer de train et interdit aux compagnies d'envisager des échanges de matériel¹⁰. En gagnant, à l'échelle helvétique tout au moins, d'indiscutables parts de marchés, l'option électrique, si elle pouvait se révéler réaliste, n'en comportait pas moins des handicaps : handicaps liés à une interconnexion très aléatoire avec les compagnies voisines, handicaps liés à une gestion fragile des procédés, handicaps liés à un déficit de reconnaissance dans le public¹¹. Bref, les premières années d'exploitation sont marquées par une grosse pression de faisabilité laissant l'impression d'une compagnie qui se doit d'innover constamment tout en devant rassurer la clientèle sur l'efficacité et la sécurité de son moyen de transport.

Les premiers procès-verbaux de la compagnie fourmillent de remarques sur la capacité des fournisseurs à répondre aux exigences. L'entreprise Alioth de Bâle qui a été choisie par le comité de direction pour équiper la compagnie fait notamment l'objet de pressions continues sur l'adéquation du matériel avec la spécificité de l'exploitation du MOB¹². Il en est de même du constructeur de la ligne. La *SA des Anciens Etablissements Henri Satres* à Lyon, initialement choisie, laisse rapidement sa place à *MM. Boyau et Cie entrepreneurs de travaux publics* à Paris, la première abandonnant les affaires des chemins de fer pour s'occuper exclusivement de constructions navales¹³. La transition ne se fait pas dans des conditions faciles. Rapidement aussi, le MOB se décide d'étudier à fond l'emploi du courant triphasé pour la ligne, « ce qui permettrait probablement une diminution considérable des dépenses de construction et d'exploitation. »¹⁴ En 1905, l'ingénieur Thomann de Brown Boveri offre au MOB d'équiper gratuitement une des automotrices dans le but de faire des essais avec des moteurs de dérivation dits *Nebenschlussmotoren*. Si le résultat de cet équipement

¹⁰ Cette situation est rendue d'autant plus complexe que l'écartement est différent : le MOB a fait le choix d'une voie étroite alors que la Compagnie du Zweisimmen-Erlenbach a opté pour la voie normale.

¹¹ Pour toutes ces questions, cf. Serge PAQUIER, *Histoire de l'électricité*.

¹² ACV, PVCD/MOB, 21.06.1900

¹³ ACV, PVCA/MOB, 27.11.1900

¹⁴ ACV, PVCD/MOB, 03.11.1901

électrique devait donner de bons résultats dans l'exploitation, M. Thomann ne doute pas qu'une entente surviendrait facilement au sujet du placement de ces moteurs pour le cas où la compagnie en aurait l'emploi. Le Comité de direction, en principe d'accord, décide de demander d'abord à Alioth si elle ne serait pas en mesure de faire des propositions analogues¹⁵. En 1911 encore, la connexion électrique des rails entraîne des grosses pertes de tension et des gros retards. Le Département fédéral des chemins de fer s'en plaint auprès de la direction¹⁶. Mais le MOB ne dévie pas de ses intentions initiales : ses résolutions électriques se traduisent par l'achat d'automotrices qui, en 1911, représentent le type le plus puissant en Suisse pouvant rouler sur des lignes électriques à voie étroite¹⁷.

Le MOB sert donc de laboratoire à la maîtrise d'une énergie motrice qui s'implante peu à peu dans les modes sociaux de pensée et dans l'arsenal des ingénieurs. En l'occurrence, la quête du haut est synonyme, sur le plan technique, d'une quête de modernité que les milieux d'affaire montreusiens n'ont pas cessé depuis les années 1880 de mettre en évidence.

Cette modernité s'exprime encore dans les usages que l'on fait de la hauteur. L'atteindre grâce à une énergie produite par la montagne ne fait qu'amplifier la portée d'un projet touristique totalement lié à elle. L'agrément de la hauteur s'exprime par les joies qu'elle est capable de transmettre : l'essor des sports hivernaux est directement issu de ce projet et le MOB fait tout pour le développer. L'organisation « d'un train spécial, avec des départs des Avants à 5 heures environ, dès qu'il y aura suffisamment de neige entre Chamby et Les Avants, pour qu'on puisse se luger »¹⁸ est une des manifestations claires de cet engouement. La construction du funiculaire Les Avants-Sonloup en 1910 n'a pas d'autre but que d'user la hauteur à des fins ludiques. En se réunissant pour la première fois, son conseil d'administration prévoit immédiatement d'aménager « un chemin d'accès pour les bobsleighs et les luges depuis la station supérieure jusqu'à la route. »¹⁹

Mais la jouissance de la hauteur actionne aussi des dispositifs sociaux plus sélectifs. L'introduction de voitures de wagons-restaurants en 1907 et de voitures de première classe en 1911 poursuit la même ambition de réduire les contraintes physiques par

15 ACV, PVCD/MOB, 30.11.1905

16 ACV, PVCD/MOB, 11.02.1911

17 ACV, PP 738/1888. Rapport de gestion de 1912, p. 7.

18 ACV, PVCD/MOB, 27.01.1909

19 ACV, PP 738/1868. PVCA/funiculaire Les Avants-Sonloup, 15.08.1910

les dispositifs techniques. Accessible dans un fauteuil ou à la table d'un restaurant ambulant, la conquête de la hauteur est rendue totalement familière et presque futile. Elle peut se monnayer au prix fort, mais elle sait se rendre docile.

La demande de la *Société suisse des wagons-restaurants* d'introduire sur le réseau MOB des wagons dits « salons buffets » est précoce²⁰. En 1907, le service est organisé. Le succès croissant pousse la compagnie à acquérir des wagons supplémentaires. En 1911, quatre wagons-restaurants sont en opération sur la ligne²¹.

L'introduction de voitures de première classe date de 1910²². Elle est immédiatement suivie d'effets positifs. En 1913, les voyageurs qui y sont transportés représentent 13,6% du total et assurent 35,2% des recettes voyageurs. Au vu de cette affluence, le MOB demande aux compagnies qui desservent la ligne jusqu'à Interlaken de prolonger la durée de circulation jusqu'au 30 septembre. Dès lors, les stratégies commerciales sont orientées vers la captation de ce trafic. L'agence de voyage *Thomas Cook and Son* n'est pas la dernière à y être sensibilisée. Résolument orientée vers la clientèle fortunée dès la fin du XIX^e siècle, elle propose au MOB de distribuer des guides illustrés de la compagnie dans ses plus importants bureaux du monde entier. On évalue à 30'000 exemplaires le nombre de guides diffusés²³.

Les mêmes intentions se révèlent à la fin des années vingt avec l'introduction de trains Pullmann et des négociations avec la *Compagnie internationale des Wagons Lits* (CIWL). S'il n'existe pas de possibilité, en l'état, d'affecter des voitures à voie normale sur le tronçon Zweisimmen-Interlaken, les voitures Pullman étant déjà toutes réparties, on envisage néanmoins la mise en service du train Pullman entre Montreux et Zweisimmen, tout en considérant qu'il ne s'agit là que d'une première étape. La CIWL envisage aussi par contrat de servir des plats froids et chauds ainsi que des boissons, de vendre des cigares et du chocolat dans les voitures Pullman. Cette proposition entraîne une importante discussion au sein du conseil de direction où des divergences apparaissent entre le directeur et le président. La discussion est liée à celle de l'introduction d'un service à voie étroite entre Zweisimmen et Interlaken de telle sorte que les voitures Pullmann puissent y circuler. Dans une veine identique, la *Mitropa*, une autre société de services touristiques, fait savoir

20 ACV, PVCD/MOB, 30.09.1904

21 Sur ce service, cf. David BIRMINGHAM, *Château-d'Oex. Mille ans d'histoire suisse*, Lausanne, 2005, p. 195.

22 ACV, PVCA/MOB, 27.08.1910

23 ACV, PVCD/MOB, 11.01.1913. Cf. aussi Laurent TISSOT, *Naissance d'une industrie touristique. Les Anglais et la Suisse au XIX^e siècle*, Lausanne, 2000, p. 196.

au même moment qu'elle s'intéresse vivement au MOB et qu'elle serait disposée, considérant cette question comme une affaire de prestige pour elle, de consentir à des sacrifices²⁴.

Le choix d'une politique d'intégration

Clairement affiché, le dynamisme technique du MOB se traduit également par une volonté d'intégration. La conquête du haut est indissociable d'une domination du territoire par une politique ramificatrice et globalisante visant à assurer le monopole de l'utilisation de la montagne.

C'est d'abord la décision du MOB de prolonger, à Zweisimmen (880 mètres d'altitude), la ligne d'un embranchement vers la station de La Lenk (1080 mètres). Longue d'une douzaine de kilomètres, cette ramification est prévue pour 1907, mais la construction ne commence qu'en 1909 pour se terminer en 1910. Elle se heurte à des difficultés tant financières que techniques. La compagnie a de la peine à réunir un capital suffisant et à convaincre les banques régionales et les communes riveraines de la pertinence de la ligne. La décision de la commune de Sankt-Stephan d'accorder une subvention de 60'000 francs est notamment suspendue à la condition que la compagnie procède à la construction de trois gares aux marchandises. Vu ces exigences, le Comité de direction décide de refuser cette subvention et de ne faire qu'une gare aux marchandises à Gro-dei²⁵. La pression des autorités cantonales bernoises dont plusieurs membres font partie du conseil d'administration du MOB évite un enlisement de la situation. L'ouverture de l'embranchement a finalement lieu en 1910, après une augmentation substantielle des ressources.

C'est ensuite la reprise de l'exploitation de la *Compagnie Montreux-Glion*. Mis en service en 1909, ce train à crémaillère qui n'excède pas 130 ‰ sert de connexion à un autre train à crémaillère qui dessert la ligne Glion-Naye inaugurée le 23 juillet 1892. Le contrat d'exploitation prévoit que le MOB fournit au Montreux-Glion tout le personnel nécessaire à son usage, les frais d'exploitation restant aux mains du M-G²⁶.

C'est encore l'approbation du contrat d'exploitation avec la *Compagnie Clarens-Chailly-Blonay* (CCB) mis en service dès la fin 1911 suivant lequel le MOB encaisse

24 ACV, PVCA/MOB, 22.06.1928

25 ACV, PVCD/MOB, 04.04.1907

26 ACV, PVAG/MOB, 29.06.1909

toutes les recettes de cette ligne, mais garantit par contre le paiement pendant dix ans de l'intérêt d'un emprunt hypothécaire²⁷. C'est enfin une prise de participation dans l'exploitation par MM. Dufour frères hôteliers aux Avants du funiculaire Les Avants-Sonloup²⁸. La souscription s'élève à 65'000 francs et, après qu'une expertise a été faite sur la rentabilité, le MOB acquiesce pour autant que le funiculaire prenne la force électrique du MOB et « qu'elle donne à cette dernière la préférence pour l'exploitation de la ligne. »²⁹ L'accord est facilité par la présence d'un des frères Dufour dans le conseil d'administration du MOB et dans son actionnariat. Les politiques d'intégration reposent donc sur des modalités diverses laissant la porte à des marges de manœuvre plus ou moins larges. Le MOB ne s'engage qu'à des conditions très précises, mais sans remettre en cause ni son autonomie de fonctionnement ni son indépendance financière.

Dans cette perspective, l'assurance de compter sur une interopérabilité entre les compagnies desservant la ligne de Montreux à Interlaken est de toute première importance. C'est une préoccupation omniprésente au sein de la direction du MOB. En évitant de faire de Zweisimmen un cul-de-sac, elle compte sur la continuité d'un flux de passagers provenant du nord et du sud et sur une intensification du trafic de transit capable de concurrencer les autres transversales helvétiques, et notamment la construction de la ligne du Lötschberg. Espoir vain ? Dans tous les cas, la direction se plaint amèrement de la mollesse des compagnies bernoises en la matière. Les projets d'horaire sont toujours l'occasion de le relever : ainsi en 1906 les correspondances avec les chemins de fer du Simmental sont qualifiées de « très mauvaises ». Le MOB fait appel aux gouvernements des cantons de Vaud, Berne et Fribourg pour améliorer la situation et ajouter deux trains supplémentaires pendant l'horaire d'été et une accélération de vitesse pour les express³⁰. Les litanies se succèdent sans surprise au cours des années sans pour autant qu'on puisse s'expliquer les attitudes des compagnies impliquées, faute de documents s'y rapportant. Dans tous les cas, dès les années 1910, la situation tend à s'améliorer. En 1913, avec l'augmentation des trains directs, le temps de parcours entre Montreux et Interlaken se réduit sensiblement pour atteindre environ quatre heures. Mais la tendance est freinée par les choix technologiques opérés à la naissance des compagnies : l'écartement et l'énergie motrice s'opposent à une intégration plus complète des exploitations.

27 Ibid.

28 ACV, PVCD/MOB, 30.11.1909

29 ACV, PVCA/MOB, 16.05.1910

30 ACV, PVCD/MOB, 20.01.1906

En quelques années, le MOB se construit tout un échafaudage intégrant, à partir de sa ligne, des installations qui lui sont directement connectées et qui peuvent apporter une véritable maîtrise des hauteurs des Alpes vaudoises sans compter les plus-values attendues de leur utilisation : on peut relever l'émergence d'un véritable système touristique³¹. Ce dynamisme intégrateur s'accompagne également d'une attention sur le versant aval : on en a pour preuve l'accord conclu avec la *Compagnie Générale de navigation sur le Lac Léman* et un transporteur, concernant l'organisation d'un service de voiturage entre le débarcadère de Montreux et la gare centrale³². Une ascension est un processus qui s'entame à partir de toutes les provenances possibles.

C'est dans le même objectif que le MOB s'oppose farouchement à toute initiative dont il n'a pas le contrôle : il refuse de s'intéresser à la construction d'un chemin de fer reliant Les Avants-Caux et un autre entre Jor et Caux³³. A cet égard, l'ouverture de la ligne du Lötschberg en 1913 fait immédiatement ressentir ses effets par une diminution du trafic. Or, les mesures prises par le Comité de direction traduisent toujours l'intention de jouer sur la 'carte de la hauteur' : à côté des actions publicitaires à travers l'Europe, le MOB envisage de s'entendre avec les propriétaires des prés aux Avants pour qu'ils permettent la cueillette des narcisses et de « prendre un arrangement avec les propriétaires de certains terrains [...] pour être autorisé à couper les arbres masquant trop la vue magnifique dont on jouit sur le canton et le lac. »³⁴ Rendre la hauteur utilisable nécessite de modeler ce qui permet justement son existence. Jouir du haut, c'est donc aussi d'en faire payer le prix à la montagne.

Une guerre des hauteurs s'amorce d'ailleurs entre les compagnies exploitantes de la région. Les compagnies de funiculaires de Territet-Glion et Glion-Naye estiment que les taxes très basses demandées par le MOB sur la portion de ligne Montreux-Les Avants nuisent à leur développement. La direction explique cet écart... par la hauteur, la différence d'altitude entre Montreux-Les Avants et Montreux-Caux étant de 150 mètres³⁵. Dans cette perspective, les nombreux conflits qui émaillent les relations avec les Chemins électriques veveysans ainsi que les Chemins de fer électriques de la Gruyère ont tous pour origine une rivalité sur la conquête du haut.

31 Cf. sur ce point Laurent Tissot « A travers les Alpes. Le Montreux-Oberland bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970 » dans *Histoire des Alpes*, 2004/9, p.227-244.

32 ACV, PVCD/MOB, 09.06.1909

33 ACV, PVCA/MOB, 14.06.1913

34 ACV, PVCD/MOB, 19.09.1913

35 ACV, PVCD/MOB, 21.03.1919

Le prix à payer, s'il est discernable dans les modifications naturelles et dans la poche du voyageur, l'est également sous la pioche des promoteurs. Cette intense programme de constructions et d'aménagements n'a pas été possible sans un apport considérable du monde financier. Nous n'avons pas la place ici pour développer les stratégies financières associées à ces stratégies de croissance. Hausses du capital, succession d'emprunts obligataires et hypothécaires alourdissent un passif qui ne peut plus répondre aux contraintes de remboursement dès lors que les recettes faiblissent avec l'éclatement de la Première Guerre mondiale. Parler de mansuétude bancaire, d'inconscience politique, de mégalomanie industrielle ne devrait pas trahir l'état d'une situation qui nécessiterait des études plus circonstanciées. Dans tous les cas, on peut relever ici la très forte cohésion socio-politique des promoteurs du MOB, cohésion qui assure des facilités dans la recherche des ressources financières.

Liste des membres du conseil d'administration (11 à 15 membres selon le règlement). Etat 1904³⁶

- 1 Emile Vuichoud*, ancien syndic à Montreux, † 1906 remplacé par Nicollier professeur à Montreux
- 2 Charles Maison*, directeur de la Banque de Montreux, † 1907 remplacé par Morel-Marcel, banquier à Lausanne
- 3 Louis Rosset*, notaire et député à Montreux
- 4 Jean de Muralt*, avocat et député à Montreux
- 5 Alexandre Emery, syndic à Montreux
- 6 Louis Dufour, hôtelier aux Avants
- 7 Mylius A, rentier à Bâle, démissionne en 1905 et est remplacé par M.Ador, président du Martigny-Chatelard (PVAG, 24.06.1905)
- 8 Charles Favrod-Coune, syndic et député à Château-d'Œx
- 9 Wälti, négociant et député à Sankt-Stephan
- 10 Hadorn, notaire et député à Latterbach
- 11 Eduard Ruchti, conseiller national à Interlaken, décède en 1905 et est remplacé par M. Roesti, banquier à Milan (PVAG du 24.06.1905)
- 12 Dr.Michel, avocat et député à Interlaken
- 13 Hofer-Lanzrein, négociant à Thoune

14 G. Kunz*, notaire et membre de la direction de la Thunerseebahn, à Bienne, démission en 1907 et remplacé par Vernier hôtelier à La Lenk

15 Charles Reichenbach, député à Gstaad près de Gessenay

* membres du comité de direction

Cette cohésion est facilement repérable dans la liste des membres du conseil d'administration et du comité de direction. Elle est assurée par la présence simultanée de membres actifs, à l'échelon local, cantonal et national, dans les milieux politiques, hôteliers, techniques, financiers, juridiques. Cette configuration qui ne se démentira pas jusqu'à la Seconde Guerre mondiale fait preuve d'un grand savoir-faire professionnel et d'un impressionnant savoir-être social sans toutefois garantir une compétence absolue, mais le réseau est central dans la recherche et l'allocation des ressources nécessaires.

Pour le MOB, l'entrée en guerre marque l'entrée dans des périodes sombres dont il ne réussira à s'extraire qu'au prix d'une restructuration financière menée à la hache par les banquiers créditeurs³⁷. Mais l'importance des dégâts causés par le conflit mondial au tourisme est directement proportionnelle à l'ampleur des libéralités accordées à ses promoteurs. Ce constat, s'il est pénible à porter, n'est pas réductible à la seule compagnie vaudoise. Il est généralisable à l'ensemble du parc touristique helvétique. En d'autres termes, la quête de hauteur a été une source de vertiges dont le conflit mondial n'a que mis en évidence l'acuité. La crise des années trente se chargera encore une fois d'en rappeler les fondements.

Du culte des sommets à leur conquête

La hauteur est l'élément-clé dans la construction d'un idéal touristique suisse. Tout est fait pour la mettre en valeur, l'atteindre, la parcourir, l'utiliser, la dominer. La concrétisation de ce projet est étroitement liée à la maîtrise de la montagne qui était la mieux à même d'en exprimer toutes les vertus, d'en faire ressentir l'ampleur. En conquérant les sommets, on donnait accès à une plénitude. Mais en passant du culte du haut à sa conquête, en passant des aspirations aux concrétisations, on a fait appel à des moyens

37 Les archives du MOB conservent toutes les pièces permettant de reconstituer précisément le rétablissement de la compagnie et le concordat qu'elle réussit à signer avec les banques. Cf. ACV, PP738/154, 155, 1115, 1591, 1592.

multiples qui assurent à terme la constitution d'une véritable industrie. Les aménagements vaudois en traduisent le volume.

Le chemin de fer de montagne a été un des instruments assurant cette accessibilité. A l'image de la *Compagnie du Montreux-Oberland bernois*, on constate la diversité des domaines d'intervention et la somme des ressources humaines, matérielles, financières qui ont pu faire aboutir ce projet. Le MOB montre aussi, en contrepoint, les difficultés auxquelles ces initiatives ont été confrontées. Vivre le haut est une expérience qui doit amener son usager à mesurer la gravité du moment, mais aussi à jouir des détachements que ce même moment autorise : le chemin de fer aide à accéder au haut, mais dans le même mouvement il aide aussi à en jouir. Il participe complètement à la consolidation d'une société qui arrime ses valeurs à celles d'une domination.