

# Inauguration d'une voie de chemin de fer moderne et emblématique



La première section  
du Montreux Oberland bernois  
relie Montreux aux Avants  
depuis décembre 1901



Illustration 2. Les voyageurs et le personnel du MOB prennent la pose sur le viaduc du Bois des Chevaux, à la sortie du village des Avants, env. 1905.



Illustration 3. Avant l'arrivée du chemin de fer, les touristes et lugeurs rejoignaient les Avants en calèche, 1890-1900

Avant l'arrivée du chemin de fer, c'est en diligence, à pied ou à dos de mulet qu'on ralliait le Pays d'Enhaut et le Gessenay depuis la région de Montreux et Vevey. Et si le trajet paraissait plus aisé par la vallée de la Veveyse, c'est pourtant le chemin par les Avants et le col de Jaman qui fut privilégié pour le commerce du vin, du fromage ou même du courrier postal. Le chemin était certes plus escarpé mais il raccourcissait considérablement le parcours et surtout, il permettait d'éviter les taxes douanières à payer entre les cantons.

## « Avant l'arrivée du chemin de fer, c'est en diligence, à pied ou à dos de mulet qu'on ralliait le Pays d'Enhaut. »

Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le village des Avants n'était donc qu'un point de passage, entouré de pâturages et de forêts. Le poète anglais Lord Byron, le compositeur Felix Mendelssohn ou encore l'écrivain russe Léon Tolstoï s'y aventurèrent pour gagner la Suisse allemande. Le récit de leur

« expédition » respective à travers les Alpes contribua à attirer des touristes « intrépides » à la découverte de la montagne.

Aux environs de 1850, Montreux et ses environs étaient aux prémices d'un essor touristique hors norme.

L'arrivée du chemin de fer Lausanne-Villeneuve en 1861 y contribua grandement, en facilitant la venue des touristes, qui jusqu'ici devaient emprunter la route, chaotique, ou le bateau.

Illustration de couverture. Le MOB dans sa descente depuis les Avants, env. 1905

L'engouement suscité par l'arrivée du train sonne le début d'un développement urbanistique spectaculaire: construction d'un casino, d'églises pour les différentes nationalités en villégiature, et bien sûr, d'infrastructures hôtelières. Jugez plutôt: entre 1860 et 1900, ce sont plus de 80 hôtels et pensions qui ouvrirent leurs portes... et ce même avant l'édification de grands établissements comme le Montreux-Palace et le Caux-Palace. Les aménagements des

« Entre 1860 et 1900, ce sont plus de 80 hôtels et pensions qui ouvrirent leurs portes. »

quais, de promenades ou de routes (notamment en 1852 jusqu'aux Avants) complétaient alors le tableau. Dans ce même ordre d'idées, le nombre de concessions de chemins de fer demandées à l'époque est également remarquable ! Funiculaire Territet-Glion en 1882, tramway électrique entre Vevey et Chillon en 1888,

chemin de fer Glion-Naye en 1892, tramway Trait-Les Planches en 1898, sans compter les projets jamais réalisés : un tramway entre la Rouvenaz et la Gare de Montreux, un chemin de fer

reliant Villeneuve et Sonchaux et même un chemin de fer aérien (!) entre Glion et Sonzier ou entre les Avants et le Cubly, en passant par le col de Sonloup...

Chaque demande de concession répondait alors à un projet touristique et permettait le développement des villages que la nouvelle voie traverserait. Évidemment, dans ce réseau ferroviaire en construction, certaines régions eurent plus de chance que d'autres...



Illustration 4. La première gare de Vernex-Montreux et ses alentours à l'arrivée du chemin de fer, aux environs de 1865. Gravure JJacottet del et lith, Blanchoud

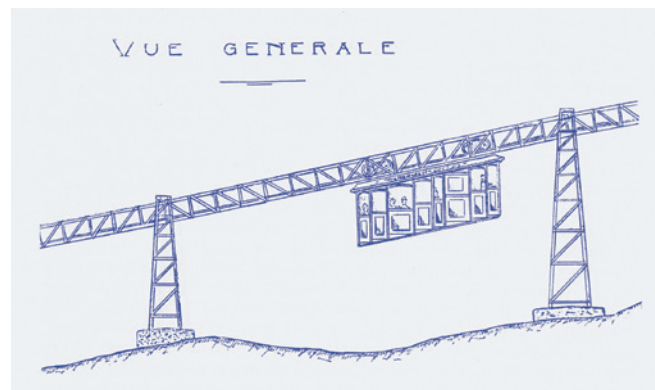


Illustration 5. Plan déposé auprès des autorités fédérales en vue d'obtenir une concession de chemin de fer aérien à crémaillère Les Avants-Sonloup-Mont Cubly, 1905

L'idée d'une ligne qui relie les bords du Lac Léman au Lac de Thoune débuta en 1873 et vit naître – et périr – plusieurs projets. Privilégiant dans un premier temps des trajectoires qui desservent Vevey, l'idée de faire débiter la ligne à Montreux fut écrite conjointement par les autorités bernoises et

La concession définitive pour la ligne de chemin de fer fut accordée par les Chambres fédérales le 22 décembre 1899. Elle stipulait, entre autres, que la ligne serait électrifiée et que l'écartement des voies serait d'un mètre. Mais elle précisait également le tarif au kilomètre du transport des voyageurs, des



vaudoises et par des entrepreneurs et édiles montreusiens. On compte parmi eux les frères Dufour, hôteliers aux Avants, mais également Émile Vuichoud, syndic du Châtelard, Clément Chessex, ingénieur ou encore Charles Maison, directeur de la Banque de Montreux.

bagages, des marchandises comme du bois, du sel ou des pierres et même du bétail. Ainsi, le titre de transport des chiens ou des moutons était-il de l'ordre de 4 centimes par kilomètre alors que celui des chevaux s'élevait à 24 centimes !

## « La famille Dufour construisit en 1873 un hôtel qui, à peine achevé, semblait déjà trop petit. »

Pour Montreux et les Avants, cette concession est un véritable coup de maître, à mettre certainement en grande partie sur le compte de l'audace de la famille Dufour.

En effet, ce sont les Dufour qui, à la fin du XIX<sup>e</sup>, transformèrent les pâturages des Avants en véritable station touristique. Alors

qu'une petite auberge familiale tenue par Julie Dufour offrait le gîte aux rares touristes de passage, ils construisirent en 1873 un hôtel qui à peine achevé semblait déjà trop petit.

Louis Adrien Dufour fit alors agrandir l'hôtel en 1900. Propriétaire de nombreux terrains aux Avants, la famille Dufour avait en ligne de mire la venue dans le village de touristes toujours plus nombreux. L'arrivée de la ligne ferroviaire commerciale et touristique allait constituer ainsi la clé de voûte de leur projet, en assurant à la station son accès et sa visibilité. L'avenir lui donna raison, car dès son inauguration, le nouveau chemin de fer achemina aux Avants foule de vacanciers en quête de défis sportifs tels que courses de ski, de luge, de bobsleigh et de tennis.

<

Illustration 6. D'un vallon retiré, les Avants deviennent une station de sports où les foules se pressent en hiver. On distingue, au centre de l'image, la gare du MOB, env. 1905.

Les travaux du premier tronçon de cette ligne ferroviaire qui reliait Montreux aux Avants sur presque 11 km, commencèrent en avril 1900 et durèrent moins de 20 mois. Sous la houlette de l'entrepreneur Maison Boyau, Boyer & Cie, ce furent plusieurs centaines d'ouvriers qui oeuvrèrent sur le chantier.



Illustration 7. Les ouvriers à l'œuvre sur le chantier du premier tronçon du MOB, env. 1900

Les ingénieurs n'étaient pas en reste : il fallut entre autres trouver le tracé le plus favorable afin de réduire la déclivité et ainsi éviter le recours à une crémaillère. Le tracé définitif de la ligne à flanc de coteau offrait de plus l'avantage de desservir les nombreux villages montreusiens, Fontanivent, Chernex, Sonzier, Chamby, facilitant leur accessibilité et contribuant certainement à faire de Montreux l'agglomération d'aujourd'hui.

« La ligne à flanc de coteau offrait l'avantage de desservir les nombreux villages montreusiens. »



Illustration 8. Roland Zehnder (1874-1952), ingénieur et directeur du MOB de 1905 à 1945. Ici aux environs de 1925.

L'ingénieur Roland Zehnder, qui prit les rênes du MOB dès 1905, s'attela pour sa part à des études et des essais en

laboratoire afin de développer des moteurs suffisamment puissants pour tracter le futur train électrique à voie étroite, ce que les techniciens de l'époque n'imaginaient pas être possible...



Illustration 9. Chantier de construction de la ligne du MOB, env. 1900

Revenons à présent au jour de l'inauguration de la ligne Montreux-Les Avants: le 16 décembre 1901, un soleil éclatant accueillit les festivités. La presse locale du 21 décembre parla d'une « journée inoubliable qui comptera dans les annales montreusiennes ». La description de la course inaugurale souligne la vocation touristique de la ligne:

« Le trajet est ravissant: la vue s'étend, le panorama est grandiose. Le lac est d'un bleu pervenche; la plaine est étincelante de blancheur; les montagnes du Chablais se dessinent avec une netteté parfaite; on en distingue tous les contours et le manteau de neige adoucit les arêtes abruptes. Majestueuse, la Dent du Midi trône en reine, dominant un parterre merveilleux que la plume est impuissante à décrire. [...] Pour le voyageur venant de l'Oberland, le coup d'œil, au débouché de la montagne, sera merveilleux et la descente sur Montreux un véritable enchantement »<sup>1</sup>.

Dithyrambique, ce récit est bien sûr à prendre avec les précautions nécessaires, le *Journal* et *Liste des Etrangers* étant une parution de promotion touristique... Il n'en reste pas moins que, dès le début, le MOB fut conscient du caractère spectaculaire de son trajet sur les pentes montreusiennes.



<sup>1</sup> « Inauguration de la première section Montreux-Les Avants du chemin de fer Montreux-Oberland bernois », *Journal et liste des étrangers*, 21 décembre 1901

« Le trajet est ravissant: la vue s'étend, le panorama est grandiose. »



Illustration de couverture. Le MOB dans sa descente depuis les Avants, env. 1905

« Le lac est d'un bleu pervenche; la plaine est étincelante de blancheur... »

< Illustration 10. Le MOB en gare de Montreux, avant les transformations apportées aux voies, avant 1905

< Illustration 11. La ligne traverse les coteaux montreusiens et passe à proximité du Château du Châtelard, env. 1905

La suite de la ligne n'étant pas en reste, le MOB rallia Montbovon, par le nouveau tunnel de Jaman puis Zweisimmen, dès juillet 1905, rythmée par une succession d'ouvrages d'art et de dégagements sur les montagnes ou des vallées.



Mais le MOB voulait impressionner également par son élégance. L'agencement des wagons avait été soigneusement pensé, les tissus choisis méticuleusement et le confort était une priorité. En 1906, la compagnie proposa à ses voyageurs

la première voiture restaurant sur voie métrique... mais les pentes montreu-siennes étaient trop raides et le wagon ne fut utilisé que depuis Jor, à l'entrée du tunnel de Jaman !

Par ailleurs, la construction de la ligne s'accompagna de celle d'un dépôt et atelier à la Gare de Montreux, dès 1901. À partir de 1903, le bâtiment fut agrandi pour accueillir, entre autres, la salle du conseil d'administration de la compagnie. En 1905, en parallèle au réaménagement des voies à la gare de Montreux, la place pour les ateliers manqua au départ de la ligne. La com-

panie les établit alors à Chernex en 1907.



Illustration 13. La Gare des Avants, œuvre de l'architecte montreu-sien Louis Villard, 1901-1905. Carte postale Jullien frères, Genève

« Le MOB voulait impressionner également par son élégance. L'agencement des wagons avait été soigneusement pensé. »

< Illustration 12. Avant l'arrivée aux Avants, le viaduc du Bois des Chenaux, photo, environ 1905

Ainsi, depuis ses débuts, les occasions d'innover ou de célébrer cette ligne visionnaire ne manquent pas... Inaugurations de nouveaux tronçons ferroviaires, de gares, de nouveau matériel roulant, d'ouvrages d'art et commémorations cadencent les calendriers.



Illustration 14. Les Ateliers du Montreux Oberland bernois à Chernex, 1907-1910

L'histoire administrative et technique de cette compagnie est en constante évolution et s'enrichit d'anecdotes et d'histoires avec ses voyageurs parfois célèbres, comme la reine d'Angleterre en 1980, et ces milliers de passagers anonymes qui reviennent éblouis de leur voyage.



Et depuis 2023, vous pourrez embarquer pour ce voyage légendaire à bord de la rame « Montreux »...

Illustration 15. Les touristes à la sortie du Montreux Oberland bernois, 1910-1915

**Bon Voyage!**

### Bibliographie sélective

BELLONCLE, Patrick, et al., 2009. *Le grand livre du MOB: Montreux-Zweisimmen, Zweisimmen-Lenk, 1901-2008*. Kerzers: Viafer.

GACHET, Jérôme, 2022. Un siècle et demi pour accomplir la prophétie du Goldenpass Express. *Passé simple, mensuel romand d'histoire et d'archéologie*, 79. Moudon, novembre 2022.

MAISON Gaston, 1980. *Chemins de fer actuels et disparus de la Riviera vaudoise*. Aigle: Revue des Amis du rail

### Fonds d'archives

Fonds Commune du Châtelard aux Archives de Montreux, en particulier les dossiers d'aménagement du territoire et de police des constructions (CHD-GE)

Fonds d'archives du MOB aux Archives cantonales (PP738) et aux Archives de Montreux (PP35)

Fonds d'archives Roland et Lucie Zehnder aux Archives de Montreux, en particulier (PP276-B-04)

### Crédits photos

Archives de Montreux (AM), fonds Montreux-Oberland bernois: illustrations 1, 2, 6, 10, 11, 12

AM, fonds Dufour: illustrations 3, 7, 9, 15

AM, collection iconographique communale: illustrations 4, 13

AM, Fonds René Koenig: illustration 8

AM, Fonds Henri Chollet: illustration 14

MAISON Gaston, 1980: illustration 5



*Archives communales, juin 2023*



COMMUNE DE  
MONTREUX