Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen

Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes

Band: 9 (2004)

Artikel: À travers les Alpes : le Montreux-Oberland Bernois ou la construction d'un système touristique, 1900-1970

Autor: Tissot, Laurent

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-10120

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.09.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

À TRAVERS LES ALPES

LE MONTREUX-OBERLAND BERNOIS OU LA CONSTRUCTION D'UN SYSTÈME TOURISTIQUE, 1900–1970[1]

Laurent Tissot

Zusammenfassung

Durch die Alpen. Die Montreux-Berner Oberland-Bahn oder die Konstruktion eines touristischen Systems, 1900–1970

Der Autor analysiert die Entstehung eines soziotechnischen Systems des alpinen Tourismus am Beispiel der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB). Es handelt sich um eine grosse touristische Gesellschaft der Schweiz, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Alpen von Süden nach Norden zu überqueren. Der Bau der Eisenbahn erfordert die Mobilisierung von sehr erheblichen menschlichen, materiellen und finanziellen Ressourcen für ein Projekt, das die einfache Funktion des Transportmittels überschreitet. Denn die MOB bietet ein touristisches Gesamtprodukt an, das neben dem Transport auch Hotels, Restaurants und verschiedene Attraktionen (Drahtseilbahnen, Skigebiete usw.) umfasst. Sie entwickelt also eine integrale Strategie und kümmert sich um alle Funktionen, die geeignet sind, ein touristisches Produkt zu erzeugen.

LE TOURISME COMPRIS COMME SYSTÈME SOCIO-TECHNIQUE

Guidée par l'attitude philosophique qui donne à la science et à la technique le pouvoir et le devoir de tout faire, l'ouverture des Alpes au tourisme peut être comprise comme leur domination et leur domestication qui font d'elles un produit reproductible à souhait et à grande échelle. À cet égard, faire l'histoire du tourisme alpin nécessite la prise en compte d'un ensemble de

facteurs qui s'associent tous à une exploitation intensive de la montagne et qui se fondent dans une subtile alchimie: exploitation scientifique, exploitation technologique, exploitation économique, exploitation politique, exploitation sociale, exploitation physique, exploitation médicale, exploitation géologique, exploitation symbolique, exploitation culturelle s'additionnent et se complètent dans la définition de ce profil touristique. Cette conjonction de facteurs n'a rien de déterministe. Elle n'est non plus ni simple, ni monnayable, ni définitive. L'importance de ces facteurs peut varier dans le temps selon les attentes sociales et l'état du marché. Elle dépend fortement de considérations régionales et locales qui modèlent les offres selon les spécificités qu'on veut lui donner. Saisir la nature de cette conjonction de facteurs, leur intégration, leur densité requiert une attention soutenue à la totalité des acteurs qui participent à cette construction: entrepreneurs, financiers, employés, hôteliers, guides de montagne, politiciens, etc.[2] Ce dynamisme volontariste se heurte aussi à des oppositions qui annoncent les mouvements de protection de la nature, ferments d'une régénérescence nationaliste et patriotique.[3] Il se concrétise par une profusion de projets pour beaucoup abandonnés, mais pour certains réalisés.

L'histoire du chemin de fer touristique Montreux-Oberland Bernois (MOB) s'inscrit dans cette perspective. Si on est tout de suite frappé par l'aspect spectaculaire qui préside à sa construction, on est aussi marqué par la cohérence qui alimente son exploitation. Celle-ci a nécessité le recours à d'importantes ressources humaines, matérielles et financières qui nourrissent un projet dépassant la simple fonction d'un moyen de transport. Elles établissent une structure très efficace offrant des prestations touristiques dans divers domaines: outre le transport qui reste une activité centrale, le MOB exploite également des hôtels et des restaurants pour accueillir les touristes qu'il a transportés. Il offre également des attractions pour les distraire: funiculaires, domaines skiables, facilités d'excursions, etc. Il développe ainsi une stratégie globale, en termes d'offre, intégrant toutes les fonctions propres à fabriquer un produit touristique. En d'autres termes, il assume une multifonctionnalité qui est à la source même de la définition du tourisme en se trouvant à toutes les étapes de la chaîne de montage de son produit, d'amont en aval.

À ce titre, l'exemple du MOB arrime le tourisme à une grande interrogation, dont l'histoire des techniques a fait l'objet; interrogation qui tourne

autour de la notion de système. Cette notion a suscité de nombreuses études et de nombreux commentaires. Sans entrer dans les détails de tous ces développements, nous pouvons mentionner ici les travaux de deux auteurs qui ont beaucoup aidé à affiner cette notion: Thomas Hughes et François Caron. Les questions soulevées par ces historiens sont de savoir comment un système électrique dans un cas,[4] un système ferroviaire dans l'autre,[5] se sont construits. Un système ne se réduit pas à un objet technique. L'objet ne prend sens que dans ses relations avec d'autres objets qui lui donnent la possibilité de fonctionner, mais aussi d'être accepté à un moment donné.[6] Le phénomène proprement technique autour duquel s'édifie un système n'est donc pas séparable de ses composantes sociales, gestionnaires, organisationnelles, politiques, esthétiques qui le façonnent. Thomas Hughes parle à cet égard de système socio-technique.[7] En ce sens, un système comporte de nombreuses composantes qui interagissent et évoluent sur la base de contraintes liées à des dispositifs techniques, mais également à des actions qui peuvent dépendre de choix et qui donnent un style ou un profil à une filière particulière.[8] En l'occurrence, cette notion de système permet de comprendre comment ces multiples composantes peuvent tenir ensemble et donner un sens au produit ferroviaire ou électrique.

Dans cette perspective, l'exemple du MOB peut nous aider à étudier le phénomène touristique. Il peut aussi montrer comment un système peut intégrer des composantes qui ne sont pas directement liées à son fonctionnement spécifique. Un système touristique appelle en effet dans un même élan le transport, l'hébergement et la distraction. Comment la soudure de ces composantes apparemment hétérogènes s'est-elle opérée? En d'autres termes, est-il pertinent de parler de système touristique?

LE MOB: QUELQUES PRÉCISIONS HISTORIQUES

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

– Une considération *régionale* visant à désenclaver une région, le Pays d'Enhaut, ignorée jusqu'à la fin du XIXe siècle par les réalisations ferroviaires.

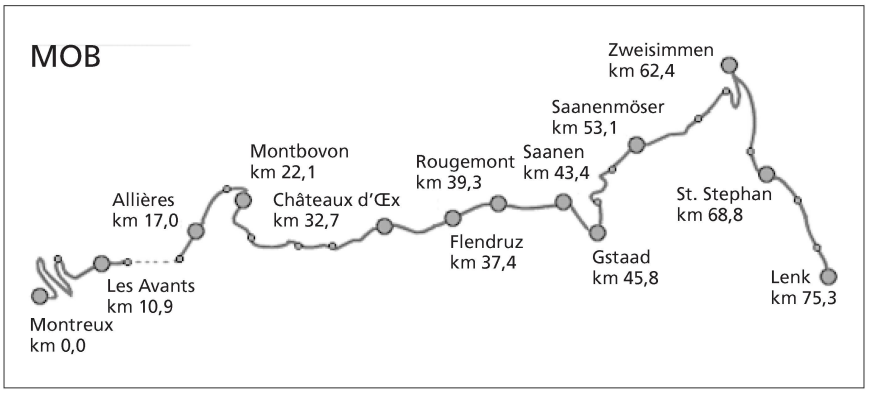
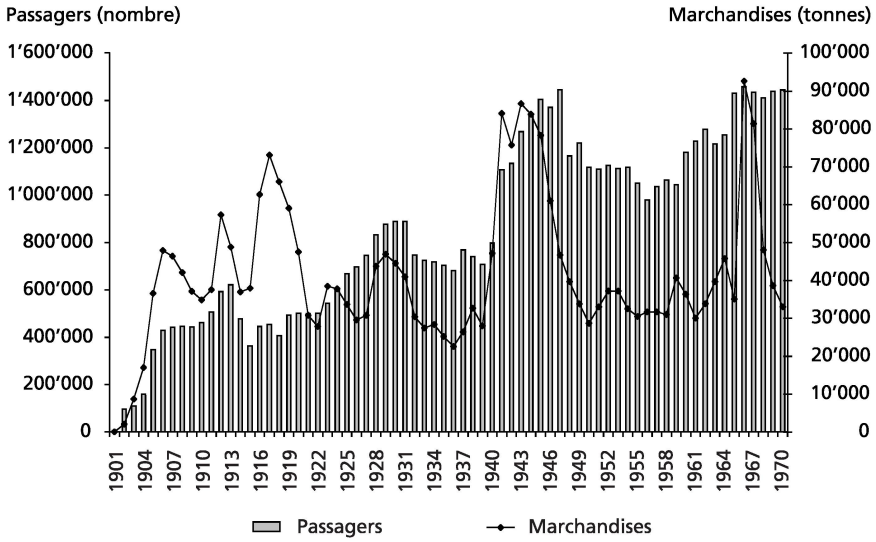


Fig. 1: *La ligne du MOB (Source: http://www.rail-info.ch/MOB/daten.en.html. Copyright 2001 Stefan Dringenberg)*

– 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 d'importance.
– 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.

Le projet naît dans un contexte d'euphorie qui caractérise le secteur touristique à la fin du XIXe et au début du XXe siècle. Dès 1873, de nombreuses esquisses avaient notamment vu le jour pour relier les villes de la riviera 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.[9] Outre la construction de funiculaires ou d'autres réalisations ponctuelles dont on reparlera tout à l'heure, 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.
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 pionnières en la ma-

Fig. 2: *MOB: Évolution des trafics voyageurs et marchandises, 1901–1970*



Sources: Archives Cantonales Vaudoises (ACV). Fonds MOB. PP 738/1741. *Rapports à l'Assemblée générale du MOB*, 1950, p. 32, et 1970, p. 32.

tière. 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 13 kilomètres reliant Zweisimmen à la station touristique de La Lenk est ouvert, ce qui porte la longueur d'exploitation à près de 76 kilomètres.

Le MOB touche, peu à près Montreux, à Chamby, le réseau des Chemins de fer électriques Veveysans et, à Montbovon, la ligne Bulle–Montbovon exploitée par les chemins de fer électriques de la Gruyère. À Zweisimmen, le MOB se raccorde aux chemins de fer du Simmental, le réseau de la compagnie du Spiez-Erlenbach (SEB) et du Erlenbach-Zweisimmen (EZB).

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 la figure 2, 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.[10]

L'aspect touristique devient assez rapidement un des moteurs du développement de la compagnie. En 1907, un service de wagons-restaurants de la Compagnie Suisse des Wagons-restaurants est organisé. En 1911, les premières classes sont introduites et, en 1913, les voyageurs qui y sont transportés représentent 13,6 pour cent du total et 35,2 pour cent des recettes voyageurs. Dès lors, les stratégies commerciales sont orientées vers la captation de ce trafic.

L'intérêt du MOB est, comme nous l'avons déjà indiqué, d'associer l'exploitation de sa ligne de chemin de fer à celle d'autres prestations en terme d'hébergement et de distractions touristiques. Avant d'entrer dans l'étude de ses réalisations, il nous faut tout d'abord dégager les linéaments théoriques d'un système touristique: quels sont, *in abstracto,* les composants d'un tel système? Nous avons tenté d'en indiquer les principaux dans le schéma qui suit.

La constitution d'un système socio-technique touristique alpin

Les acteurs

- Directeurs d'exploitation
- Ingénieurs
- Employés d'exploitation (dans les compagnies de chemins de fer, dans les hôtels et autres)
- Hôteliers
- Prestataires de services
- Autochtones (autorités politiques, partenaires commerciaux, population)
- Clients

Nature des réalisations

- Transports:
  - ferroviaires: vapeur, électriques
  - routiers: automobiles, motos, cars postaux
  - maritimes, fluviaux, lacustres

- Hébergement:
  - Hôtels
  - Buffets, restaurants, cafés, etc.
  - Gîtes, cabanes, refuges, etc.
  - Magasins, boutiques, etc.

- Attractions:
  - Funiculaires
  - Téléférіques
  - Ski-lifts, patinoires, etc.
  - Chemins pédestres, sentiers de montagne
  - Refuges de montagne, cabanes
  - Parcs, promenades, jardins
  - Églises
  - Casinos, théâtres, salles de concerts, etc.

- Gestion des réalisations:
  - Organisation, management, stratégies
  - Connexion avec d'autres systèmes
  - Source de financement
  - Impacts sur l'environnement

- Profil des réalisations:
  - Style architectural (gares, hôtels, équipements, etc.)
  - Système énergétique
  - Ligne publicitaire: affiches, annonces, etc.
  - Profil de la clientèle

- Médiations:
  - Associations professionnelles
  - Bureaux, offices
  - Agences de voyage
  - Guides de voyage
  - Publications diverses
  - Presse en général

Ces différentes composantes doivent trouver leur place dans une structure impliquant de multiples interconnexions indispensables à leur fonctionnement. Le système touristique n'est établi que lorsque ces prestations sont réunies dans le même processus pour prendre un sens dans ce qui est recherché et répondre à ce qui est demandé. Une des questions soulevées par cette perspective est de connaître le moteur de ces processus: soit ceux-ci ne résultent que de compatibilités techniques qui déterminent à terme l'équilibre du système, équilibre qui est trouvé après de nombreux tâtonnements et essais selon une logique d'auto-construction,[11] soit ils résultent des acteurs agissant dans cette mise en équilibre par les choix opérés ou les options prises comme Thomas Hughes le soutient, soit ils sont l'aboutissement d'incessants compromis entre les filières technologiques qui se forment et les acteurs qui interviennent comme François Caron le postule.[12]
En nous inspirant de ce schéma, nous pouvons dresser les modalités qui fondent le système touristique organisé par et autour du MOB. Faute de place, nous ne nous attarderons que sur deux aspects qui président à la construction et à l'exploitation du système touristique MOB: premièrement les acteurs engagés dans le processus et deuxièmement la nature des réalisations.

LES CONSTRUCTEURS DU SYSTÈME MOB

Nous n'avons pas la place pour développer les configurations sociales et politiques de tous les acteurs impliqués dans le système MOB. D'une façon générale, la majorité de ceux-ci se recrutent dans le bassin local, que ce soit au niveau stratégique, fonctionnel ou opérationnel.
La première concession est accordée à des personnalités qui ont déjà «trempé» dans l'intense bouillonnement touristique qui touche la région de Vevey-Montreux dans le dernier tiers du XIXe siècle.[13] La configuration sociale et professionnelle qui en ressort s'établit sur des bases qui perdureront jusque dans les années 1970 avec l'intervention de milieux hôteliers (les frères Dufour, hôteliers aux Avants), de milieux politiques (Émile Vuichoux, syndic de Montreux), de milieux techniques (Clément Chessex, ingénieur aux Planches-Montreux), de milieux financiers (Charles Maison, directeur de la Banque de Montreux), de milieux juridiques (Jean de Muralt, avocat à

Montreux et par ailleurs conseiller national ainsi que Louis Rosset, notaire à Montreux).[14] Cette configuration fait déjà preuve d'un savoir-faire qui lui permet d'entrevoir des opérations de plus grande envergure. Elle s'aligne aussi sur des profils politiques et idéologiques marqués: les partis libéral ou radical-démocratique se retrouvent dans le pedigree de toutes ces personnalités.

La même configuration se retrouve dans la structuration de l'actionnariat. Compagnie privée à forte base locale, le MOB se résout très rapidement à faire appel à un financement public. Il ne s'agit pas là d'un acte isolé. Le dernier tiers du XIXe siècle voit la question du rôle des pouvoirs publics dans l'aménagement des infrastructures techniques être abondamment débattue et, plus généralement, de la définition de la notion de service public.[15] Lors de la deuxième souscription d'actions en 1902 qui s'élèvent à 6'300'000 francs et qui concernent la construction du tronçon Montbovon–Zweisimmen (38 kilomètres), la participation des cantons de Vaud et de Berne ainsi que celle des communes riveraines atteint … 95 pour cent.[16] L'extension géographique de la ligne s'accompagne d'une implication financière des collectivités publiques touchées par elle.

Repérable dans beaucoup d'autres circonstances, cette forte polarisation socio-économico-politique répond autant à une logique d'efficacité qu'à une logique de reconnaissance. La dimension locale du cadre d'action n'interdit pas l'intervention de réseaux nationaux et internationaux. Si le captage des sources de financement, en termes d'actions ou d'obligations, se heurte à plusieurs reprises à des réticences, voire même des résistances, notamment locales, elle aboutit à terme à d'incontestables succès qui matérialisent la capacité de conviction et d'action de cette nébuleuse d'acteurs, capable d'intervenir à différents niveaux (politiques, économiques aux échelons locaux, nationaux et internationaux) et de toucher des centres de décisions déterminants. Le syndicat bancaire qui participe à cette deuxième souscription réunit, outre la Banque de Montreux, le Comptoir d'Escompte et de Dépôt à Lausanne, MM. Morel-Marcel, Günther & Cie à Lausanne, la Banque cantonale de Berne, le Syndicat des Banques Bernoises représenté par la Caisse d'Épargne à Berne, la Banque de Commerce à Bâle et MM. d'Espine, Fatio & Cie à Genève.[17] Cela se vérifie aussi par la présence au sein du conseil d'administration de personnalités comme A. Mylius-Gemuseus, par ailleurs membre du conseil d'administration de la société électrique bâloise Alioth

qui est chargée d'établir les lignes de contact et les lignes d'alimentation ainsi que la partie électrique des sous-stations transformatrices du MOB.[18]
Au-delà de cette présence d'une élite intimement insérée dans un contexte local et qui se consacre essentiellement au niveau stratégique d'exécution, le recours à un personnel spécialisé dans le niveau opérationnel et fonctionnel se fait sur des bases liées au développement d'une technologie des transports dont l'École polytechnique fédérale de Zürich et l'École d'ingénieurs de l'Université de Lausanne se sont fait une spécialité. Ces hautes écoles amènent sur le marché un personnel technique apte à répondre aux problèmes posés par la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de montagne, de grands hôtels ainsi que des attractions touristiques à très forte plus-value technologique. Le MOB puise goulûment dans ce vivier et ne fait pas exception à une tendance qui se voit partout en Suisse. À cet égard, le capital technique nécessaire au fonctionnement de la compagnie s'associe aussi à un capital symbolique très fort. L'engagement en 1899 d'Émile Strub en tant qu'ingénieur conseil de la société facilite les contacts avec les administrations fédérales, Strub étant précédemment ingénieur du contrôle fédéral des chemins de fer. Dès 1901, le directeur de la compagnie est Roland Zehnder, un ingénieur diplômé de l'École polytechnique de Zurich, qui restera en place jusqu'à fin 1945 avant de céder sa place à d'autres ingénieurs issus des hautes écoles suisses, André Marguerat de l'École polytechnique de l'Université de Lausanne ou encore Robert Widmer de la même École.
Cette apparente homogénéité ne doit pas cacher, sur le plan local, l'existence de systèmes différents et concurrents. Dans le cadre de l'exploitation ferroviaire, l'insertion du MOB dans le réseau local se heurte au développement de compagnies appuyées sur d'autres bases socio-techniques: les jonctions avec la Compagnie des chemins de fer veveysans, avec la Compagnie des chemins de fer électriques de la Gruyère ou encore, à Montreux, avec la Compagnie du Jura-Simplon, qui s'apprête à être nationalisée dans les futurs Chemins de fer fédéraux (CFF), s'affrontent durablement à des rapports de force qui freinent l'efficacité des réseaux. Qui plus est, le choix technique opéré par les compagnies bernoises du Spiez-Erlenbach (SEB) et du Erlenbach-Zweisimmen (EZB) nécessite, à Zweisimmen, un transbordement des voyageurs contraints de passer de la traction électrique du MOB à la traction à vapeur des compagnies bernoises et inversement. Nous entrons là dans

des considérations qui montrent la difficulté de rendre une interopérabilité possible entre des systèmes socio-techniques différents même insérés dans des espaces géographiques réduits.

LA NATURE DES RÉALISATIONS

Nous l'avons dit, l'intérêt du MOB est d'intégrer plusieurs prestations dans son offre. À cet égard, il se mue en une véritable entreprise touristique liant le transport, l'hébergement et la fonction récréative. Il développe ainsi une stratégie globale en terme d'offre intégrant les fonctions propres à fabriquer un produit touristique sans compter qu'il suscite en même temps d'autres aménagements. Nous trouvons ci-après un résumé des différentes réalisations et participations du MOB jusqu'en 1970.

Transports
- 2 lignes électriques à adhérences:
  - Montreux–Zweisimmen (1905): 63 km (395 m–1275 m; décl. max. 73‰)
  - Zweisimmen–Lenk (1912): 13 km (945 m–1070 m; décl. max. 30‰)
- Autres lignes (électriques)
  - Vevey–Blonay–Chamby (1902–1966): 9 km
- Garage Centrale à Montreux Excursions SA (1932–)
- Connexion avec:
  - CFF, Spiez–Erlenbach et Erlenbach–Zweisimmen (intégrés dans la compagnie de Berne-Lötschberg-Simplon), Compagnie des chemins de fer électriques de la Gruyère, compagnies de navigation lac Léman et du lac de Thoune.

Hébergement
- Différents établissements hôteliers et de restauration dont:
  - *Grand Hôtel des Rochers-de-Naye* (1893)
  - *Hôtel de Chamby* (1926)
  - *Hôtel des Alpes vaudoises*
  - *Hôtel Placido*
  - Buffets de gare à Château-d'Œx

Attractions
- 2 lignes à crémaillères:
  - Montreux–Glion (1909–): 3 km (399 m–691 m; décl. max.: 130‰)
  - Glion–Rochers de Naye (1892–): 11 km (691 m–1972 m; décl. max.: 220‰)
- 2 funiculaires:
  - Territet–Glion (1883–): 637 m (387 m–689 m; décl. 570‰)
  - Les Avants–Sonloup (1910–): 531 m (970 m–1156 m; décl. 545‰)
- 4 téléskis dont:
  - Rochers-de-Naye (1944–): 3 km
  - Chevreuils 1 + 2: 322 m
- Jardin alpin *La Rambertia*
- Participation à diverses installations de remontées mécaniques et autres équipements d'intérêt général de la région MOB

Cette liste rend compte de l'intense politique de développement purement touristique que la compagne a menée. Toutes ces réalisations n'ont pas été établies par le MOB. Le groupe est aussi façonné au travers de rachats et d'absorptions de sociétés déjà existantes ou de collaborations plus ou moins étroites avec des partenaires. La place nous manque pour traiter de chacun des points. Nous nous contenterons d'insister sur deux aspects complémentaires de cet aménagement touristique. Le premier aspect a trait au développement des attractions touristiques en relation avec la naissance au début du XXe siècle de nouvelles activités rassemblées sous la rubrique des sports d'hiver. Le second aspect est lié plus spécifiquement aux implications esthétiques de ce système touristique.

Le développement des attractions touristiques

Le développement de la saison touristique d'hiver en Suisse est le fait de la fin du XIXe siècle. Les raisons qui poussent à la lente inscription de cette période de l'année dans le calendrier touristique sont connues, même si elles n'ont pas fait encore l'objet d'une étude approfondie: raisons économiques liées à une meilleure rentabilisation des hôtels par un allongement de la durée des activités touristiques, raisons culturelles liées au vaste mouvement idéologique et social qui sous-tend la propagation du sport dans certaines

Fig. 3: *Les Avants-Sonloup, 1930. (Source: Fondation de la culture, Bank Brienz Oberhasli, Meiringen)*

élites, raisons médicales liées à une reconnaissance des bienfaits de l'altitude et du temps froid et sec sur la santé. Si cette accumulation de circonstances rend plausible des séjours hivernaux, l'aménagement de nouvelles infrastructures les rend possibles.[19]

Le MOB comprend rapidement les potentialités recelées par une exploitation hivernale de la ligne. Mais cette exploitation n'est envisageable sur le plan touristique que si elle s'arrime à l'existence d'infrastructures permettant un emploi du temps et des distractions adaptés au climat hivernal: aménagement de patinoires, de pistes de luge, de sentiers de promenades, etc.

Avec la construction des funiculaires et des chemins de fer à crémaillères ou leur intégration dans la société, le MOB peut déjà transporter des touristes

Fig. 4: *Lugeurs vers 1908. (Source: Coll. Rochaix)*

sur des points élevés d'où les possibilités de descente par luge ou skis sont intéressantes. Dans la construction du funiculaire Les Avants-Sonloup en 1910 amorcée par les frères Dufour, propriétaires du *Grand Hôtel des Avants* et par ailleurs actionnaires et, pour l'un, membre du conseil d'administration du MOB, il est tout de suite prévu d'aménager «un chemin d'accès pour les bobsleighs et les luges depuis la station supérieure jusqu'à la route».[20] La figure 3 montre le degré d'intégration des composantes permettant une utilisation très efficace de ces infrastructures.[21]

La proximité de la ligne du MOB de la gare, des hôtels, du funiculaire et des voies d'accès en souligne aux Avants le degré d'achèvement. Qui plus est, l'option électrique choisie par les initiants trouve ici une éclatante manifestation puisqu'elle relie tous les éléments de ce système. Dans le même esprit, le MOB adapte aussi ses moyens de transport aux spécificités des distractions recherchées, comme l'atteste la figure 4.[22]

Le transport des lugeurs ou des skieurs au pied des pistes alimente la fonction récréative au point de modeler la gestion de la compagnie ferroviaire et l'aménagement des espaces concernés.

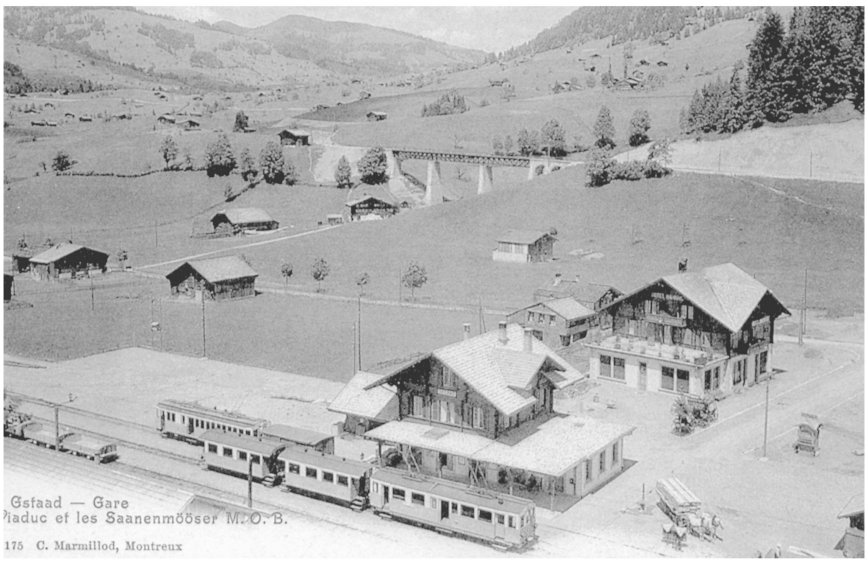


Fig. 5: *La gare de Gstaad en 1905 (Source: Coll. G. Hadorn)*

Fig. 6: *La gare de Gstaad vers 1920 (Source: Coll. G. Hadorn)*

La politique du MOB ne consiste pas seulement à décupler les offres touristiques et à attirer une clientèle sportive et hivernale en plus grand nombre. Elle repose aussi sur une intégration technique de toutes les composantes: transport, hébergement, distractions. Le point fédérateur est sans conteste ici l'alimentation électrique qui permet d'assurer une interconnexion aussi large et complète que possible.

Les valeurs esthétiques du système touristique

Un autre élément constitutif du système touristique alpin est à rechercher dans l'émergence d'une esthétique propre à l'intégrer dans l'environnement qu'il cherche par ailleurs à modeler et à exploiter. À cet égard, la visibilité d'une compagnie de chemin de fer touristique ne passe pas seulement par un optimum de fonctionnement inséparable de l'image qu'elle veut se donner en terme d'exactitude, d'efficience, de confort, de sécurité, etc. Elle s'accompagne également d'une inscription spécifique dans le paysage. Cet objectif tend à annihiler l'ambiguïté du tourisme alpin dont l'image «prédatrice» trouve sa manifestation la plus claire dans la construction des chemins de fer de montagnes et autres funiculaires qui se multiplient en Suisse dès les années 1880 et défigurent le paysage qu'ils veulent valoriser commercialement.[23]

Le MOB répond à sa manière à cette critique en concevant un chemin de fer qui puisse concilier ces pôles antinomiques du tourisme. Entre modernité et tradition, le risque est grand d'assister à la destruction de l'un et de l'autre. L'imposition d'un style «chalet» à l'ensemble des bâtiments de la compagnie se comprend comme la réponse idoine à cette insupportable tension. La modernité qui prend la forme d'un chemin de fer ne doit pas défigurer le paysage que celui-là veut justement mettre en valeur. Il doit être aussi capable de se présenter comme un élément inhérent, une composante nécessaire en reprenant les critères esthétiques qui spécifient l'environnement qu'il occupe. Les figures 5 et 6 montrent le développement du quartier de la gare de Gstaad. La gare du MOB se présente comme n'importe quel autre bâtiment de la localité, même si elle manifeste la présence d'un moyen technique qui transforme en quelques années ce petit village en une station de montagne de grande envergure.

Depuis l'Exposition nationale de Genève en 1896 et l'admiration que les spectateurs ont portée au «Village suisse», clou de la manifestation, le chalet est véhiculé dans l'imaginaire comme un des éléments fondateurs de la nation suisse.[24] L'option de la direction du MOB est d'assurer une adéquation totale entre l'intrusion de la modernité, sous la forme d'un chemin de fer touristique, et la tradition qu'elle est censée valoriser commercialement. À ses yeux, il n'y a pas d'opposition fondamentale entre ce qui exploite et ce qui est exploité, entre le tourisme et la montagne. Au contraire, si l'un ne peut pas s'imaginer sans l'autre, ce dernier ne trouvera sa pleine mesure et son affirmation définitive qu'avec l'existence du premier. La puissance d'un système touristique n'est pas simplement de fabriquer un produit, elle est aussi de faire passer ce produit comme un élément nécessaire à l'existence de la société «exploitée».

NOTES

1 Cet article est le premier jet d'une recherche sur l'établissement d'un système touristique suisse au XXe siècle. Il repose sur un dépouillement encore partiel des archives du MOB qui sont entreposées aux Archives cantonales vaudoises à Chavannes-près-Renens. Il faut saluer l'initiative du groupe MOB d'y avoir remis toutes ses archives.

2 Pour ces questions, nous renvoyons à notre article, «Storia del turismo e storia economica: considerazioni metodologiche ed epistemologiche», in: A. Leonardi, H. Heiss (a cura di), *Tourismus und Entwicklung im Alpenraum 18.–20. Jh. – Turismo e sviluppo in area alpina. Secoli XVIII–XX. Beiträge des ständigen Seminars zur Wirtschafts- und Unternehmensgeschichte in den Alpen in Neuzeit und Gegenwart,* Innsbruck 2003, pp. 23–41. (Tourism & Museum, Studienreihe des Touriseum 1).

3 W. König, *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939,* Frankfurt 2000; A. Clavien, «Valais, identité nationale et ‹industrie des étrangers›, 1900–1914?», *Groupe valaisan de sciences humaines, Le Valais et les étrangers 19e–20e siècles,* Sion 1992, pp. 247–268.

4 Cf. entre autres, Th. Hughes, *Networks of Power: Electrification in Western Society, 1880–1930,* Baltimore 1983.

5 F. Caron, *Histoire des chemins de fer en France 1740–1883,* Paris 1997; F. Caron, «La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832–1870)», *Annales HSS,* 1998, pp. 859–885.

6 L. Tissot, «The internationality of the railways. An impossible achievement?», in: M. Burri, K. Elsasser, P. Gugerli (Hg.), *Die Internationalität der Eisenbahn 1850–1970,* Zürich 2003, pp. 259–272.

7 Th. P. Hughes, «L'histoire comme systèmes en évolution», *Annales HSS,* 1998, pp. 839–857.

8 L. Tissot, B. Veyrassat (éds.), *Technological Trajectories, Markets, Institutions. Industrialized Countries, 19th–20th Centuries. From context dependency to path dependency,* Bern 2001.

9 Pour une liste complète, cf. J. Banaudo, A. Rieben, *Blonay-Chamby. Les 25 ans d'un chemin de fer-musée sur la Riviera vaudoise,* Vevey 1993, p. 10.

10 Archives Cantonales Vaudoises (ACV). Fonds MOB. PP 738/1741. *Rapports à l'Assemblée générale du MOB*, 1950, p. 32, et 1970, p. 32.
11 C'est la perspective adoptée par B. Gille, *Histoire des techniques,* Paris 1978, p. 10 ss.
12 Hughes (voir note 4); Caron (voir note 5).
13 Pour le développement de ce pôle, cf. P. Dupont, S. Frey, *«Un paradis encadré». La fonction du tourisme à Vevey et à Montreux, 1880–1914,* mémoire de licence, Université de Lausanne 1989 et A. Wyssbrod, *Typologie des hôtels montreusiens, 1830–1914,* mémoire de licence, Université de Lausanne 1988.
14 Arrêté fédéral portant concession d'un chemin de fer électrique, en partie sur routes, de Montreux à Montbovon, 16 août 1898.
15 Pour une bonne introduction à cette question, cf. l'étude de S. Paquier sur l'électricité qui n'est pas sans rapport avec le tourisme. S. Paquier, *Histoire de l'électricité en Suisse,* Genève 1998, t. 2, pp. 766 ss.
16 Exposé des motifs et de décret du 15 mai 1902 sur la participation financière de l'État à la construction des chemins de fer électriques à voie étroite de Vevey (St. Légier) à Châtel-Saint-Denis et de Montbovon à Zweisimmen (traversée du Pays-d'Enhaut), Lausanne 1902, p. 8.
17 *50 ans d'exploitation du Chemin de fer Montreux-Oberland bernois 1901–1951,* Montreux 1951, p. 10.
18 Paquier (voir note 15), pp. 635–636.
19 Th. Busset, «De la sociabilité mondaine à la compétition: du conflit à l'intégration», in: Ch. Jaccoud, Th. Busset (sous la dir. de), *Sports en formes. Acteurs, contextes et dynamiques d'institutionnalisation,* Lausanne 2001, pp. 127–136.
20 ACV. MOB. PP 738/1868. Procès-verbal du conseil d'administration du funiculaire Les Avants-Sonloup, 15. 8. 1910.
21 R. Flückiger-Seiler, *Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830–1920. Hoteltträume zwischen Gletschern und Palmen,* Baden 2001.
22 M. Grandguillaume [et al.], *Chemin de fer Montreux Oberland bernois*, Lausanne 1992, p. 5, 191.
23 Note 3.
24 Sur le chalet, cf. B. Crettaz, *Ah Dieu! Que la Suisse est jolie!,* Lausanne 1997, et J. Gubler, «Le chalet à bâtons rompus. Conversation avec Serge Desarnaulds, poète» in: J. Gubler (éd.), *Motions, Émotions. Thèmes d'histoire et d'architecture,* Gollion 2003, pp. 130–148.