

La mythique ligne des Rochers-de-Naye à l'aube d'un chantier monumental

Épopée ferroviaire

Le MOB prévoit d'investir 300 millions de francs pour améliorer le tronçon qui relie Montreux au massif culminant à 2'042 m. Alors que la ligne a enregistré son record de voyageurs l'an dernier, la société espère, à terme, en accueillir trois fois plus.

Rémy Brousoz

rbrousoz@riviera-chablais.ch



En 2023, les automotrices ont transporté 113'000 passagers, un record. | MOB

«C'est clairement l'ascension d'une montagne. On est à 2'000 mètres d'altitude, mais les conditions sont celles d'un 3'000», amorce Nicolas Jaunin quand on lui demande de décrire

«ses» Rochers-de-Naye. Le Bloisais de 36 ans les connaît bien puisque, comme une dizaine de conducteurs du MOB, il gravit régulièrement le massif aux commandes de son automotrice.

Il y a le froid, qui fait parfois geler les lignes de contact. Et le vent, dont les rafales peuvent s'avérer dangereuses. Lorsque ces dernières dépassent les 80 km/h, les anémomètres installés sur le parcours font passer les feux au rouge, interrompant le trafic. «Les Rochers-de-Naye sont le premier grand mur qui se dresse face aux vents venus de l'océan Atlantique, image le conducteur, qui pratique le tronçon depuis 2017. Alors quand ça souffle, on plaisante parfois en disant que c'est Joe Biden qui éternue!»

Mais cette météo parfois turbulente est largement compensée par le panorama qui s'offre une fois là-haut. Une vue imprenable sur le Léman et ses alentours, qui n'en finit plus d'attirer les foules. À tel point que l'an dernier, la ligne Montreux - Les Rochers-de-Naye a enregistré un record de fréquentation historique en transportant 113'000 voyageurs. Un résultat qui s'explique principalement par un afflux de touristes européens, venus surtout de France, d'Allemagne, d'Italie et d'Espagne.

Quarante ans dans les roues

«Ce chiffre est d'autant plus remarquable que le matériel roulant devient - disons-le - fatigué», souligne Alain Jeanmonod, secrétaire général du MOB. De fait, parmi les cinq automotrices qui font actuellement la montée jusqu'aux Rochers, la plus ancienne a été mise en service en 1983. «En termes de passagers transportés, nous sommes sans doute au maximum de ce que l'on peut atteindre.»

Pour répondre au mieux à une affluence grandissante, la ligne inaugurée en 1892 s'apprête à subir des travaux importants. Pharaoniques, même. Avec un budget avoisinant les 300 millions de francs, il s'agit sans doute du projet du siècle pour l'entreprise MOB. «Je ne serais en tout cas pas choqué de lire cette expression dans un article», sourit Alain Jeanmonod.

Une mise au goût du jour qui concernera l'ensemble de l'infrastructure. En plus d'une réfection de la voie et des différents ouvrages d'art, la ligne MVR verra son matériel roulant complètement remplacé. La construction de nouvelles rames a été confiée à l'entreprise suisse Stadler. Ces trains seront dessinés par le styliste italien Pininfarina, qui a déjà signé le rutilant GoldenPass Express. Ils devraient entrer en service d'ici à 2027-2028.



“

Le panorama est magnifique. Et quand des chaamois, des renards ou même des lynx s'arrêtent pour nous regarder passer, c'est le bonus!”

Nicolas Jaunin
Conducteur au MOB

«Nous plançons également sur un nouveau point de croisement, annonce le secrétaire général du MOB. Ce qui pourrait permettre, au besoin, une desserte à la demi-heure. Du moins sur le tronçon entre Montreux et Haute-Caux, surtout utilisé par les pendulaires.»

Un sommet plus accueillant

Les principales gares sur le tracé seront également revues et corrigées, ne serait-ce que pour les rendre accessibles à toutes les mobilités. «Actuellement, l'accès n'est pas toujours évident pour les personnes en chaise roulante ou pour les poussettes. Il faut parfois gravir des marches.»

Enfin, pièce maîtresse de ce vaste projet, la gare sommitale et son restaurant seront également repensés. «Nous aimerions que les voyageurs soient accueillis à l'abri et puissent profiter de la vue grâce à des baies vitrées, et ce en toute saison», expose Alain Jeanmonod. La fin des travaux est espérée pour 2028, à l'exception de la gare du sommet, qui pourrait prendre un peu plus de temps.

Pas une nouvelle place Saint-Marc

À travers ces différentes améliorations, l'entreprise espère augmenter drastiquement le nombre

de visiteurs. «Notre objectif est d'atteindre 300'000 passagers annuels, soit près du triple de ce que nous enregistrons aujourd'hui.» Pas trop pour le sommet de la Riviera? «Le but n'est pas de transformer les Rochers-de-Naye en place Saint-Marc, rassure Alain Jeanmonod. Nous sommes persuadés que l'on peut accueillir plus de monde dans de bonnes conditions et en respectant le site.»

Une ambition qui ne préoccupe pas Igor Rinaldi, municipal chargé des domaines à Veytaux, commune sur laquelle se situe la gare d'arrivée. «Le projet du MOB semble cohérent, puisqu'il prévoit aussi d'améliorer l'offre au sommet. Nous avons d'ailleurs été conviés aux discussions entourant ces démarches.» Au printemps 2023, les cheminements piétonniers menant de la gare au belvédère ont été aplanis, élargis et solidifiés. «De quoi permettre à une poussette 4x4 de profiter de la vue», conclut l'édile.



La future gare sommitale (image de synthèse) devrait permettre un meilleur accueil du public. | MOB / Arnold Zurniwen Architekten AG

Une ligne créée pour le tourisme

«La ligne à crémaillère des Rochers-de-Naye est la seule de Suisse romande à relier la plaine à un sommet dépassant 2'000 mètres, et ce, après avoir vaincu une dénivellation de 1'778 mètres», souligne Gérald Hadorn, spécialiste d'histoire ferroviaire. Ce dernier rappelle que la création de cette ligne est directement liée à l'essor du tourisme sur la Riviera à la fin du XIXe siècle. «Les hôteliers montreusiens ont compris qu'ils avaient tout bénéfice de satisfaire l'attrait de la montagne chez leurs hôtes, en leur offrant la possibilité d'atteindre aisément un magnifique point de vue.»

C'est en avril 1890 qu'une demande de concession est faite auprès de la Confédération. La construction débute au printemps de l'année suivante. «Les défis techniques dans un terrain très accidenté ont été maîtrisés sans grandes difficultés.» Comme plusieurs lignes helvétiques d'altitude, l'écartement des rails n'est que de 80 cm. «L'objectif était de s'affranchir plus facilement des sinuosités du terrain et de réduire les coûts de construction.» Le train atteindra le terminus actuel le 20 juillet 1893.

En 1909, la ligne Glion-Les Rochers-de-Naye est raccordée à la gare de Montreux. L'électrification du parcours survient en 1938, ce qui mettra fin à l'utilisation des locomotives à vapeur.

1. L'un des premiers trains en 1892, prêt à quitter la gare de Caux. | Coll. G. Hadorn

2. Des touristes sortent sur la voie au niveau de La Perche, entre Jaman et le grand tunnel de Naye, pour admirer la tranchée creusée dans la neige. | Phototypie & co, Neuchâtel. Coll. G. Hadorn

3. Petit arrêt photo avec les Rochers-de-Naye en toile de fond, vers 1900.

| Jullien Frères, Genève - Coll. G. Hadorn

