

Riviera-Chablais

Le GoldenPass Express verra le jour chez Stadler

Chemin de fer
La compagnie Montreux Oberland bernois (MOB) a commandé 20 voitures à écartement variable en vue de l'extension de sa ligne de Zweisimmen à Interlaken (BE) en 2020

«C'est le constructeur le plus approprié, et il est suisse de surcroît», expliquent Pierre Rochat et Hans-Ruedi Gerber, respectivement président et directeur du marketing du groupe Montreux Oberland bernois (MOB). Le demi-million de touristes supplémentaires attendus annuellement à Montreux dès 2020, en provenance d'Interlaken (BE), circuleront à bord du GoldenPass Express dans des rames conçues chez Stadler. La compagnie de chemin de fer montreu-sienne a signé avec le constructeur ferroviaire suisse une commande de 20 voitures à écartement variable, pour voie métrique et voie normale. Le montant du contrat n'a pas été divulgué, mais il devrait se situer entre 40 et 50 millions de francs, selon les derniers équipements choisis.

Cette ligne permettra aux voyageurs de relier Montreux à Interlaken, quatrième destination touristique du pays, sans changement de train à Zweisimmen (BE). Ce qui n'est pas possible actuellement, le MOB possédant un écartement de voie métrique, alors que le tronçon du Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) - entre Zweisimmen et Interlaken - est au gabarit du réseau standard (1,435 m). Les premiers tests des bogies à écartement variable nécessaires à ce projet unique en Suisse seront conduits cet automne par le MOB et le BLS. Les nouvelles rames seront équipées d'un système de bogies (chariots situés sous le véhicule ferroviaire, sur lesquels sont fixés les essieux)

permettant le passage de la ligne MOB au réseau BLS en modifiant automatiquement l'écartement des roues en gare de Zweisimmen. Comme les locomotives BLS, les automotrices MOB ne sont toutefois pas compatibles avec ce changement d'écartement. Elles devront donc se relayer lors des changements de composition des trains à Zweisimmen. Les installations nécessaires à ces adaptations d'écartement sont en cours de construction sur deux voies en gare de Zweisimmen. À ces travaux d'infrastructures succéderont, pour d'ultimes contrôles, les derniers tests de ces nouveaux bogies fabriqués par Alstom en Allemagne. Leur homologation nécessitera un délai de validation de quelques mois, ce qui repoussera d'un an (de fin 2019 à fin 2020) la mise en service du GoldenPass Express.

Cette nouvelle technologie est en effet assortie de nombreuses contraintes. Outre le fait de pouvoir circuler indifféremment sur deux voies ferrées aux écartements non similaires, les voitures doivent répondre à des exigences de sécurité différentes tout en s'adaptant aux installations de sécurité et aux courants d'alimentation différents. Quant aux locomotives, le Grand Conseil vaudois a déjà libéré 30 millions de francs pour l'acquisition de quatre automotrices qui tracteront les longues rames du GoldenPass Express. Celles-ci atteindront 200 m, contre 130 m actuellement.

Pour l'heure, les ingénieurs ne sont pas parvenus à «vaincre» la crémaillère existante entre Interlaken et Lucerne. Ce qui condamne encore le prolongement de la ligne directement jusqu'à Lucerne. Mais une étude récente révèle que ce prolongement supplémentaire ne permettrait de glaner que quelques visiteurs supplémentaires.

Claude Béda



Les rames seront dotées de bogies à écartement variable permettant le passage des voies du MOB au réseau BLS. DR