

Riviera-Chablais

Grâce à une invention révolutionnaire, le MOB fonce des palmiers aux glaciers

Chemin de fer
Le Goldenpass
Express s'ouvre la
voie de Montreux à
Interlaken. L'ultime
écueil technique
est vaincu, grâce
à des bogies inédits

Claude Béda Zweisimmen

«Des palmiers aux glaciers». C'est l'intitulé d'une offre en préparation qui permettra aux touristes de se balader le même jour sur les quais de Montreux et au Jungfraujoch, «le Toit de l'Europe», dès l'an prochain. Le Goldenpass Express a vaincu l'ultime écueil technique à Zweisimmen (BE), où les trains sont désormais en mesure de passer de la voie métrique du MOB aux voies normales du réseau BLS (Berne-Lötschberg-Simplon) pour s'en aller directement à Interlaken. Les nouveaux bogies à écartement variable inventé par le MOB et fabriqué par Alstom sont fonctionnels. La première démonstration publique a eu lieu mercredi. Les tests effectués préalablement sur la rampe d'écartement de Zweisimmen et sur 850 km de la ligne MOB se sont déroulés sans heurts.

Un intérêt international

«Il s'agit du plus important développement ferroviaire depuis l'invention des trains pendulaires par Fiat, il y a plusieurs décennies, commente Georges Oberson, directeur du MOB. Un tel écartement (de 1 m à 1,43 m) n'avait jamais été effectué en quelques secondes à peine. C'est une prouesse technologique qui permettra de supprimer des frontiè-



L'image prise mercredi en gare de Zweisimmen relèvera bientôt du passé: dans un an, les touristes n'auront plus à changer de train.



Les bogies à écartement variable permettent aux trains de passer de la voie métrique du MOB à la voie normale du BLS.

res. Nous en sommes très fiers.» Cette invention susciterait déjà l'intérêt d'autres compagnies, souffle Yvan Bertocchi, directeur des ventes chez Alstom, propriétaire du brevet: «En Asie, au Japon notamment, et en Afrique, on dénombre plusieurs réseaux ferroviaires à écartements de voies différents.»

Le Goldenpass Express sera mis en service le 13 décembre 2020. Auparavant, les 58 bogies ainsi que 19 voitures commandées chez Stadler devront encore être homologués par l'Office fédéral des transports (OFT). Ce projet, dont le coût est estimé à 76 millions de francs, est mené par le MOB et le BLS avec le soutien financier de la Confédération, des

cantons de Vaud, de Berne et de Fribourg. Mais le coût en vaut la chandelle: «Nous nous attendons à passer de 2,6 millions à 4 millions de voyageurs par an entre Montreux et Zweisimmen, calcule Georges Oberson. Nous pourrions ainsi augmenter notre couverture de déficit de 52% à 62%. Les pouvoirs publics sont donc aussi gagnants. Sur la ligne du MOB, 85% des recettes proviennent du tourisme. Ce qui nous permet de financer les secteurs à vocation de transports publics.»

Projet exceptionnel sur le plan technologique, le Goldenpass Express l'est donc particulièrement sur le plan touristique. «Ce train direct entre Montreux, Gstaad et Interlaken augmentera l'attrac-

tivité de ces trois pôles, estime Christoph Sturny, directeur de Montreux-Vevey Tourisme. Selon les projections, il devrait attirer annuellement un demi-million de visiteurs supplémentaires à Montreux. Il s'agit donc maintenant d'adapter l'offre hôtelière en conséquence. Car le prix des nuitées à Montreux reste bien plus élevé qu'à Interlaken.»

«Nous nous attendons à passer de 2,6 millions à 4 millions de voyageurs par an»

Georges Oberson
 Directeur du groupe MOB

Montreux se rapprochera aussi de la Jungfrau et de Lucerne, la réalisation d'un vieux rêve déjà caressé par les pionniers du MOB au XIX^e siècle. L'idée de relier le Léman aux lacs de Thoune et de Brienz remonte à 1873. Il s'agissait déjà d'unir ces trois régions qui constituent l'axe fort du tourisme en Suisse.

«Le Goldenpass Express intèrressera particulièrement les Chinois, actuellement notre deuxième clientèle en importance derrière les Suisses, anticipe Georges Oberson. Nous espérons qu'ils resteront une nuit supplémentaire sur la Riviera. De plus, les Asiatiques sont passionnés par les nouvelles technologies. C'est pourquoi nous installerons une caméra pour qu'ils puissent voir le franchissement des voies à Zweisimmen.» Les pendulaires, enfin, y trouveront également leur compte puisqu'ils profiteront d'une augmentation des cadences, soit une offre accrue de 15%.