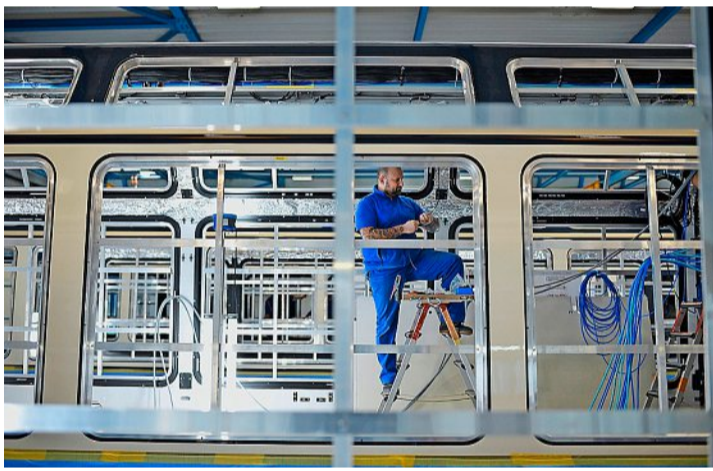


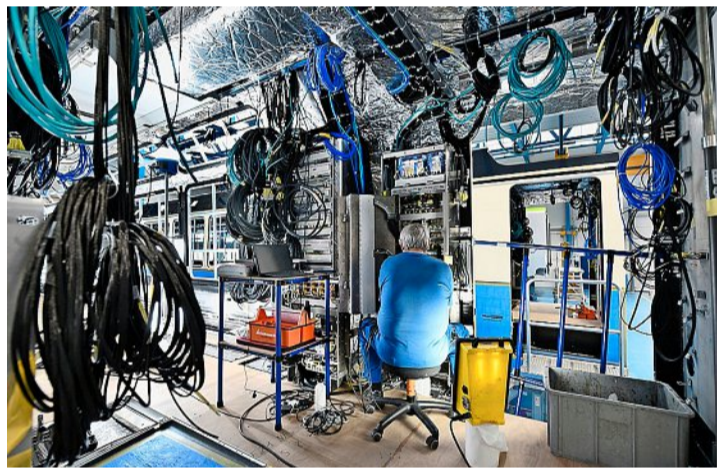
Riviera-Chablais



Dans les ateliers de Stadler, à Bussnang, le Goldenpass Express a été peint avec de nouvelles couleurs bleu nuit (visibles sur le toit) rappelant les grands express européens du XIX^e siècle. Il a été dessiné par Pininfarina, designer de Ferrari.



Le train bénéficie d'immenses vitres panoramiques.



Chaque rame compte des kilomètres de fils et de câbles.

Le Goldenpass Express sera sobre et élégant

Chemin de fer
Les rames seront livrées dès mai. Très attendu, le train qui reliera Montreux à Interlaken est réalisé sur mesure

Claude Béda Textes
Chantal Dervey Photos
 Bussnang (TG)

Dans les ateliers de l'entreprise Stadler, à Bussnang (TG), des caisses de véhicules ferroviaires avec de larges ouvertures pour les fenêtres ne semblent pas être destinées à un train comme les autres. La construction des 19 rames du futur Goldenpass Express (GPX) bat son plein. Les premières seront livrées en mai. Dans le jargon des constructeurs de trains, il s'agit d'une commande «exotique». Et ce n'est pas parce que le futur Express Montreux-Interlaken (BE) reliera les glaciers bernois aux palmiers de la Riviera. «Cela signifie qu'il s'agit d'une commande spéciale, réalisée sur mesure, précise Frédéric Evequoz, chef de projet chez Stadler. Pour cette construction, nous ne prenons aucun élément dans nos composants existants.» La compagnie MOB a voulu que

ce train se distingue par son esthétique. C'est pourquoi elle a fait appel aux ateliers Pininfarina, designer de Ferrari, pour le dessiner de manière sobre et élégante.

À Bussnang, cette commande occupe actuellement près d'une centaine d'employés de Stadler. Les rames passent de la chaudronnerie, où les caisses en aluminium des véhicules sont réalisées, à la halle de montage final, où tous les éléments sont assemblés, poste de conduite, WC, isolation, câblage ou tableau électrique. C'est dans cette halle qu'arriveront les 58 bogies à écartement variable réalisés par Alstom, qui briseront la barrière, à Zweisimmen, entre la voie métrique du MOB et la voie normale du BLS.

Une classe prestige

En plus d'une 1^{re} et d'une 2^e classe, le Goldenpass Express proposera une classe prestige, surélevée et aux vitres panoramiques exceptionnellement grandes. Le passager aura le sentiment de se trouver pratiquement à l'intérieur du paysage. Chaque rame comptera 18 sièges électriques en cuir et chauffants, qui pivoteront pour que les voyageurs puissent pleinement profiter de la vue. Ces sièges très spéciaux sont créés par l'entreprise tchèque Borcad, autrefois spécialisée dans les chaises médicales, qui possède aujourd'hui une branche ferroviaire.

«Cet espace prestige a été conçu sur un faux plancher (po-

«C'est une commande spéciale. Tout est fait sur mesure»

Frédéric Evequoz
 Chef de projet

dium) qui permet d'être assis au niveau des fenêtres latérales et d'augmenter ainsi l'effet panoramique avec une vision également au-dessus du conducteur, ajoute Frédéric Evequoz. En raison des nouvelles normes anticrashes et de résistance aux collisions, il n'a pas été possible de recréer des voitures panoramiques avec des espaces passagers tout devant avec vue directe sur la voie.»

À l'espace dévolu à la peinture, le Goldenpass Express a pris des teintes bleu nuit s'inspirant des grands express européens de la fin du XIX^e siècle. «Nous avons choisi ces couleurs particulières afin d'en faire un train unique, qui reflète la longue histoire du Goldenpass», explique Georges Oberson, directeur du MOB.

L'idée de relier le lac Léman, Gstaad et les lacs de Thoune et de Brienz ne date en effet pas d'hier. Elle remonte à 1873. Il s'agissait déjà alors d'unir ces trois régions touristiques majeures. Mais les voies ont finalement été construites différemment: métrique (1m) entre Montreux et

Zweisimmen et normale (1,435 m) entre Zweisimmen et Interlaken. Le projet a resurgi à plusieurs reprises. En 1924, l'Association Goldenpass a même été créée. Et dans les années 1930 on a encore songé à construire un troisième rail.

À la fin des années 2000, le MOB est reparti sur un concept totalement différent: plutôt que de changer les rails, il a été préféré de créer des bogies à écartement variable, avec une rampe d'écartement à Zweisimmen, où les trains peuvent désormais passer de la voie métrique du MOB à la voie normale du BLS. Seules les voitures seront équipées des fameux bogies. Conséquence, une locomotive tractera le train de Montreux à Zweisimmen et une autre s'en chargera entre Zweisimmen et Interlaken.

Les premières rames du Goldenpass Express seront livrées par rail. Elles devront ensuite être homologuées. Le lancement du GPX interviendra à l'été 2021. Le calendrier définitif dépendra du processus d'homologation et de différents critères liés à la complexité du nouveau bogie, qui constitue une première mondiale. Le coût de l'opération s'élève à 76 millions de francs pour la construction des voitures (55 millions) et des bogies, sans compter la création de la rampe d'écartement à Zweisimmen et les travaux d'infrastructure, dans les gares notamment.