



Le GoldenPass Express - ici, lors d'une course d'essai - effectuera le trajet Montreux-Interlaken en 3 h 15. MOB/DR

Le GoldenPass Express est sur les rails, 150 ans après

La liaison directe entre Montreux et Interlaken (BE) sera lancée en décembre. Elle est très attendue par les milieux touristiques.

Claude Béda

Il sera 9 h 35, le 11 décembre prochain, quand le GoldenPass Express (GPX) effectuera son premier service commercial au départ de Montreux. À 115 km de là, une autre rame de ce train effectuera presque simultanément le chemin inverse depuis Interlaken. Ce sera la concrétisation d'un rêve ferroviaire né il y a un siècle et demi, après moult aléas, dont la pandémie et la situation géopolitique actuelle.

Le GoldenPass Express reliera sans transbordement trois hauts lieux du tourisme: Montreux, Gstaad et Interlaken. «Il renforcera de manière significative les liens et donc l'attractivité de ces trois pôles», explique Grégoire Chapuis, directeur adjoint de Montreux - Vevey Tourisme. Lorsque le tourisme aura retrouvé son niveau d'avant la pandémie, ce train devrait amener un demi-million de visiteurs annuel supplémentaires sur la Riviera vaudoise.

Conçu par le Montreux - Oberland bernois (MOB), fabriqué par Alstom, un système à bogie à écartement variable permettra de passer de la voie métrique (1 m) du MOB à la voie normale du Berne-Lötschberg-Simplon (1,435 m). Grâce à cette invention vaudoise, ce voyage peu ordinaire sera effectué en 3 h 15. Du 11 décembre prochain au 10 juin 2023, le GPX effectuera un aller

Le tracé du GoldenPass Express de Montreux à Interlaken



«Avec cette technologie, les lignes à voies étroites s'ouvrent à tout le réseau suisse à voie normale. À quand un express Montreux - Saint-Moritz?»

Daniel Mange,
expert ferroviaire, membre de la CITRAP-Vaud

quotidien dans chaque sens. Dès le 11 juin 2023, il augmentera la cadence avec quatre allers-retours.

«Les marchés touristiques ne sont pas complètement rétablis, explique Jérôme Gachet, porte-parole du groupe MOB. Les perspectives s'annoncent toutefois réjouissantes. Notre principal marché est la clientèle domestique, notamment Suisse alémanique devant les touristes des pays limitrophes. Le MOB a toujours attiré

des clients venant du monde entier, mais il est actuellement presque impossible de travailler avec la Chine, Taïwan, la Corée du Sud ou l'Inde.»

Des perspectives prometteuses

Expert ferroviaire, membre de la CITRAP Vaud (Communauté d'intérêts pour les transports publics), Daniel Mange voit dans cette mise en service des perspectives prometteuses: «Avec le bogie à écartement variable, les grandes lignes à voies étroites s'ouvrent à tout le réseau suisse à voie normale. Sans aucune infrastructure nouvelle, on peut envisager des extensions immédiates, directes, de Montreux vers Berne ou jusqu'au sommet du Lötschberg. À terme, on pourrait aussi accéder d'une traite à Lucerne, via la ligne du Brünig. Et même rejoindre le Glacier Express. À quand un express Montreux-Saint-Moritz?»

L'idée de relier le Léman, Gstaad et les lacs de Thône et de Brienz ne date pas d'hier. Elle remonte à 1873. Il s'agissait déjà d'unir ces trois régions touristiques majeures. Mais les voies ont été construites différemment:

métrique entre Montreux et Zweisimmen et normale 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 la création d'un troisième rail a aussi été envisagée.

Le coup fatal

Le projet ne s'est jamais réalisé. Le coup fatal lui a été porté en 2006: en raison des contingences cumulées des voies métrique et normale, la traversée de la gare de Spiez (BE) s'est avérée impossible à réaliser sans une voie souterraine, pour éviter de couper la nouvelle ligne Nord-Sud du Lötschberg. Les coûts ont explosé. Et le projet a trépassé.

En 2008, le MOB est reparti sur un concept totalement différent: plutôt que de changer les rails, il a préféré créer des bogies à écartement variable, avec une rampe d'écartement à Zweisimmen. Seules les voitures sont équipées des bogies. Conséquence, une locomotive tractera le train de Montreux à Zweisimmen et une autre s'en chargera entre Zweisimmen et Interlaken.