

Épopée ferroviaire

Le GoldenPass Express entre dans la légende

Le nouveau train entre Montreux et Interlaken étoffe l'offre ferroviaire panoramique suisse aux côtés du Glacier et du Bernina Express. Découverte d'une ligne extraordinaire.

Claude Béda/Cécile Collet

Il a la couleur bleu indigo d'un célèbre train de luxe qui s'en allait à Istanbul. Le GoldenPass Express (GPX) reliera, dès le 11 décembre, Montreux à Interlaken (BE), sur l'axe fort du tourisme suisse, sans transbordement. Il entrera, du même coup, dans la légende ferroviaire suisse grâce à un bogie à écartement variable révolutionnaire. «Il nous en a fallu du temps pour le réaliser, mais maintenant il est là», sourit Georges Oberson, directeur du Montreux-Oberland bernois (MOB), en observant un de ces chariots à essieux.

Des palmiers aux glaciers. C'était l'intitulé d'une offre en préparation en 1930 qui devait permettre aux touristes de se rendre d'une traite des quais de la Riviera vaudoise aux abords du Jungfrauoch, «le toit de l'Europe». Ce vieux rêve né il y a un siècle et demi se concrétise: en trois heures et quinze minutes, les voyageurs peuvent découvrir des paysages parmi les plus beaux du pays dans un confort absolu, bien calé dans leur fauteuil, tout en s'adonnant à des délices culinaires.

Sur le quai de la gare d'Interlaken, au départ du train, Philippe Ritschard, président de la commune, glisse: «J'espère qu'il n'emportera pas tous les touristes dans le canton de Vaud, mais que Montreux nous en amènera aussi.» C'est que sa ville figure parmi les trois destinations du pays les plus prisées par les touristes, étrangers notamment. Le trajet vers Spiez offre une vue superbe sur le lac de Thoune. Sur la montée à travers le Simmental apparaissent des villages pittoresques, des flancs rocheux, des forêts et la Simme, qui s'écoule dans la vallée.

À l'intérieur du train, le GPX propose une 2^e classe, une 1^{re}, et une classe exclusive Prestige où les sièges peuvent pivoter afin de profiter pleinement de la vue. L'espace étant rehaussé, le passager se sent immergé dans le paysage. Toutes les voitures du GPX ont été fabriquées par Stadler Rail, à Bussnang (Thurgovie). Le nez du train, qui lui donne son allure, a été dessiné par le designer italien Pininfarina. Celui-là même qui, séjournant à Gstaad en 1993, horrifié par les trains passant par là qu'il jugeait moches, était allé trouver le directeur du MOB avec un petit dessin. Lequel engendra le Crystal Panoramic, aujourd'hui disparu.

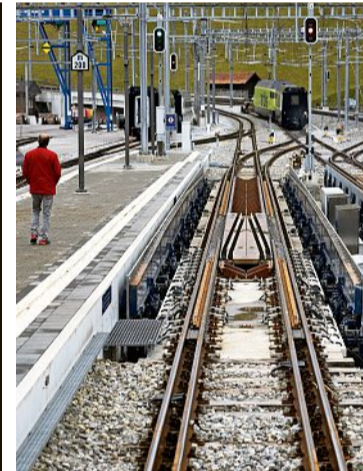
Opération spectaculaire

«Le GoldenPass Express devient le produit phare de notre compagnie, relève Frédéric Delachaux, responsable marketing. Il fera partie des Premium Panoramic Trains, dans le cadre du Grand Train Tour of Switzerland. Et jouera d'emblée dans la cour des grands. N'a-t-il pas la couleur de l'Orient-Express?» GPX est en effet une abréviation de classe en lien avec les GEX (Glacier-Express), BEX (Bernina-Express) et LIX (Lucerne-Interlaken Express), prestigieux trains déjà établis



Révolutionnaire
La nouvelle rame du Golden Pass Express (ici à Zweisimmen) permet de passer en quelques secondes d'une voie métrique (MOB) à une voie normale (BLS). Une exclusivité mondiale pour cette ligne ferroviaire. Plus besoin de changer de train ou d'attendre une heure pour aller à Interlaken. Ces passagers de 1^{re} classe semblent apprécier.

PHOTOS KEYSTONE/PETER KLAUNSER



Le tracé du GoldenPass Express de Montreux à Interlaken



Les vins Testuz sont aussi du voyage

● C'est un joli coup marketing de la marque à l'arbalète. Le bleu emblématique des vins Testuz ornera une des quatre locomotives du GoldenPass, qui inaugure le 11 décembre son trajet Montreux-Interlaken sans changement de train. Et sur la carte du train fréquenté à 80% par des vacanciers, venus principalement d'Asie, on ne trouvera que les vins de la marque. Des dégustations de vins millésimés auront lieu ponctuellement sur la ligne. «Nous ouvrons la voie vers la Suisse alémanique», a illustré Daniel Dufaux, directeur de Testuz vins, lors d'un voyage inaugural lundi 28 novembre. À bord, on pourra déguster les quatre déclinaisons du Coup de l'Étrier (blanc, rosé, rouge et mousseux), ainsi que le Dézaley

L'Arbalète. Pour plus d'authenticité, la marque a renoncé à la vis depuis deux ans et ne propose plus que du bouchon. Un champagne vendu par Obrist sera aussi proposé, car «les touristes (ndlr: Chine en tête, puis Taïwan, Japon, Corée et Thaïlande) qui font le voyage en demandant souvent», a expliqué Georges Oberson, directeur du GoldenPass. «Roger Federer est un des parrains du GoldenPass. C'est le plus gros budget pub de l'histoire de Suisse Tourisme, c'est dire si nous sommes un produit phare!» La locomotive Testuz ne sillonnera toutefois ce paysage de carte postale que jusqu'à Zweisimmen, où le train change de motrice. «Un partenariat avec BLS (ndlr: compagnie qui exploite la 2^e partie de la ligne) pour une

deuxième loco n'est pas exclu», indique Daniel Dufaux. Pour trois ans de livrée et d'exclusivité, Testuz a déboursé quelque 100'000 francs. Et remplira sans doute pour trois ans supplémentaires. Le premier train de Suisse à proposer une 1^{re} classe au début du siècle (1905) servira des repas chauds dans sa nouvelle classe prestige et en 1^{re}, et des snacks en 2^e. «Tous les produits servis sur la ligne sont issus du terroir que l'on traverse», a expliqué Frédéric Delachaux, responsable marketing du GoldenPass. Outre les vins de Lavaux, on y dégustera des planchettes régionales de l'Oberland bernois (boucherie Buure, Gstaad), du caviar de Frutigen (Oona) et de la bière d'Interlaken (Rugenbräu).

Cécile Collet

«J'espère que ce train n'emportera pas tous les touristes dans le canton de Vaud, mais que Montreux nous en amènera aussi.»

Philippe Ritschard, président d'Interlaken

dans l'offre ferroviaire panoramique suisse de haut de gamme.

À Zweisimmen, là où il fallait jusqu'ici changer de train, les voyageurs restent bien assis dans leur confortable fauteuil, alors qu'un spectaculaire processus technique, presque imperceptible, se déroule sous leurs pieds. Le passage de la voie normale du BLS à la voie métrique du MOB, à la vitesse de 15 km/h, se fait grâce à l'association entre le bogie à écartement variable et la rampe d'écartement. Le principal défi consiste à changer d'écartement, mais aussi de hauteur, les quais du MOB étant moins élevés.

«De plus, la différence de tension électrique entre les deux réseaux induit encore un remplacement de locomotives», précise Michel Sauter, ingénieur dans les ateliers de Chermex (Montreux). Le tout constitue une première mondiale conçue par le MOB et développée par Alstom. Le changement de gabarit s'effectue en

quelques secondes. Il faut huit minutes au GPX pour continuer son voyage depuis Zweisimmen. À bord, les voyageurs intéressés ont pu voir le changement d'écartement des bogies sur des écrans.

Depuis 1873

Près de Gstaad, le Saanenland offre son panorama de montagnes, de prairies et ses fermes soignées. Après Saanen et une brève incursion en Gruyère, le canton de Vaud a aussi de quoi faire rêver, remarquant des Suisses alémaniques. Ils avaient admiré le village de Château-d'Éx. Et découvrent, après le tunnel de Jaman, la vue plongeante sur la Riviera lémanique: le Léman, Montreux, Chillon, Vevey, Lavaux défilent sous leurs yeux extasiés, en dépit de cette journée de décembre maussade. Ils reviendront.

L'idée de relier le Léman, Gstaad et les lacs de Thoune et de Brienz remonte à 1873. Il s'agissait déjà, à l'époque, d'unir trois régions touristiques majeures. «En 1923, il était même question de créer une liaison entre Nice et Berlin en passant par Montreux, Gstaad, Interlaken et Zurich», rappelle Georges Oberson.

Perspectives prometteuses

Expert ferroviaire, membre de la Citrap-Vaud (Communauté d'intérêts pour les transports publics), Daniel Mange voit, lui, dans l'avènement du GPX 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, des extensions immédiates, directes, peuvent être envisagées de Montreux vers Berne ou jusqu'au sommet du Lötschberg.» Plus tard, on pourrait aussi accéder d'une traite de Montreux à Lucerne, un autre vieux rêve, celui de la GoldenPass Line.

Le directeur du groupe MOB espère une augmentation de 30% des 5 millions de passagers de la compagnie en 2019: «Le GPX va engendrer un phénomène d'aspiration sur toutes nos lignes. Nos marchés prioritaires sont la Suisse, l'Europe, l'Inde, la Chine, le Japon et les États-Unis. Avec le nouvel horaire du 11 décembre, on pourra venir de Zurich Aéroport à Montreux en ne changeant de train qu'une seule fois, à Lucerne. Mais il faudra aussi que la situation géopolitique et sanitaire (en Chine, notamment) se stabilise.»

Le budget d'investissement du GoldenPass Express s'élève à 89 millions de francs, qui comprennent les 23 voitures du train commandées à Stadler, ainsi que les 58 bogies à écartement variable. Le projet comporte également des frais d'infrastructure, mais ceux-ci sont financés par le biais de la convention de prestation par le fonds FAIF. Alstom, désormais propriétaire de la technologie brevetée du bogie à écartement variable, espère, pour sa part, la commercialiser.