

Le Goldenpass Express, du rêve à la réalité

MOB
COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER
MONTREUX OBERLAND BERNOIS

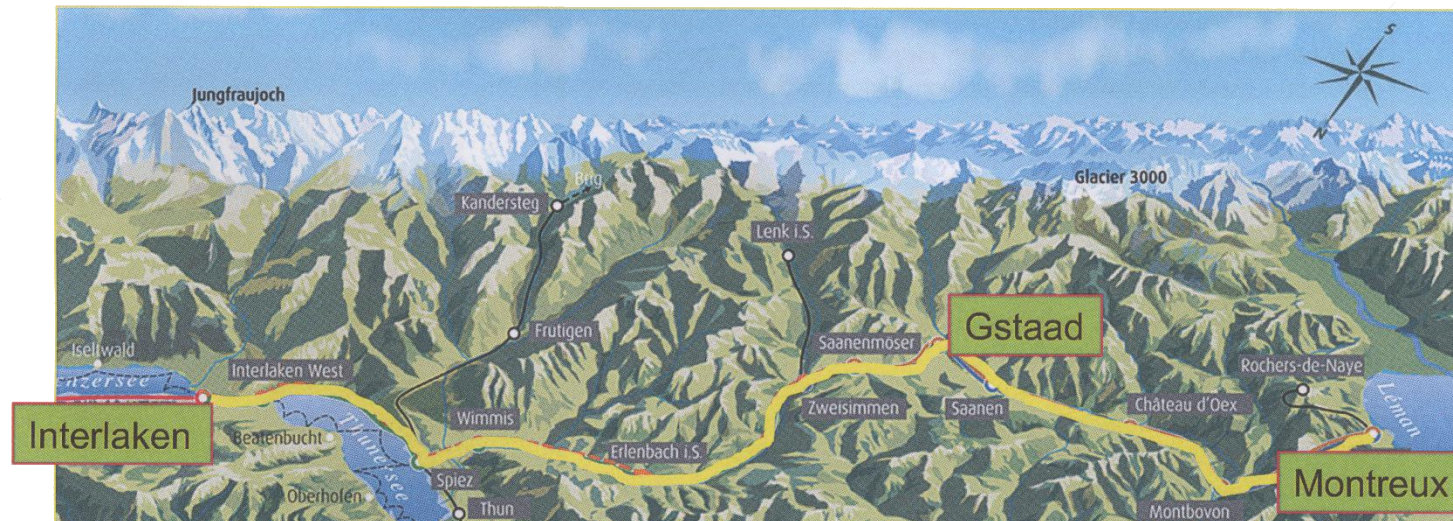
Zweisimmen, le 30 avril 2019

Une idée vieille de plus de cent ans

L'idée de relier le lac Léman, Gstaad et les lacs de Thoune et de Brienz remonte à 1873. Il s'agissait déjà d'unir trois régions touristiques majeures.

Les voies se sont finalement construites différemment: métrique (1 m) entre Montreux et Zweisimmen et normale (1,435 m) entre Zweisimmen et Interlaken.

Le projet a ressurgi à plusieurs reprises. En 1924, l'association Goldenpass a été créée. Et dans les années 1930, on songeait à construire un troisième rail.





Le MOB relance le projet

A la fin des années 2000, le MOB part sur un concept totalement différent: plutôt que de changer les rails, modifions les bogies, ces chariots amovibles qui guident les voitures. Avec un **bogie à écartement variable** et une rampe d'écartement, le train pourra passer d'une voie à l'autre. Le principe est aussi simple en théorie que difficile à réaliser en pratique.

Le MOB cherche un partenaire industriel pour réaliser son concept. C'est l'entreprise Alstom qui est désignée. Dès janvier 2019, quatre prototypes sont livrés et testés.

A Zweisimmen, la rampe d'écartement est construite.

Seules les voitures sont équipées des fameux bogies. Cela suppose qu'une automotrice tractera le train entre Montreux et Zweisimmen et une autre entre Zweisimmen et Interlaken.

Le bogie à écartement variable

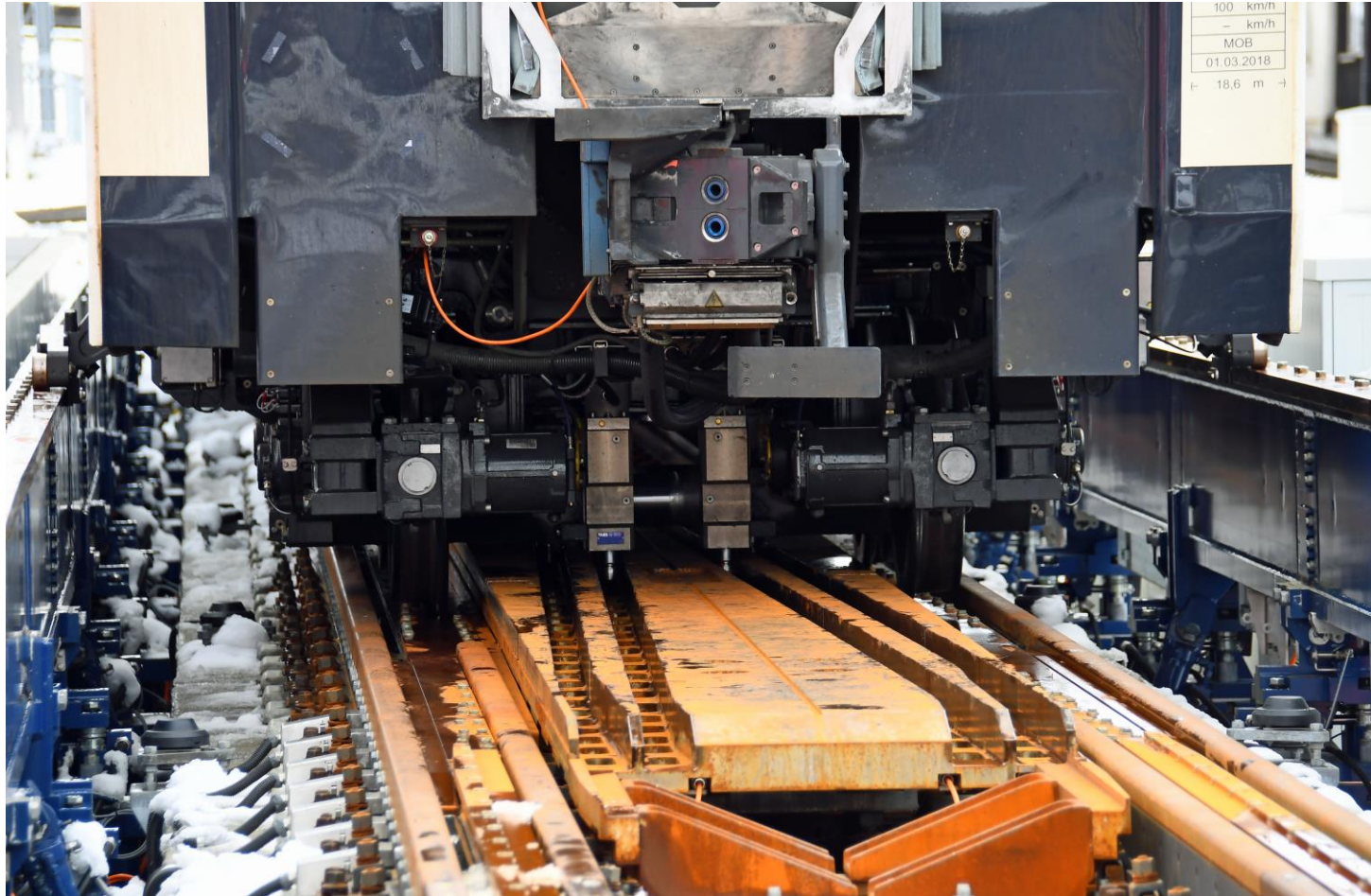


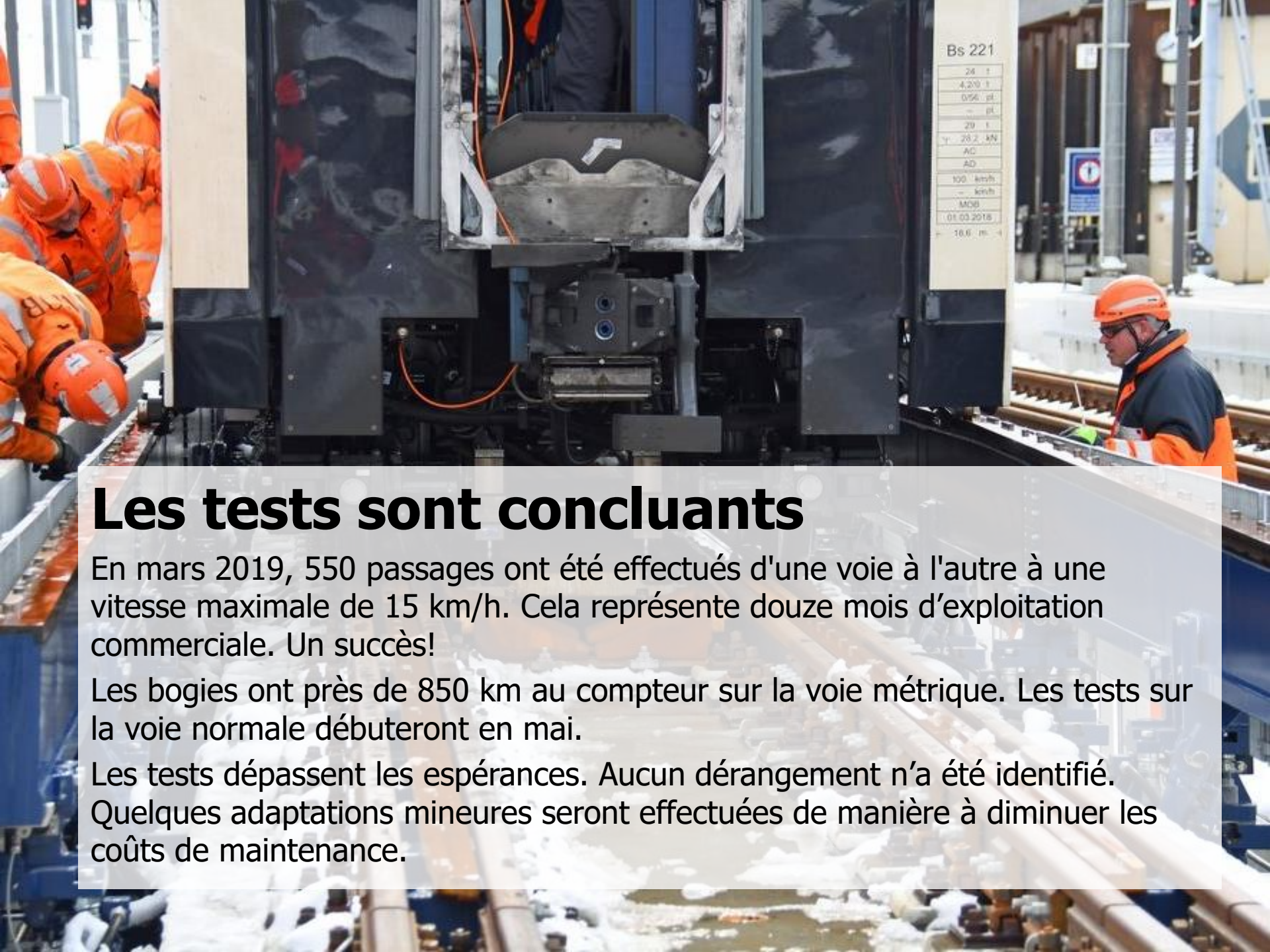
Le premier prototype développé par le MOB en 2008. Poids: 2,7 tonnes



La version actuelle, fabriquée par Alstom. Poids: 3,9 tonnes.

La rampe d'écartement





Bs 221

| |
|------------|
| 26 t |
| 4.270 t |
| 0,56 m |
| - BL |
| 29 t |
| 28,2 MN |
| AC |
| AD |
| 100 km/h |
| - km/h |
| MOB |
| 01.03.2018 |
| 16,6 m |

Les tests sont concluants

En mars 2019, 550 passages ont été effectués d'une voie à l'autre à une vitesse maximale de 15 km/h. Cela représente douze mois d'exploitation commerciale. Un succès!

Les bogies ont près de 850 km au compteur sur la voie métrique. Les tests sur la voie normale débuteront en mai.

Les tests dépassent les espérances. Aucun dérangement n'a été identifié. Quelques adaptations mineures seront effectuées de manière à diminuer les coûts de maintenance.

Dans la dernière ligne droite

58 bogies ont été fabriqués par Alstom.

19 voitures ont été commandées chez Stadler.

3 classes: les voitures comprendront une 1^{re} classe et une 2^e classe, ainsi qu'une classe premium. Elles bénéficieront d'un espace catering.

4 voitures faisant partie du parc actuel du MOB, accessibles aux personnes handicapées, seront adaptées et intégreront la flotte du Goldenpass Express.

76 millions de francs: le coût approximatif de l'opération.

Le MOB, qui mène ce projet de concert avec le BLS, peut compter sur plusieurs partenaires, à commencer par les cantons de Vaud, de Berne et de Fribourg, l'Office fédéral des transports.



Le calendrier idéal

- **Mars – avril 2019:** réalisation des tests.
- **Mi-2019:** fin des travaux des rampes d'écartement sur les voies 6 et 7 à la gare de Zweisimmen.
- **2019-2020:** processus d'homologation.
- **Courant 2020:** réception et homologation des 19 nouvelles voitures équipées des bogies.
- **13 décembre 2020:** premier voyage commercial du Goldenpass Express.

Industrialiser une innovation technologique est un grand défi.
Plusieurs points doivent encore être réglés avec nos partenaires.

Un projet exceptionnel

Pour la technologie: changer d'écartement (+ 43%) et de hauteur en quelques secondes est totalement inédit.

Pour le tourisme: un train direct entre Montreux, Gstaad et Interlaken va augmenter l'attractivité de trois pôles touristiques. Montreux se rapprochera de la Jungfrau et de Lucerne. La réalisation d'un vieux rêve.

Pour les clients du MOB: la mise en service du Goldenpass Express permettra une augmentation de l'offre de 15% environ. Les pendulaires en retireront des avantages importants au niveau de la cadence.

Pour le paysage ferroviaire suisse: ce projet supprime la barrière entre la voie métrique et la voie normale. Comme si on passait la frontière entre le pays des chemins de fers de montagne et celui des trains rapides. Cela ouvre des perspectives prometteuses.

An aerial photograph of a blue and white MOB train crossing a stone viaduct in a mountainous landscape. The train is moving from left to right. The viaduct is supported by several stone pillars. The surrounding area is green and hilly, with some buildings and a road visible. In the background, there are mountains and a large building on a hillside.

Merci de votre attention. A votre disposition pour des questions.