



GOLDENPASS

EXPRESS

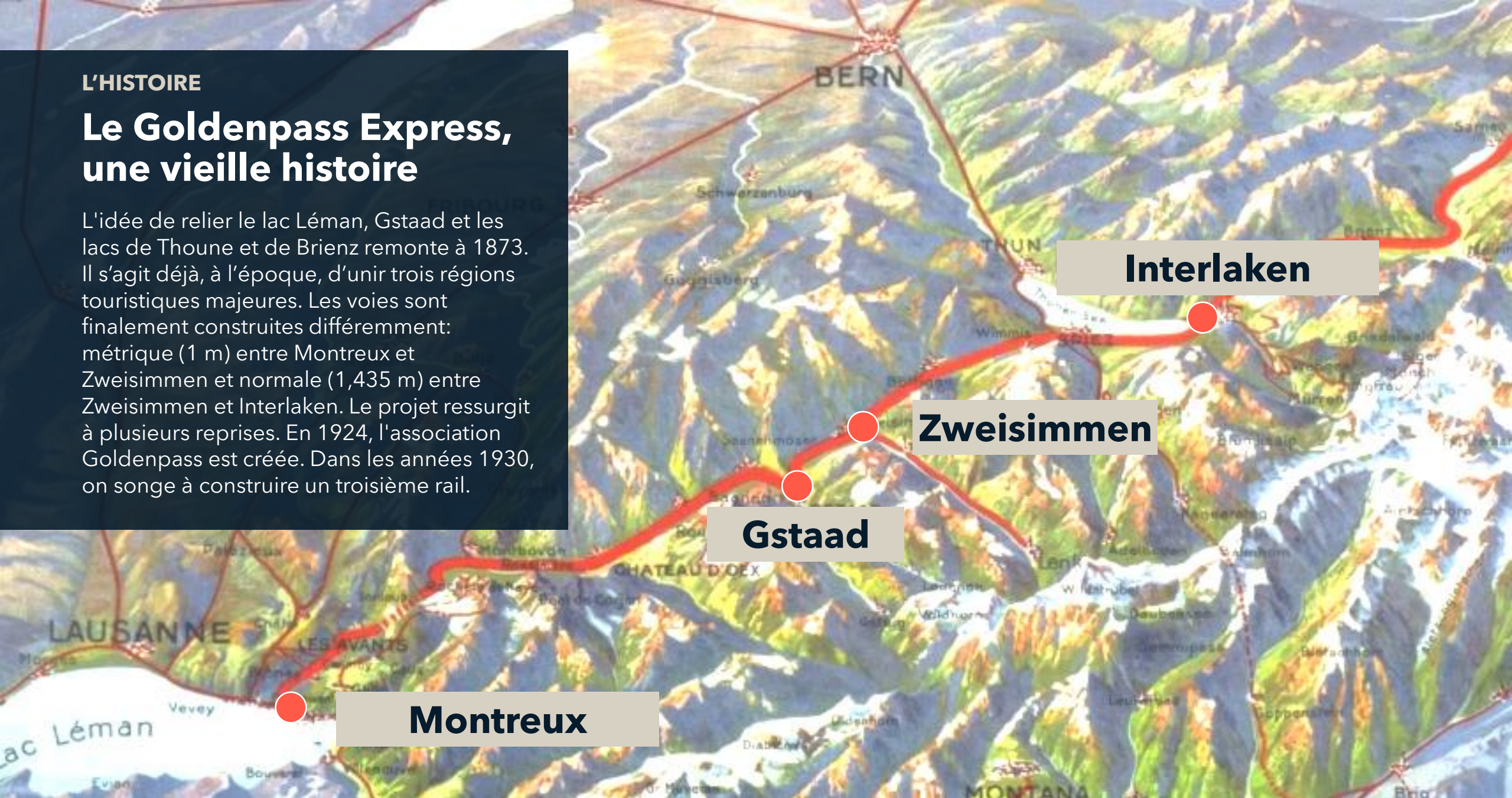
**De Montreux à Interlaken:
le rêve des pionniers se réalise**

Montreux, octobre 2021

L'HISTOIRE

Le Goldenpass Express, une vieille histoire

L'idée de relier le lac Léman, Gstaad et les lacs de Thoun et de Brienz remonte à 1873. Il s'agit déjà, à l'époque, d'unir trois régions touristiques majeures. Les voies sont finalement construites différemment: métrique (1 m) entre Montreux et Zweisimmen et normale (1,435 m) entre Zweisimmen et Interlaken. Le projet ressurgit à plusieurs reprises. En 1924, l'association Goldenpass est créée. Dans les années 1930, on songe à construire un troisième rail.



Interlaken

Zweisimmen

Gstaad

Montreux

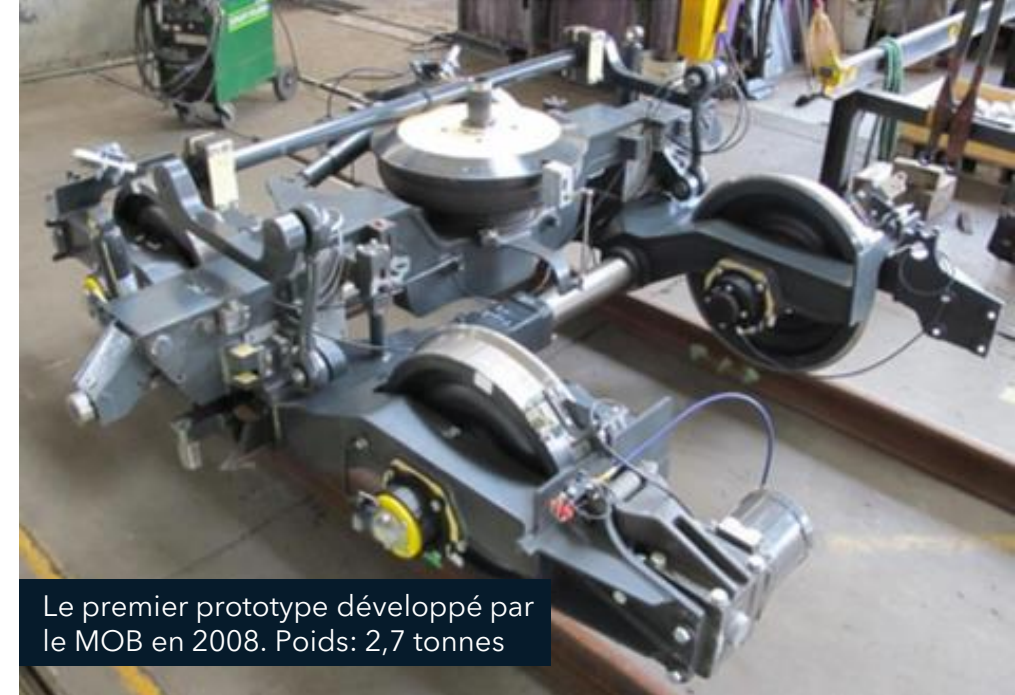
L'HISTOIRE

Le MOB relance le projet

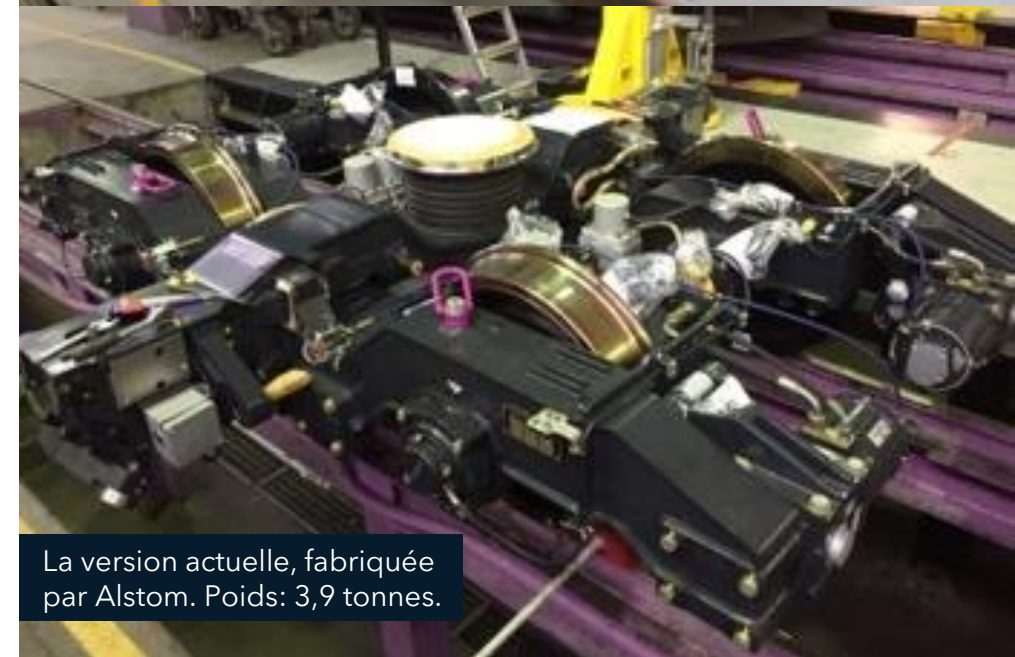
En 2008, le MOB part sur un concept totalement différent: plutôt que de changer les rails, modifions les bogies, ces chariots amovibles qui guident les voitures. Avec un **bogie à écartement variable** et une rampe d'écartement, le train pourra passer d'une voie à l'autre. Le principe est aussi simple 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 avec succès. A Zweisimmen, deux rampes d'écartement sont prévues. Passer de la voie métrique à la voie normale est une première mondiale.

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



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



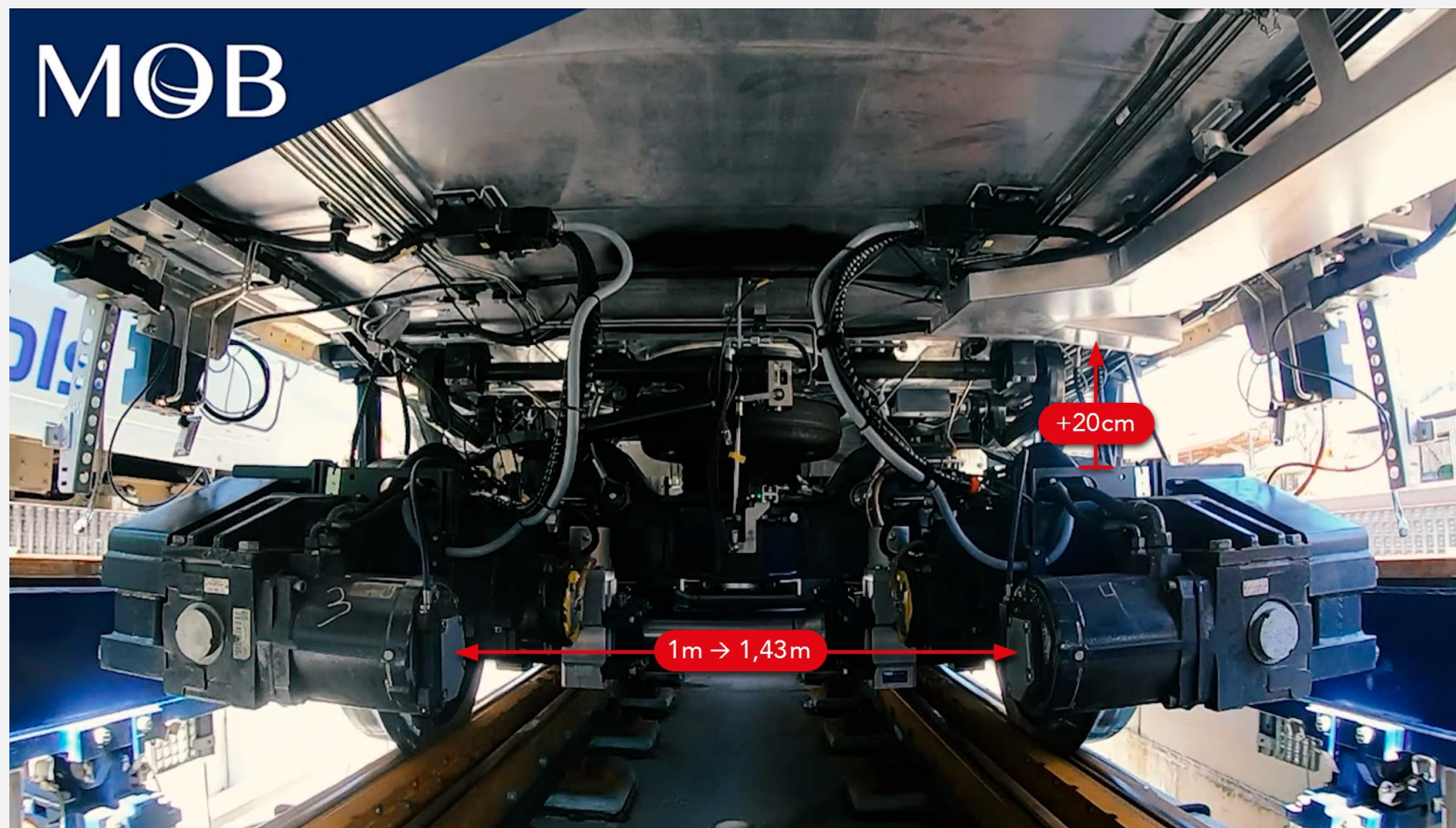
La version actuelle, fabriquée par Alstom. Poids: 3,9 tonnes.

LE FONCTIONNEMENT

Le bogie s'écarte, la voiture s'élève

Grâce à la rampe d'écartement de Zweisimmen, le bogie s'écarte, permettant au convoi de passer de la voie métrique (1 m) à la voie normale (1 m 435) et inversement. La voiture s'élève également, s'adaptant ainsi au quai (55 cm sur la voie normale, 35 cm sur la voie métrique).

Vidéo également disponible sur [mob.ch](https://www.mob.ch)



EN CHIFFRES

Un projet conçu, développé et réalisé en Suisse

58 bogies ont été développés par Alstom et fabriqués dans l'usine de Villeneuve (Alstom/Bombardier).

23 voitures sont construites par Stadler, dont quatre seront accessibles aux personnes handicapées.

89 millions de francs: le coût approximatif de l'opération (y compris l'achat des quatre voitures neuves à plancher bas). Ce montant est injecté pratiquement uniquement dans l'économie suisse.

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, ainsi que l'Office fédéral des transports.





LA CONSTRUCTION

Habillé par PininFarina, fabriqué par Stadler

Le Goldenpass Express se démarque par son esthétisme. Le MOB confie en effet le design extérieur aux prestigieux ateliers PininFarina. C'est à Bussnang (Thurgovie), dans les ateliers Stadler, que le futur train est fabriqué.

L'OFFRE

La nouvelle classe Prestige, un must

- Le Goldenpass Express proposera une 2^e classe, une 1^{re} classe, et une classe Prestige.
- Les dix-huit sièges de la classe Prestige pivotent de manière à pouvoir profiter de la vue au maximum. Le passager se trouvera pratiquement à l'intérieur du paysage.
- Un service catering proposera une offre axée sur les produits du terroir.



LES DERNIÈRES ÉTAPES

En phase d'homologation

Depuis le début de l'été 2021, le Goldenpass Express fait l'objet de nombreux tests dans le cadre de l'homologation.

Les nouvelles voitures du Goldenpass Express sillonnent ainsi la région sur la voie étroite et sur la voie normale.



Un projet exceptionnel

Pour sa technologie: changer d'écartement (+ 43%) et de hauteur (+ 20 cm) en quelques secondes est totalement inédit. Une première mondiale!

Pour le tourisme: un train direct augmente l'attractivité de Montreux, Gstaad et Interlaken. Montreux se rapproche ainsi de la Jungfrau et de Lucerne. Le Goldenpass Express proposera un service et un confort de grande qualité.

Pour les clients du MOB: la mise en service du Goldenpass Express s'accompagne d'une augmentation de l'offre de 15% environ pour les pendulaires.

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.





Lancement: le 11 décembre 2022


GOLDENPASS
EXPRESS

RENSEIGNEMENTS

Jérôme Gachet | Responsable communication du MOB
j.gachet@mob.ch | +41 (0)79 437 08 44

gpx.swiss 