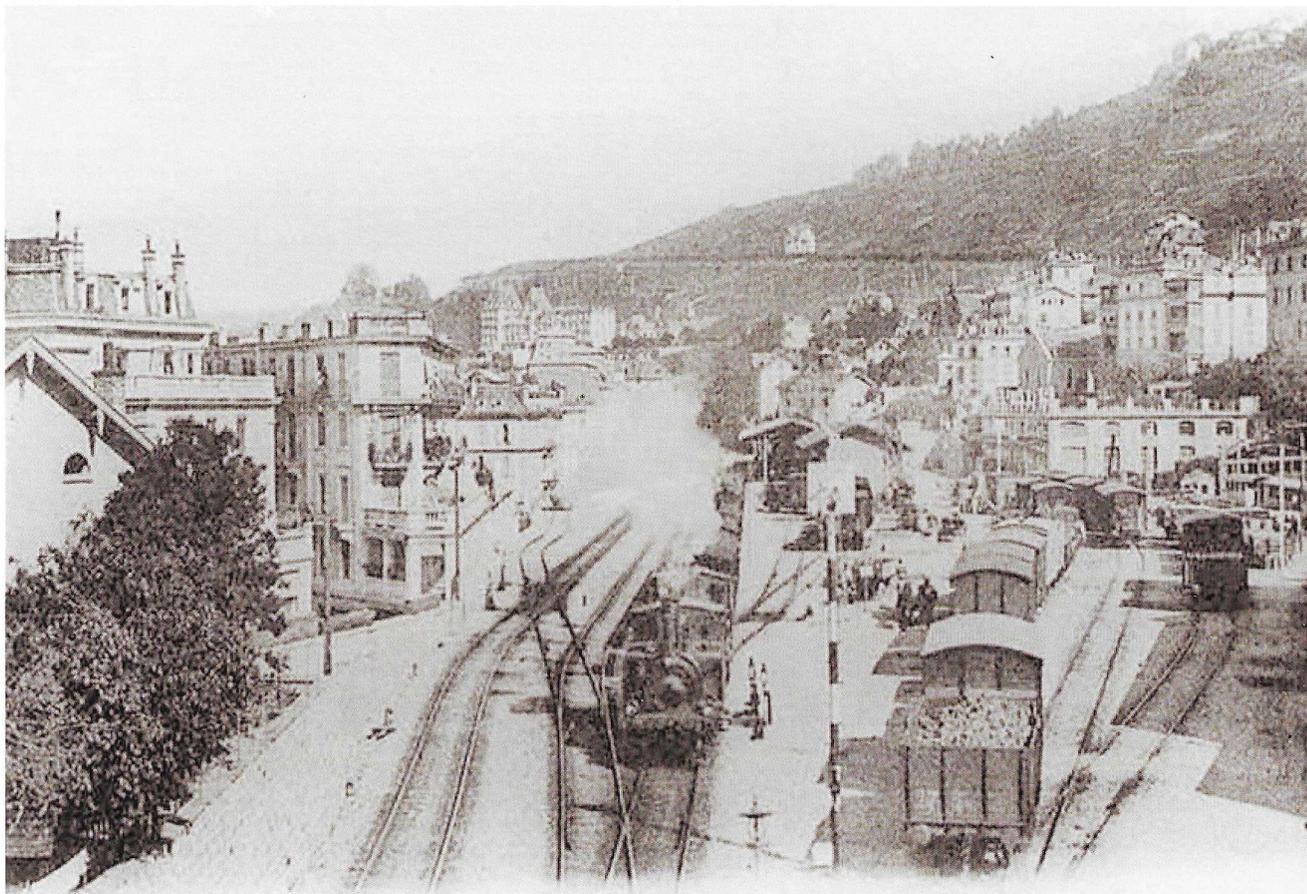


LE TROISIÈME RAIL

Avant d'adapter les wagons, la tentative impossible de changer les voies.



La gare de Montreux en 1905. Archives du MOB, Montreux.

En 1928 naît le projet de poser un troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken. Il perdure durant près de 80 ans. Ce rajout permettrait à un train configuré en voie métrique – le MOB en l'occurrence – de rejoindre Interlaken. La Seconde Guerre mondiale interrompt toute velléité de concrétiser cette idée. En 1986, Edgar Styger, directeur du MOB, remet l'ouvrage sur le métier. L'homme est visionnaire. Dans un rapport rédigé l'année suivante, il arrive à la conclusion que «l'intérêt touristique du projet paraît incontestable et incontesté.» L'homme ne compte pas s'arrêter en si bon chemin: il veut relier directement Montreux à Lucerne. Avec 250 personnes supplémentaires chaque jour

qui payeraient un billet à 50 francs, huit ans suffiraient à amortir les 30 millions de francs d'investissements initiaux. Mandaté, l'Institut de tourisme et d'économie des transports de Saint-Gall confirme son appréciation. L'objectif est de lancer ce nouveau train en 1991, lors du 700^e anniversaire de la Confédération. Créée en 1987, la Communauté intercantonale d'intérêt du troisième rail GoldenPass voit le jour afin de donner au projet le soutien politique et économique nécessaire. Les obstacles se multiplient: «Outre le troisième rail, il faut renouveler les traverses et les rails existants, réaménager la géométrie des aiguillages, ainsi que les installations de sécurité (signaux, passages à niveau).



Le bogie à écartement variable qui, placé sous le train, permet de passer de la voie étroite à la voie normale, présenté en 2022.
Archives du MOB, Montreux.

VOIE NORMALE ET VOIE MÉTRIQUE

Comme il y a les rats des villes et les rats des champs, il y a la voie métrique et la voie normale (1 mètre 435). On pourrait y voir un nouvel effet pervers du fédéralisme, chaque canton décidant du type d'écartement. Pas si simple. La voie normale, avec son empattement plus large, permet des trains plus larges, plus rapides et, forcément, une capacité plus grande. Toutes les grandes villes de Suisse sont reliées entre elles par la voie normale. Un système qui s'est imposé dans de nombreux autres pays également, comme la France, l'Allemagne, les États-Unis, etc. La voie métrique, elle, possède d'autres atouts. Elle se faufile plus facilement dans les terrains accidentés, voire montagneux. Et comme les trains sont plus étroits et moins lourds, les infrastructures sont moins volumineuses. Pour des ouvrages d'art tels qu'un pont ou un tunnel, les coûts de construction en sont sérieusement réduits.

Voie normale et voie métrique se croisent souvent, mais ne font jamais chemin ensemble. À la gare de Montreux, par exemple, trois voies se côtoient: normale (1 mètre 435) sur l'axe Genève – Milan, métrique (1 mètre) en direction de Zweisimmen et crémaillère (80 centimètres) pour escalader les Rochers-de-Naye. Une cohabitation unique en Suisse et peut-être même au monde.

Pour passer d'un train à grande vitesse à un train de montagne, il n'y a guère le choix: il faut changer. Pour l'ingénieur des chemins de fer Daniel Mange, le bogie à écartement variable est la clef de voûte donnant au réseau ferroviaire suisse des nouvelles perspectives.

Quant aux nouvelles locomotives, elles doivent être adaptées à la tension électrique continue du MOB et alternative du BLS et des CFF, sans oublier la crémaillère pour la section Meiringen–Giswil du Brunig», détaille le professeur de l'École polytechnique fédérale de Lausanne Daniel Mange dans le blog qu'il consacre à l'écartement variable dans le journal *Le Temps*. Les coûts montent à 45 millions, puis à 60 millions, à quoi il faut ajouter 24 millions pour le matériel roulant.

Le coup de grâce est donné en 2007. Cette année-là, la gare de Spiez voit sa fréquentation ferroviaire grimper à la suite de l'ouverture de base du tunnel du Lötschberg. L'endroit se trouve à l'étroit. «Le croisement de la voie métrique et des faisceaux de la voie normale, en gare de Spiez, est inextricable», reprend Daniel Mange. Une solution existe, mais elle consiste à la construction d'un tunnel de 1,7 kilomètre et d'une gare souterraine. Budget: 205 millions de francs, rien que pour l'infrastructure. Un chiffre qui condamne définitivement le troisième rail entre Zweisimmen et Interlaken. •

Jérôme Gachet