

WAGONS PRESTIGIEUX

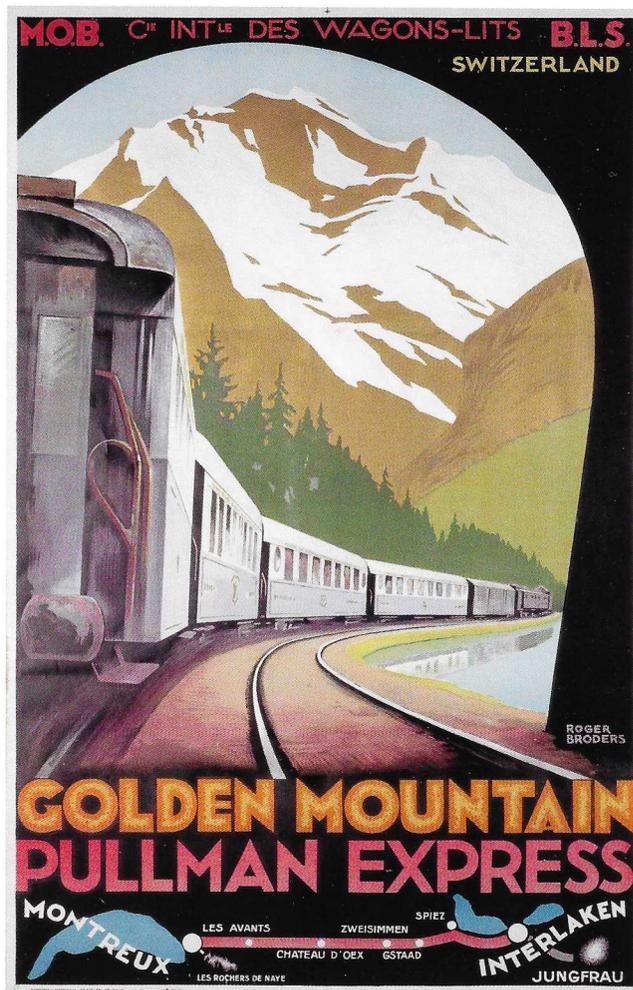
En 1931, le MOB met en circulation de Montreux à Zweisimmen quatre voitures Golden Mountain Pullman Express. Et, à Zweisimmen, ce sont d'autres Pullman, taillées pour la voie normale, qui prennent le relais. Toutes ces voitures ont été fabriquées dans le style Belle Époque par la prestigieuse Compagnie internationale des wagons-lits (CIWL), celle du mythique Orient-Express. L'Orient-Express, justement, s'arrête à Montreux en ces temps-là. De Genève à Montreux, de Montreux à Zweisimmen, de Zweisimmen à Interlaken, la passagère ou le passager joue à saute-mouton d'une voiture Belle Époque à l'autre.

L'histoire eût été belle si une crise économique d'une rare violence ne s'était abattue sur l'Europe. Le MOB n'y échappe pas. Introduites le 15 mai, les quatre voitures sont retirées de l'exploitation le 3 octobre de la même année, faute de demande. Vendues aux Chemins de fer rhétiques en 1939, elles sont toujours en circulation.

Le luxe

Quitte à devoir vivre avec ce fardeau du changement de train, autant soigner les passagères et les passagers. En 1906, le MOB propose ses premières voitures-salon. Une première mondiale sur la voie métrique. Le convoi est même flanqué d'une voiture-restaurant. Mais, comme elle peine à franchir les pentes abruptes de Montreux, elle n'est utilisée que depuis Jor, au-dessus des Avants. Le succès est au rendez-vous auprès d'une clientèle aisée.

En 1916, il est possible de relier en train Montreux, Interlaken et Lucerne. Pour la branche du tourisme, cette ligne de légende, la GoldenPass Line, est un accomplissement. Le hic, c'est qu'il faut changer de train à deux reprises, à Interlaken et à Zweisimmen. Les écartements des rails sont rédhibitoires : il est métrique entre Montreux et Zweisimmen, normal (1 mètre 435) entre Zweisimmen et Interlaken et à nouveau métrique – flanqué de la crémaillère – jusqu'à Lucerne. Changer de train, cela n'a l'air de rien. Mais cela constitue un réel obstacle au tourisme. L'absence de transbordement est un atout inestimable pour les groupes, qui risquent de s'égailler, et les personnes chargées d'encombrants bagages. Et en restant dans la voiture, on peut vivre une véritable expérience, en s'ébaudissant face au paysage tout en profitant d'une offre de restauration.

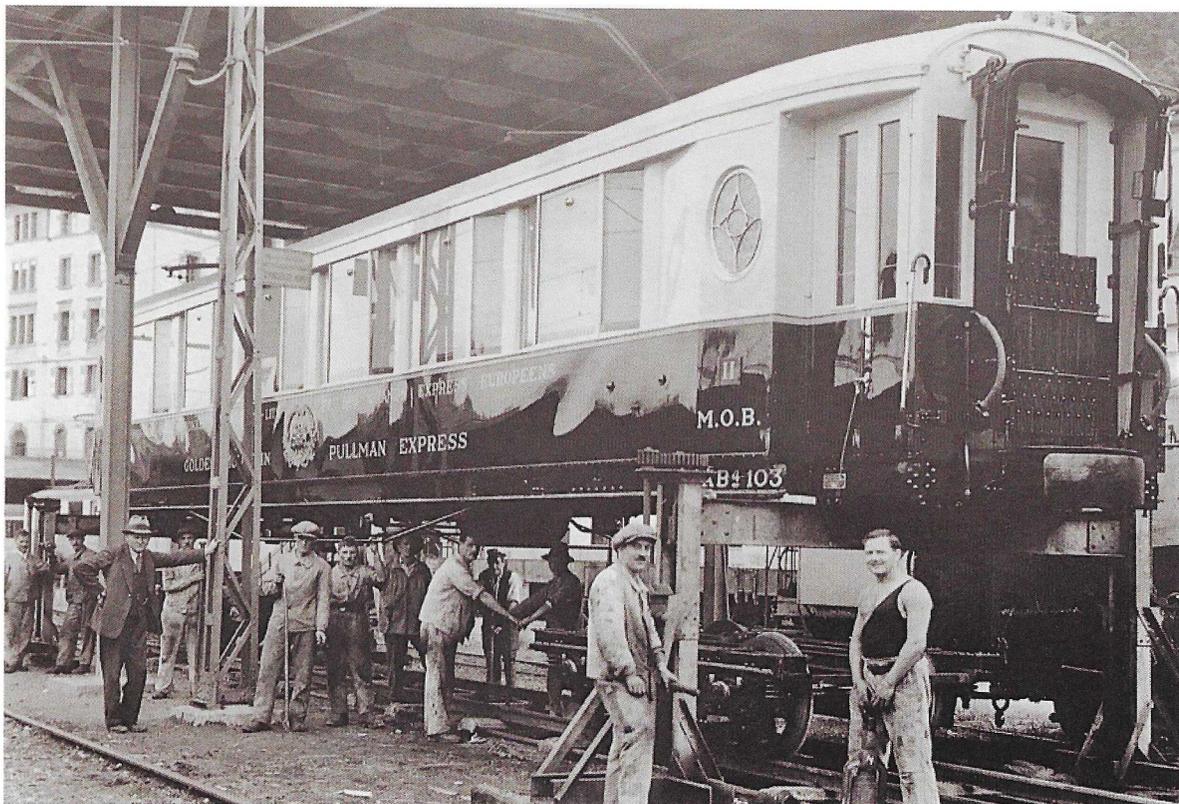


Une affiche pour les quatre voitures Pullman dont le service dure cinq mois en 1931. Archives du MOB, Montreux.

En 1939, la Guerre mondiale détourne de l'oisiveté et du luxe et concentre l'attention sur la défense du pays. Considéré comme hautement stratégique, en particulier pour la mise en place du Réduit national, le MOB bénéficie d'une aide substantielle pour renforcer ses infrastructures et renouveler le matériel roulant. L'ombre de cette guerre plane encore longtemps sur le MOB. L'esprit des pionniers, tournés vers le monde, se remet peu à peu à souffler. En 1976, la compagnie présente la première voiture panoramique sur le réseau métrique. De grandes fenêtres subliment le paysage. « Pour faire communier le voyageur avec les paysages qu'il traverse », comme disait Edgar Styger, directeur du MOB de 1971 à 1996. En 1993, une autre nouveauté fait son apparition : le Crystal Panoramic, dessiné par PininFarina, le *designer* de Ferrari.

À bord, on peut prendre place tout à l'avant du train, comme si on conduisait le convoi. En 2005, le MOB complète sa flotte par quatre voitures refaites dans le style Belle Époque dans les ateliers de Chernex.

Le tourisme a toujours été le moteur qui a fait avancer cette compagnie. Sans cela, il y a fort à parier que la ligne aurait disparu, à l'image du Vevey – Châtel-Saint-Denis en 1969. Voitures panoramiques, Belle Époque, sièges à l'avant du train : tous ces atouts ne sauraient cependant remplacer la vocation de la compagnie : relier Montreux à Interlaken sans changement.



Une des voitures Pullman à Montreux en 1931. Archives du MOB, Montreux.

Rail ou wagon ?

Là où la politique a échoué, la technique réussit. L'idée de poser un troisième rail à l'intérieur de la voie normale occupe les esprits durant près de 80 ans sans résultat. Le 3 octobre 2008, le MOB propose non pas de modifier l'infrastructure, mais de changer le matériel roulant. L'attention se porte sur le bogie, ce chariot mobile qui, placé sous le train, permet de le diriger avec finesse. Celui que propose le MOB a un caractère exceptionnel : il est à écartement variable.

Jusque-là, seules quelques compagnies, notamment le Talgo espagnol, ont éprouvé ce concept. Le défi que compte relever le MOB est d'autant plus complexe que l'écartement est considérable, de 1 mètre à 1 mètre 435 (+ 43,5 %), tout en permettant en quelques secondes à la caisse de s'élever de 35 centimètres (hauteur d'un quai sur voie métrique) à 55 centimètres (hauteur du quai sur voie normale). Une performance jamais réalisée. Aux ateliers du MOB à Chernex, les spécialistes s'activent et présentent à la presse le 18 mai 2010 un prototype de bogie à écartement variable nommé EV09.

Le modèle fonctionne, mais le bogie nécessite des développements. Ce travail est confié à l'entreprise Alstom. Il faudra la ténacité de Georges Oberson, directeur depuis 2011, et une dizaine d'années pour adapter les infrastructures, construire un train neuf par l'entreprise thurgovienne Stadler, fabriquer les fameux bogies et réussir la phase d'homologation. Coût de l'opération : 89 millions de francs, financés par le MOB avec le soutien des Cantons de Berne, Vaud, Fribourg et de la Confédération. Le projet est reporté une énième et dernière fois de juin 2021 à décembre 2022 en raison de la pandémie. Cette fois, c'est la bonne.

L'heure avance à la gare d'Interlaken Ost. Bichonné comme on pouponne le bébé qui vient de naître, le GoldenPass Express est impatient d'effectuer ses premiers tours de roue en service client. Un train qui porte la patte de PininFarina, à nouveau de la partie, et qui a été peint aux couleurs des grands express européens de la fin du XIX^e siècle. Histoire de se rappeler le chemin parcouru. À l'intérieur, trois classes : première, deuxième et une classe Prestige avec service à bord. Un train qui est appelé à régater dans la cour des grands, en compagnie du Glacier Express et du Bernina Express.

La contrôleuse porte le sifflet à sa bouche. Il est 9 heures 08, ne traînons pas : rater le GoldenPass Express, après 149 ans d'attente, serait impardonnable. •

Jérôme Gachet,
porte-parole du Montreux-
Oberland bernois

Pour en savoir davantage :

Patrick Belloncle, Jürg Ehrbar et Tibert Keller, *Le Grand Livre du MOB. 1901-2008*, Chiètres, 2009.

Michel Gremaud et Peter Pfeiffer, *Golden Pass et Pays de Gruyère*, Zurich, 2011.