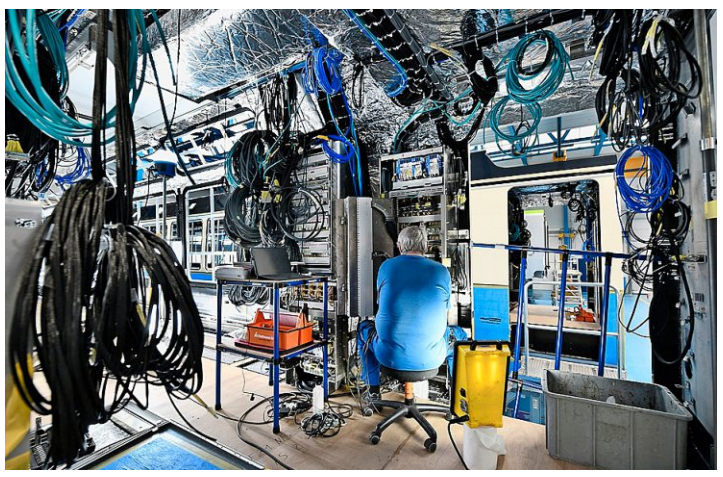
Riviera-Chablais

Dans les ateliers de Stadler, à Bussnang, le Goldenpass Express a été peint avec de nouvelles couleurs bleu nuit (visibles sur le toit) rappelant les grands express européens du XIXe siècle. Il a été dessiné par Pininfarina, designer de Ferrari.

Le train bénéficie d'immenses vitres panoramiques.



Chaque rame compte des kilomètres de fils et de câbles.

Le Goldenpass Express sera sobre et élégant

Chemin de fer

Les rames seront livrées dès mai. Très attendu, le train qui reliera Montreux à Interlaken est réalisé sur mesure

Claude Béda Textes
Chantal Dervey Photos
Bussnang (TG)

Dans les ateliers de l'entreprise Stadler, à Bussnang (TG), des caisses de véhicules ferroviaires avec de larges ouvertures pour les fenêtres ne semblent pas être destinées à un train comme les autres. La construction des 19 rames du futur Goldenpass Express (GPX) bat son plein. Les premières seront livrées en mai. Dans le jargon des constructeurs de trains, il s'agit d'une commande «exotique». Et ce n'est pas parce que le futur Express Montreux-Interlaken (BE) reliera les glaciers bernois aux palmiers de la Riviera. «Cela signifie qu'il s'agit d'une commande spéciale, réalisée sur mesure, précise Frédéric Evequoz, chef de projet chez Stadler. Pour cette construction, nous ne prenons aucun élément dans nos composants existants.» La compagnie MOB a voulu que ce train se distingue par son esthétique. C'est pourquoi elle a fait appel aux ateliers Pininfarina, designer de Ferrari, pour le dessiner de manière sobre et élégante.

À Bussnang, cette commande occupe actuellement près d'une centaine d'employés de Stadler. Les rames passent de la chaudronnerie, où les caisses en aluminium des véhicules sont réalisées, à la halle de montage final, où tous les éléments sont assemblés, poste de conduite, WC, isolation, câblage ou tableau électrique. C'est dans cette halle qu'arriveront les 58 bogies à écartement variable réalisés par Alstom, qui briseront la barrière, à Zweisimmen, entre la voie métrique du MOB et la voie normale du BLS.

> «C'est une commande spéciale. Tout est fait sur mesure»
> **Frédéric Evequoz**
> Chef de projet

Une classe prestige

En plus d'une 1re et d'une 2e classe, le Goldenpass Express proposera une classe prestige, surélevée et aux vitres panoramiques exceptionnellement grandes. Le passager aura le sentiment de se trouver pratiquement à l'intérieur du paysage. Chaque rame comptera 18 sièges électriques en cuir et chauffants, qui pivoteront pour que les voyageurs puissent pleinement profiter de la vue. Ces sièges très spéciaux sont créés par l'entreprise tchèque Borcad, autrefois spécialisée dans les chaises médicales, qui possède aujourd'hui une branche ferroviaire.

«Cet espace prestige a été conçu sur un faux plancher (podium) qui permet d'être assis au niveau des fenêtres latérales et d'augmenter ainsi l'effet panoramique avec une vision également au-dessus du conducteur, ajoute Frédéric Evequoz. En raison des nouvelles normes anticrashs et de résistance aux collisions, il n'a pas été possible de recréer des voitures panoramiques avec des espaces passagers tout devant avec vue directe sur la voie.»

À l'espace dévolu à la peinture, le Goldenpass Express a pris des teintes bleu nuit s'inspirant des grands express européens de la fin du XIXe siècle. «Nous avons choisi ces couleurs particulières afin d'en faire un train unique, qui reflète la longue histoire du Goldenpass», explique Georges Oberson, directeur du MOB.

L'idée de relier le lac Léman, Gstaad et les lacs de Thoune et de Brienz ne date en effet pas d'hier. Elle remonte à 1873. Il s'agissait déjà alors d'unir ces trois régions touristiques majeures. Mais les voies ont finalement été construites différemment: métrique (1 m) entre Montreux et Zweisimmen et normale (1,435 m) entre Zweisimmen et Interlaken. Le projet a resurgi à plusieurs reprises. En 1924, l'Association Goldenpass a même été créée. Et dans les années 1930 on a encore songé à construire un troisième rail.

À la fin des années 2000, le MOB est reparti sur un concept totalement différent: plutôt que de changer les rails, il a été préféré de créer des bogies à écartement variable, avec une rampe d'écartement à Zweisimmen, où les trains peuvent désormais passer de la voie métrique du MOB à la voie normale du BLS. Seules les voitures seront équipées des fameux bogies. Conséquence, une locomotive tractera le train de Montreux à Zweisimmen et une autre s'en chargera entre Zweisimmen et Interlaken.

Les premières rames du Goldenpass Express seront livrées par rail. Elles devront ensuite être homologuées. Le lancement du GPX interviendra à l'été 2021. Le calendrier définitif dépendra du processus d'homologation et de différents critères liés à la complexité du nouveau bogie, qui constitue une première mondiale. Le coût de l'opération s'élève à 76 millions de francs pour la construction des voitures (55 millions) et des bogies, sans compter la création de la rampe d'écartement à Zweisimmen et les travaux d'infrastructure, dans les gares notamment.

Nord vaudois-Broye

Interpellé, l'incendiaire de Concise a avoué

Fait divers

Un habitant du village a reconnu être l'auteur de cinq sinistres à Concise et d'un autre à Yverdon

«Je suis soulagé, comme toute la population, qui pourra recommencer à dormir tranquillement dès cette nuit.» Syndic de Concise, Patrick Jaggi ne le cache pas: un climat de crainte s'était installé à la suite d'une série d'incendies qui s'était déclenchée en fin d'année dernière. C'est donc peu dire que l'annonce tombée dimanche de l'interpellation par la police de l'auteur de ces sinistres a été accueillie avec joie par la population.

La police annonce que «cinq incendies, à caractère intentionnel, ont été commis entre le 1er novembre et le 2 janvier». Quatre avaient été portés à notre connaissance. Tous se sont déclarés dans le village, au petit matin et à proximité directe d'habitations: une vieille bâtisse au cœur de la localité, une voiture sur un parking, cinq autres véhicules stationnés sous un couvert et, enfin, huit bateaux dans le port.

L'enquête menée conjointement par la police de sûreté et la gendarmerie a donc permis d'identifier et d'interpeller un suspect. Cet homme de 54 ans a reconnu être l'auteur de ces cinq incendies, ainsi que d'un autre sinistre survenu à Yverdon dans la même période. Il a été incarcéré. Selon les forces de l'ordre, il est domicilié au village. Mais elles ne révèlent évidemment pas son identité. «On se doutait que c'était quelqu'un de la région. Personne ne sait de qui il s'agit. Mais ça se saura vite. Au final, qu'il soit d'ici ne change pas grand-chose. L'important est que l'on puisse reprendre une vie normale. Certains parents avaient changé leurs habitudes et ne sortaient plus le soir en laissant leurs enfants seuls à la maison», affirme Patrick Jaggi. **F.RA.**

La Ville reprend le stade d'athlétisme de l'USY

Yverdon-les-Bains

Principal utilisateur, le club souhaite transmettre ses installations. Notamment parce qu'il ne voit pas comment assumer les travaux de rénovation devenus nécessaires

Charges d'entretien trop contraignantes pour des bénévoles et importants travaux de rénovation à prévoir: la gestion du stade d'athlétisme de l'USY (Union sportive yverdonnoise) est devenue trop lourde pour la société fondée en 1927. Raison pour laquelle son comité central – le club se compose des trois sections, handball, basket et athlétisme, en plus de la structure qui les chapeaute – a demandé à la Municipalité si elle pouvait reprendre à son compte ses installations.

Le passage de témoin impliquerait de fait la résiliation anticipée du droit de superficie dont l'USY bénéficie jusqu'en 2062. Par la même occasion, la Ville hériterait du bail à loyer du Ranch, le café-restaurant présent sur cette parcelle de 27 000 m² au bord du lac.

La demande de transaction sera prochainement soumise au Conseil communal. «Pour nous, c'est un soulagement de constater que les choses sont allées aussi vite après que nous avons sollicité les autorités», réagit Pascal Gafner, président de l'USY Central. La question n'était en fait pas nouvelle. C'est même une des premières qui s'était posée quand il a repris les rênes de la société, fin 2013. «Le stade est dans un état qui nécessite une rénovation. Or on ne voyait pas comment l'assumer, sachant que, pour la seule piste, on parle d'un investissement à 1,6 million de francs: le club ne gagne pas d'argent au-delà des subsides qu'il touche de la Commune.» En 2016, l'USY avait du reste renoncé à un projet de remise en état de l'anneau en tartan et de rénovation des bâtiments et installations, devisé à 4,5 millions de francs.

En termes de frais d'entretien et de fonctionnement, la reprise en tant que telle par la Ville n'aura en fait que peu d'impact sur les finances yverdonnoises. En effet, l'engagement nécessaire d'un employé polyvalent qui sera placé sous la responsabilité de l'intendant du stade municipal est compensé par les subventions qu'elle ne versera plus à l'USY. En revanche, elle devra payer les travaux de réfection des infrastructures. Devisés à 1,6 million de francs, ils ne concernent dans un premier temps que la piste d'athlétisme, et pas les bâtiments et installations annexes. Ils doivent cependant être entrepris rapidement – idéalement cette année –, l'homologation auprès de Swiss Athletics en dépendant. Le stade de l'USY serait ainsi fin prêt pour accueillir les compétitions et démonstrations de la Fête cantonale de gymnastique 2021.

L'USY a donc tout à gagner de cette reprise qu'elle sollicite. Seul bémol, elle perd une certaine forme d'autonomie en devenant locataire des infrastructures surtout utilisées par sa section athlétisme. Dans les discussions avec le club, la Municipalité a ainsi fait part de sa volonté d'ouvrir le stade au public et autres clubs de la ville. «Cela fait l'objet d'une convention passée avec le club d'athlétisme, dont les besoins ont pu être pris en considération», relève Pascal Gafner. **F.RA.**

OLIVIER ALLENSPACH-A

La dernière réfection de la piste d'athlétisme date de 1990.

Contrôle qualité