

Rail

La prochaine génération de trains à deux étages fait ses derniers galops d'essai

Les nouvelles rames duplex assemblées à Villeneuve devraient prendre du service sur l'axe Genève - Saint-Gall à la fin de l'année

Renaud Bournoud

Ces nouveaux trains à deux étages sont attendus. Le «contrat du siècle» de près de 2 milliards passé entre le constructeur Bombardier et les CFF pour 62 rames a pris plusieurs années de retard. Notamment en raison de bisbilles juridiques. Cette nouvelle génération de trains duplex va succéder aux actuels IC 2000 sur l'axe Genève - Lausanne - Berne - Zurich - Saint-Gall. «Selon le planning de Bombardier, les 23 premières rames devraient être prêtes d'ici à la fin de l'année, détaille Manfred Brennwald, chef de projet aux CFF. Mais c'est un planning», tient-il à préciser prudemment. Ce nouveau matériel roulant n'est pas encore homologué par l'Office fédéral des transports.

Justement, jeudi, le constructeur québécois organisait un trajet test entre Berne et Interlaken. «La campagne d'homologation est très longue, elle dure 18 mois, explique Nicolas Ledermann, responsable de la mise en service chez Bombardier. Ces trains devraient être homologués à la fin août.» Cette course d'essai a permis de visiter les nouvelles rames. «Ces trains ont 10% de capacité en plus que la génération précédente, note Andreas Bonifazi de la communication chez Bombardier. On a gagné de la place, notamment avec le nouveau design.» Ils peuvent embarquer plus de 600 voyageurs dans leur composition de 200 mètres de long.



Les nouveaux trains ont 10% de capacité en plus que la génération précédente. KEYSTONE

«Ces trains n'ont rien à voir avec la génération d'avant, c'est une autre technologie»

Nicolas Ledermann

Responsable de la mise en service chez Bombardier

Pour la cosmétique, l'intérieur est beaucoup plus clair que celui des IC 2000. Le plafond du deuxième étage est également plus haut. Le tout donne l'impression d'être moins étriqué que dans les rames duplex actuellement en service.

50 kilomètres de câble

Mais les évolutions les plus importantes sont à chercher ailleurs que dans les aménagements inté-

rieurs. «Ces trains n'ont rien à voir avec la génération précédente, c'est une autre technologie, indique Nicolas Ledermann. Il s'agit de rames automotrices, la propulsion est intégrée aux bogies.» Les quelque 50 kilomètres de câble courant dans chaque wagon donnent une idée de la complexité de ces nouvelles machines.

Surtout, les convois sont capables d'augmenter la vitesse de



La vitesse pourra être augmentée de 15% dans les courbes. KEYSTONE



L'intérieur est bien plus clair que celui des IC 2000. KEYSTONE

près de 15% dans les courbes grâce à un système qui compense le mouvement de roulis naturel des voitures. Cette technologie ne devrait pas donner le mal de mer, selon les CFF.

Ce gain de vitesse permet de réduire le temps de parcours sur des trajets comme Lausanne - Berne. Actuellement de 66 minutes, il devrait se rapprocher de la barre de l'heure. D'ailleurs, la se-

maine prochaine, Bombardier multiplier les essais sur le tronçon Lausanne - Romont pour tester ce nouveau système dans les courbes.

Du côté de Villeneuve, déjà dix trains ont été assemblés. La carrosserie des wagons est construite en Allemagne. Quant à la maintenance de ce nouveau matériel roulant, elle se fera à Zurich