

Dans la clarté des nouveaux trains à deux étages

REPORTAGE Bombardier procède à une batterie de tests avant de livrer les 23 premières rames aux CFF, qui ne fixent pas encore de date pour leur mise en service. Visite à bord

BERNARD WUTHRICH, INTERLAKEN

@BdWuthrich

Avec trois bonnes années de retard sur le calendrier initial, les 23 premiers trains duplex commandés par les CFF au constructeur Bombardier seront livrés cette année. La commande porte sur 62 compositions à deux étages pour un montant de 1,9 milliard. Les 39 autres rames seront terminées d'ici à 2020, sans doute déjà à mi-2019, espère le patron de Bombardier Suisse, Stéphane Wettstein.

Sur invitation du constructeur et des CFF, *Le Temps* a participé jeudi à un voyage test entre Berne et Interlaken, sur un tronçon sinueux qui permet d'expérimenter au mieux le comportement du nouveau matériel. Les CFF avaient choisi le constructeur canadien, en proie à de graves difficultés financières outre-Atlantique à cause d'un recul des affaires dans sa division aéronautique, dans l'espoir d'offrir à leurs clients un meilleur confort par rapport à sa flotte longue distance actuelle.

Le premier élément qui frappe à bord des nouveaux trains, c'est la clarté. Blancs, les plafonds sont éclairés par des bandes LED continues qui contrastent avec le sentiment d'obscurité ressenti dans les IC2000 à deux étages en service depuis vingt ans. Ce sentiment d'espace est renforcé par la hauteur des compartiments – 2 mètres – et la structure plus conviviale des bacs de rangement latéraux.

15% de temps de parcours en moins

S'ajoutent à cela des prises électriques tous les deux sièges – voire sous chaque siège en première classe –, des tablettes plus élégantes, des WC plus spacieux, une meilleure résistance aux variations de pression et, surtout, davantage de sièges. «Nous offrons 10% de places assises en plus et davantage d'espace pour les bagages et les bicyclettes», relève Stéphane Wettstein. Les 62 compositions seront livrées en trois versions: 23 InterCity de 200 mètres (huit voitures, 606 places assises, un restaurant), 30 Inter-



Les nouvelles rames à deux étages de Bombardier pourront s'incliner légèrement dans les courbes et gagner du temps dans les parcours sinueux. (KEYSTONE/ANTHONY ANEX)

Regio de 200 mètres (huit voitures, 682 places assises) et 9 InterRegio de 100 mètres (quatre voitures, 340 places assises).

Avant de remettre son joyau aux CFF, Bombardier doit procéder à une batterie de tests. Jusqu'à maintenant, le Twindexx Express – c'est son nom de travail – a parcouru 130 000 kilomètres hors de Suisse et 100 000 kilomètres sur le réseau helvétique. La semaine prochaine, une composition parcourra six fois par jour en aller-retour le trajet Lausanne-Romont, afin de mettre à l'épreuve le mécanisme de compensation du roulis. Version plus douce du système dont sont équipées les rames ICN circulant sur la ligne du Pied-du-Jura, il permet aux voitures de s'incliner légèrement dans les courbes et de circuler plus vite. «Nous espérons réduire les temps de parcours de 15%», postule Stéphane Wettstein.

Qui dit tests dit aussi homologations. 2260 documents devront être remis aux offices de surveil-

lance. Stéphane Wettstein espère que le nouveau véhicule sera approuvé d'ici à fin août, puis remis aux CFF et mis en service

«Nous offrons 10% de places assises en plus»

STÉPHANE WETTSTEIN,
DIRECTEUR DE BOMBARDIER SUISSE

sur la ligne Genève-Saint-Gall cette année encore. Le client est plus prudent. Chef du projet aux CFF, Manfred Brennwald relative: «Ce train n'est pas encore prêt pour l'exploitation. Des maladies d'enfance sont encore possibles. La mise en service commerciale ne se fera que quand tout sera en ordre.»

Sur le site de Collombey

L'assemblage se fait sur le site de Villeneuve, où travaillent

775 employés actuellement, dont plus de 400 sur la base d'un contrat temporaire. Il a fallu trouver de la place pour entreposer les voitures terminées. Profitant de la fermeture de la raffinerie toute proche de Collombey, Bombardier a obtenu l'autorisation de les stationner sur la ligne industrielle reliant Saint-Triphon à l'ancienne usine Tamoil.

Diverses péripéties sont à l'origine du retard pris par la livraison de ces trains duplex. En 2014, les CFF et Bombardier ont conclu un accord. Celui-ci obligeait notamment Bombardier à ajouter à ses frais, pour compenser sa part de responsabilité, trois rames aux 59 initialement commandées. Cela représente un montant d'environ 100 millions de francs. L'accord fixait aussi un nouveau calendrier. Stéphane Wettstein assure qu'il sera tenu et que la totalité de la commande sera honorée d'ici à mi-2019, évitant ainsi de nouvelles pénalités. ■

SUR
LEWEB

En vidéo

«Le Temps» est monté à bord de la rame que Bombardier teste entre Berne et Interlaken. Voir la vidéo et l'interview de Stéphane Wettstein sur www.letemps.ch