



L'accès au train en fauteuil roulant n'est pas optimal. Il faut franchir une petite rampe et les personnes à mobilité réduite ont besoin d'une assistance. (ENNIO LEANZA/KEYSTONE)

Les nouveaux trains à deux étages tanguent sur le réseau

TRANSPORTS Pour la première fois, une rame Bombardier a transporté des passagers lundi entre Zurich et Berne. Confortables, lumineux, ils sont équipés d'un système de compensation du roulis qui n'est pas encore stabilisé

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Il roule. Il roule, le nouveau train à deux étages construit par Bombardier pour les CFF. Il roule, et il tangue, relèvent les premiers passagers qui ont pu monter à bord lors d'une course officielle, lundi entre Zurich et Berne via Olten, Langenthal et Berthoud. Il tangue même beaucoup. «Il est difficile de marcher dans ces trains, ça secoue pas mal à l'étage supérieur», constatent plusieurs passagers interrogés durant ce voyage inaugural, auquel les médias de tout le pays ont été conviés. Il faut dire que l'événement fait date: ces trains à deux étages sont attendus par les CFF depuis quatre ans (voir ci-dessous).

Élegants et plus lumineux

«C'est aussi la remarque qu'on nous fait le plus souvent. La stabilité du train est un très grand défi, il y a encore beaucoup de travail à faire sur l'étage supérieur. Ces rames sont équipées de la technologie de compensation du roulis WAKO. Ce système permet de franchir les courbes à une vitesse plus rapide tout en maintenant les caisses des voitures stables. Nous n'avons pas encore beaucoup d'expérience sur les trains à deux niveaux. Nous allons améliorer son fonctionnement et le confort des passagers ces prochains mois», confie au *Temps* Thomas Brandt, responsable de la division Voyageurs Operating aux CFF.

Des 62 unités commandées à Bombardier, six ont été livrées, deux autres le seront en mars. En fin d'année, les

CFF en auront reçu 25 et ces nouvelles compositions circuleront officiellement à l'horaire en décembre. D'ici là, les rames déjà livrées, assemblées sur le site de Villeneuve, transporteront sporadiquement des passagers afin d'effectuer de nouveaux tests en grandeur réelle entre Zurich et Berne et entre Zurich et Coire. Plus tard dans l'année, les vaches du Plateau pourront aussi les regarder passer entre Saint-Gall et Genève. L'élimination du tangage sera l'une des priorités des futurs tests grandeur nature. «Les courses avec des passagers à bord sont importantes pour nous. Elles nous permettent de mieux connaître les véhicules, d'affiner le concept afin d'avoir un produit de haute qualité au prochain changement d'horaire de décembre», poursuit Thomas Brandt.

Les premiers usagers saluent toutefois l'élégance du profil des nouveaux express ainsi que la luminosité intérieure. Les plafonds sont éclairés par des bandes LED qui apportent bien plus de lumière que l'éclairage ténébreux des précédents InterCity à deux étages. Les wagons sont plus étanches de sorte que la sensation de pression dans les oreilles au passage d'un tunnel disparaît. Les prises électriques sont disponibles à chaque siège, le concept des voitures familles a été modernisé, les WC sont dotés de tables à langer, les panneaux d'affichage sont plus conviviaux. Les espaces pour les bagages entre les sièges sont plus larges. En revanche, les crochets pour suspendre les vêtements sont peu pratiques. «On nous a aussi fait cette remarque», concède Thomas Brandt.

L'accès des handicapés controversé

L'accès des fauteuils roulants a été amélioré. Mais il n'est pas optimal. Il faut franchir une petite rampe pour

monter et descendre du train, et les personnes à mobilité réduite ont besoin d'une assistance. En décembre, une organisation de défense des handicapés a déposé un recours au Tribunal administratif fédéral (TAF). Elle a exigé que les rames déjà construites soient rectifiées et que des modifications soient apportées à celles qui ne l'étaient pas encore. Elle a aussi requis la suspension de la procédure jusqu'à ce que le TAF statue sur ce recours. Le 14 février, celui-ci a refusé d'accorder l'effet suspensif, ce qui a permis aux CFF d'effectuer la première mise en service d'un nouveau train à deux étages lundi entre Zurich et Berne. Les CFF disposent d'une autorisation temporaire de l'Office fédéral des transports (OFT). Elle est valable jusqu'à fin novembre et devra être renouvelée pour l'exploitation définitive des nouvelles compositions construites par Bombardier.

Trois rames supplémentaires aux frais du fournisseur

Les CFF ont commandé 59 trains pour la somme de 1,9 milliard au constructeur canadien. Comme règlement du litige qui a opposé les deux parties, il a été convenu que le fournisseur ajouterait gracieusement trois rames supplémentaires. Tous les trains devraient être livrés d'ici à 2022, pronostique Thomas Brandt.

Les rames pourront être combinées en fonction de la demande. Neuf InterRegio mesurent 100 mètres de long et offrent 330 places, 30 InterRegio font 200 mètres et comptent 682 places assises et 23 InterCity de 200 mètres disposent en plus d'un restaurant, ce qui réduit le nombre de places à 606. Selon leur combinaison, les nouveaux véhicules pourront ainsi transporter jusqu'à près de 1300 personnes à la fois. ■

DÉLAIS

Chemin de fer en serpent de mer

Un chemin de fer peut prendre l'allure d'un serpent de mer. Les premiers trains étaient attendus en 2013. Mais des péripéties à rebondissements font que ce n'est qu'en 2018 que la première rame peut enfin transporter des passagers. En 2012, un premier retard avait été causé par une décision du Tribunal administratif fédéral (TAF), qui avait obligé les CFF à ajouter un espace accessible aux handicapés, avec WC adaptés, à proximité du wagon-restaurant. Les CFF annonçaient alors que les trains ne seraient disponibles qu'en 2015, soit deux ans après l'échéance prévue.

En 2014, constatant que les délais ne seraient pas tenus pour diverses raisons, le constructeur Bombardier et les CFF ont signé une convention qui prévoyait un nouveau plan de livraison et des pénalités. En l'oc-

currence, Bombardier s'est engagé à ajouter à ses frais trois rames aux 59 commandées pour le prix de 1,9 milliard. Cela représente une somme d'environ 100 millions comme contribution du fabricant à ce retard supplémentaire. Lors des tests effectués l'an dernier, des problèmes de logiciels sont apparus. Une nouvelle version a été fournie au début de cette année.

Les relations entre le constructeur et l'ancienne régie fédérale restent cependant tendues. Chacun continue de surveiller les déclarations de l'autre. Mardi, dans le premier train de voyageurs mis en service entre Zurich et Berne, le chef de la communication de Bombardier n'a pas manqué une bribe des propos tenus devant les médias par le responsable du dossier aux CFF. ■ B. W.