

Train du siècle: mise en service laborieuse

TRANSPORTS Commandés en 2010, les nouveaux trains à deux étages auraient dû être livrés en 2013. Douze rames sont disponibles depuis l'an dernier, mais les CFF ne les ont pas encore mises en service sur le Plateau, faute de fiabilité suffisante

BERNARD WUTHRICH, BERNE

@BdWuthrich

Où sont les rames? Cette question n'est pas le facétieux pastiche d'un ancien tube de Patrick Juvet, mais une interrogation tout à fait sérieuse qui circule en Suisse romande depuis un mois: où sont les nouvelles rames à deux étages des CFF, qui auraient dû circuler sur l'axe du Plateau depuis le 9 décembre? Le constructeur canadien Bombardier a livré 12 des 62 trains commandés par les CFF, qui avaient annoncé mi-novembre que ceux-ci circuleraient à partir du changement d'horaire du 9 décembre sur l'axe est-ouest.

Peu avant le jour J, l'ancienne régie a toutefois annoncé que la mise en service sur le réseau national se ferait «par étapes». Les nouvelles compositions ont été, comme prévu, mises en circulation sur les lignes InterRegio reliant Bâle, Zurich, Saint-Gall et Coire. Mais les CFF ont fait savoir que leur introduction sur l'axe Genève-Saint-Gall était reportée à «avant Noël». Nouvelle annonce le 19 décembre: ce sera pour «mi-janvier au plus tôt». Et aujourd'hui? Les CFF font savoir qu'ils donneront «probablement» davantage d'informations la semaine prochaine.

Une technologie complexe

Les CFF disent ne pas avoir assez de trains à disposition pour assurer le service entre Genève et Saint-Gall. Mais ces nouveaux retards sont surtout dus à un manque de fiabilité technique, et cela malgré le bon millier de courses tests effectuées entre février et décembre 2018. Cela ne surprend pas tout le monde. Ingénieur de formation, au bénéfice de l'expérience de la construction du M2 à Lausanne lorsqu'il était conseiller municipal chargé des Travaux, le conseiller aux Etats Olivier Français (PLR/VD), membre de la Commission des transports,



Les nouveaux trains Bombardier à deux étages ne circulent pas encore officiellement entre Genève et Saint-Gall. (ALESSANDRO DELLA VALLE/KEYSTONE)

pense que l'annonce de la mise en service le 9 décembre était «limite». La «commande du siècle» des CFF à Bombardier l'a toujours laissé perplexe. Il se montre cri-

Les CFF ont annoncé que la mise en service sur le réseau national se ferait «par étapes»

tique face à la technologie choisie, complexe.

Destinées à augmenter les capacités de transport, les rames mesurent 100 ou 200 mètres de long, peuvent être combinées en compositions de 300 ou 400 mètres et offrir jusqu'à 1300 places assises. Conçues à double niveau, elles sont équipées d'un mécanisme de compensation du roulis nommé Wako. Il vise un double but: permettre de circuler plus vite que les trains à deux étages de la génération précédente tout en évitant aux passagers de percevoir les oscillations dans

les courbes. Testé depuis 2011, ce système vise finalement à raccourcir les temps de parcours et à grappiller quelques minutes par exemple entre Lausanne et Berne (1 heure 6 minutes aujourd'hui). Pour Olivier Français, le jeu n'en vaut pas la chandelle: le gain est selon lui minime par rapport aux pressions que les forces centrifuges exercent sur les rails et le ballast, augmentant ainsi les coûts d'entretien.

Porte bloquée à Winterthur

Or, à basse vitesse, le confort de roulement n'est pas optimal.

Des vibrations se font ressentir à l'intérieur des wagons, principalement à l'étage supérieur. Bombardier a pris des mesures pour y remédier. Mais d'autres problèmes expliquent le report de la mise en service des rames sur la ligne du Plateau. Ils concernent la climatisation, le système d'information des voyageurs, l'informatique ainsi que les portes. Olivier Français en a personnellement fait l'expérience. Il a emprunté l'un de ces nouveaux trains effectuant un voyage test pour se rendre à la réception de Karin Keller-Sutter à Saint-Gall le

13 décembre. Il est resté en rade à Winterthur à cause d'une porte bloquée. Or, un convoi immobilisé sur le réseau impacte l'ensemble du trafic. C'est moins grave sur un tronçon régional comme Saint-Gall-Coire que sur la ligne, très chargée, du Plateau. Cela explique pourquoi les CFF attendent de disposer de matériel roulant complètement opérationnel avant de le lancer formellement sur l'axe est-ouest. Olivier Français estime pour sa part que la phase test doit être prolongée.

Porte-parole de Bombardier, Andreas Bonifazi prend acte du fait que «la stabilité de l'exploitation n'est pas encore suffisante aux yeux des CFF pour une mise en service sur la ligne Saint-Gall-Genève». Il assure cependant qu'aucune «erreur systématique» n'a été constatée et promet que le constructeur met «tout en œuvre avec ses fournisseurs pour prendre des mesures supplémentaires permettant d'améliorer cette stabilité».

Trois trains de pénalité

L'affaire aura des répercussions politiques. La Commission des transports du Conseil national en discutera avec la nouvelle ministre des Transports, Simonetta Sommaruga, lors de sa prochaine réunion, lundi et mardi. «Nous cache-t-on quelque chose de fondamental?» s'interroge le Genevois Hugues Hiltbold (PLR), membre de cette commission.

Au départ, la commande portait sur 59 trains pour la somme de 1,9 milliard. Les premiers auraient dû être fournis en 2013. En guise de pénalité, Bombardier en «offrira» trois de plus. Le retard de cinq ans est aussi dû à des facteurs extérieurs, comme les revendications des associations de handicapés, qui ont fait l'objet de recours jusqu'au Tribunal administratif fédéral, lequel a rendu son verdict en novembre 2018. ■