

Les CFF attendent toujours l'arrivée de nouveaux trains duplex

RAIL Les 62 nouveaux trains commandés au constructeur canadien Bombardier auraient dû entrer en fonction en 2013. Alors que la pression se fait grande pour trouver des solutions, l'ancienne régie fédérale a annoncé qu'il faudrait continuer d'attendre

Les nouveaux trains ne sont pas sur les rails et personne ne sait quand cela arrivera. Ce lundi à l'hôtel Bellevue à Berne, la conférence de presse commune des CFF et du constructeur canadien Bombardier avait des airs de Noël forcé avec la belle-famille. Sourires figés, le directeur de la compagnie nationale, Andreas Meyer, et le président du fabricant de locomotive, Laurent Troger, ont voulu faire bonne figure devant les médias. Toutefois le malaise était palpable. En cause, des retards sans fin sur «la commande du siècle»: un contrat portant sur 62 trains pour près de 2 milliards conclu il y a près de dix ans. Alors que leur livraison aurait dû intervenir en 2013, seules 12 rames sont en fonction – non sans problème et en suscitant de multiples retards. Aucune solution n'est en vue et la pression politique s'accroît.

Des trains «extraordinaires»

«C'est une période douloureuse, a concédé Andreas Meyer. Nous n'avons

pas atteint nos objectifs et nous présentons nos excuses aux clients. Nous travaillons toutefois d'arrache-pied pour que nos trains circulent dès que possible.» L'homme fort des CFF n'a cependant pas complètement rassuré. Après plusieurs invectives mutuelles entre client et constructeur, la présence symbolique de leurs représentants côte à côte a certes prouvé que la communication entre les deux partenaires économiques n'était pas rompue. C'était d'ailleurs le but évident de l'exercice. Toutefois les problèmes demeurent: «Nous voulons que ce train soit un succès mais l'attente va encore durer», a grimacé le Bâlois. Combien de temps? «Nous ne pouvons pas encore le dire.»

Destinés à augmenter les capacités de transport, les trains fantômes peuvent mesurer jusqu'à 400 mètres de long et offrir un maximum de 1300 places assises. Prévus pour être en exploitation pendant quarante ans, ces trains sont «extraordinaires», a garanti Laurent Troger, «parmi les plus modernes du monde. Ils feront une différence en Suisse, j'en suis convaincu. Vos voisins se déplaçent pour venir le voir», a promis le Français.

Seulement voilà, pour le moment, ils sont perclus de défauts. Les portes se ferment mal, l'alimentation en air des

wagons est aléatoire, plusieurs logiciels indispensables à la bonne marche des machines dysfonctionnent et, à faible vitesse, ils tanguent de manière désagréable. Les quelques rames à disposition roulent en Suisse alémanique, où ces malfonctionnements provoquent régulièrement des retards.

Une analyse approfondie

En 2014, constructeur et client ont convenu que Bombardier fournirait gratuitement trois rames de plus que les 59 commandées, ce qui équivaut à une pénalité d'environ 120 millions. Cinq ans plus tard, y aura-t-il de nouvelles pénalités? «Ce genre de discussion est mauvaise pour le *spirit* entre partenaires», a répondu Andreas Meyer, qui marche visiblement sur des œufs. «Ce genre de choses sera discuté plus tard», a-t-il ajouté. Aux considérations économiques s'ajoute désormais une pression politique. Préoccupée par les défaillances des nouvelles rames, la Commission des transports du Conseil national a en effet demandé ce lundi que la Commission de gestion conduise «une analyse approfondie» sur le dossier. Si les problèmes persistent, le train pourrait s'emballer. ■

BORIS BUSSLINGER, BERNE

 @BorisBusslinger