

De: Service de presse CFF presse@co.mailing.cff.ch 
Objet: Communiqué CFF - Duplex TGL: les CFF se concentrent sur la fiabilité et le confort
Date: 1 juillet 2022 à 10:30
À: daniel.mange@epfl.ch

SC

Si les informations des CFF pour les médias n'apparaissent pas correctement, vous pouvez afficher une version Web [ici](#).

01.07.2022



Communiqué CFF

Duplex TGL: les CFF se concentrent sur la fiabilité et le confort

Les CFF renoncent au franchissement rapide des courbes assisté par la compensation du roulis dans les duplex TGL et sollicitent une adaptation du concept d'offre 2035 auprès de l'Office fédéral des transports. Les courses de test ont en effet mis au jour des effets négatifs sur le confort de voyage. Cette technique hautement complexe, développée sur mesure pour un marché de niche, s'avère comparativement exigeante en termes d'entretien, source d'erreurs et, partant, non porteuse d'avenir. La décision des CFF permet d'améliorer le confort de roulement du duplex TGL, ainsi que de renforcer la flexibilité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire. Les CFF restent toutefois fidèles à leur objectif de réduction des temps de trajet sur les lignes Berne–Lausanne et Winterthour–St. Margrethen.

Les CFF ont décidé de renoncer au franchissement rapide des courbes assisté par la compensation du roulis dans les duplex TGL. Ils avaient étudié le recours à cette technique dès 2027 pour étendre la réserve prévue par l'horaire pendant les chantiers de construction. Ensuite, les temps de parcours devaient être réduits à partir de 2036 entre Lausanne et Berne, puis entre Winterthour et St. Margrethen sans qu'il soit nécessaire de procéder à d'onéreux aménagements de l'infrastructure.

À l'époque, les CFF avaient décidé de miser sur le franchissement rapide des courbes en se basant sur les connaissances techniques disponibles ainsi que sur des études et des courses de test réussies, effectuées avec des IC2000 transformés. La compensation du roulis était considérée comme la technique d'avenir qui, embarquée dans les trains duplex, permettrait de réduire les temps de trajet et de réagir à l'augmentation de la demande.

Ces dernières années, l'expérience a toutefois montré que si les techniques hautement complexes, développées sur mesure pour les marchés de niche – comme la compensation du roulis pour le franchissement rapide des courbes – étaient réalisables sur le plan technique, elles étaient comparativement exigeantes en termes d'entretien, sources d'erreurs et, partant, non porteuses d'avenir. Par ailleurs, des essais approfondis ont mis clairement en lumière les effets négatifs du franchissement rapide des courbes sur le confort de roulement, une situation insatisfaisante tant pour la clientèle que pour les CFF.

C'est pourquoi, dans leur stratégie de flotte actuelle, les CFF misent sur des trains et des techniques qui ont fait leurs preuves. Cette stratégie prévoit le remplacement du duplex TGL à la fin de son cycle de vie au milieu des années 2040 par du matériel standard. La technique de franchissement rapide des courbes avec réduction des temps de trajet ne pourrait donc être utilisée que pendant une dizaine d'années; les investissements nécessaires dans l'infrastructure ferroviaire ne seraient donc pas rentables.

Augmentation du confort de roulement et de la fiabilité de l'exploitation ferroviaire

À l'avenir, les CFF entendent se concentrer sur le confort de roulement. Selon Vincent Ducrot, CEO des CFF, la décision d'abandonner le franchissement rapide des courbes permet à l'entreprise de se concentrer davantage sur l'amélioration du confort de roulement du duplex TGL dans l'intérêt de la clientèle. Les CFF ont confié à Alstom la mission de vérifier les différentes options de développement de la stabilité de marche du duplex TGL et commandé une étude de faisabilité en ce sens.

«Cette décision permet de renforcer la flexibilité et la fiabilité de l'exploitation ferroviaire», explique Linus Looser, membre de la Direction du groupe et responsable Production Voyageurs. «Si un duplex TGL tombe en panne, on peut avoir recours à un autre type de train sans rallonger pour autant le temps de trajet.»

Réduction des temps de trajet: maintien de l'objectif à long terme

Dans le cadre du renouvellement régulier de la voie ferrée, les CFF ont investi à ce jour 32 millions de francs dans la technique de franchissement rapide des courbes entre Berne et Lausanne. Eu égard à la décision de l'entreprise et en accord avec l'Office fédéral des transports (OFT), les CFF ne vont pas investir davantage pour adapter l'infrastructure à la technique de franchissement rapide des courbes.

Dans ce contexte, les réductions de temps de trajet escomptées – cinq minutes entre Lausanne et Berne à partir de 2036 et deux minutes entre Winterthur et St. Margrethen à une date ultérieure – ne pourront être atteintes. Mais les CFF continuent de poursuivre avec détermination leurs objectifs de réduction des temps de trajet et de stabilité de l'horaire. Pour ce faire, ils sollicitent une adaptation du concept d'offre 2035, tenant compte de la renonciation au franchissement rapide des courbes, auprès de l'Office fédéral des transports. La construction d'un nouveau

tronçon est privilégiée par les CFF pour la ligne Lausanne–Berne. Une étude en cours mandatée par la Confédération devrait se terminer à l'automne 2022. Pour ce qui est de la ligne Winterthur–St. Margrethen, les CFF entendent appliquer la même procédure et mandater une étude.

Stratégie de flotte: choix de techniques ayant fait leurs preuves

En trafic voyageurs, la stratégie de flotte des CFF prévoit de passer progressivement de vingt environ à six ou sept types de véhicules équipés de techniques ayant fait leurs preuves. Il en résultera une diminution de la complexité et des coûts. Les capacités de transport continueront d'être accrues par l'introduction de matériel roulant à un et deux niveaux sur les lignes fortement fréquentées. Les véhicules à venir donneront la priorité à la plus-value pour la clientèle et favoriseront une orientation services systématique.

Compensation du roulis: une technique, trois fonctions

La compensation du roulis a trois fonctions: elle permet aux trains duplex de franchir rapidement les courbes, favorise le confort de roulement et assure le contrôle du vent latéral. La fonction de contrôle du vent latéral est opérationnelle comme prévu. S'agissant du confort de roulement, les CFF entendent obtenir de nouvelles améliorations en collaboration avec le fabricant Alstom. Ils ont décidé fin juin 2022 de renoncer au franchissement rapide des courbes, considérant que la technique requise, exigeante en termes d'entretien et source d'erreurs, n'était pas porteuse d'avenir.

Impressum

CFF SA
Communication
Service de presse
Rue de la Gare de triage 7, 1020 Renens
Ligne directe +41 (0)51 220 43 43
presse@cff.ch / www.cff.ch

Vous trouvez tous nos communiqués de presse sur www.cff.ch/communiqués

[Désabonnement aux informations des CFF aux médias](#)

[Modifier les paramètres de l'abonnement](#)

