

Les trains pour pendulaires seront plus confortables

Transports romands Construits par Siemens pour 2,1 milliards de francs, ils circuleront en 2031 sur Vaud et sur l’axe Genève-Martigny.

Arthur Grosjean

L’Allemand Siemens va construire les nouveaux trains régionaux pour les pendulaires qui circuleront sur l’axe Annemasse-Genève-Lausanne-Martigny et sur le réseau RER vaudois à l’horizon 2030. C’est ce que viennent d’annoncer les CFF lors d’une conférence de presse ce vendredi, à Berne, depuis leur siège principal du Wankdorf.

C’est une grosse commande puisqu’elle se chiffre à 2,1 milliards de francs et comprend l’achat de 116 nouvelles rames à deux étages, mais principalement destinées à rouler sur le RER zurichois. Seuls 21 véhicules seront destinés à la Suisse romande. Une option pour 84 véhicules supplémentaires est néanmoins envisagée. Les nouveaux trains remplaceront les premiers trains duplex mis en service il y a 40 ans à Zurich par les CFF. Ils pourront circuler à une vitesse maximale de 160 km/h.

Plus de 500 places assises par véhicule

Qu’offriront ces nouveaux trains? D’abord, ils sont conçus pour transporter au mieux les pendulaires aux heures de pointe. Les nouveaux véhicules seront plus longs (150 m au lieu de 100 m) et offriront 540 places assises. Mais lorsqu’il y a foule, des voitures pourront accueillir plus de personnes debout près des portes dans ce que les CFF appellent «des zones multifonctionnelles». Ces dernières peuvent accueillir également davantage de poussettes et des bagages. Et bien sûr des vélos, le point noir des transports actuels. Par train, il y aura 16 emplacements vélos dans 8 zones multifonctionnelles.

Côté confort, chaque véhicule disposera de deux toilettes, dont une accessible en fauteuil roulant. On trouvera de nombreuses prises électriques pour recharger son natel ou son PC. Combien de



Les CFF ont commandé 166 nouvelles rames à deux étages pour 2030. Voici à quoi ressemblera globalement l’intérieur en 2^e classe. CFF

places debout les futures voitures peuvent-elles accueillir? Les CFF ne les ont pas chiffrées. Ils parlent juste «d’un très grand nombre».

Des bornes d’appel d’urgence supplémentaires

En première classe, les passagers disposeront de plus de confort que maintenant. Ils bénéficieront de sièges réglables pour se relaxer, de tablettes rabattables pour poser par exemple un ordinateur et, plus généralement, ils jouiront d’un plus grand espace entre les sièges. Ces derniers auront un design new-look avec une partie en bois.

Autres points forts? Les CFF pointent d’autres avantages. Une information clientèle améliorée dans les compartiments voyageurs grâce à la présence d’écrans plus grands et plus nombreux indiquera les destinations du train et les correspondances. Une bande lumineuse au-dessus des portes in-

diquera en outre le côté de la descente sur le quai.

Les CFF veulent aussi renforcer la sécurité des passagers. Des bornes d’appel d’urgence supplémentaires, permettant aux personnes à bord du train de demander de l’aide rapidement en cas de besoin, seront à disposition. Pas un luxe quand on sait que l’insécurité et la violence augmentent dans les trains. Les CFF ont d’ailleurs réagi en équipant leur police des transports de bodycams. Avec un certain succès.

La pilule est amère pour Stadler Rail

«C’est la meilleure offre parmi les trois soumissionnaires qui l’a emporté», commente le directeur des CFF Vincent Ducrot à propos du choix de Siemens. Il a été tenu compte des coûts d’investissement, des charges d’exploitation et de la durabilité. La pilule est très amère pour le fa-

bricant suisse Stadler Rail, qui voit une commande de plus de 2,1 milliards de francs lui passer sous le nez. Son chef, Markus Bernsteiner, se dit très déçu pour son entreprise et ses 6000 collaborateurs en Suisse. «Avec une disponibilité de 99%, les trains à deux étages de Stadler comptent parmi les trains les plus fiables des CFF.»

Les nouveaux trains Siemens seront en grande partie construits en Allemagne. Leur mise en service, qui était prévue en 2030, a été repoussée d’un an.

Les CFF, comme ils le soulignent, ont dépensé 14 milliards ces vingt-cinq dernières années pour acheter des trains. Et ils ne vont pas s’arrêter là. En 2026, ils achèteront des nouveaux trains pour le Léman Express. Vincent Ducrot a une fois de plus répété qu’il fallait faire face à la croissance énorme de passagers dans la région lémanique.