

© 24 Heures

Des bus à l'aise sur la neige, mais pas avec l'informatique

Par **MEHDI-STÉPHANE PRIN**

Publié le 7 février 2003

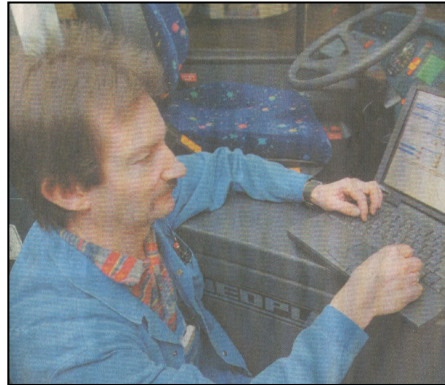
Si les trolleybus de nouvelle génération patinent de temps en temps sur un bogue informatique, ils bénéficient d'un comportement routier extraordinaire sur les routes hivernales. De quoi faire regretter amèrement aux TL l'absence de ces 28 véhicules bimodes (électriques et diesel) en cette semaine particulièrement neigeuse. Démonstration a été faite, hier, des capacités de ces engins articulés de 21 tonnes lors d'une course d'essai. C'était sur la route des Paysans, entre le Chalet-à-Gobet et Peney-le-Jorat.

Freinage sportif

Le trolley fonce à près de 50 km/h sur le chemin enneigé. « Attention, tenez-vous ! » lance Willy Grandjean, le pilote d'essai du jour. L'avertissement n'est pas inutile. Au coup de frein, les occupants sentent d'un coup le poids de leur corps projeté vers l'avant. Le véhicule s'arrête rapidement, presque avec violence. Une petite voiture aurait certainement terminé sa course dans le fossé après un tel freinage. Pas le lourd engin, avec ses pneus de 425 mm de large: le bimode n'a pas bronché et sa partie arrière reste parfaitement dans l'axe. Ce n'est pas forcément le cas des passagers. « Avec des freinages d'urgence sur d'autres bus articulés dans des conditions climatiques difficiles, la partie arrière risque : toujours de partir en avant », commente Willy Grandjean. Par ailleurs spécialiste des bimodes, le technicien des TL affirme que ces trolleybus de la nouvelle génération ont des distances de freinage nettement plus courtes que le reste du parc du transporteur. Mais (les passagers le savent bien) les bus ont aussi du mal à quitter leur arrêt lorsque Lausanne se couvre de blanc.

Véhicule tout-terrain

Le chemin enneigé grimpe, en route! Le conducteur appuie à fond sur l'accélérateur, le diesel se fait entendre. Le véhicule démarre sans peine, se permettant le luxe de faire bien ressentir l'accélération aux passagers. Pas étonnant, il est équipé



Spécialiste de ces véhicules, le pilote d'essai Willy Grandjean vérifie sur son PC portable l'acquisition de données fournies par 40 processeurs placés partout dans le bus.



En quittant Peney-le-Jorat, le trolley freine en urgence. Vite stoppé, l'engin, fonctionnant au diesel, n'a même pas vu sa remorque articulée dévier de la trajectoire. Photos PATRICK MARTIN

de moteurs électriques dans quatre de ses roues, sur six. Alors, même si le système empêche l'installation de chaînes hivernales courantes sur les autres bus, ces trolleybus de nouvelle génération font figure de tout-terrain des transports publics. Dommage qu'une maladie électronique les force à garder le garage cette semaine.

Un bogue bien capricieux

CASSE-TÊTE - Le constructeur n'arrive toujours pas à réparer le problème informatique.

Par MEHDI-STÉPHANE PRIN

Mis sous pression par les TL, les ingénieurs du constructeur allemand Neoplan n'arrivent toujours pas à trouver l'origine du bogue du logiciel de gestion de l'accélération et de freinage des véhicules bimodes. Résultat: les vingt-huit trolleys restent encore aujourd'hui au dépôt, par mesure de précaution. Même si le problème touche seulement le ralentisseur électrique, et pas du tout le frein principal, celui pneumatique. Seul hic, le frein électrique (ou moteur) de ces nouveaux trolleys est tellement puissant qu'il remplace quasiment l'autre en utilisation normale. Le bogue stoppe donc le ralentissement du trolley pour un court instant. Cette secousse est désagréable pour les voyageurs. Et inquiétante pour le conducteur.

Les ingénieurs cherchent toujours à trouver l'origine de ce problème, il ne survient que rarement. La recherche de la faille s'avère ardue. Ces trolleybus de nouvelle génération ressemblent à des ordinateurs sur roues. En effet, ils comportent pas moins de 40 microprocesseurs.

Eh bien, roulez maintenant !

Par LAURENT ANTONOFF

Révolutionnaires, les fameux bus bimodes des Transports lausannois se comportent à merveille sur la neige. On nous en a fait une très brillante démonstration, hier, sur les hauts de Lausanne. Vous me direz, c'est la moindre des performances que l'on peut attendre de ces vingt-huit merveilles de technologie, qui avaient tout de même coûté la bagatelle de 1,4 million de francs pièce.

Ce test concluant fera néanmoins une belle jambe aux utilisateurs des transports publics qui n'en ont pas vu la queue d'un, mardi dernier, alors que les routes de la capitale vaudoise ressemblaient carrément à une patinoire. Des utilisateurs qui se sont bien vite mués en piétons. Il faut dire que les bimodes étaient tous au garage depuis quelques jours, en raison d'un bogue informatique rendant difficile le freinage justement. Ah, l'informatique !

Quitte à choisir, Messieurs des TL, on aurait très franchement préféré des bus plus simples, un peu moins bourrés de processeurs et de puces, des bus sans doute moins chers, mais des bus qui assurent leur mission de service public. Vos bimodes ont eu des ennuis de jeunesse en été, puis en automne et enfin en ce début d'hiver ? Eh, bien roulez maintenant !