

Le long chemin de croix des nouveaux trolleys

LAUSANNE – Deux ans après la mise en service des véhicules bimodes, le constructeur continue de les modifier pour les rendre fiables. A l’avenir, les TL n’ont plus l’intention de jouer les pionniers.

Par MEHDI-STÉPHANE PRIN

Publié le 10 octobre 2003

En service depuis près de deux ans, les nouveaux trolleybus bimodes, diesel et électrique, des Transports publics de la région lausannoise (TE) continuent de rouler sur les défaillances Célèbres pour leur bogue informatique qui les avait immobilisés pendant plus d’une semaine en février dernier, les 28 engins révolutionnaires tombent toujours trop souvent en panne, selon le directeur des TL, Michel Joye. « Malheureusement, nous ne voyons pas encore la fin du tunnel, même si la situation s’est améliorée. Le constructeur doit encore assainir de nombreux points des véhicules. » Le transporteur a réclamé, pas moins, de 70 transformations techniques pour les rendre plus fiables.

Taux de disponibilité insuffisant

Ce chiffre s’ajoute aux nombreuses modifications déjà effectuées par Neoplan, le constructeur allemand des trolleys à plancher bas, depuis le début de leur mise en service sur le réseau lausannois. Pourtant, ces véhicules novateurs, mus par des moteurs électriques placés dans les roues, n’arrivent toujours pas à dépasser un taux de disponibilité supérieur à 80%. Une clause du contrat d’achat exige des véhicules fiables à 90%. En attendant, les trolleys bimodes continuent leur longue période d’essai, deux ans après la mise en service des premiers exemplaires sur le réseau.

Tous les travaux effectués sur les véhicules, d’un coût estimé de 1,4 million de francs pièce, sont à la charge de Neoplan, rebaptisé depuis la livraison Neoman. Mieux, pour chaque jour d’immobilisation d’un de ses enfants capricieux, le constructeur doit payer une indemnité aux Transports publics lausannois. Impossible, en revanche, de connaître les détails de ces tractations financières et juridiques, dont les montants en jeu restent secrets.

Les TL ne font cependant pas une bonne affaire avec tous ces retards. En effet, pour économiser, ils souhaitent diminuer le nombre total de véhicules à 210, contre 228 aujourd’hui. Un objectif impossible à atteindre tant que la dernière génération de trolleys n’est pas déclarée apte à un service sans tracas. Pire, certaines modifications

effectuées pour rendre aptes les véhicules ont parfois des effets pervers. Par exemple, pour terrasser le bogue informatique affectant le ralentisseur électrique, les ingénieurs ont augmenté la consommation de plaquettes de freins. Un coût supplémentaire d'exploitation jugé inacceptable par les TL.

Michel bye reste cependant optimiste. « Le constructeur va réussir à les mettre au point. La preuve, certains de ces véhicules tous construits à la main fonctionnent parfaitement. Les autres devraient bien pouvoir parvenir au même résultat. » En achetant des véhicules révolutionnaires, les TL n'ont-ils tout de même pas pris un trop grand risque? Michel bye se garde bien de répondre à cette question sur un «projet remontant à près de dix ans», bien avant son arrivée à la tête de l'entreprise. « Après cette expérience, c'est clair, nous ne voulons jouer plus les pionniers Pour la prochaine génération de trolleybus, nous achèterons des véhicules qui ont déjà fait leurs preuves ailleurs. »