

Les trolleybus bimodes, un gâchis à 40 millions ?

POLÉMIQUE – Président du conseil d’administration des TL, Marcel Blanc défend l’achat des véhicules arrêtés pour des raisons de sécurité. Après onze ans de développement, ces engins ne sont toujours pas au point.

Par MEHDI-STÉPHANE PRIN

Publié les 26 mai 2005

>> Les Transports publics de la région lausannoise (TL) ont-ils acheté, avec leur trolley bimode, un véhicule impossible à construire ? Président du conseil d’administration depuis 1992, l’ancien conseiller d’État Marcel Blanc se défend de toute idée de folie des grandeurs. Il veut obliger le constructeur à respecter ses promesses, toujours pas tenues après onze ans de développement.

« Si le projet avait marché, ces nouveaux trolleybus auraient été un formidable succès. Nous les avons achetés bimodes et à plancher bas pour assurer le confort de notre clientèle, et pas par souci de faire du perfectionnisme lausannois. » Président du conseil d’administration et du comité directeur des TL depuis 1992, Marcel Blanc a suivi toute la longue histoire de ces 28 véhicules, arrêtés depuis l’incendie de deux d’entre eux. L’ancien conseiller d’État UDC, âgé aujourd’hui de 70 ans, se défend d’avoir acheté en 1994 un engin trop complexe à mettre au point. « Le cahier des charges était parfaitement clair pour le constructeur Neoplan. Il a accepté de les construire, c’est lui qui n’a pas tenu ses promesses. Mais son rachat en cours de projet explique peut-être ses difficultés. »

Le choix du trolley pas remis en question

La complexité de ce trolley, avec notamment ses moteurs dans les roues, semble n’avoir jamais été maîtrisé. Après avoir attendu plus de six ans pour mettre en service l’ensemble de leurs 28 bimodes à la fin 2001, les TL ont fait face à d’innombrables pannes, et ils les ont déjà une fois retirés du service en raison d’un bogue informatique dans le système de transport. L’entreprise lausannoise n’a-t-elle pas eu la folie des grandeurs en achetant un véhicule impossible à mettre au point ? « Folie des grandeurs est à la mode ces temps pour décrier tout ce qui va mal, rétorque le vice-président des TL, Daniel Brélaz. Avec ses pentes, Lausanne présente toujours des risques technologiques. Est-ce pour cette raison que l’on devrait toujours s’interdire une évolution technologique ? » Pour le syndic de Lausanne, le choix de véhicules révolutionnaires était judicieux par rapport au relief de la ville. « Ce n’est

Pas parce qu'un constructeur est incapable de construire un véhicule fiable, que cela remet en cause le choix d'acheter des trolleys modernes. Neoplan a intérêt à résoudre rapidement les problèmes, s'il ne veut pas trop écorner son image. »

Dégâts à l'image des TL

Un avis partagé par Marcel Blanc. Le citoyen de Corcelles-le-Jorat rappelle également que les TL n'ont toujours pas payé la totalité de la facture de 40 millions pour l'achat des bimodes. « La direction des TL s'est toujours montrée prudent dans cette affaire en refusant de verser la totalité de la somme. Elle continuera de le faire tant que les véhicules n'aurons pas atteint le taux de fiabilité prévu dans le contrat. » Mais combien le transporteur lausannois a-t-il déjà payé pour ses 28 bimodes, qui ne sont plus que 26 aujourd'hui ? Les TL refusent de répondre à cette question pour « préserver les intérêts de l'entreprise » dans le cadre de la négociation avec le constructeur allemand Neoplan.

Le transporteur, entièrement en main des communes et du Canton, espère également obtenir des dédommagements pour les dégâts portés à sa réputation. « Cette affaire porte préjudice à notre image », explique Marcel Blanc, grand défenseur des transports publics.

Autre membre du comité de direction déjà en place lors de l'achat des bimodes, Jean-Jacques Schilt, municipal lausannois, minimise cependant ce problème. « Seuls les adversaires des transports publics ont intérêt à mettre de l'huile sur le feu. Ils auraient préféré que l'on gare nos vieux trolleys, avec plus aucun voyageur à l'intérieur. » Bref, l'ancien syndic de Lausanne prie les passagers de ne pas se poser de question en montant dans les superbes trolleys bleus de la Riviera, remplaçant ces jours les bimodes à l'arrêt.

DÉTAIL : Une des complications du bimode

Des perches aussi révolutionnaires

Par MEHDI-STÉPHANE PRIN

Les bimodes lausannois, 1,4 million pièce, ne se contentent pas d'innover pour le confort des passagers. Ils comportent une révolution dont l'utilité n'est pas évidente pour un simple passager. Leurs perches d'alimentation de comportent pas de fil pour les lever, ou les redescendre. Ce détail a souvent empêché, au début de leur mise en service, les véhicules de fonctionner en mode électrique. En effet, il n'est pas simple de supprimer les deux fils disgracieux derrière un trolley. Pour y parvenir, les ingénieurs ont dû remplacer le ressort situé à la base des perches par un système électromagnétique, forcément plus complexe. Même le banal patin captant l'énergie s'est transformé en une pièce de haute technologie. Et quel est l'avantage de ce système ? A part supprimer les fils, les TL mettaient en avant la possibilité pour les conducteurs de baisser et monter les perches depuis leur cabine. Seulement, leurs homologues fribourgeois peuvent faire la même chose, en beaucoup plus simple. Au lieu de supprimer les câbles, le transporteur local a mis un petit moteur électrique, tout bête, dans le treuil qui maintient en place les fils.