



## «L'EXPRESS DES PREALPES»: EN PLEINE FORME ET EN ROUTE VERS L'AVENIR

Que faire si une société de chemin de fer subit des impasses de capacité, mais n'a pas les moyens pour investir dans du matériel roulant neuf? Pour son train de prestige, l'Express des Préalpes, la «Schweizerische Südostbahn SA» (SOB) a trouvé une solution économiquement raisonnable: Refaire à neuf des anciens équipements.



**Appareils de sécurité de Mayser**  
pour la surveillance des arrêtes de fermeture des portes

### Schweizerische Südostbahn SA (SOB)

La «Schweizerische Südostbahn SA» (SOB) est une entreprise indépendante, gérée selon les critères de l'économie privée. En tant qu'entreprise du transport public régional, la SOB concentre ses activités sur la Suisse orientale et la Suisse centrale. Depuis le changement d'horaire 2013, la SOB est seul propriétaire de l'«Express des Préalpes», qui rencontre un intérêt croissant chez les pendulaires et les touristes comme liaison entre Saint-Gall et Lucerne.

#### Fondation

1870 comme chemin de fer du Toggenbourg

#### Domicile

Saint-Gall

#### Centres de service

Samstagern (ZH), Herisau (AR)

#### CEO

Thomas Küchler

#### Nombre de collaborateurs

environ 500

#### Devise

«Ce qui compte ce sont les êtres humains»

#### Client Bachofen

depuis 2002

#### Site Web

www.sob.ch

Rien de plus agréable pour une entreprise que l'augmentation constante de la demande. Le revers de la médaille: pour satisfaire le nombre croissant de clientes et de clients, des capacités adéquates doivent être mises à disposition. C'est ce problème auquel la SOB a été confronté au cours de l'année 2011. Son train de prestige, l'«Express des Préalpes» – jusqu'en décembre 2013 encore pour un tiers en possession des CFF – avait besoin d'urgence d'une rénovation pour faire face à l'évolution positive du marché.

#### Pas d'argent pour du matériel roulant neuf

La liaison ferroviaire directe entre Romanshorn et Lucerne, une originalité dans le réseau à voie normale en Suisse, est bien appréciée des voyageurs. Cette ligne a été handicapée par un manque de capacité sur le tronçon entre Saint-Gall et Rapperswil. L'allongement des trains,

en principe une mesure assez logique, n'a pas pu être prise en compte vu les rampes à forte pente situées dans les sections préalpines de la ligne. Il fallait donc trouver une solution. Mais laquelle? Impossible d'espérer un financement de la part des Cantons de la SOB, Lucerne, Saint-Gall et Appenzell, étant donné qu'une grande partie du matériel roulant n'est pas encore amortie. L'acquisition de nouveaux trains n'est planifiée que pour 2019.

#### Un programme de rajeunissement complet pour 59 voitures

Après examen de plusieurs options pour le renouvellement du matériel roulant obsolète, la décision a été prise de soumettre 59 voitures – partiellement âgées de 20 ans – à une cure de rajeunissement. Le crédit de CHF 16 millions, mis à disposition pour ce projet était conditionné par l'obligation de procéder uniquement aux



«Le renouvellement est plus qu'une simple couche de peinture. Il s'agissait d'adapter des voitures de différentes constructions et de différentes années de production aux exigences du fonctionnement des chemins de fer modernes. Pour chaque rame, une nouvelle homologation de l'OFT est nécessaire.»

**Roland Kressbach** responsable Support

travaux de renouvellement les plus urgents afin d'assurer un fonctionnement correct jusqu'en 2019. Mais, l'adaptation d'un matériel roulant âgé aux standards de sécurité et de confort modernes, n'est pas si simple. En effet, la rénovation des six rames comprenant deux motrices chacune, aux centres de service de Samstagen et Herisau a nécessité un investissement de 7'900 heures pour la planification et 29'000 heures pour la réalisation.

Roland Kressbach, responsable Support: «Il s'agissait d'un matériel roulant très hétérogène. Par exemple, nous avons trois locomotives différentes de type ancien. Partiellement, nous ne disposons même plus de la documentation correspondante. D'autre part, nous devons tenir compte du fait que certains composants techniques n'allaient pas sup-

porter le service pendant les prochaines cinq années. Pour tous ces aspects nous étions obligés de trouver des solutions. La question du logiciel nous préoccupait également. Pour trouver la compatibilité entre l'ancien et le nouveau, nous avions besoin du savoir-faire de spécialistes.»

#### **Une protection sûre contre le coincement des passagers dans les portes**

La devise du programme de renouvellement était: «autant que nécessaire». Mais ce nécessaire était réalisé avec grand soin et grande circonspection. Tout particulièrement pour la sécurité, les compromis n'étant pas admis. Ceci s'appliquait également aux systèmes de fermeture des portes: A l'avenir, des nouvelles arrêtes de fermeture devaient efficacement protéger les passagers contre le coincement. Les pourvoyeurs de la SOB ont trouvé ce qu'ils cherchaient, chez Bachofen. Ils ont

choisi des profils de protection pour les doigts et des interrupteurs pour les marchepieds proposés par Mayser, technique de sécurité, un fournisseur, qui possède, tout comme Bachofen, le savoir-faire et une grande expérience dans le domaine de l'équipement technique des transports publics.

Les voitures renouvelées de l'«Express des Préalpes» offrent aujourd'hui aux voyageurs le confort que ceux-ci attendent. Les pendulaires circulant en Suisse centrale et orientale apprécient l'équipement moderne, la sécurité et la propreté des trains, tout comme les touristes qui cherchent le calme dans ce merveilleux pays de lacs et de montagnes.