

Les nouvelles manœuvres de la loco hybride

CFF Cargo et Stadler Winterthur AG ont présenté pour la première fois le 14 octobre dernier leur nouvelle locomotive hybride de type Eem 923. CFF Cargo va mettre en service 30 de ces locomotives à partir de 2012. Elles permettent un service de manœuvre plus efficace et respectueux de l'environnement.



Un tableau de bord ultramoderne. Flexible, l'Eem 923 dispose d'une force de traction électrique deux fois plus puissante et d'un moteur diesel pour les voies de raccordement.

« C'est la locomotive de manœuvre la plus moderne et innovante qu'il y ait sur le marché », reconnaît Hartmut Dietrich, directeur de Stadler Winterthur AG. La nouvelle locomotive de manœuvre représente un pas important dans l'histoire de production de l'entreprise. Elle se base sur le modèle Ee 922, qui est déjà en service chez CFF Voyageurs pour des travaux de manœuvre. La nouvelle locomotive se distingue du modèle précédent, qui fonctionne uniquement à l'électricité : « En plus d'une force de traction électrique deux fois plus puissante, l'Eem 923 dispose d'un moteur diesel pour les voies de raccordement ; sans ligne de contact, ce qui accroît considérablement sa flexibilité », explique Alberto Cortesi, responsable de l'engineering chez Stadler Winterthur.

4'000 tonnes de CO₂ en moins par année

La locomotive hybride est idéale pour les besoins de CFF Cargo : elle est adaptée autant pour l'acheminement des marchandises que pour la manœuvre. CFF Cargo gagne ainsi en flexibilité dans la production. « Et avec sa vitesse maximale de 120 km/h, la nouvelle locomotive facilite la libération des voies pour d'autres trains », détaille Michel Henzi, chef de projet général chez CFF Cargo. L'entreprise va ainsi pouvoir réduire ses frais d'entretien et d'exploitation. « Lorsque les 30 nouvelles locomotives seront en service en 2013, les coûts d'exploitation vont baisser fortement, ne serait-ce qu'avec sa consommation électrique moindre. Concrètement, les émissions de CO₂ seront réduites de 4'000

tonnes par année », analyse Michel Henzi. Pour Jürgen Mues, responsable de la flotte et membre de la direction de CFF Cargo, la locomotive hybride est une solution innovante : « nous nous sommes décidés pour une locomotive respectueuse de l'environnement qui dispose d'une grande efficacité énergétique ». Pour Jürgen Mues, ce véhicule va rendre le trafic par wagons complets en Suisse plus compétitif.

CFF Cargo mise sur la durabilité

CFF Cargo a commandé en juillet 2010 chez Stadler Winterthur AG 30 nouvelles locomotives à deux essieux de type Eem 923 pour quelque 88 millions de francs. Les véhicules seront livrés en 2012 et 2013 et serviront aux mouvements de manœuvre.

entre autres

Bombardier fournit des automotrices RegioExpress Lötschberger supplémentaires aux BLS


Bombardier, en consortium avec Alstom Transport, a reçu début mars une commande de BLS AG (BLS) pour la fourniture de 4 automotrices Lötschberger additionnelles. La commande est évaluée à environ 38 millions de francs et la part de Bombardier Transport s'élève à environ 25 millions de francs. La commande est une option du contrat signé en 2006, et porte le nombre total de rames Lötschberger commandées par BLS à 25. Les livraisons sont prévues entre septembre et décembre 2012.

Le site de Bombardier Transport à Villeneuve a déjà produit 21 trains Lötschberger qui sont déjà en service commercial. Villeneuve est responsable de la conception de ce train régional moderne, ainsi que de la fabrication des châssis, l'assemblage, la mise en service et la livraison des véhicules. Les bogies sont fabriqués par le site de Bombardier Transport à Siegen, en Allemagne. Pour sa part, Alstom Transport fournit entre autres l'équipement de traction et le système d'information-voyageurs. Le RegioExpress Lötschberger offre aux pendulaires et aux touristes un transport efficace et fiable de Berne au Simmental et à travers le Lötschberg au Valais. Longues de 62,7 m, avec une masse de 106 tonnes, les trains Lötschberger offrent une capacité totale de 171 places assises, dont 143 en seconde et 28 en première classe et atteignent une vitesse maximale de 160 km/h.

www.bombardier-transportation.ch

Elles remplaceront les locomotives d'aujourd'hui du type Bm 4/4, qui ne répondent plus aux standards actuels. L'entretien de ces véhicules plus anciens génère toujours plus de coûts.

Réduction de flotte pour la manœuvre

Avec ce nouvel achat, CFF Cargo va réduire sa flotte destinée à la manœuvre, ce qui permettra un entretien et une exploitation plus économique. L'Eem 923 complète le parc Cargo, composé de l'Am 843 (locomotive diesel avec filtre à particules) pour les manœuvres lourdes et de la Tm 232, modernisée (aussi avec filtre à particules) pour les petites manœuvres. 

Tim Büchele
 Stadler Rail Group
www.stadlerail.com
www.cff.ch



L'Eem 923 peut atteindre 120 km/h, ce qui facilitera la libération des voies pour d'autres trains.

Feste Fahrbahn / Schottergleis

- Neuanlagen, Umbauten, Unterhalt
- Gleisbau-Maschineneinsätze für Normal- und Meterspur
- Gleistiefbau
- Lärmschutzbauten
- Technische Beratung und Projektierung
- Sicherheitsdienst



WALO

Walo Bertschinger

Ihr Partner für alle Bauwerke

Walo Bertschinger AG
 Abt. Gleisbau, Bahntechnik und Lärmschutz
 Postfach 1155, CH-8021 Zürich
 Telefon +41 44 745 23 11
 Telefax +41 44 740 31 40
gleisbau@walo.ch
www.walo.ch

Walo Bertschinger - Ihr Partner für alle Bauwerke.

Strassenbau Tiefbau Hochbau Damm- und Deponiebau Gussasphalt Lärmschutz Untertagbau **Gleisbau und Bahntechnik** Industrieböden und Decorbeläge Betonsanierung Sportbeläge TU Infrastruktur