

Suisse : nouvelles flottes et défis pour le réseau appenzellois

La desserte ferroviaire des Cantons d'Appenzell Rhodes-Extérieures et -Intérieures est ancienne (dès 1875) et hétérogène (initialement plusieurs compagnies, standards différents). Son exploitation par les Appenzeller Bahnen (AB) depuis 2006 a permis d'amorcer une réelle rationalisation, sans venir complètement à bout cependant de certaines spécificités. Le réseau appenzellois est en grande partie déterminé par ses interfaces avec d'autres systèmes de transports et aires urbaines sises dans le canton de Saint Gall. De nouvelles flottes sont apparues en 2018 alors qu'un nouveau centre d'entretien sera mis en service en 2024.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON

Tout comme Frauenfeld - Wil (19,14 km, 1 000 mm, 51,3 %, 1 200 V) depuis 2021, les lignes de Rheineck - Walzenhausen (1,94 km, 1 200 mm, 263,1 %, 600 V) et de Rorschach - Heiden (5,816 km, 1 435 mm, 93,7 %, 15 kV 16,7 Hz) relèvent des AB. Mais elles demeurent à la périphérie du réseau appenzellois. Celui-ci repose d'abord sur les lignes Gossau - Appenzell - Wasserauen (35,604 km, 41,3 %, 1 500 V), Trogen - Saint Gall - Gais - Appenzell (34,492 km, 80 %, 600 V/1 500 V) et Gais - Altstätten-Stadt (7,814 km, 164,8 % [1], 1 500 V) toutes à voie métrique. Le linéaire Trogen - Appenzell est effectif depuis 2018. Il découle de la juxtaposition d'infrastructures préexistantes et a nécessité certains aménagements dont le percement du tunnel de Ruckhalde de 700 m. Il a permis la suppression d'une section difficile (100 %, rayon de 30 m) requérant l'usage de la crémaillère et l'instauration d'une desserte diamétrale, *via* Saint Gall, au caractère (péri)urbain marqué.

Les AB sont fortement orientés par les hubs de Saint-Gall et Gossau lors de la conception de l'horaire. L'enjeu est de prendre en compte au mieux les différents besoins (trafic pendulaire *versus* trafic de loisirs) et d'offrir les meil-

leurs correspondances possibles, dans ces nœuds adossés aux gares CFF, pour tous les voyageurs. Établi en VU, le réseau ne permet pas en l'état de ménager de bonnes connexions à Appenzell entre les deux axes principaux - l'accélération à cet effet des marches, notamment à la descente, est actuellement évaluée - mais la

priorité demeure sa connexion aux systèmes structurants. Du reste, c'est la disparition en 1975 de la section urbaine menant à la gare d'Altstätten qui hypothèque largement aujourd'hui l'avenir de l'antenne amorcée à Gais. Les ruptures de charge et les temps de parcours sont pour les pendulaires dissuasifs, la difficulté d'organiser

des circuits pour la clientèle touristique réelle.

La commande de nouveaux matériels a été requise par la desserte Trogen - Appenzell et l'arrivée en fin de vie d'une grande partie du parc existant. Mais les rayons de courbure, les déclivités et les largeurs de caisses envisageables ont conduit à un compromis. Stadler va ainsi livrer 11 rames Be 8/12 « Tango » (1 200 kW, 147 places assises, 80 km/h, 86,2 t) et cinq ABe 4/12 « Walzer » (1 400 kW, 176 places assises, 80 km/h, 86,3 t). De type tram-train (TT), les Tango sont larges de 2,40 m (ce qui est défavorable à l'installation de WC) mais aptes à emprunter des sections avec des rayons de 25 m (Saint Gall - Trogen) ainsi que des déclivités de 76 (Saint Gall - Trogen) ou de 80 ‰ (Saint Gall - Gais) en adhérence. Ils sont bicourants 1 500/600 V (afin de faciliter leur cohabitation avec les trolleybus en ville de Saint Gall) et capables de circuler (marches de service) au-delà d'Appenzell. À ce titre, leurs essieux (aptés aux rails Vignole et à gorge) sont analogues à ceux du TT de Karlsruhe alors que la hauteur des contre-rails des lignes AB parcourables a été rehaussée. Leur introduction sur Saint Gall - Trogen a permis la migration du système de sécurité ZSI 127 mais a aussi généré dans



Expérience unique : descente vers Altstätten vue de la voiture d'été By 251.



Walzer stationnant au terminus de Wasserauen (juin 2023).

Cohabitation Tango/Walzer dans l'atelier AB de Gais (juin 2023).



Tango assurant une mission Appenzell - Trogen et quittant la gare de Gais (juin 2023).

certaines courbes des nuisances sonores par la suite éliminées. Pour leur part, les Walzer sont larges de 2,65 m et ont tous les attributs d'une plateforme à voie métrique conventionnelle. Bien qu'exceptionnels par leur agrément, les Walzer ne vont à Gais (section avec rayons de 100 m et 65 ‰) que pour entretien. Ils sont concentrés sur Gossau - Wasserauen, ligne pour laquelle les AB ont adapté trois voitures-pilotes et six voitures existantes pour les forçements (2). Autrement, l'essentiel du parc Voyageurs AB (automotrices BDe 4/4, BDe 4/4 II, BDeh 4/4 et des voitures associées) a été revendu, arrêté ou

ferraillé. Seuls les BDeh 16 et 17, les voitures-pilotes 116 et 117, la voiture d'été By 251 et le wagon porte-vélos X 1001 déployés sur Gais - Altstätten seront maintenus jusqu'en 2035. Du côté de l'ex-Trogenbahn, les Be 4/8 31 à 35 alimentés en 1 000 V et basés au dépôt de Speicher ont été cédés à TransN. Les AB alignent un peu plus d'une quinzaine de véhicules de service. Ils mettent en œuvre les chasse-neige X⁰m2/2 72 et 99 ainsi que les locomotives Gem 2/2 1095-96. L'ensemble des matériels, circulant sur le réseau appenzellois tel que sous-entendu précédemment, sont actuellement entrete-

nus par l'atelier de Gais (3) (la coopération dans ce domaine avec le SOB à Herisau n'a pas abouti), les tâches spécifiques étant confiées aux fournisseurs. La réalisation d'un nouveau site (61 millions de francs suisses soit environ 63,86 millions d'euros) près d'Appenzell a été initiée en juillet 2022 et devrait être achevée en 2024. En plus de l'entretien et du garage des différents matériels, l'installation abritera aussi les services électriques et de construction. L'autre grand chantier des AB a trait à l'avenir de Gais - Altstätten. La ligne n'est pas assurée de dépasser 2035, tant son taux de couverture est très bas. Un groupe de

travail a été institué. Des initiatives commerciales en direction des scolaires et des groupes ou encore des réflexions quant à une forme de mécénat sont d'ores et déjà préconisées et amorcées. Parallèlement, les matériels devront aussi être améliorés. Enfin, différentes options (automatisation, nouvelle section vers la gare CFF d'Altstätten... fermeture) à plus long terme seraient évaluées. ●

(1) Crémaillère Strub. Système Riggerbach pour Rheineck - Walzenhausen et Rorschach - Heiden.
(2) La Ge 4/4 (Stadler/ABB/SLM) de 1994 est toujours à l'effectif.
(3) Maintenance AB à Heiden et sur mandat, par Stadler Service à Wil.