

# Le tramway de Bombardier à la côte

**Le nouveau tramway de Stockholm sera du type K 4000. Encore un joli succès pour Bombardier, associé cette fois à ADtranz Suède. Le contrat s'élève à 128 millions de francs.**

L'un des réseaux de tramways les plus septentrionaux d'Europe, celui de Stockholm, a choisi deux constructeurs du Grand Nord pour ses nouveaux tramways, un contrat de 12 trams du type K 4000 comportant 58 rames en option. Bombardier-Euroail, filiale du groupe canadien Bombardier, y sera associé à ADtranz Suède, une des composantes du géant de la construction ferroviaire ADtranz. Sur les 20 millions d'écus (128 millions de francs) du total, 14 millions d'écus (90 millions de francs) reviennent à Bombardier pour la construction des caisses chez BWS, à Vienne (Autriche), et celle des bogies par Division BN, à Manage (Belgique). Le solde revient au constructeur suédois pour réaliser la partie électrique, l'assemblage final et

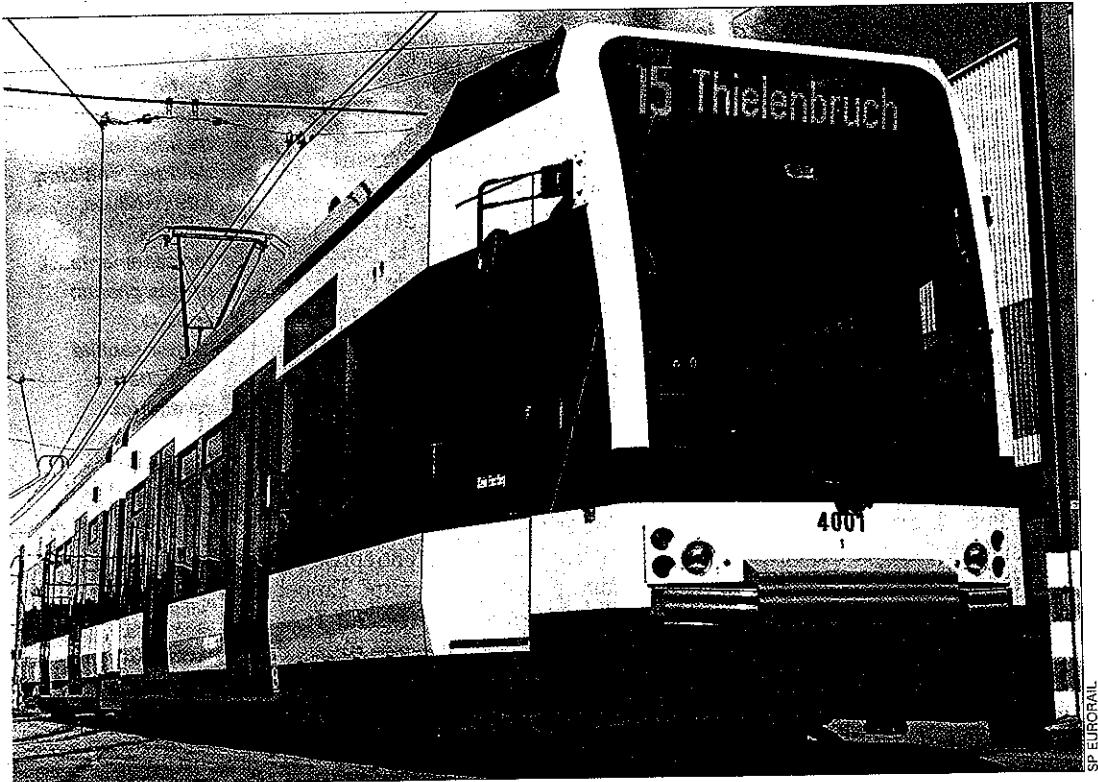
les essais dans son usine de Västerås. Un montage proche de celui adopté à Cologne, un autre succès de ce tramway à plancher bas surbaissé, dans lequel Bombardier s'était associé à Kiepe Elektrik, de Düsseldorf, mais réalisait l'assemblage final dans son usine de Bruges. En avril 1997,

ce contrat apportait encore de l'eau au moulin de Bombardier

puisque Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB), régie des transports de Cologne, annonçait une nouvelle commande de 40 rames, portant ainsi le total du contrat à 120 unités. Et Bombardier avait réussi, en mai 1996, une percée en Grande-Bretagne, à Croydon, avec 22 rames commandées dans la concession d'une nouvelle ligne de 28 km jusqu'à Wimbledon.

**Une commande de 12 tramways avec 58 rames en option**

*Avec le contrat de Stockholm et ceux de Cologne et Croydon, 212 tramways K 4000 sont en commande.*



24

## Les cheminots du train-tram

Le 12 mai, une réunion intersyndicale avec la direction de la SNCF a prévu la création d'un groupe d'investigation consacré au périurbain. Ces dessertes sont en effet en plein développement et plusieurs villes, comme Nantes et Mulhouse, étudient des trams-trains ou des trains-trams : des trains circuleront au milieu du réseau de tramways tandis que des tramways rouleront sur des voies SNCF. Cette interconnexion de deux réseaux pose un certain nombre de questions en plus de celle de la compatibilité des matériels. Par exemple, la place de la SNCF vis-à-vis des autorités organisatrices de transport et des sociétés – la plupart du temps privées – qui gèrent les réseaux urbains. Ou encore le statut et la réglementation applicable, y compris en matière de sécurité, à ceux qui seront impliqués dans cette activité.

Comme à Cologne, le tramway de Stockholm, à structure modulaire acier inox et aluminium, aura deux tronçons articulés. Adoptant un aménagement intérieur différent, il offrira 170 places (dont 76 assises) pour 30 mètres de long.

Au programme, vitesse maximale « classique » de 80 km/h mais toujours beaucoup d'attention au confort des voyageurs et aux accès pour les personnes handicapées. La motorisation asynchrone triphasée équipe les deux bogies d'extrémités, celui du milieu étant porteur.

A l'issue d'un appel d'offres très disputé entre six candidats, Stockholm Lokaltrafik (SL), l'opérateur de transport en commun de Stockholm, a choisi, après sélection selon sept groupes de critères, le K 4000 pour équiper les banlieues ouest et sud de la ville. Les premières rames seront livrées dès le printemps 1999.

Alain WIART