

# Locomotive de rêve pour mécaniciens virtuels

**Lucerne** Trois simulateurs de conduite de locomotive: c'est une partie de la stratégie du Musée des transports pour garder son public



STEFAN WAELTER/PHOTOPRESS

*Une des simulateurs de conduite du Musée des transports. Ce dernier est le plus couru de Suisse: 900 000 visiteurs en 2009. LUCERNE, 20 JANVIER 2010*

## Catherine Cossy, Lucerne

On pousse la petite manette, et d'abord rien ne se passe. Un train ne démarre pas au quart de tour, mais après quelques secondes, ça y est, on s'ébranle de la gare de Palézieux. Journée d'été radieuse, champs verdoyants, le paysage défile gentiment. Tout y est, même l'Intercity qui vient en sens inverse. Maintenir une vitesse constante est plus difficile qu'il n'y paraît, tout comme arrêter la composition au bon endroit dans les gares. Les apprentis mécaniciens freinent en général trop vite.

## Eblouissement à Biasca

Enivré par la vision inédite des rails qui se présentent toujours bien de face, on oublie de surveiller les signaux, dont la signification, pour les non-initiés, apparaît en toutes lettres sur l'écran. «Vous roulez trop vite, vous avez déclenché un freinage d'urgence.»

Le Musée des transports à Lucerne a inauguré mercredi une nouvelle attraction. Trois simulateurs ferroviaires qui permettent aux amateurs de sensations fortes de prendre place dans la cabine et de se retrouver dans la peau d'un mécanicien de locomotive. Celles

et ceux qui ne veulent pas être absorbés par la conduite, qui requiert comme dans la vraie vie une grande concentration, peuvent se contenter de regarder.

L'illusion est parfaite.

Partenaires, les trois compagnies ferroviaires CFF, BLS et Chemins de fer rhétiques ont choisi quelques trajets prestigieux et mis à disposition les enregistrements vidéo. La partie technique a été réalisée par la Haute Ecole spécialisée bernoise, section électronique, qui ne cesse de perfectionner des simulateurs de conduite de locomotive pour la formation des mécaniciens.

Les CFF offrent le voyage entre Romont et Lausanne. Mais la vue à la sortie du tunnel de Puidoux dévoilait: le mécanicien n'a d'yeux que pour les voies, le lac apparaît à peine au loin quand il y a une courbe. La montée de la rampe du Gothard et ses tunnels hélicoïdaux entre Biasca et Airolo est plus spectaculaire. Les Chemins de fer rhétiques présentent bien sûr des extraits de la ligne de la Bernina, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco. Et le BLS mise sur le Lötschberg entre Brigue et Spiez, ainsi que sur le trajet Berne-Neuchâtel.

Aujourd'hui, il est déjà possible de monter dans la cabine d'une vraie locomotive, mais les CFF, pour la ligne du Gothard, et le BLS, pour le Lötschberg, font payer ce plaisir, 800 francs par personne, et les places sont limitées. Le Musée des transports offre une alternative abordable à un large public.

## Revitalisation

Les trois simulateurs sont la nouvelle attraction de l'exposition consacrée aux transports ferroviaires. Ce n'est pas un hasard. La halle

est la seule restée en l'état depuis l'inauguration du Musée des transports en 1959, et sa dramaturgie n'a pas beaucoup changé. Les colosses au passé chargé d'histoire restent sagement alignés les uns derrière les autres: la locomotive crocodile, joyau de l'industrie mécanique suisse, un chasse-neige à vapeur de la ligne du Gothard de 1896, ou, dernière arrivée, la motrice électrique universelle Ae 6/6 de 1956 dans sa livrée verte d'origine.

Daniel Suter, directeur du Musée des transports depuis 2002, résume la situation: «Ces témoins sont tous immobiles. Une partie de notre public y est attachée, mais, pour une maison qui se consacre à la mobilité, le mouvement est central. Les simulateurs font partie de la stratégie de renouvellement permanent que doit suivre notre maison.»

Le Musée des transports doit en effet défendre sa place de premier de classe. Le plus visité de Suisse, il a accueilli 900 000 visiteurs en 2009, un record pour la décennie. Dont 3900 classes, tendance à la hausse. Les enseignants sont régulièrement conviés à des séances d'information. Un investissement qui paie pour attirer les parents, les pères surtout, friands de technique.

## Des finances saines

Atteignant un taux d'autofinancement de 90%, le musée ne peut pas s'endormir sur ses lauriers. «Nous offrons chaque année quelque chose de nouveau, avec une exposition spéciale», déclare Daniel Suter. En 2009, l'année de son cinquantième anniversaire, le musée lucernois a mis l'accent sur

les transports routiers, avec l'inauguration d'une nouvelle halle offrant toute une série de divertissements interactifs.

Le visiteur peut notamment choisir son véhicule préféré parmi toute la collection de l'entrepôt. Le système robotisé va chercher le joyau et le dépose à ses pieds sur une plate-forme tournante. 2010 célébrera dès la fin mars les 100 ans de l'aviation en Suisse. Une copie du Dufaux 4, le plus vieil avion de Suisse entreposé à Lucerne, est en cours de construction à l'EPFL. Claude Nicollier fera même voler l'appareil au-dessus du Léman.

Lancé en 1998, le cinéma de grande taille Imax participe à cet effort de diversification. Sept à huit films sont présentés chaque jour. «Nous renouvelons l'offre régulièrement. Pendant la journée, nous passons des documentaires. Nous avons commencé à ouvrir le cinéma en soirée, pour des blockbusters. Nous sommes surpris du succès rencontré», explique Daniel Suter.

On peut même suivre en direct la retransmission par satellite de grands opéras depuis la scène du Metropolitan Opera de New York. En moyenne, le cinéma Imax réalise un tiers des entrées du musée. Le directeur se montre donc confiant pour l'avenir de son institution.

Léger bémol, les Romands ont de la peine à se rendre dans ce temple de la suissitude, qui accueille 90% de visiteurs indigènes. «Pourtant, tous les textes sont aussi en français», lance Daniel Suter.