

L'élu qui vit à un train d'enfer

REPORTAGE Municipal à Rolle, député et... pilote de locomotive: Cédric Echenard nous a embarqués dans sa cabine. Avec une pointe à 200 km/h.

PAR JOCELYNE.LAURENT@LACOTE.CH - PHOTOS CÉDRIC.SANDOZ@LACOTE.CH



Le Rollois a débuté sa carrière en tant qu'agent du mouvement ferroviaire avant de se former en tant que pilote de locomotive - ce qu'il fait depuis 22 ans. «Mon plus grand rêve est de conduire un TGV jusqu'à Paris ou Marseille.»

Très concentré, il ne jette pas un regard sur le quai où de nombreux voyageurs attendent de monter à bord du Genève-Saint-Gall. Aucun coup de frein brusque, le train semble glisser tout doucement jusqu'à son arrêt en gare de Lausanne. Grand seigneur, Cédric Echenard descend de sa cabine de pilotage un chiffon à la main et nettoie aussitôt les rampes qui nous permettront de grimper à bord du saint des saints: la tête du train, là où le pilote de locomotive est seul maître à bord.

On s'attendait à voir le municipal rollois et député socialiste au Grand Conseil revêtu de son uniforme de conducteur de locomotive aux couleurs des CFF, affichant une fierté légitime pour un métier convoité de longue date: «C'était un

rêve de gamin de devenir pilote de locomotive.» Il garde encore aujourd'hui ce regard émerveillé du petit garçon face à la puissance du monstre de ferraille. «Vous avez de la chance, aujourd'hui vous êtes à bord d'un Jumbo. C'est un joli train qui pèse 746 tonnes, mesure 384 mètres de long avec ses 13 voitures et une locomotive à chaque extrémité. Sa puissance est de 16 600 chevaux: il faut cela pour franchir certaines rampes qui atteignent jusqu'à 4%!»

La ligne à grande vitesse

Le train se met en branle gentiment. Le pilote a besoin de toute sa concentration. Devant ses yeux, sur sa gauche, un iPad où sont enregistrées toutes les données du trajet, l'itinéraire, les vitesses préconi-

sées, les horaires... Devant lui, l'écran du système de contrôle de la marche du train où s'afficheront certaines données. Enfin, sur la voie, les signaux lumineux ou numériques qu'il faut prendre en compte: arrêts, limitation de vitesse, chantiers à venir...

Durant tout le trajet, Cédric Echenard pèse sur la fameuse «pédale de l'homme mort». Mais ce n'est pas tout. «Toutes les 45 secondes, si je ne touche à aucun instrument, un signal sonore se met en marche. En cas de non-réponse, la locomotive est freinée automatiquement avec un serrage rapide.» Soudain, on entre dans un tunnel. Dans la cabine, tout s'éteint. On s'inquiète. «Je sais où sont mes commandes, rigole-t-il. On fait corps avec la machine!» Nous voilà un brin

rassurés, d'autant que, depuis la cabine de pilotage, la vue surplombant directement les rails a quelque chose de vertigineux. Le train file à grande

Entre Mattstetten et Rothrist, on parcourt environ 55 mètres à la seconde.

CÉDRIC ECHENARD
PILOTE DE LOCOMOTIVE AUX CFF

allure mais ce n'est rien encore comparé à la Suisse alémanique! Arrivé à Mattstetten (BE), Cédric Echenard pousse la lo-



LA TRAVERSÉE DE LA SUISSE EN UN JOUR

Cédric Echenard est municipal à Rolle depuis 2011, député socialiste au Grand Conseil depuis juillet 2018, et pilote de locomotive depuis 1997. Ce jour-là, son travail débutait à 11h30 à Genève pour s'achever à 21h20 au même endroit. Il aura traversé la Suisse en un jour, et fait halte à Saint-Gall le temps de boire un café sur les hauteurs de la ville.



LE SALUT DES CONDUCTEURS

À l'image des motards, les pilotes de locomotive se saluent à chaque fois qu'ils se croisent. La nuit, ils allument la cabine en guise de salut. Reste que lorsque l'on a le privilège de rouler en cabine, à côté du conducteur, croiser un train est impressionnant tant la distance entre les deux convois semble étroite.



LA DÉCOUVERTE DE PAYSAGES

Rouler à bord d'une cabine de pilotage permet de contempler des sites et paysages d'exception avec un point de vue rare. Ici, le château d'Oron. Ce jour-là, Cédric Echenard s'est fait guide touristique tant il connaît les hauts lieux traversés par cœur.

comotive à 200 kilomètres à l'heure. Grisant! On dépasse légèrement les voitures sur l'A1. Le train file ainsi à vive allure durant 45 kilomètres jusqu'à Rothrist (AG). «On parcourt 55 mètres à la seconde», indique Cédric Echenard.

Freinage d'urgence

Mais pour autant le pilote de la locomotive ne peut pas jouer les Fangio du rail comme bon lui semble. «On est extrêmement surveillés.» Au moindre dépassement de vitesse, au-delà de dix kilomètres, le système de contrôle arrête le train d'un coup. Si les trains sont malgré tout à l'heure, en dépit des imprévus, c'est que l'horaire prévoit des réserves pour travaux. On arrive à Saint-Gall avec deux minutes d'avance. L'aller

aura duré un peu plus de trois heures mais le temps a filé à une telle vitesse qu'il nous semble avoir quitté Lausanne il y a peu.

Au retour, l'ambiance nocturne, le sentiment de rouler dans un paysage cotonneux environné de neige nous berce doucement. Jusqu'au freinage d'urgence! Dans une pente aux environs de Mattstetten, le frein électrique puis celui électropneumatique ne réagissent pas suffisamment, l'appareil de sécurité déclenche le serrage rapide. Le train s'arrête brusquement, l'odeur du métal qui a chauffé est perceptible jusqu'en cabine. Cédric Echenard demeure aussi calme qu'imperturbable. La pression, il ne connaît pas. «J'adore être dans ma locomotive, c'est un moment pour moi.»