

CFF

En chantier, la ligne du Simplon énerve les passagers

Philippe Maspoli

Des passagers agglutinés devant les panneaux d'information. Des trains surbondés qui démarrent en retard. Ce genre de scène commence à s'intégrer, depuis deux semaines, dans la vie quotidienne des pendulaires de la ligne du Simplon - en particulier entre Lausanne et le Valais -, déjà échaudés par le glissement de terrain du 19 février à l'est de la gare de Lausanne. Le ras-le-bol s'exprime en gare et sur les réseaux sociaux, non sans humour: «Merci les #CFF pour les petites séances de sprint dans les gares avec ces retards constants, c'est cool de penser à notre santé physique», lance une twitteuse. D'autres craintes sont plus sérieuses, comme celle de rater un avion à l'aéroport de Genève. Sur la sellette à la suite de plusieurs pannes depuis le 23 avril, la compagnie ferroviaire s'expliquera mardi lors d'une conférence de presse.

Jeudi matin, une nouvelle perturbation technique, à Lutry, a provoqué la gabegie. D'abord à l'est de Lausanne puis, par ricochet, sur le réseau vaudois. Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF, fournit l'explication du jour: «La perturbation a été causée par l'affaissement d'un mât de la ligne de contact à Lutry suite à des travaux.» Selon la compagnie, «ce genre de travaux est effectué régulièrement toutes les nuits sur le réseau ferroviaire et sert à garder le réseau en bon état».

Conducteurs agacés

Le problème, c'est qu'il ne s'agit pas d'un cas isolé. Même les conducteurs des trains expriment leur impatience au micro, ainsi qu'en témoigne une passagère. Elle s'est trouvée prise dans une panne jeudi 27 avril, une journée marquée par des perturbations le matin et en fin d'après-midi aux heures de pointe: «J'ai pris le train régional avec mon fils à La Tour-de-Peilz vers 17 h. En gare de Cully, il y a eu un bruit, les portes se sont bloquées et le train est resté immobilisé. Lorsque nous sommes repartis, le conducteur a déclaré: Vous venez d'être témoins des nombreux incidents qui émaillent cette ligne.» Ce jour-là, les CFF avaient annoncé «un problème dans le système technique de contrôle».

La compagnie ferroviaire a pris des risques dimanche 23 avril en installant, pour la première fois sur une ligne déjà en fonction, entre Lausanne et Villeneuve, le système ETCS 2. Cette technologie supprime les signaux lumineux le long de la voie. Les indications de sécurité s'affichent directement dans la cabine de conduite du train au moyen d'un réseau de téléphonie mobile. Mais jusqu'au 27 avril, les pannes se sont succédées. «Le système ETCS lui-même a bien fonctionné, mais, suite à un problème de logiciel dans le poste d'enclenchement de Vevey (contrôle des aiguillages), des perturbations sont survenues durant la semaine, à l'heure de pointe, explique Jean-Philippe Schmidt. Dans la nuit du jeudi 27 avril au

vendredi 28 avril, une correction a été effectuée sur le logiciel du poste d'enclenchement, qui n'a plus posé de problème depuis.»

Nuria Gorrite rassure

Cheffe du Département des infrastructures, la conseillère d'Etat Nuria Gorrite se veut rassurante: «Je comprends parfaitement l'agacement des pendulaires, et mes services ont suivi de très près chacun de ces événements. Les causes des dérangements étant différentes, rien n'indique qu'il existe une fragilité technique inquiétante sur le réseau CFF entre Lausanne et Villeneuve.»

Le chaos est-il annoncé en vue du mégachantier lausannois Léman 2030? «De nombreux chantiers, et pas seulement ceux de Léman 2030, vont s'enchaîner sur les rails vaudois. Mon rôle est de rappeler en permanence aux CFF qu'ils doivent tout mettre en œuvre pour limiter au minimum les nuisances et les perturbations. Ils sont cependant déjà conscients de cet enjeu. Jusqu'à présent, les chantiers Léman 2030, qui sont déjà nombreux entre Lausanne et Renens où une quatrième voie se matérialise, sont passés quasi inaperçus des voyageurs», assure Nuria Gorrite.

Les travaux se multiplient sur les voies entre Lausanne et le Valais. Les perturbations et les pannes aussi. Les pendulaires retardés expriment leur ras-le-bol. Les CFF s'expliqueront ce mardi lors d'une conférence de presse



Vevey
Des passagers agglutinés sur le quai, jeudi matin, en raison d'une panne. Ce genre de scène se répète ces derniers jours. DR

«La cadence a fortement augmenté»

● De Genève à Palézieux en passant par Cossonay, des passagers réguliers mentionnent des retards et des perturbations. Secrétaire syndical au SEV (syndicat du personnel des transports), Jean-Pierre Etique livre une analyse générale critique du réseau ferroviaire suisse et de son état. «Quand ce n'est pas le matériel roulant, c'est autre chose. La cadence imposée à l'infrastructure et au matériel roulant a fortement augmenté ces dernières années. La philosophie en termes de prévision de l'accroissement du trafic n'est pas au top. Les agents de la maintenance des ateliers CFF expriment une certaine frustration: on se contente du minimum.» Selon le syndicaliste, les travaux de maintenance des voies se déroulent à flux tendu. «Il y a des chantiers partout. S'il y a un incident à un endroit, il faut prendre des ressources sur des chantiers planifiés, ce qui provoque des retards. C'est un cercle vicieux», assure-t-il. Jean-Pierre Etique s'inquiète également d'une tendance à la sous-traitance. Il craint en outre des restrictions en termes d'engagements d'employés: «On peut avoir le sentiment que la politique en matière d'engagements est trop freinée. Il n'y a pas assez de personnel CFF qualifié», estime-t-il.