

Les CFF font leur mea culpa et promettent de faire mieux

Un bug informatique et la «poisse» ont cloué au quai les pendulaires ces derniers temps. Ils seront dédommagés

Cécile Collet

C'est avec une sincérité désarmante que le chef des infrastructures des CFF, Philippe Gauderon, a présenté les excuses de la régie fédérale aux usagers du rail - et particulièrement aux pendulaires de la ligne Lausanne-Villeneuve - ce mardi lors d'une conférence de presse. «Nous sommes conscients que leur patience a été mise à rude épreuve ces dernières semaines. Ce ne serait pas sérieux de prétendre que demain il n'y aura plus aucune perturbation, mais nous mettons tout en œuvre pour mieux prévenir les risques à l'avenir.»

Ce qui pourrait ressembler à un vœu pieux a ensuite été appuyé par une succession d'explications de responsables des CFF et de Thales Rail Signalling Solutions, fournisseurs de la deuxième mouture du nouveau système ETCS (pour *European train control system*) installé sur la ligne Lausanne-Villeneuve en avril. Le système informatique, mis en place progressivement dans toute l'Europe, permet une gestion automatique du trafic depuis Lausanne et remplace les sept relais électromécaniques qui existaient avant entre Lausanne et Villeneuve.

«Maladie de jeunesse»

Neuf bugs informatiques sont donc responsables du même nombre d'interruptions totales de circulation entre le 23 et le 27 avril. «Il y a deux logiciels dans l'enclenchement installé à Vevey: un qui con-

trôle la sécurité, l'autre les règles de circulation, a expliqué Peter Jedelhauser, directeur de Léman 2030. Ils «se parlent» et doivent arriver au même résultat; si ce n'est pas le cas, la sécurité arrête tout. C'est ce qui s'est passé, alors qu'en fait il n'y avait aucun problème...»

Pourtant, lesdits logiciels avaient été testés en laboratoire et in situ à Langenthal, sans qu'aucun bug n'apparaisse. Le trafic ferroviaire est néanmoins trois fois plus dense à Vevey. «C'est une piste: que la simulation prenne dorénavant en compte la situation réelle de trafic», indique Peter Jedelhauser. Dès lors que le bug, après «un travail de détective», a été trouvé, le problème n'est plus réapparu.

Des tests renforcés

«C'est ce que l'on appelle une maladie de jeunesse», a commenté Philippe Gauderon. A la suite de l'incident de Vevey, les tests seront renforcés. Ces interruptions totales de trafic n'ont duré que trente minutes, mais ont eu un im-

«Entre 1995 et 2010, nous n'avons pas assez entretenu le réseau, et on ne rattrape pas quinze ans en 5 minutes...»



Philippe Gauderon
Chef des infrastructures aux CFF

pact bien plus long sur les voyageurs, notamment aux heures de pointe.

La faute à un réseau ferroviaire et routier très chargé, voire saturé entre Lausanne et Villeneuve (29 km), et surtout sans possibilité de détournement. «Il suffit d'un incident et tout est bloqué», a insisté Philippe Gauderon. Qui admet, à propos des pannes d'avril:

Un «esprit» pour réponse

● Un mystérieux «esprit» plane sur le rail romand depuis juin 2015. C'est à l'occasion d'un problème d'aiguillage, le 5 juin en gare de Montreux, qui provoque l'interruption totale de circulation des trains, que les CFF mettent en place des groupes de travail destinés à réagir dans de tels cas. Ils appelleront cette réponse «esprit Montreux». «Nous avons défini des processus pour tout le personnel des CFF, explique Elmar Burgener, chef du Centre d'exploitation de Lausanne. En cas d'arrêt total des trains, il ne nous est pas possible de transporter 4500 voyageurs en

cars de 60 places au pied levé... Notre philosophie consiste à informer les voyageurs avec transparence, et par étapes, pour qu'ils puissent s'organiser et par exemple rester une heure de plus sur leur lieu de travail, ou en tout cas dans la ville qu'ils s'apprêtaient à quitter, plutôt que de prendre le train un bout puis d'y rester coincés.» L'«esprit Montreux» est valable pour les liaisons de Lausanne à Aigle, Palézieux et Yverdon. Le même genre d'organisation existe entre Lausanne et Genève depuis environ 2010 et répond au nom moins ésotérique de «COLGEN» (Concept Lausanne-Genève).

«On a été dépassés par les événements.»

Réseau pas assez entretenu

Le chef des infrastructures a aussi évoqué la «poisse» liée à deux autres perturbations majeures de 2017: le glissement de terrain entre Lausanne et Pully en février et l'affaissement d'une ligne de contact à Paudex le 5 mai. Mais ne peut-on pas aussi imputer des lacunes d'entretien ou des effectifs trop faibles? «On aurait pu mettre 200 personnes de plus à Vevey, cela n'aurait rien changé! En revanche, oui, on aurait dû intervenir avant sur cette ligne et sur d'autres. Entre 1995 et 2010, nous n'avons pas assez entretenu le réseau, et on ne rattrape pas quinze ans en cinq minutes... Notre but est de stabiliser l'entretien d'ici à 2020.»

Pour compenser en partie les dérangements, les CFF distribueront des bons d'achat à bord des trains de la ligne le lundi 15 mai. Les abonnés auront aussi droit à une action spécifique, dont les CFF ne dévoilent pas le détail.

En chiffres

9 perturbations majeures ont eu lieu sur la ligne Lausanne-Villeneuve entre 2013 et 2017.

89% des trains CFF doivent arriver à l'heure. Entre le 23 avril et le 5 mai, ils étaient 75,8% entre Lausanne et Villeneuve (65,8% vers Genève).

300 trains circulent chaque jour entre Lausanne et Villeneuve (400 vers Genève) contre 100 en moyenne sur les autres lignes du pays.

25 interventions d'entretien sont prévues entre Genève et Villeneuve en 2017.