M2

Des bus supplémentaires ont été déployés sur les lignes 1 et 2 pour prendre en charge les voyageurs lésés par la panne du M2. PHILIPPE MAEDER

Suite de la page 17
fonction et d'assurer un service à notre clientèle, pas de calculer un quelconque manque à gagner.»

Alstom sur place jeudi

Reste donc à réparer l'avarie. Car pour ce qui est de trouver la panne, c'est déjà chose faite. Il s'agit d'un «dysfonctionnement récurrent et aléatoire» du circuit de voie de l'aiguille sud de la voie unique, située au niveau de la station de Grancy. «Des contacts réguliers avec le fournisseur Alstom et la poursuite des discussions avec les experts sont en cours afin de trouver une solution définitive et rapide à cette panne insidieuse», communiquaient les TL mardi déjà. A noter qu'Alstom se rendra sur place dès jeudi pour apporter son soutien à la résolution du problème.

Le circuit de voie qui est défaillant assure la détection des trains sur l'aiguille. L'avarie d'un tel élément génère une occupation fictive du tronçon en question. Le système automatique réagit alors comme si un train était présent sur le tronçon et, par mesure de sécurité, empêche donc toute circulation. Malgré un travail de maintenance «assidu» de la part des équipes, qui se sont relayées jour et nuit pour diagnostiquer les causes de l'avarie et procéder au remplacement de l'ensemble des composants de cet équipement, «la panne semble se répéter de façon totalement aléatoire». «Nous sommes toujours en train d'investiguer pour déterminer l'origine du problème et pour trouver une solution pérenne», admet Noémie Hatet.

En chiffres

27000 Le nombre d'usagers qui empruntent chaque jour le M2 entre la Gare et Ouchy-Olympique.

2 Le nombre de métro-bus de substition mis en place par les TL pendant la durée de la panne. Ils assurent la ligne Gare-Ouchy toutes les huit minutes.

8 En années, l'âge du M2, mis en service le 27 octobre 2008.

40 Environ le nombre d'employés des TL réaffectés ces jours à l'information aux usagers, au diagnostic et à la gestion de la panne.

Même fournisseur au LEB

● Fournisseur d'une partie du matériel lié aux pannes «récurrentes et aléatoires» paralysant le bas de la ligne du M2 - et dont la cause n'a toujours pas été déterminée -, la société française Alstom est également celle ayant livré le système de sécurité installé en août 2013 sur le bas de la ligne du Lausanne-Echallens-Bercher (entre Cheseaux et le Flon). Une installation qui a coûté 14 millions de francs mais qui, trois ans plus tard, ne fonctionne toujours pas à satisfaction. «Malgré une bonne collaboration avec la société et de nombreuses interventions, nous rencontrons encore des problèmes, qui souvent perturbent l'exploitation et causent des retards», déplore Daniel Leuba.

Le responsable LEB à la direction des TL constate que la distance géographique entre le fournisseur et les utilisateurs ne facilite pas le suivi. Si une partie des interventions peut en effet s'effectuer à distance, d'autres ne peuvent se faire que sur le terrain. Mais alors, pourquoi avoir choisi une entreprise basée à l'étranger? «Elle avait gagné le mandat lors de la mise au concours des travaux, imposée par la loi sur les marchés publics. C'est celle qui répondait le mieux à l'ensemble des critères.»

En attendant qu'Alstom finisse de fiabiliser son système de sécurité sur le bas de la ligne du LEB, Daniel Leuba espère que les choses se passeront mieux pour la suite du renouvellement des installations de sécurité. La mise au concours de la seconde étape, entre Cheseaux et Bercher, ayant été remportée par une entreprise basée au Mont-sur-Lausanne, il sera intéressant de voir si la proximité améliore la réactivité et le suivi en cas de panne.

A l'horizon 2019, ce nouveau chantier devisé à près de 10 millions de francs permettra enfin aux opérateurs de trafic de pouvoir gérer l'exploitation des trains sur l'ensemble de la ligne depuis une nouvelle télécommande basée à Echallens. A noter encore - et les automobilistes apprécieront l'information à sa juste valeur - que ce nouveau système permettra aussi d'optimiser les temps de fermeture des passages à niveau. **S.MR**