

Vaud



**Ligne à risques**  
Les CFF vont sécuriser  
11 lieux du tronçon  
Villeneuve-Lausanne-Genève,  
comme ici sur La Côte.

CHRISTIAN BRUN

# Du treillis pour sécuriser les voies contre le suicide

Les CFF ont localisé onze sites «déliés» sur la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève. Ils y poseront du grillage au printemps, afin que leurs trains accusent moins de retard

Laurent Antonoff

**C'**est un jour à marquer d'un rail noir pour les CFF. Le 22 août dernier, le trafic ferroviaire sur l'arc lémanique subissait des perturbations durant douze longues heures, à cause d'un dérangement à la ligne de contact sur La Côte, doublé d'un «accident de personne» à la hauteur de Rolle. Le chaos pour des milliers de voyageurs, somme toute à l'image de l'année 2017 vécue sur cette ligne Villeneuve-Lausanne-Genève entre glissements de terrain, pannes des installations de sécurité, de trains et, là encore, accidents de personne. Comprenez des suicides dans la grande majorité des cas. Une situation «dramatique», selon les propres termes de Cédric Locatelli, responsable Orientation Clients auprès du programme Léman 2030.

Cédric Locatelli pilote cette offensive. Avec ses troupes, il a passé au crible les chiffres et autres statistiques de la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève, de 2013 à 2017. «Nous avons identifié quatre causes majeures de retard. Les pannes sur les installations techniques, les pannes sur le matériel roulant, nos propres chantiers et les intrusions de tiers.»

«Si nous réussissons à éviter un seul accident de personne, ce sera déjà bien»



**Cédric Locatelli**  
Responsable  
Orientation  
Clients auprès  
du programme  
Léman 2030

● Dans son rapport sur la sécurité dans les transports publics en 2017, l'Office fédéral des transports (OFT) avance le chiffre de 140 morts par suicide en ce qui concerne les chemins de fer classiques type CFF ainsi que ceux à crémaillère, et 14 blessés graves (voir tableau). De leur côté, les CFF ont publié, le mois dernier, une étude intitulée «Suicide sur les voies ferroviaires». Ils ont recensé 115 suicides en moyenne entre 2003 et 2017 pour leurs seuls trains. Le pic de décès remonte à 2014 avec 141 cas. En 2003, ils n'étaient «que» 92. Déjà 125 en 2017. Et cela sans compter les

Ces dernières sont à l'origine de 12% des retards. Les intrusions de tiers? Ce sont par exemple les personnes qui marchent le long des voies. «Le premier conducteur qui les croise donne l'alerte. Il réduit sa vitesse à 40 km/h au maximum et les trains qui le suivent font de même. Ils marchent à vue», explique Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. Il y aurait de deux à trois cas par semaine sur la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève. Les autres intrusions sont les accidents de personne. Les CFF en déplorent une vingtaine par année, uniquement sur l'axe Lausanne-Genève. À chaque fois, il faut compter une à

deux heures de perturbation du trafic, quand il n'est pas interrompu pour de bon.

Onze points noirs ont été localisés, des «black spots» à «forte densité d'événements». Quatre entre Villeneuve et Lausanne. «Ce sont des baigneurs, du côté de Lavaux, qui longent les voies pour se rendre à leurs plages sauvages», poursuit Jean-Philippe Schmidt. Les sept autres lieux se situent entre Lausanne et Genève. Ce sont tous des endroits où des accidents de personne sont enregistrés. Les CFF veulent tous les protéger.

«La majorité de la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève est déjà

sécurisée par des barrières, par des parois antibruit, par des habitations ou de la forêt. Il existe par contre des endroits, des longues lignes droites où le train circule à 140 ou à 160 km/h, qui sont juste protégés par un fil métallique, ou pas protégés du tout», déplore Cédric Locatelli.

## Des barrières de 2 mètres

L'idée des CFF, validée par des mécaniciens qui connaissent le terrain, est de dresser du treillis le long des onze sites délicats. Les barrières feront 1,20 mètre de haut dans la région de Lavaux, 2 mètres entre Lausanne et Genève. En tout, ce ne sont pas

moins de 5 kilomètres de voies qui seront sécurisés. Coût des travaux qui pourraient avoir lieu entre mars et mai 2019: un peu plus de 1 million de francs. En attendant, des mesures urgentes sur deux tiers de ces sites seront prises, et cela avant la fin de l'année.

Aux CFF, la sécurisation de la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève a suscité des interrogations. Des voix se sont élevées pour questionner sur le risque de report des accidents de personne en pleine gare, sous les yeux des autres usagers. Cédric Locatelli: «Une étude existe. Elle conclut que ce risque n'est pas avéré. Les mesures que nous allons prendre ne vont pas faire disparaître le problème, c'est certain, mais si nous réussissons à éviter un seul accident, ce sera déjà bien.» Dans ce même souci de sécurisation, d'autres mesures seront prises comme la suppression des passages à char qui traversent les rails en gare de Lausanne, ou la pose de glissières pour sécuriser des parkings proches des gares, comme à Versoix.

C'est que, à l'avenir, un train accusant du retard pourrait coûter cher aux CFF. Bien plus en tout cas que des courses en taxi ou des nuits d'hôtel proposées en de très rares circonstances aujourd'hui. Un projet d'indemnisation est actuellement en discussion à Berne. Au-delà d'une heure, le dédommagement se monterait à 25% du prix du billet. Après deux heures, il pourrait s'élever à 50%.

## Cent quarante actes désespérés sur les voies en 2017

### En chiffres

Morts	2013	2014	2015	2016	2017
Chemins de fer et chemins de fer à crémaillère	140	151	145	140	140
Blessés graves					
Chemins de fer et chemins de fer à crémaillère	15	9	12	15	14

O.C. SOURCE: OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS

tentatives: 25 en 2003, 93 en 2014, 194 en 2015 et 121 en 2017. «Vu la souffrance humaine générée», tant chez les proches des victimes que chez le

personnel des CFF ou la clientèle, un plan de mesures pour prévenir ces actes désespérés a été échafaudé dès 2013. Il s'agit pour les CFF

d'agir non seulement au niveau de la prévention, de la communication et de la formation de leurs collaborateurs, mais également sur le terrain, techniquement. Des patrouilles sont organisées, des modifications structurelles apportées comme la sécurisation des abords des gares à risque, à savoir les portions de voies hors des quais, la prise en compte de la thématique du suicide dans les projets de construction, et le montage de clôtures. C'est ce qui va se passer sur la ligne Villeneuve-Lausanne-Genève. **L.A.**