

Une task force des CFF est dédiée à la ligne lémanique

L'entreprise révélait mardi avoir empoigné le problème de la ponctualité entre Lausanne et Genève

Arthur Grosjean Olten (SO)

Avec ses 600 trains quotidiens, la liaison Vaud-Genève est réputée sensible. À tel point que les CFF ont mis sur pied une commission ad hoc chargée d'analyser et de proposer des améliorations pour que les trains arrivent à l'heure sur cette ligne difficile. C'est ce que nous apprenions mardi, à Olten, à l'occasion de la présentation du grand projet informatique Smartrail 4.0, qui vise à augmenter la capacité de transport jusqu'à 30% (*lire en encadré*).

Le réseau lémanique, l'un des plus fréquentés du pays, concentre les difficultés. «La moindre petite perturbation a immédiatement des conséquences importantes sur les autres trains, reconnaît le porte-parole des CFF, Jean-Philippe Schmidt. Le travail quotidien de nos collaborateurs est de faire en sorte que, malgré tous les événements qui surviennent (une porte qui ferme mal, une personne qui presse sur le bouton du train pour attendre des amis, la panne d'un train, ou, plus tragiquement, un accident de personne), les clients puissent être transportés à destination le plus rapidement possible.»

Si les CFF disent avoir empoigné le problème il y a plusieurs mois déjà en mettant sur pied un groupe de travail expressément dédié au réseau lémanique, qu'est-ce que cela donne concrètement? «La première mesure prise a été une meilleure coordination des travaux, qui a permis de diminuer de 50% les retards dus aux travaux, détaille Jean-Philippe Schmidt. La prochaine mesure qui sera mise en place: l'installation de barrières pour diminuer les retards dus aux accidents de personne.»

Trois trains sur cinq à l'heure Mais il reste du pain sur la planche. La semaine dernière, suivant les jours, à peine 60% des trains sont arrivés à l'heure. Les autres trains accusaient un retard de 3 minutes ou plus. Ces chiffres n'émanent pas des CFF mais du



La liaison Lausanne et Genève, l'une des plus fréquentées du pays, concentre les difficultés. KEYSTONE/LAURENT GILLIERON

Plus de trains et moins de retards: cinq mesures-chocs

● Avec Smartrail 4.0, les CFF vont bouleverser la gestion du rail. Cinq grands changements ont été annoncés mardi.

1. Des trains localisés au mètre près Les CFF vont pouvoir augmenter le nombre des trains sur les tracés actuels. Pourquoi? Parce qu'ils seront en mesure de localiser précisément tous leurs convois. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui où le repérage se fait par un dispositif fixe de lignes et de signaux. Le nouveau système va donc pouvoir calculer la distance de freinage entre chaque convoi. Ce qui augmentera la capacité des lignes. Cela entraîne aussi une réduction de 70% du nombre des installations extérieures. Les CFF promettent également que les risques de collision dus aux chantiers et aux manœuvres seront réduits de... 90%.

2. Des retards mieux gérés L'informatisation globale permettra de mieux réagir en cas de problèmes. «Le nouveau système aide le personnel à identifier rapidement la variante la plus conviviale, à réguler le trafic ferroviaire en conséquence et à informer les clients», explique Marc Reber, le chef du projet Smartrail 4.0. Il cite l'exemple d'un train de 1200 voyageurs en retard. Suivant les connexions qu'ils ont à prendre, les CFF pourront organiser un service de bus ou de taxis rapidement.

3. Des voyageurs informés personnellement Les voyageurs se plaignent actuellement que les informations sur les retards sont lacunaires. Les CFF promettent là aussi des améliorations. En cas de retards ou de suppressions de

trains, les voyageurs devraient pouvoir être avertis personnellement sur leur smartphone. Un itinéraire bis leur sera proposé. Ils devraient aussi en savoir plus et plus vite sur l'incident. Cela sera possible avec l'internet à haut débit (5G) dont bénéficieront à la fois le personnel et les voyageurs.

4. Des économies de 450 millions Avec une gestion facilitée des infrastructures et des véhicules, les CFF tablent à l'horizon 2040 sur des économies de fonctionnement annuelles de 450 millions. Les voyageurs en profiteront-ils? Oui et non. Le prix du billet ne devrait pas baisser, d'après la formulation des responsables de Smartrail 4.0: «La baisse des coûts d'infrastructure permettra au client de bénéficier d'un meilleur rapport coût-utilité.» En

gros, on en aura plus pour son argent grâce à la hausse du nombre de trains et à la meilleure connectivité dans les wagons.

5. Une révolution sur deux décennies La révolution informatique des CFF va se faire petit à petit. Les responsables ne veulent pas d'un «big bang» qui, en cas de panne générale, provoquerait le chaos sur les lignes. Un test de simulation de Smartrail 4.0 a eu lieu en décembre dernier. Il est concluant selon ses responsables. Cette année, la phase de mise en œuvre sera affinée. Les choses sérieuses débiteront dès 2020 avec des essais en test réel sur des installations pilotes. Dès 2022, les voyageurs devraient sentir la différence avec des liaisons plus nombreuses et plus ponctuelles. Cette révolution devrait s'achever en 2038. **AR.G.**

site alémanique *puenktlichkeit.ch*, géré par Andreas Gutweniger, un passionné du rail et de l'informatique.

Que constate-t-on? Que la couleur rouge, synonyme de retards, domine ces dernières semaines. Si on prend la ligne IC Lausanne-Genève, on voit que le mercredi 23 janvier a été particulièrement mauvais. Près d'un train sur deux avait du retard ce jour-là.

Les voyageurs qui empruntaient la ligne dans l'autre sens, à savoir Genève-Lausanne, ont eu plus de chance. La ponctualité des trains y est meilleure avec même deux jours en vert le mardi et le mercredi de la semaine dernière. On ne parle pas du week-end, qui pose moins de problèmes aux CFF, notamment le samedi.

«Entre Lausanne et Genève, la moindre perturbation a des conséquences sur les autres trains»

Jean-Philippe Schmidt
Porte-parole des CFF

Quelles sont les tranches horaires les plus critiques en matière de retard entre Lausanne et Genève? Heureusement, ce n'est pas dans la tranche du matin entre 6 h et 8 h, quand la majorité des gens se rend au travail. La ponctualité baisse ensuite. Elle n'est pas très bonne pour l'heure de pointe de retour à la maison. Mais c'est la tranche 22 h-24 h qui enregistre le plus de retards.

Révolution technologique Au niveau du réseau national, les CFF s'approprient à bouleverser la gestion du rail et promettent, à terme, davantage de trains et moins de retards. Comment? Grâce à la révolution technologique qu'ils présentaient mardi à Olten. Elle répond au nom de Smartrail 4.0 et permettra d'augmenter la capacité de transport jusqu'à 30%. Cela sans poser un rail supplémentaire (*lire en encadré*).

La gestion ferroviaire de la Suisse sera automatisée autant que possible, ce qui permettra de réagir plus vite et plus efficacement en cas de problèmes. Les promesses de ponctualité des CFF et de Smartrail 4.0 devraient prendre effet dès 2022.