

LE TEMPS

CHF 3.80 / France € 3.50

JEUDI 11 NOVEMBRE 2021 / N° 7167

Portrait

Audrey Azoulay, glamour diplomatique à l'Unesco ●●● PAGE 20



Débats

Pourquoi les juges fédéraux ne doivent pas être tirés au sort, par Bernard Bertossa ●●● PAGE 4

Enquête

La Biélorussie orchestre l'arrivée de migrants par charters pour faire pression sur l'Europe ●●● PAGES 6, 7

Lausanne

Les antivax soupçonnés d'avoir saboté un concert en faveur de la vaccination ●●● PAGE 8

L'Europe en pleine nouvelle vague covid

PANDÉMIE Les infections au Covid-19 atteignent de nouveaux niveaux record en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Autriche, et pire encore à l'Est

■ En cause: la météo humide, le fait d'être plus à l'intérieur, le relâchement des gestes barrières et la baisse de l'immunité vaccinale faute de troisième dose

■ Les pays les plus vaccinés, comme l'Espagne et le Portugal, résistent mieux. En Suisse, le canton le moins vacciné, Appenzell, est aussi le plus touché

■ La Suisse compte un million d'adultes non immunisés, soit des dizaines de milliers d'hospitalisations potentielles, de quoi saturer les services d'urgence

●●● PAGE 17

ÉDITORIAL

Le patron des CFF doit entendre la colère des Romands

VINCENT BOURQUIN
@bourquini

Vu de Berne ou de Zurich, ce n'est peut-être pas un drame. Et pourtant, l'artère vitale de la Suisse romande est bouchée depuis deux jours. La colère gronde, car la suppression des trains entre Lausanne et Genève se prolonge, avec de lourdes conséquences sur la vie privée et professionnelle de dizaines de milliers de personnes. Particulièrement malvenue au moment où les trains sont de nouveau pleins.

Cet épisode illustre, une fois encore, la fragilité extrême de la ligne Lausanne-Genève, trop longtemps négligée. Pour cet axe central, il n'existe aucun plan B, pas d'itinéraire de contournement, contrairement à Berne-Zurich.

La solution aurait pu être la création d'une 3e voie entre les deux cités lémaniques. Or ce projet n'a jamais été considéré comme une priorité. Surtout lorsque le conseiller fédéral Moritz Leuenberger était aux affaires et que les investissements ferroviaires concernaient prioritairement la Suisse alémanique. Depuis, les cantons romands sont montés au créneau et la situation évolue positivement, avec de gros projets du côté de Renens ou de Lausanne. Mais le temps presse.

Un homme doit être le garant d'un réseau efficace et fiable sur l'ensemble du territoire suisse: Vincent Ducrot. Ancien patron des Transports publics fribourgeois (TPF), il est à la tête des CFF depuis avril 2020.

Sa nomination a été largement saluée et annonçait une ère nouvelle après celle, mitigée, d'Andreas Meyer. Une période marquée par un manque d'anticipation, que ce soit pour les travaux d'entretien ou le nombre de mécaniciens. La Suisse romande est d'ailleurs la principale victime de ce déficit de personnel, lequel a engendré la suppression de nombreux trains, multiplié les retards, allongé les temps de trajet et accru les tensions parmi les voyageurs.

Vincent Ducrot a hérité de ces vestiges du passé. Aujourd'hui, l'état de grâce est terminé pour lui. Le Fribourgeois se retrouve face à sa première grande crise ferroviaire. Le patron doit faire ses preuves. Dans l'immédiat, sa mission est d'apporter des réponses rapides et réalistes pour éviter qu'un tel incident ne paralyse toute une région; s'assurer que les responsabilités de chacun soient très vite établies; dédommager les milliers de voyageurs touchés de plein fouet par cette immense panne.

L'homme est sous pression maximale. Avant même ce grave incident, la ministre des Transports, Simonetta Sommaruga, avait eu des propos très fermes sur l'importance de la ponctualité, de la fiabilité et de la sécurité des transports publics. La gravité de la situation ne doit aucunement être minimisée.

A Vincent Ducrot de jouer pour retrouver la confiance des voyageurs, en particulier des Romands. ■

La gravité de la situation ne doit aucunement être minimisée

Radiographie d'un chaos ferroviaire



RAIL La liaison ferroviaire entre Lausanne et Genève a été gravement perturbée en raison d'un affaissement de terrain à Tolochenaz. En cause: la pose d'une conduite souterraine destinée à acheminer l'énergie issue du Lac Léman. Le trafic ne sera pas rétabli avant vendredi. Récit d'une journée de gabegie qui a viré au cauchemar pour de nombreux usagers du train.

●●● PAGES 2, 3

Le nouveau patron des espions suisses



RENSEIGNEMENT La Confédération tient son nouveau chef des services secrets. Le Valaisan **Christian Dussey**, 55 ans, sera le prochain patron du Service de renseignement (SRC). Familier des processus politiques et administratifs à l'échelon fédéral, l'actuel ambassadeur de Suisse en Iran a notamment été directeur du Centre de gestion des crises des Affaires étrangères. ●●● PAGE 8

Credit Suisse et le syndrome de l'«employé voyou»

ENQUÊTE Pour justifier les affaires qui minaient Credit Suisse, le management de la banque a longtemps mis la faute sur des collaborateurs qui ne respectaient pas les règles internes. Alors que les affaires se sont multipliées, aujourd'hui, l'explication ne convainc plus: c'est davantage la culture d'entreprise qui est mise en cause. Quatrième épisode de notre série sur les déboires de Credit Suisse. ●●● PAGE 10

(EDDY MOTTAZ/LE TEMPS)

LE TEMPS

Avenue du Bouchet 2
1209 Genève
Tél +41 22 575 80 50

www.letempsarchives.ch
Collections historiques intégrales: Journal de Genève, Gazette de Lausanne et Le Nouveau Quotidien.

INDEX
Avis de décès... 16
Convois funèbres... 16
Fonds... 12, 14
Bourses et changes... 14
Toute la météo... 14

SERVICE ABONNÉS:
www.letemps.ch/abos
Tél. 0848 48 48 05 (tarif normal)



4 0045

9 177142313960011

2 Temps fort

Lausanne-Genève, le talon d'Achille du réseau

TRANSPORTS L'interruption jusqu'à vendredi du trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève relance un débat récurrent. Aucun itinéraire de substitution ne permet de contourner l'axe reliant les deux capitales lémaniques lorsqu'il est interrompu

BERNARD WUTHRICH, BERNE
@BdWuthrich

L'axe Lausanne-Genève est le talon d'Achille du réseau ferroviaire. Il est à double voie, même à triple à certains endroits, mais il n'existe aucun itinéraire de contournement en cas de pépin, contrairement à tous les autres grands axes du pays. Lorsque le trafic est interrompu entre Berne et Zurich, il est possible de passer par Bâle ou Lucerne. Si la ligne du Simplon est coupée entre Lausanne et le Valais, le tunnel de base du Lötschberg est une solution de rechange possible. Idem en cas de rupture de trafic entre Berne et Lausanne: on peut transiter par Neuchâtel et Yverdon, et vice versa.

Rien de cela entre les capitales lémaniques. Et la route n'est qu'une option limitée, l'A1 et la route Suisse étant souvent engorgées, aux heures de pointe et lorsque la circulation ferroviaire est bloquée. Le problème de la ligne Lausanne-Genève est connu depuis longtemps. On s'en était préoccupé dans le cadre de Rail 2000. L'idée d'une troisième voie avait été évoquée. «Des projections avaient été faites pour estimer les capacités futures nécessaires. Constatant que les flux étaient moindres entre Lausanne et Genève par rapport à d'autres axes, on avait renoncé à cette troisième voie. Or, les calculs de l'époque se sont révélés faux», se souvient le conseiller aux Etats Olivier François (PLR/VD), président de l'association OuestRail.

Denges-Morges à l'étude

La troisième voie n'a pas été abandonnée pour autant. Une paire de rails supplémentaire a été aménagée entre Genève et Coppet pour le trafic régional. Elle a été mise en service en 2004. Pour des raisons politiques et financières, cet ajout s'arrête à côté du château vaudois, alors que la logique eut voulu qu'il fût au moins prolongé jusqu'à Nyon.

La question du triplement jusqu'à

Lausanne a régulièrement resurgi. En 2009, les cantons de Vaud et de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF ont signé une convention. Son but était d'accélérer la construction de cette voie supplémentaire. Mais le programme Léman 2030, qui concrétise cette convention, ne prévoit que des aménagements ponctuels, qui sont aussi inscrits dans l'étape d'aménagement 2035 de la Confédération.

Celle-ci a donné mandat aux CFF d'étudier la construction d'une troisième voie entre Denges et Morges et entre Morges et Allaman. Entre Renens et Lausanne, les capacités ont été améliorées ou sont en passe de l'être, sous la forme d'une quatrième voie et du saut-de-mouton qui permet de passer par-dessus les infrastructures existantes. Une voie de dépassement entre Coppet et Founex évite aux trains rapides d'être ralentis par les convois de marchandises.

«Plus on attend, plus le secteur sera urbanisé»

«Pour moi, c'est clair: la ligne a été négligée. Les cantons en sont aussi responsables. Les Alémaniques savent mieux anticiper les besoins futurs de la mobilité. Je crains que les mesures correctives ne soient pas prêtes avant 2050», diagnostique Olivier François. «Le troisième tronçon Morges-Allaman ne suffira pas. Il faut dès maintenant planifier une quatrième voie et réserver les terrains pour au moins en construire une troisième. Plus on attend, plus le secteur sera urbanisé», avertit-il.

Le sénateur vaudois a fait passer en Commission des finances un ajout de 233 millions afin d'augmenter les moyens destinés à l'aménagement et l'entretien du réseau en 2022. Celui qui est aussi ingénieur porte un regard critique sur l'incident de Tolochenaz. «Sur un axe unique comme Lausanne-Genève, il faut prendre davantage de précautions

en matière de planification et d'examen de la qualité des sols. Il faudra se demander si la méthode utilisée par l'entreprise qui a perforé le sous-sol a été validée par les CFF et si elle a été choisie pour diminuer les coûts. Selon les constatations qui seront faites, l'affaire pourrait leur coûter cher», poursuit-il.

L'avertissement de Simonetta Sommaruga

L'incident de Tolochenaz aura une résonance particulière aux oreilles de la conseillère fédérale Simonetta Sommaruga. Le 25 octobre, lors du forum annuel de l'Union des transports publics (UTP), elle a adressé des propos fermes à Vincent Ducrot. «Les transports publics doivent se démarquer par leur ponctualité, leur fiabilité et leur sécurité. Ces derniers temps, ces qualités ont laissé à désirer, les entreprises de transport le savent très bien», a-t-elle déclaré. Regardant le patron des CFF droit dans les yeux, elle a ajouté: «C'est bien d'informer les gens lorsqu'un train est supprimé. Mais ce qu'on vous demande, c'est que les trains ne soient pas supprimés.»

La rupture de la ligne de mardi redonne du souffle à ceux qui réclament une ligne entièrement nouvelle entre Lausanne et Genève. Les sections vaudoise et genevoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics du canton de Vaud (Citrap) militent pour cette solution radicale. Elles ont publié en 2014 un rapport démontrant que l'aménagement partiel d'une troisième, voire d'une quatrième voie, ne suffira pas à absorber la demande. «Quatre voies sont nécessaires sur l'ensemble du trajet entre Genève et Lausanne», affirme ce document rédigé sous l'égide de l'ingénieur Daniel Mange. Celles-ci doivent être construites le plus possible «à l'écart du tracé historique» tout en desservant les hautes écoles. ■

MAIS ENCORE

La SNCF décerne la palme des retards

Hier, on signalait un accrochage à Morges entre automobilistes stressés par la panne et pas mal de détresse. Mais certains ont choisi l'humour. Sur Twitter ou Instagram, on voit la SNCF conférer aux CFF la palme des retards, des passagers arriver à destination à l'état de squelette ainsi que des publicités détournées, pour ironiser sur la communication désastreuse de la région fédérale. (LT)



Ci-dessus, des passagers en quête d'un bus de remplacement, hier à la gare de Morges. A droite, des

Aux côtés des ouvriers, au cœur

RAIL Depuis mardi soir, le trafic entre Lausanne et Genève est interrompu à cause d'affaissements sous les voies. Le personnel des CFF a vécu un contre-la-montre pour rétablir le trafic

RAPHAËL JOTTERAND
@Raph_jott

C'est une situation inédite qui s'est produite mardi et mercredi à Tolochenaz: un affaissement de terrain a obligé les CFF à interrompre la liaison Lausanne-Genève.

Sur place, l'heure n'était pas (encore) à mettre la main sur le fautif, mais à trouver une solution dans les plus brefs délais pour rétablir le trafic. Une vingtaine d'ouvriers spécialisés se sont relayés sans cesse et sans stress sur le terrain depuis mardi soir. Et 27 bus font la navette entre Morges et Allaman.

La première solution envisagée par les services de maintenance pour combler le trou a finalement été la bonne. Le procédé privilégié consiste à injecter des litres de béton liquide dans la cavité, attendre qu'il sèche,

puis solidifier le tout avec du ciment et du ballast [lit de pierre]. «Avec cette solution, nous espérons pouvoir combler toutes les fissures, dans le but que le béton remonte à la surface et qu'il n'y ait plus de vide», commentait hier Laurent Pasquini, chef de groupe Génie civil des CFF, chargé de l'opération. La compagnie ferroviaire n'a donc pas eu besoin de monter un pont ferroviaire mobile, comme il était pressenti.

Arrivé hier en fin de matinée sur le lieu du désastre, le directeur des CFF pour la Suisse romande, Alain Barbey, a pris le pouls de la situation. Tenant

avant tout à s'excuser: «Nous recevons beaucoup de réclamations, parfois assez dures, mais je les comprends.

Notre priorité actuelle est de joindre toutes nos forces pour que, dès vendredi matin, tout le monde puisse reprendre ses activités habituelles. Nous devons toutefois rester très prudents au vu de l'instabilité à laquelle nous devons faire face.» Pour répondre à la forte demande des pendulaires aux heures de pointe, le service de bus a été renforcé.

REPORTAGE

PUBLICITÉ



JOURS EXCEPTIONNELS 5-22 Novembre
Des prix exceptionnels dans toutes les collections

GENÈVE – LAUSANNE – CONTHEY – ZURICH

rochebobo
PARIS



ouvriers spécialisés des CFF travaillent pour rouvrir les voies entre Morges et Allaman. (EDDY MOTTAZ/LE TEMPS)

de la crise

Un autre problème concerne aussi les trains de fret qui n'ont pas pu rejoindre Genève. La Poste a pu se retourner rapidement en optimisant les voies routières, alors qu'un certain nombre de convois sont restés bloqués ailleurs en Suisse.

Qui va payer l'addition?

Comme confirmé par Alain Barbey, des dédommagements peuvent être demandés par les clients. Au vu du mécontentement général, les coûts risquent donc d'être importants pour les CFF. Inquiétant? «Chaque année, nous budgétions une certaine somme pour ce genre d'inconvénients. On ne peut pas se permettre de faire dérailler un train juste pour des motifs financiers, c'est pour cela que nous sommes prévoyants. La sécurité passe avant tout.»

Il est toutefois encore difficile de savoir qui va payer l'addition. «Je ne dirai pas que la société Energie 360° [qui est chargée des travaux ayant causé le désagrément] est fautive à cause de l'instabilité du terrain. Mais évidemment qu'elle est impliquée», analyse dans un premier temps Laurent Pasquini. «On ira toquer à sa porte un peu plus tard. Pour le moment, notre priorité est de rétablir le trafic, et nous allons nous focaliser là-dessus», schématise à son tour Alain Barbey.

Conséquences indirectes

Face à la gabegie générale, bon nombre d'entreprises ont dû faire preuve de souplesse. C'est notamment le cas de l'Ensemble hospitalier de la Côte, qui compte quelque 2000 employés, répartis sur une dizaine de centres. «Un bon nombre privilégie le train pour ses déplacements», explique la responsable de la communication, Florence Renggli. Face aux retards annoncés, il a fallu réajuster les horaires pour que le relais puisse se faire entre les équipes. Le mardi soir, les collaborateurs privés de moyens de transport se sont vu commander des taxis et des Uber par leur employeur pour pouvoir rentrer chez eux.

La gabegie CFF a aussi eu pour conséquence d'augmenter fortement le trafic routier hier matin. Une circulation qualifiée de «catastrophique» par Cédric Delorme, responsable de Taxi Services. «Il y a eu une très forte demande mercredi matin. Surtout dans la région de Nyon, pour éviter l'endroit bloqué», précise-t-il. ■

Allaman, gare de transit improvisée

TÉMOIGNAGES Mardi, la petite commune vaudoise est devenue pour un soir la capitale de la débrouille. Des centaines de voyageurs égarés s'y sont retrouvés bloqués

CAMILLE PAGELLA
@CamillePagella

Allaman: un château, le premier magasin Ikea de Suisse romande et 442 habitants. Du moins, avant le mardi 9 novembre à 17h. Plus tard ce soir-là, le village d'Allaman est devenu, malgré lui, l'un des points de passage central des pendulaires lémaniques après l'interruption du trafic entre Genève et Lausanne.

Des centaines de personnes ont fait escale dans la gare du petit bourg de la Côte, à la recherche d'un bus pour Morges ou d'un train pour Genève. Et, contrairement à la gare de Morges et à son parvis flambant neuf, ces dernières se sont retrouvées bloquées entre la route, la pizzeria de la gare et le parking d'Ikea. Les voies, elles, étaient prises d'assaut. Parmi les voyageurs, le producteur et journaliste de l'émission économique phare de la RTS *TTC* (Toutes Taxes Comprises), Patrick Fischer. Parti de Genève, il va dîner chez un ami à Lausanne et prend in extremis l'InterRegio de 17h20. Tous les suivants seront supprimés.

Taxis débordés

Mais là, rien ne se passe comme prévu. Allaman, terminus. «Nous étions des milliers à la gare d'Allaman, c'était devenu celle de New York.» Les CFF sont débordés, «nous ne savions pas vraiment ce



«Nous étions des milliers à la gare d'Allaman, c'était devenu celle de New York»

PATRICK FISCHER, JOURNALISTE, RTS

qu'il se passait, on nous a d'abord parlé de bus, mais nous n'en avons jamais vu la couleur», nous raconte le présentateur. L'homme rencontre des voyageurs errants comme lui, ils décident de partager un taxi. «Sur l'application Uber, les prix grimpaient au fil des minutes, mais aucun n'arrivait.» Dans la panique ambiante, Patrick Fischer décide de se poster sur le parking du géant du meuble et d'alpaguer les clients qui rentrent chez eux. «Une voiture s'arrête, il n'y a qu'une place, une femme qui doit aller chercher ses enfants monte, elle est prioritaire.»

Le salut arrive enfin: un cuisinier d'ori-

gine équatorienne de passage à Allaman a quatre places de libre dans sa voiture. Le journaliste de la RTS prend place dans le convoi, direction Lausanne. «C'était finalement très sympa, nous avons tous voulu lui donner quelque chose pour le remercier de nous avoir dépannés mais évidemment personne n'avait d'espèces, nous avons donc tous commencé à se «twinter» entre nous, n'est-ce pas finalement très révélateur de notre époque?»

«L'avant de la gare était noir de monde jusqu'à 23h»

Alors que la voiture prend le chemin de Lausanne, derrière elle, sur la place de la gare d'Allaman, Anita la gérante de la pizzeria de la gare sort des chaises pour les malheureux voyageurs. «C'était la panique, l'avant de la gare était noir de monde jusqu'à 23h, le restaurant était plein à craquer, du jamais-vu. Nous ne pensions pas que nous arriverions, car, vous imaginez bien, il y avait aussi les certificats covid à vérifier, mais finalement et heureusement, tout a bien fini.»

Sur place, la police intervient pour «gérer la circulation, garantir la sécurité des passages piétons autour de la gare d'Allaman et empêcher les prises en charge «sauvages» le long de l'axe principal». La situation était «très difficile», selon leur compte rendu. A l'arrivée tant attendue des bus navettes reliant Allaman à Morges, la police filtre les voitures privées qui tentent d'accéder à la gare. Dehors, Anita sert du thé pour que les voyageurs se réchauffent. «Et pour les calmer!», plaisante-t-elle. ■

«Tout a pourtant été fait dans les règles de l'art»

CHANTIER L'installation d'une conduite pour capter l'énergie du lac a provoqué l'affaissement. Des sondages avaient pourtant été effectués, assure l'entreprise Energie 360°

SAMI ZAÏBI
@ZaibiSami

Les deux affaissements successifs qui sèment le chaos entre Lausanne et Genève résultent des travaux d'Energie 360°, une entreprise basée à Zurich. A une dizaine de mètres sous les voies, elle œuvre à la construction d'une conduite dans le cadre d'«EnerLac», un projet visant à capter l'énergie du Léman pour mettre en place un réseau de chauffage à distance dans la région, notamment à destination des entreprises. Le forage long de 100 mètres était en cours depuis

plusieurs semaines et une première conduite était passée sous les voies, sans problème.

«On ne peut pas être à l'abri de ce genre de choses»

C'est le percement de la conduite retour qui a provoqué l'affaissement. David Faehndrich, responsable des ventes d'Energie 360° en Suisse romande, assure que toutes les précautions avaient été prises: «Tout a été fait dans les règles de l'art. Le protocole a été suivi à la lettre, en étroite collaboration avec les CFF, pour assurer la sécurité. Des sondages ont été réalisés dans le périmètre du projet et un rapport géotechnique a été fourni.» L'entreprise, qui n'avait jamais connu pareille mésaventure, collabore avec les CFF pour rétablir le trafic. «Dans un deuxième temps, il faudra savoir ce qui s'est vraiment passé», poursuit le responsable.

Si l'entreprise se garde pour l'instant de poser un diagnostic, de premiers éléments indiquent qu'un terrain humide serait la cause de l'affaissement. Laurent Tachin, professeur de géologie de la construction à l'EPFL, explique: «Il s'agit certainement d'une liquéfaction. Sous la contrainte d'une action mécanique, par exemple celle d'un tunnelier, certaines argiles se liquéfient, comme les sables mouvants. L'affaissement survient alors et laisse en surface un trou qui fait office d'entonnoir.»

La présence de ces argiles est difficilement détectable. «Ce type de terrain est très hétérogène. Il faut le voir comme un patchwork de roches pour certaines stables, et d'autres sujettes à la liquéfaction.» Difficile donc, même en multipliant les sondages, de se prémunir contre un affaissement: «On ne peut pas être à l'abri de ce genre de choses.» ■

PERTURBATIONS

Dédommagement, mode d'emploi

CÉLINE ZÜND
@celinezund

Les passagers d'un train en retard peuvent demander à être indemnisés. Cette possibilité est entrée en vigueur au début de l'année. Lorsque les retards dépassent 60 minutes, les détenteurs d'un billet ou d'une carte journalière peuvent obtenir un remboursement à hauteur de 25% du prix du billet. Ce montant passe à 50% en cas de retard de plus de deux heures. Et pour les abonnés? «Le remboursement correspond à la valeur journalière de l'abonnement ou à un montant minimum de 5 francs», indique le site des CFF, sur lequel se trouve le formulaire destiné à réclamer cette indemnisation.

Frais d'hôtel

En ce moment, cette possibilité concerne un nombre potentiellement important d'usagers, alors que le trafic n'a toujours pas été rétabli. Quelque 60 000 personnes empruntent cette ligne chaque jour. Au-delà des retards, un passager qui renonce à son voyage après la suppression d'un train peut réclamer un remboursement total de son titre de transport. Si cette suppression implique que le voyageur ne puisse plus atteindre sa destination, il peut prétendre au remboursement de frais d'hôtel ou de taxi jusqu'à 200 francs.

En septembre, l'organisation de la branche des transports publics Alliance Swiss Pass dressait un premier bilan du nouveau droit des passagers: entre janvier et juin 2021, 8600 demandes d'indemnisations pour des retards ont été déposées auprès des entreprises de transports en Suisse et 79% d'entre elles ont donné lieu à un remboursement, pour un montant total de 74 000 francs. La moitié de ces requêtes ont été déposées en janvier suite aux fortes chutes de neige qui avaient perturbé le trafic.

Un cas de figure qui, tout comme l'affaissement survenu ces jours, reste exceptionnel au regard des perturbations ordinaires subies par les passagers. La Fédération romande des consommateurs regrette l'absence de dédommagement lors de retards ou d'annulations répétés sur une ligne. «C'est un point noir qui mine la confiance dans les transports publics. Un système avec retard multiple (10 retards de 10 minutes par exemple) serait bien plus favorable aux usagers. Dans la plupart des pays européens, les abonnés bénéficient de compensations en cas de retards», souligne Jean Busché, responsable politique économique à la FRC. ■