

Pagaille sur le rail

L'avarie illustre la fragilité de l'axe Lausanne-Genève

Le trafic a été très fortement chamboulé jeudi, en raison d'une panne massive survenue en gare de Renens. Quelque 100'000 voyageurs ont été impactés.

David Genillard et
Renaud Bournoud Textes

Quais et halls de gare bondés, de Genève à Lausanne en passant par Morges, Bussigny et Yverdon. Bus de remplacement pris d'assaut, standard téléphonique du Service clients saturé. Les nerfs des quelque 100'000 clients qui circulent quotidiennement sur ces axes ont été mis à rude épreuve, jeudi. Des travaux de forage en gare de Renens ont sectionné des câbles irriguant tout le système de guidage ferroviaire à la sortie ouest de la halte, provoquant de très importantes perturbations sur la ligne Lausanne-Genève. La desserte vers Neuchâtel, via Yverdon, a également été paralysée. Jeudi, en milieu d'après-midi, les CFF ont annoncé «un retour à la normale» pour vendredi matin.

Cette panne met surtout en lumière la fragilité de la liaison lémanique, déjà totalement paralysée il y a deux ans jour pour jour (*lire encadré*), ainsi que des soucis indéniables de communication aux usagers.

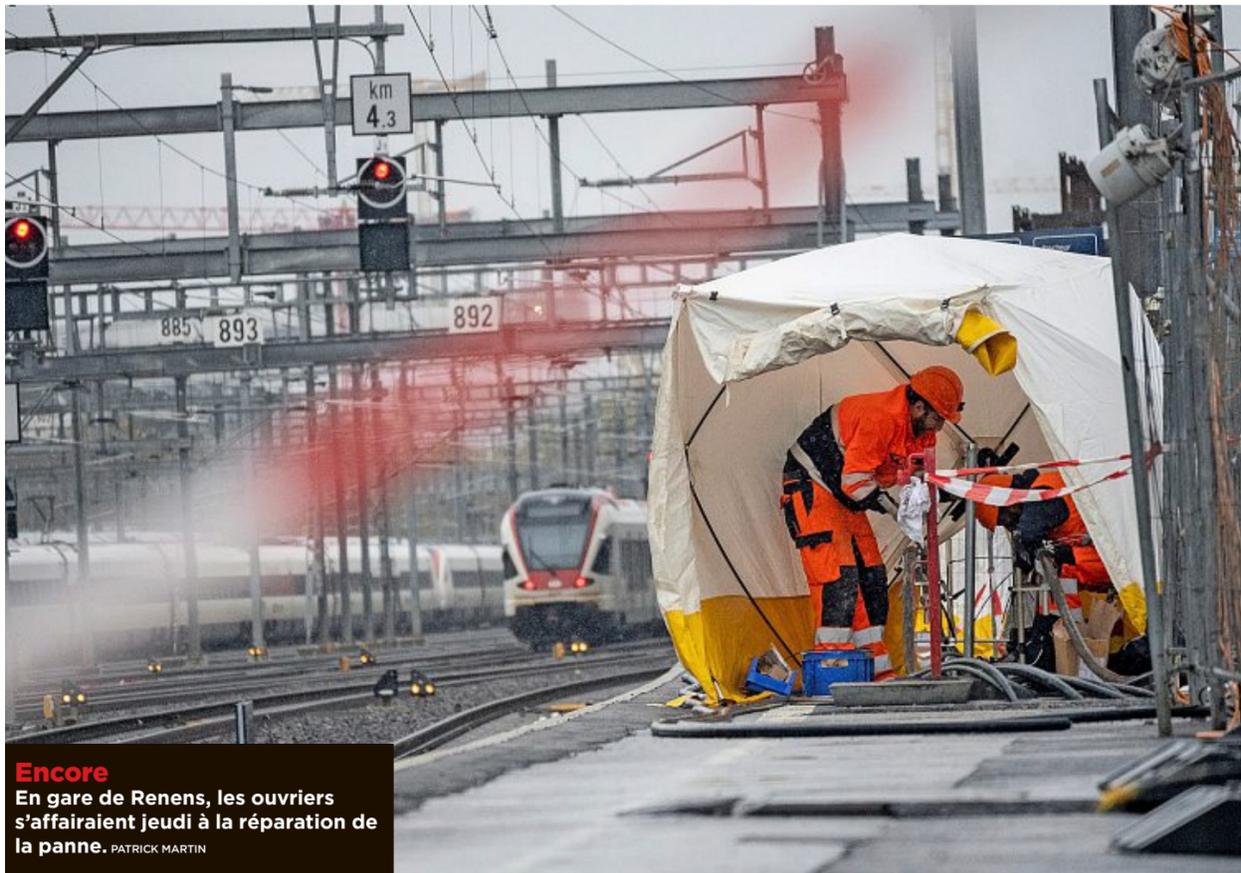
● Pourquoi de tels flottements?

À Lausanne, au petit jour, les voyageurs tentent de trouver des solutions pour atteindre, contre vents et marées, leur destination. Si la plupart des personnes interrogées font montre de compréhension face à l'avarie, le flou ambiant agace. Une dizaine d'employés des CFF sont déployés dans la gare pour aiguiller les usagers en rade. Le hic? Les solutions varient diamétralement d'un agent à l'autre (*lire encadré*). Les indications contradictoires sur les tableaux d'affichage ou sur l'application des CFF laissent également plusieurs utilisateurs perplexes.

L'entreprise est-elle armée pour gérer de telles crises? Son porte-parole Frédéric Revaz le concède: «On peut toujours s'améliorer et nous allons analyser notre gestion pour en tirer des enseignements. Nous l'avons d'ailleurs fait à la suite de l'événement de 2021 à Tolochenaz et la mise en place de bus de substitution, par exemple, s'est faite beaucoup plus rapidement cette fois.» Une quarantaine de navettes ont été mises en circulation dès le début de la matinée et une desserte minimale entre Lausanne et Genève était rétablie en milieu de matinée.

Mais informer la clientèle de manière fiable à la suite d'un incident imprévisible reste un défi: «Les choses bougent rapidement, poursuit Frédéric Revaz. Est-ce que nous aurons des bus à disposition? Dans quel délai? Où? Ces informations arrivent au fur et à mesure.»

Reste que nombre d'usagers n'ont découvert l'ampleur de la perturbation qu'en arrivant en gare de Lausanne. «Là aussi, il y a



Encore
En gare de Renens, les ouvriers s'affairaient jeudi à la réparation de la panne. PATRICK MARTIN

certainement des choses à améliorer dans notre utilisation des différents canaux de communication.»

● Où en est le trafic?

Jeudi, en milieu d'après-midi, les CFF communiquent une «reprise normale de l'exploitation avec les premiers trains de demain matin, vendredi 10 novembre 2023».

Avant ce dénouement, la journée de jeudi a été pénible pour les usagers des CFF. Le premier train pour Genève quitte la gare de Lausanne peu avant 8 h. Seul un train par heure est assuré entre les deux villes au lieu des six dans les deux sens habituels. La liaison entre Lausanne et Yverdon est, elle, interrompue pour toute la journée.

Une quarantaine de bus sont engagés pour essayer de limiter la casse à l'heure de pointe du matin.

Depuis 10 h 45, deux trains grande ligne par heure et par sens transitent sur tout le trajet Lausanne-Genève. Côté ferroviaire, l'offre ne sera pas meilleure pour le reste de journée de jeudi. En apais, des bus directs circulent entre Lausanne et Yverdon durant les heures de pointe du soir.

● Qu'est-ce qui a causé ce chaos?

Les CFF construisent un bâtiment de logements pour étudiants juste à côté de la gare Renens, le long de la voie 1. Mercredi soir, vers 23 h 30, l'entreprise mandatée pour construire une paroi de protection

entre ce chantier et les voies CFF a sectionné cinq gros câbles en forant le sol. «Une enquête permettra de déterminer assez rapidement la nature de l'erreur», indique Frédéric Revaz.

Ces câbles qui contiennent une centaine de fils de cuivre chacun sont enfouis à un mètre cinquante sous la surface. Ils permettent au poste d'enclenchement de commander des installations techniques de la plateforme ferroviaire de la gare. «Plus de 500 connexions reliant 65 aiguillages et signaux aux installations de commande ont été endommagés», chiffrent les CFF.

«Cela nous empêche de piloter la tête ouest de la gare de Renens», explique David Fattebert, directeur des CFF pour la Suisse romande.

Ce qui paralyse la circulation ferroviaire à l'ouest de la gare de Renens, ainsi que sur le tronçon entre Lausanne et Bussigny qui part sur Yverdon. Les CFF ont mis en place des procédures spéciales pour quand même permettre à un nombre limité de trains de traverser ou ralentir la gare de Renens.

Les nouveaux câbles devaient être tirés jeudi en soirée.

● Le système est-il trop fragile?

Un coup de foreuse malheureux aura donc suffi à chambouler la journée de plus de 100'000 voyageurs. L'événement montre à quel point le système est fragile. «Pour ce qui est de l'approvisionnement électrique, il existe des redon-

Flou ambiant à l'heure de pointe

L'ambiance était fébrile, à l'heure de pointe en gare de Lausanne. Coups de fil aux proches ou au patron, questions en série à la dizaine d'employés qui tentent d'aiguiller les voyageurs. Le nez rivé sur son smartphone, Levana se rend à l'évidence: «Pour me rendre à Genève, c'est l'Odyssée. Les informations sur l'application des CFF ne sont pas très claires.» Celles distillées par les membres du personnel déployés dans la gare ne sont pas forcément plus fiables: «Pour Yverdon, il faut prendre le M2 jusqu'au Flon, puis le M1 jusqu'à Renens, ensuite le bus entre Renens et Bussigny», conseille l'un d'eux. À deux pas de là, une collègue dirige les clients vers les bus de substitution à l'avenue de la Gare. Certains prennent leur mal en patience. «On était censés aller en classe au CPNV à Yverdon, expliquent Matéo Pozzo et Fabio Santons, venus de Vevey. Mais comme 80% des étudiants de notre volée sont impactés par cette panne, on attend des nouvelles du prof pour savoir si le cours est donné à distance ou non.» Plus loin, Jérôme et Marie contemplent le panneau d'affichage. Les deux Genevois, en partance pour Berne, se résolvent à une journée de télétravail. «La seule question, c'est comment est-ce qu'on retourne à Genève, maintenant?» À peine arrivée à la gare, Emy et Isabelle repartent chez elles. «Pour nous, ce sera home office, aujourd'hui. Ce n'est pas un problème. Ce qui est exaspérant, c'est qu'on paie un prix astronomique pour l'abonnement général.»

dances, explique le porte-parole. Ce n'est pas le cas en gare de Renens pour les câbles endommagés dans le cas présent. Cela va d'ailleurs faire partie de l'analyse que nous allons mener: comment faire en sorte qu'ils soient mieux protégés.»

Le trou de Tolochenaz vs celui de la gare de Renens

● Le 9 novembre 2021, en fin de journée, des milliers de pendulaires restent en carafe sur les quais des gares de l'arc lémanique. Un affaissement a été signalé entre les voies à la hauteur de Tolochenaz. Le trafic ferroviaire est arrêté net. Plus aucun train ne relie Lausanne et Genève. La perturbation durera plusieurs jours. Le 9 novembre 2023, en début de journée, des milliers de pendulaires restent en rade dans les gares de l'arc lémanique, mais aussi du Nord vaudois. Des câbles reliant les installations techniques de la gare de Renens ont été sectionnés lors d'un forage à proximité du quai 1. Le trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève, ainsi qu'entre Lausanne



Le trou entre les voies à la hauteur de Tolochenaz, survenu le 9 novembre 2021. JEAN-CHRISTOPHE BOTT/KEYSTONE

et Yverdon, est interrompu. La coïncidence des dates, un trou, un forage, une importante interrup-

tion du trafic ferroviaire et des milliers d'usagers jetés sur les quais laissent penser que les deux

événements ont bien des similitudes. Mais ils racontent des histoires un peu différentes sur les installations ferroviaires en Suisse romande. À Tolochenaz, le terrain s'est effondré alors qu'une entreprise était en train de forer sous les voies pour faire passer des tuyaux de chauffage. La ligne entre Lausanne et Genève a été construite dans les années 1850. Une époque où l'on posait des rails sans trop se soucier de ce qu'il y avait dessous. Cela souligne la vétusté des installations ferroviaires en Suisse romande. Le trou de Tolochenaz a endommagé l'infrastructure ferroviaire, coupant la ligne entre Lausanne et Genève. Cette coupure a mis en évidence l'absence d'un tracé

alternatif pour relier les deux capitales de l'arc lémanique. Jeudi, à Renens, le forage qui a sectionné des câbles a mis hors service les installations techniques de la tête ouest de la gare, empêchant le pilotage de trains. L'existence d'une ligne redondante entre Lausanne et Genève n'aurait rien changé. Elle aurait été paralysée par la mise hors service d'installations techniques en gare de Renens. «Il y aurait eu les mêmes conséquences si le même incident s'était passé à la gare de Zurich», assure David Fattebert, directeur des CFF pour la Suisse romande. Ce n'est pas une question de vétusté de l'infrastructure. La gare de Renens est l'une des plus modernes de Suisse.» **RBO**