



Le feu a pris à côté de la voie 1, à la gare de Lausanne. Un travail minutieux est encore en cours: 40 «câbles mères», qui contenaient chacun plusieurs dizaines de petits câbles, ont brûlé. Photos: Keystone/Cyril Zingaro

# La mégapanne des CFF due au vandalisme des ultras met en évidence la fragilité du réseau

**Pagaille ferroviaire** L'incendie provoqué dimanche par des supporters du Servette avec un engin pyrotechnique a fait perdre le contrôle des installations de sécurité de la gare de Lausanne, direction Renens. Un plan de crise a été déployé.

Jérôme Cachin

«En raison d'un acte de vandalisme...» disent les annonces d'annulations par haut-parleur en gare de Lausanne, epicentre de la mégapanne où la presse a été invitée ce mardi. En écho, David Fattebert, directeur régional des CFF pour la Suisse romande, enfonce le clou: «Un acte de vandalisme et d'inconscience...»

Dimanche vers 20 h 20, un train de supporters du Servette FC était prêt à partir pour Genève. «Et à 20 h 45, quelques minutes après le départ de ce train, nous avons un incendie sur des passages de câbles», détaille David Fattebert. Le feu a pris à côté de la voie 1, derrière le Musée cantonal des beaux-arts. Rapide-

ment éteint, il a causé la perte de «l'entier du contrôle des installations de sécurité de la gare de Lausanne, direction Renens». Les supporters de Servette étaient environ 750 dans ce train qui allait les ramener à Genève. Le lien de cause à effet entre le tir de l'engin pyrotechnique et l'incendie semble évident: «Nous avons retrouvé cet engin sur l'emplacement de l'incendie [...] et on voit mal d'où il serait arrivé, ailleurs que depuis un train.» D'autres engins pyrotechniques ont été utilisés, a rapporté le personnel à bord du convoi. Le club genevois a condamné le tir pyrotechnique et parle d'un «acte isolé».

Environ 90'000 usagers circulent chaque jour en temps normal entre Lausanne et Renens.

Le plan de crise élaboré dans la nuit de dimanche a permis de faire rouler deux trains par heure dès lundi matin entre Lausanne et Renens. Une trentaine de bus ont été appelés en renfort.

Un travail minutieux est en cours: 40 «câbles mères» ont brûlé. Ils contenaient chacun plusieurs dizaines de petits câbles. Mille de ces petits câbles sont donc à réparer, chacun avec deux connexions. À quand un rétablissement complet? Aucun pronostic encore.

**Verouiller les fenêtres de trains d'ultras**

Pour les convois de supporters, les CFF utilisent leurs vieux trains, dont les fenêtres et les portes s'ouvrent. C'était le cas du

train de dimanche soir, qui était le seul à transporter les supporters genevois, dont David Fattebert pointe la responsabilité: «On n'envoie pas des feux d'artifice par les fenêtres d'un train. Le problème n'est pas la fenêtre qui s'ouvre, c'est la personne qui se trouvait derrière la fenêtre.» Il annonce toutefois que «d'ici à la fin de l'année» les fenêtres des trains de supporters seront «totalement verrouillées».

Le responsable en appelle à un durcissement: «Cela fait longtemps que les CFF alarment sur les comportements totalement inadéquats des supporters et c'est au législateur de prendre une fois les choses en main. Les CFF ne peuvent pas régler ce problème de comportement d'une

minorité.» Une plainte pénale va être déposée. «Ce n'est pas la première fois qu'on dépose des plaintes concernant le comportement des supporters. Ça débouche rarement sur des poursuites, car il est très difficile d'identifier les fautifs.»

Seulement voilà: cette mégapanne met aussi en évidence la vulnérabilité du réseau CFF. En temps normal, les «câbles mères» sont en sous-sol, dans des conduites protégées de couvercles en ciment. En revanche, lors de chantiers, ils se trouvent dans un manchon articulé en plastique dur, à même le sol, résistant aux chocs, aux intempéries et aux rayons UV du soleil. David Fattebert le reconnaît: «Ces manchons ne protègent pas

du feu. Ils n'ont pas été conçus pour ça. Dans un secteur purement ferroviaire, sans accès public, il n'y a pas de raison de les protéger contre le feu.»

La coupure de dimanche soir montre aussi qu'il n'y a pas de redondance pour tous les câbles. David Fattebert l'explique: «Pour une partie des câbles brûlés, des fibres optiques ou de télécommunication, la redondance permet de basculer sur d'autres câbles, placés ailleurs. Mais pour les câbles des installations de sécurité, on ne peut pas se permettre d'avoir deux signaux. Pour garantir que l'aiguillage est dans la bonne position, il n'en faut qu'un.» Cette absence de redondance n'est pas liée au chantier de la gare de Lausanne.

## Des milliers de voyageurs se retrouvent en difficulté

«Il va à Renens?» Lundi matin en gare de Lausanne, les membres de la protection civile mandatés par les CFF ont répondu à cette question des centaines de fois, au moins. Certains ont fini par le crier haut et fort à la cantonade.

Par grappes entières, des voyageurs souhaitant poursuivre leur chemin jusqu'à l'aéroport de Genève ou Yverdon-les-Bains ont afflué vers la zone de bus de remplacement, en raison d'une interruption du trafic CFF. «Nous prévoyons d'acheminer plusieurs milliers de personnes de cette manière», explique sur place Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF.

Au plus fort du dispositif, c'est une impressionnante colonne de bus qui stationnait le long de

l'avenue de la Gare. Toutes compagnies confondues. «Nous les avons appelées rapidement dimanche soir afin qu'elles soient opérationnelles le plus vite possible», poursuit le porte-parole.

«Mes vacances sont terminées. Je suis allée skier dans les Alpes italiennes et là, je dois filer à l'aéroport pour rentrer au Canada», témoigne une voyageuse. Elle traîne son lourd paquetage. Le chauffeur descend pour lui prêter main-forte. «C'est drôle: je me suis levée un peu plus tôt que prévu ce matin. Appelons cela de la prémonition», poursuit la jeune fille. Une famille espagnole s'engouffre dans le bus à sa suite. Les bus partent à intervalles réguliers. Un homme explique être parti de Vevey le matin. «Je dois me rendre

à Yverdon pour le travail. J'aurais sans doute une bonne heure de retard.» «Il va à Renens?» questionnent déjà les nouveaux arrivants. Ceux qui ne voulaient pas prendre le bus avec leurs valises pouvaient malgré tout monter dans un train. Des convois assurent la navette entre Lausanne et Renens, deux fois par heure. C'est le choix qu'a fait un couple de touristes souhaitant rentrer en Turquie. Une décision pas forcément gagnante: trente minutes après être monté dans le train, le convoi n'avait toujours pas quitté la voie 3.

**200 francs l'Uber**

Il y a enfin ceux qui, ne voulant monter ni dans un train ni dans un bus, ont fait le choix d'appe-

ler un taxi pour rejoindre l'aéroport de Genève. «Nous sommes un peu justes pour prendre notre avion pour les États-Unis, alors nous avons commandé un Uber», explique un couple qui attend son taxi devant la gare, avec skis et chaussures. Coût de la course: 200 dollars américains quand même. Qui prendra en charge le coût de tous ces bus? Jean-Philippe Schmidt: «Ce sont les CFF qui les ont commandés certes, mais nous avons bien évidemment porté plainte.»

À Genève, plusieurs trains pour l'aéroport ont été supprimés. Dans la matinée, les voyageurs étaient invités à prendre le bus pour se rendre à Cointrin. Des agents d'information sont présents dans le hall de la gare Corna-

vin pour renseigner les voyageurs, dont quelques touristes chargés de lourdes valises. Les perturbations, dont quelques retards (entre 4 et 8 minutes), sont annoncées sur les écrans. Les voyageurs à destination de Lausanne sont invités à prendre les bus mis à disposition à la gare de Renens.

En raison de cet embrasement d'une quarantaine de câbles en gare de Lausanne, le trafic ferroviaire est interrompu entre Lausanne et Prilly-Malley depuis dimanche soir 20 h 45. Les dégâts sont importants. Les CFF déconseillent de voyager entre Lausanne et Renens au moins jusqu'à mardi matin.

**Laurent Antonoff**  
**Chloé Dethurens**

## Pas d'interpellation

La police genevoise était sur place lors de l'incendie survenu sur les voies CFF à Lausanne. Une section spécialisée en maintien de l'ordre figurait dans le dispositif de sécurité publique du match de football. «Nous avons assuré le départ du train, où nous avons effectivement constaté l'usage d'engins pyrotechniques», indique Alexandre Brahier, porte-parole de la police. Mais lorsque le convoi a quitté la gare, les agents genevois n'étaient pas au courant de l'incendie, assure leur représentant. Alors que le train de supporters est arrivé à Genève à 21 h 10, la police genevoise n'a été informée du sinistre qu'une demi-heure plus tard, indique-t-elle. Il n'y a donc pas eu d'interpellation. De son côté, la police vaudoise indique qu'une enquête a été ouverte. (CDE)