

## Les pannes entament bel et bien la foi dans le métro lausannois

TRANSPORTS PUBLICS – **En bientôt quatre mois d'exploitation, le M2 dépasse les prévisions en termes de fréquentation, mais, hélas, aussi en termes de pannes. Maladies de jeunesse ou rançon de la complexité technique? Les avatars d'autres métros sans conducteur outre-Jura parlent en faveur de la seconde hypothèse.**

**Par GEORGES-MARIE BÉCHERRAZ**

*Publié le 16 février 2009*

«Moi, je ne voyage plus en M2 sans emporter un paquet de biscuits et une bouteille d'eau! On sait quand on y entre, pas quand on en sort.» Ou encore: «Demain, je reprends ma voiture, c'est sûr!» Coups de gueule entendus jeudi matin dans une rame bloquée en plein tunnel entre le terminus des Croisettes et la station de Vennes, après un coup de frein à tomber par terre.

Eclairage basculé sur veilleuse, ventilation stoppée, regards inquiets, soupirs exaspérés, nous avons tous l'air un peu idiots.

Pourvu que, là-bas, à l'autre bout de la ville, les gars du poste de commande ne se soient pas endormis devant leurs ordinateurs...

La voix de synthèse ne rassure qu'à demi lorsqu'elle annonce que l'arrêt intempestif a été repéré, que tout est entrepris pour remédier à la chose. Dix minutes plus tard, le métro reprend sa descente vers le centre-ville... pour s'immobiliser à nouveau 100 mètres plus bas, face aux portes palières de Vennes... qui ne s'ouvrent pas. «Non pas ça! hurle un connaisseur. Si vous actionnez l'alarme pour sortir, c'est toute la ligne qui en prend pour une heure.» Aucun des passagers ne cède à cette tentation de quitter la rame en panne. L'incident aura finalement duré moins d'une demi-heure. Une paille, en regard des couacs géants de plusieurs heures qui ont émaillé le M2 depuis sa mise en fonction, le 27 octobre dernier.



© PHILIPPE MAEDER | Quand il n'y a pas de pilote dans l'avion, comme dans un métro automatique, il faut compter, hélas, avec des incidents dus au comportement des usagers, ou aux intempéries.

## Mis en service trop tôt?

Pas fiable, le métro lausannois? Ça dépend à qui vous posez la question. Pour cet homme qui a manqué jeudi matin son rendez-vous au CHUV pour un examen IRM, la réponse est claire. Les responsables de l'exploitation préfèrent parler de disponibilité plutôt que de fiabilité. Cette donnée s'exprime sous la forme d'un rapport entre les kilomètres parcourus en regard des kilomètres prévus.

La perfection n'étant pas de ce monde, ils espèrent parvenir à un taux de disponibilité de 99,9%. Les gros pépins de ces derniers jours semblent hélas contrarier cette ambition, et donnent même l'impression d'une régression.

Le métro a-t-il été ouvert trop tôt au public? Présidente du conseil d'administration des TL, Anne-Marie Depoisier: «Nous sommes en face de difficultés techniques qui n'étaient pas prévues. Nous nous sommes, bien sûr, posé la question de la date de mise en service. Mais je pense qu'en faisant le saut en affrontant l'exploitation en vraie grandeur, avec les passagers, nous avons favorisé une augmentation rapide de la fiabilité. En dépit des apparences, nous continuons de progresser.»

Pas de regret donc. «N'oublions pas que l'immense majorité des usagers est pleinement satisfaite. Les avantages du M2 compensent largement les quelques inconvénients du moment.»

## Un geste

Impossible, quand même, de faire la sourde oreille aux reproches. Pourquoi ne pas offrir un tarif de faveur ou faire un geste pour calmer les esprits? «C'est vrai que ça rouspète un peu, admet la présidente. Nous avons déjà augmenté la durée de validité du ticket en cas de panne. Nous réfléchissons à la manière d'en faire un peu plus. Mais il n'est pas évident de sortir le M2 de la tarification de zone Mobilis.»

Et puis, déjà, un autre casse-tête se profile: «Les voyageurs sont plus nombreux que prévu, nous réfléchissons au renforcement des cadences, et pour cela il faudra acquérir des rames supplémentaires.»

## Sécurité mais, hélas, fragilité

Le M2 est unique au monde parce que la topographie lausannoise le contraint à affronter une dénivellation de plus de 300 mètres avec une pente maximale de 12% entre Ouchy et Epalinges. Pour le reste, hormis la technologie propre à Alstom, il s'agit d'un métro sans conducteur tel qu'il en existe plusieurs de par le monde, en France notamment.

Et tous ces métros allient deux caractéristiques apparemment contradictoires: ils sont à la fois les meilleurs et les plus fragiles. Ils sont les meilleurs de par leur confort et la souplesse d'exploitation. Et surtout par leur niveau de sécurité. Grâce au système de portes palières dont l'ouverture est synchronisée avec celle des rames, les accidents aux stations dus à des chutes de personnes sur les voies sont impossibles.

Mais les métros automatiques, hélas, sont aussi les plus fragiles, en raison de leur principe même. Car il faut distinguer deux types de problèmes: ceux liés à la mise au point sur le terrain (réglages multiples) et ceux découlant de l'exploitation au quotidien. Si l'on peut espérer que

les premiers s'estomperont rapidement pour le M2, il n'en va pas de même pour les seconds. Ils subsisteront. Car ils ont pour cause le comportement des usagers et les intempéries, notamment. C'est cette incontournable réalité qui a par exemple valu au métro de Lille, première ligne au monde de ce type, «le record du monde des pannes depuis 1983». Celui de Rennes connaît aussi des pannes récurrentes, et à Toulouse, les blocages ou les coups de pied dans les portes détectés comme une ouverture intempestive de celles-ci sont l'un des principaux soucis. Et cela en dépit d'un taux de disponibilité de 99,4%. Comme à Lausanne, à chaque fois, des agents doivent alors parcourir à pied la ligne pour s'assurer que personne ne s'y trouve. Force est d'admettre que, avec le métro automatique, c'est à l'homme de s'adapter à la technique et non l'inverser. Le débat ne fait que commencer.

### **Davantage d'agents de stations?**

Syndicaliste et conducteur de bus, au contact quotidien avec les utilisateurs des transports en commun, Johan Pain en entend des vertes et des pas mûres. «C'est vrai que ces problèmes techniques engendrent le doute, même si le ton est davantage ironique que révolté. A mon avis, l'Office fédéral des transports a donné trop tôt son feu vert. On aurait dû attendre un taux de fiabilité plus élevé avant de se lancer et non prendre les passagers comme cobayes.»

Et de remettre sur le tapis l'option étudiée jadis puis abandonnée de mettre des conducteurs dans les rames durant la phase de rodage. Il est vrai que le plus bête des conducteurs est toujours infiniment plus intelligent que le plus puissant des ordinateurs lorsqu'il s'agit de distinguer le coup de pied intempestif dans une porte de la grave avarie nécessitant de stopper tout le trafic.

«C'est aussi le rôle dévolu aux agents de stations, ajoute Johan Pain. Mais ils ne sont pas assez nombreux pour être rapidement là où il faut.» Il faut les avoir vus à l'œuvre au bon endroit et au bon moment pour s'en convaincre. Comme jeudi soir, station Gare CFF, lorsqu'un groupe d'excités a tiré la manette d'alarme pour empêcher la porte de se fermer. Sans l'agent sur place, intervenu avec sa clé spéciale, on y serait encore...