

© 24 Heures

Glace, neige et pente : le M2 a rappelé ses contraintes à Alstom

PANNES – Alors que le métro était encore arrêté hier, Matthias Handschin, directeur d'Alstom Suisse, expliquait en personne les pannes récentes. Le constructeur apprend toujours les rudes réalités de la topographie lausannoise.

Par LAURENT BUSSLINGER

Publié le 19 février 2009

Ça commence bien! Arrêt Riponne, la rame du M2 ne repart pas. «Perturbation», avise la voix synthétique, remplacée un peu plus tard par l'annonce d'un «arrêt d'exploitation pour une panne de cause inconnue». En route pour entendre, au dépôt-atelier de Vennes, les explications des TL et d'Alstom sur les dysfonctionnements de la ligne, les journalistes ont fini le trajet en taxi.

Le métro lausannois s'est ainsi chargé lui-même de l'introduction à une séance de crise. Dans le plan de réaction aux interruptions de trafic des 7, 8, et 12 février, les exploitants avaient en effet exigé avec la dernière fermeté un volet «communication» assuré par le constructeur. Après les excuses appuyées du directeur-adjoint des TL, Marc Badoux, aux usagers – «on ne saurait être plus désolés que nous le sommes» – c'est donc Matthias Handschin lui-même, directeur d'Alstom Suisse, qui a détaillé les problèmes rencontrés.

7 ET 8 FÉVRIER Durant respectivement quatre et neuf heures, l'exploitation n'a été que partielle, et totalement interrompue le dimanche 8 durant une heure. Les communications électroniques entre trains et voie (vitales sur un métro automatique) avaient des coupures.

POURQUOI? Répartis au sol à intervalles réguliers, des tubes guide-ondes baptisés IAGO (exclusivité Alstom) assurent ces communications de haute puissance. Sous la neige, notamment sur le tronçon ouvert de la Sallaz, certains ont pris l'eau. Vu la pente, elle s'est accumulée au bout où se trouve l'antenne, y a gelé... Plus de signaux.



© KEYSTONE | Directeur pour la Suisse d'Alstom Transport, constructeur et concepteur du M2, Matthias Handschin a longuement expliqué les pannes récentes. Dans ses mains, l'un des tubes de transmission des ordres électroniques malmenés par le gel.

MESURES PRISES Les tubes en cause ont été remplacés par des éléments aux joints et protections renforcés. Ils vont équiper les trois secteurs de plein air. La Sallaz (300 mètres) et Grancy (300 mètres) sont achevés, le pont Bessières (80 mètres) va y passer.

REMÈDES À LONG TERME La mesure des émissions des tubes sera intégrée aux paramètres contrôlés automatiquement. Toute baisse de puissance sera repérée. A la Sallaz, qui concentre d'autres équipements sensibles (poste de retournement des trains), un allongement de la couverture des voies sur 55 mètres est à l'étude.

12 FÉVRIER Ce jeudi noir-là, le métro ne circulait plus du tout entre 8 h 15 et 8 h 50, et seulement jusqu'à la Sallaz de 9 h 30 à 12 h 30. Cause? Des alarmes-freins anormales, et pas question de faire circuler des rames aux freins douteux.

POURQUOI? Ces alarmes-freins étaient le fruit de microcoupures de courant, dues aux brèves pertes de contact des patins conducteurs avec le rail électrique, notamment au passage des joints de dilatation. Cumul de froid, d'usure, d'humidité et de gel, en particulier à la Sallaz, l'expliquent.

MESURES PRISES Les patins les plus usés ont été changés et le chauffage de la voie porté au maximum.

REMÈDES À LONG TERME Trop bas, le seuil de tolérance des logiciels détecteurs de pannes va être relevé. La forme des sabots sera adaptée. L'optimum de chauffage des voies réétudié.

Sous garantie

Dans leurs malheurs, les TL ont une bonne nouvelle: «La résolution de tous ces problèmes est sous garantie du constructeur.» Le directeur, Michel Joye, ajoute même: «Franchement, cet hiver rigoureux nous arrange. Sous ses contraintes, tous les défauts apparaissent.» Matthias Handschin ne dit pas combien les corrections coûtent à Alstom: «Nous appliquons les garanties que nous offrons, et dont la probabilité d'usage est réfléchié dans tous nos contrats.» Le reproche d'avoir sous-estimé les rudesses de la topographie de Lausanne le touche davantage: «Nous avons pensé à tout ce que nous pouvions dans les bureaux de concepteurs, mais rien ne remplace l'expérience réelle. Maintenant, nous prouvons que nous savons réagir.»

Et la panne d'hier? Elle reste d'origine inconnue, mais ciblée quand même: «Certaines rames nous posent plus de problèmes que d'autres, et celle-ci est un mouton noir», avoue Michel Joye. Si jamais, elle a le numéro 242. Elle était au dépôt quand les journalistes, pas échaudés, ont repris le métro pour rentrer au centre-ville. Et ils y sont arrivés!

L'atout séduction des TL: la performance

Une vingtaine de pannes en quatre mois! Hier, les Transports publics de la région lausannoise (TL) se sont largement excusés des désagréments vécus par de nombreux passagers depuis le lancement du M2. «Nous mesurons tout à fait à quel point cela peut être irritant, pour la clientèle, de se retrouver pris dans une interruption de trafic», a humblement reconnu Claude Joye. Pour l'heure, par contre, le directeur des TL avoue n'avoir prévu aucune opération séduction. Ni baisse des tarifs ni autre geste en faveur des mécontents de moins en moins indulgents face aux erreurs de jeunesse du M2. « A quoi cela servirait-il si deux jours après une grosse action séduction, une nouvelle panne surgissait?» s'interroge son collaborateur et directeur adjoint Marc Badoux. «Les gens ne réclament pas de payer moins cher, a renchéri Claude Joye. La population veut tout simplement que le métro fonctionne. Lorsque c'est le cas, d'ailleurs, les passagers sont tout à fait enchantés. Notre seule stratégie consiste donc à rendre le système aussi performant et fiable que possible. Quotidiennement, nous cherchons à viser ce haut niveau de qualité, un point c'est tout!»

INTERVIEW DE OLIVIER FRANÇAIS MUNICIPAL DES TRAVAUX

«Certains problèmes primaires auraient dû être anticipés»

– Les pannes récentes du M2 ont été causées, selon le constructeur Alstom, par l'hiver particulièrement rigoureux et les spécificités topographiques lausannoises!

Des éléments tout à fait évidents comme la pluie, la pente ou les changements de températures n'auraient-ils pas été pris en compte au début du projet?

– Je suis aussi étonné que vous d'apprendre que certains fournisseurs découvrent seulement maintenant qu'il neige en Europe! Si beaucoup de problèmes ne pouvaient être véritablement expérimentés avant la mise en service du M2, comme la pente par exemple, c'est par contre vrai que nombre d'entre eux auraient dû être, de façon évidente, plus sérieusement anticipés. Certains éléments ont vraiment été considérés à la légère. Voilà pourquoi nous avons tapé du poing sur la table: des soucis tout à fait primaires doivent absolument être rapidement résolus... car d'autres beaucoup plus techniques peuvent encore surgir.

– Remettez-vous en cause le choix de certains fournisseurs?

– L'important, aujourd'hui, est de voir qu'ils prennent leurs responsabilités: Alstom, par exemple, réagit avec beaucoup de sérieux et envoie très rapidement le personnel nécessaire pour identifier et corriger les problèmes.

– Le moment de faire un geste pour les passagers de plus en plus mécontents n'est-il pas arrivé?

– Même si nous en appelons encore à la compréhension de notre clientèle, cette question est prématurée: le métro rencontre un vrai succès populaire. D'ailleurs, nous restons dans les objectifs techniques annoncés. Malheureusement, la mécanique est ce qu'elle est! Et si nous avons fixé ces objectifs très (trop?) haut, je l'assume entièrement.

Gérald Cordonier

