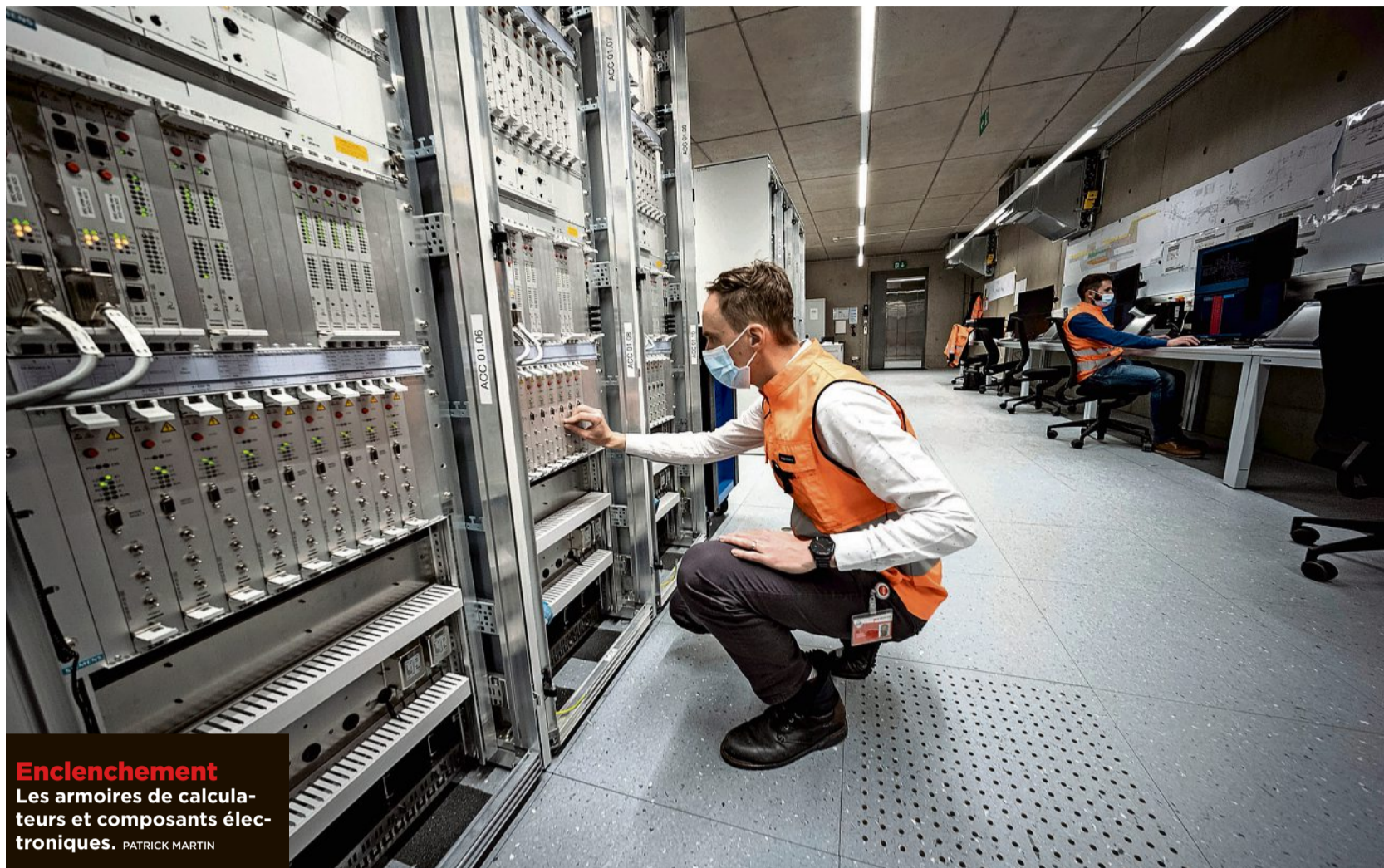


Mobilité



Enclenchement
Les armoires de calculateurs et composants électroniques. PATRICK MARTIN

300 personnes sur le pont

Mobilisation Si le poste directeur actuel garde le charme des sixties, avec ses consoles électriques à diodes lumineuses, le nouvel enclenchement de Lausanne se résume à une alignée d'armoires de composants électroniques. La froide efficacité de l'informatique. Personne ne travaillera dans ces locaux. Le nouveau système permettra à la dernière grande gare de Suisse d'être enfin gérée «à distance» par le Centre d'exploitation de la région ouest des CFF qui se trouve, justement, à l'avenue de la gare à Lausanne. «L'exploitation est beaucoup plus flexible avec un système électronique qu'avec un enclenchement à relais», note Dimitri Simos, chef de projet. Mais ce week-end, le nouvel enclenchement va fourmiller. Une vingtaine de personnes travailleront dans ses locaux. Au total, plus de 300 collaborateurs s'affaireront entre samedi et dimanche pour basculer de l'ancien système à relais électromécaniques au tout informatique. Cette conversion nécessite de changer 110 signaux principaux, 153 signaux «nains» et 106 moteurs d'aiguillage. Le tout en gardant la voie 8 en service durant une bonne partie du week-end. «C'est la seule ligne de contact qui sera alimentée, indique Raphaël Lüdemann, chef de projet des installations de sécurité. Toutes les autres seront déconnectées pour des raisons de sécurité.» Cette opération aura également un impact sur les gares de Renens, La Conversion, Cully, Vevey et Villeneuve. L'enclenchement de Lavaux sera débranché le temps de changer son programme pour qu'il puisse communiquer avec le nouveau système de la gare de Lausanne.

La gare de Lausanne sera à l'arrêt ce week-end

Les travaux de mise en service du nouvel enclenchement de la gare nécessitent d'interrompre le trafic. Une seule voie sera en service. Le trafic sera fortement perturbé.

Renaud Bournoud

La gare de Lausanne perd sa tête, ce week-end. Ou plus précisément son cerveau. Entre le 20 et le 21 mars, les CFF basculent tout le système de gestion des aiguillages du poste directeur, situé à l'ouest au bout du quai 1, au nouvel enclenchement construit à l'autre bout du même quai.

Cette opération va fortement perturber le trafic ferroviaire et même l'interrompre complètement en gare de Lausanne. «Durant ce week-end, seule une voie restera en service, afin de permettre le passage de deux trains par heure et par sens, qui assureront des trajets entre Genève-Aéroport et le Valais ainsi qu'entre Genève-Aéroport et Fribourg, en passant par Vevey, détaillent les CFF. Durant la nuit du samedi au dimanche, aucun train ne circulera dans la gare.» Le dernier train partira samedi à 23 h 56. «Après on coupe le jus à l'ancien enclenchement», explique Dimitri Simos, chef de projet aux CFF. La gare sera alors totalement hors réseau jusqu'au premier train géré par le nouveau système qui devrait partir, dimanche matin à 7 h 40. La dernière fois que la Lausanne ferroviaire a été coupée du reste de la Suisse remonte à l'accident chimique du 29 juin 1994.

«Évitez le train»

Les CFF recommandent à leur clientèle «d'éviter les déplacements en train» durant cette période. L'entreprise a quand même prévu des «possibilités de substitution». Un service de bus pour suppléer au trafic régional a, notamment, été prévu. Les alternatives sont consultables à

«Le dernier train partira samedi à 23 h 56. Après, on coupe le jus à l'ancien enclenchement.»



Dimitri Simos, chef de projet aux CFF

l'adresse suivante www.lausanne-sans-trains.ch. Mais «les capacités de transport seront moindres et les temps de parcours plus longs», avertit encore la compagnie ferroviaire.

«On n'est pas à l'abri d'un imprévu»

● **À qui doivent s'attendre les personnes qui souhaitent prendre le train ce week-end?** Nous recommandons d'éviter la gare de Lausanne ce week-end. Même s'il y aura tout de même quelques trains qui circuleront. Nous invitons nos clients à s'informer sur notre site internet et notre application des modifications d'horaires. Pour les gens qui se rendront quand même dans les gares, nous aurons une septantaine de collaborateurs répartis entre Morges et Vevey qui les orienteront vers les services de bus que nous avons mis en place.

● **Pourquoi faut-il changer**

Le nouvel enclenchement est présenté par les CFF comme un «préalable indispensable» à l'extension de la gare de Lausanne, dont le début du chantier est planifié pour cet été. La refonte de la gare doit permettre de doubler sa capacité. L'enclenchement actuel a été installé dans le poste directeur en 1963, juste avant l'Exposition nationale. Les aiguillages et les installations de sécurité de la gare sont encore commandés par un système de relais électromécaniques. Il est donc devenu nécessaire de faire entrer au XXI^e siècle la gestion du trafic en gare de Lausanne. Le nouvel enclenchement, construit en bordure du chemin du Treyblanc à l'entrée est de la gare, est complètement informatisé.

Ce week-end, «près de 250 si-

gnaux, plus de 100 moteurs d'aiguillages et des centaines d'autres installations de sécurité seront changés, adaptés, puis connectés aux nouvelles installations informatisées de gestion du trafic ferroviaire», expliquent les CFF. Pour permettre le fonctionnement du nouvel enclenchement, il a également fallu forer une galerie souterraine pour les câbles à 25 mètres de profondeur. Ce tube, long de 625 mètres, permet de relier les têtes ouest et est de la gare.

Le coût de ce nouveau cerveau pour la gare de Lausanne est de 89 millions. Les chantiers de la refonte du nœud ferroviaire s'élèvent, eux, à 1,3 milliard. Les usagers ne devraient pas voir le bout du tunnel avant la deuxième moitié de la décennie.



Alain Barbey, Directeur des CFF pour la Suisse romande

l'enclenchement de la gare de Lausanne? Parce qu'il est obsolète. Il est homologué jusqu'à la fin de l'année. Lausanne est d'ailleurs la dernière grande gare en Suisse qui fonctionne manuellement. Pour quelques jours encore. Changer de système est le seul moyen pour pouvoir augmenter la capacité de la gare de Lausanne. Nous pourrions ainsi réduire l'espacement entre les

trains. Il faut aussi dire que sans ce nouvel enclenchement, le chantier de la gare, qui va débuter cet été, ne serait tout simplement pas possible.

● **Quel est le défi principal de ce changement d'enclenchement?** C'est évidemment de réussir cette opération que l'on prépare minutieusement depuis plusieurs années. Il y a peu d'inconnues, les choses sont bien cadrées, mais nous ne sommes pas à l'abri d'un imprévu. L'enjeu est de respecter le timing, afin que lundi matin, les gens qui prennent le train en gare de Lausanne ne s'aperçoivent de rien. **R.BO.**

29 juin 1994

On a frôlé la catastrophe

Accident ferroviaire Il était exactement 2 h 56 le 29 juin 1994 lorsqu'un convoi de marchandises de près de 700 mètres dérailla en gare de Lausanne. «J'ai vu les derniers wagons passer en faisant des étincelles», racontait dans nos colonnes un témoin qui avait donné l'alerte. Une dizaine de wagons étaient couchés sur les voies. Des litres de produits toxiques, dont du méthylate de sodium, du chlorure de thionyle et surtout de l'épichlorohydrine hautement inflammable, menaçaient d'exploser. En provenance de Bâle, ces substances étaient destinées à Ciba-Geigy à Monthey. Le périmètre de la gare avait été complètement bouclé et les habitants évacués. Durant plusieurs jours, des sauveteurs en combinaisons lourdes et masques à gaz avaient colmaté les brèches des wagons-citernes, récupéré et neutralisé les centaines de litres de substances dange-

reuses. L'électricité avait été coupée pour éviter une étincelle qui aurait pu être fatale. Dans l'attente de l'opération délicate du transvasement des substances toxiques dans de nouveaux wagons, les pompiers s'étaient relayés pour refroidir la cargaison. Pendant plus de soixante heures d'angoisse, trois jours et autant de nuits, le trafic avait été fortement perturbé et les voyageurs avaient dû se rabattre sur des parcours alternatifs. «Un grand coup de champagne à 450 professionnels et volontaires», lançait notre journaliste Claudine Dubois dans l'édition du 4 juillet 1994 de «24 heures» avant d'ajouter «les têtes pensantes de l'opération ont l'étoffe des héros [...] De même les pompiers, aux premières loges en cas d'explosion ou de fuite, méritent une reconnaissance toute particulière. Tous risquaient leur peau.»

CCD



Les pompiers ont risqué leur peau en gare de Lausanne.