

## Lausanne

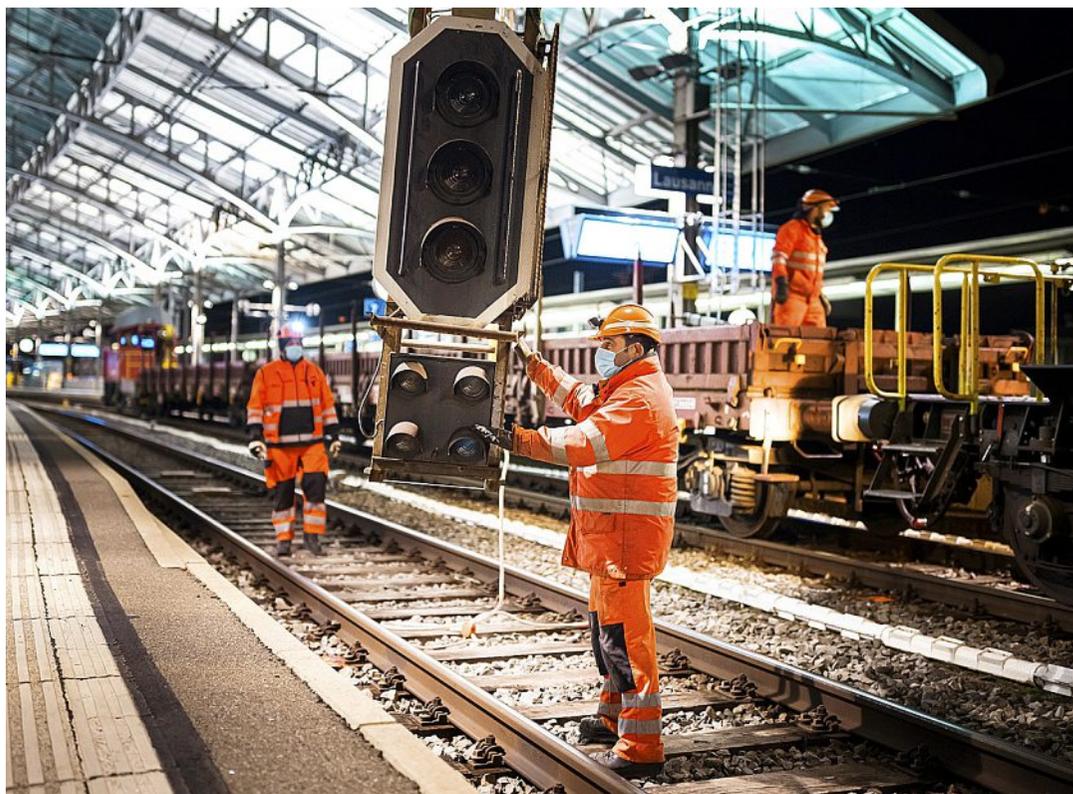
# La gare est de nouveau opérationnelle

**Le nouvel enclenchement électronique de Lausanne a piloté ses premiers trains, dimanche matin.**

Céliane De Luca

Une porte battante du hall de la gare grince doucement. Probablement grinçait-elle déjà la semaine dernière, mais ce bruit disparaissait sous celui des pas, des voix et des annonces de trains. En ce dimanche de mise en service du nouvel enclenchement ferroviaire, on l'entend distinctement. Au centre du hall, l'arbre artificiel déploie son feuillage au-dessus d'une lectrice, seule occupante des bancs. La gare est partiellement fermée.

Le porte-parole des CFF Jean-Philippe Schmidt arpente les lieux, salue un ancien cheminot venu voir son lieu de travail se transformer, puis enjambe une rubalise pour rejoindre un quai désert. «Ce week-end, nous avons déplacé le cerveau de la gare d'ouest en est», se réjouit-il. Lausanne a passé d'un système électromécanique à un système électrique, qui sera géré depuis un bâtiment construit à cet effet à l'est



Il a fallu fermer les voies pour installer de nouveaux signaux. KEYSTONE/VALENTIN FLAURAUD

de la gare. L'ancien poste directeur a été mis au rancart samedi soir. L'avenir du bâtiment n'est pas encore certain, précise le porte-parole.

Tout en parcourant les quais déserts, le porte-parole pointe du doigt les nouveaux signaux de manœuvre. Près de 800 éléments

techniques doivent être remplacés et connectés au nouvel enclenchement.

## La dernière gérée manuellement

Quelques gares régionales fonctionnent encore avec un système de relais électromécaniques. Lau-

sanne était cependant la dernière grande gare de Suisse à être gérée par l'un des Centres d'exploitation des CFF, en l'occurrence celui de Lausanne, qui couvre la Suisse romande. Coût total de l'intervention: 89 millions. Il ne s'agit pourtant que d'un avant-goût indispensable au lancement des tra-

«Ce week-end, nous avons déplacé le cerveau de la gare d'ouest en est.»

Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF

vaux d'agrandissement dans le cadre de Léman 2030, qui commenceront quant à eux l'été prochain.

Il aura fallu deux ans de préparation pour que l'opération passe presque inaperçue, puisque les voyageurs auront à nouveau accès à toutes les voies lundi à l'aube. Le timing de centaines d'employés a été calculé pratiquement à la minute près. Démarrés vendredi soir, les travaux se sont intensifiés dans la nuit de samedi à dimanche, mettant l'intégralité des voies à l'arrêt. Après une nuit de sommeil historique, la voie 8 s'est réveillée, guidée électroniquement par son nouveau centre des aiguillages et des signaux. Les passagers du 7 h 51 ne l'ont peut-être pas remarqué, mais ils étaient les premiers à s'évader avec le nouvel enclenchement.

Prévus pour novembre dernier, les travaux ont été repoussés suite aux retards pris par diffé-

rents chantiers durant la première vague de la pandémie. Le Covid continue toutefois d'impacter la gare ce mois-ci, rappelle Jean-Philippe Schmidt, le taux d'occupation des trains est estimé entre 55% et 65% par rapport à mars 2019.

## Une fourmière à l'œuvre

Pour cette opération, les CFF ont engagé 300 personnes supplémentaires, auxquelles se sont joints 70 conseillers à la clientèle, répartis entre Lausanne et les gares environnantes, notamment Morges et Renens. Le responsable du développement CFF immobilier pour la Suisse romande Philipp Scherble s'est porté volontaire. Équipé d'une écharpe, de gants et d'un talkie-walkie, il était sur le quai dès 6 heures du matin: «C'était une rare occasion de prendre le pouls de la gare, de rencontrer les clients. La grande majorité des gens savait déjà ce qui se passait, et les autres ont vite été rassurés.»

Les tests continueront dans la nuit de dimanche à lundi, mais d'ici là Philipp Scherble aura pu facilement renseigner ce randonneur et son petit-fils qui l'interpellent: «Nous voudrions aller en Valais, c'est sur quelle voie?» Voie 8, unique voie en activité pendant ce dimanche de chamboulement aux airs de ralenti.