



Andrea Brandani et ses collègues n'utiliseront plus des machines Integra Vertical pour contrôler les enclenchements du secteur.



Cet appareil sera remplacé par les ordinateurs de la gare de Renens.



Chef de la circulation des trains, Andrea Brandani travaille à la gare de Moudon, dernière du réseau CFF où la palette verte et blanche est nécessaire pour donner le départ des convois.

## La palette du train ne s'agitiera plus trois fois

**Broye** À Moudon, le départ des trains est donné par un employé à l'aide d'une palette. Cette gare est la seule du réseau CFF où le trafic est réglé à la main. Mais plus pour longtemps: l'ex-régie fédérale a lancé un chantier de modernisation des infrastructures.

**Sébastien Galliker** Textes  
**Vvain Genevay** Photos

Le geste est précis et tout simple: une dizaine de mouvements de balancier de gauche à droite avec la palette verte barrée d'une bande blanche. Sur ce signal, le train arrivé en gare de Moudon depuis Palézieux peut poursuivre son chemin en direction de Payerne. Le chef de la circulation des trains, Andrea Brandani, peut rejoindre son bureau, non sans avoir vérifié visuellement le passage des deux feux marquant l'arrière du convoi à son départ.

En ce jour de fin janvier, le jeune cheminot est l'un des derniers à effectuer ce geste sur le réseau ferroviaire suisse. Cette gare de la Broye vaudoise est la seule du réseau CFF où le départ des trains est encore donné à la main. Plus pour longtemps.

En 2013, l'accident mortel de Granges-Marnand avait mis en évidence la vétusté des lignes de la Broye. Si plusieurs mesures ont été mises en œuvre pour éviter au maximum les conséquences d'erreurs humaines, l'ex-régie fédérale a lancé, dès 2023, un chantier à 250 millions de francs pour la modernisation, l'automatisation et la sécurisation des infrastructures (voir ci-dessous). Le secteur Payerne-Palézieux fermera le 14 février pour quatre mois et le savoir-faire du départ à la main s'arrêtera en parallèle. À la réouverture du 9 juin, la gestion du trafic sera gérée depuis le centre d'exploitation de Renens.

«Après la sonnerie au départ d'Écublens-Rue, la machine va sonner une seconde fois pour annoncer que le train arrive à Bressonnaz, sur la voie 218. Quand le train arrive depuis Payerne, sur la 216, la sonnerie est alternée. Et il n'y a qu'un seul avertissement à la sortie de Lucens», explique Andrea Brandani devant une impressionnante machine de couleur kaki.

**Les derniers Integra Vertical**  
Au début du XX<sup>e</sup> siècle, divers leviers permettaient d'actionner les aiguillages à distance dans les gares. Bourré de diodes simulant les trains sur la voie unique, les signaux ou divers embranchements, cet «Integra Vertical» avait modernisé ces systèmes. Il est désormais aussi d'un autre temps, rappelant l'univers d'Austin Powers, et sera bientôt mis au rebut.

Régissant les divers enclenchements du secteur moudonois, il permet à Andrea Brandani de vérifier «l'état libre de la voie», ou ELV, dans le jargon ferroviaire. «Les deux traits rouges montrent qu'il y a une occupation côté Écublens. Je vérifie tout d'abord que la voie 1, où ce train va arriver, est libre. Je tourne ensuite le sens du bloc de direction et je change l'enclenchement, ce qui va donner l'impulsion pour la fermeture du passage à niveau», explique celui qui a commencé sa formation en mars 2023 et travaille à la gare de Moudon depuis octobre de la même année.

Un peu plus loin, la sonnerie typique de l'abaissement des

**«L'usage de cet outil se rappelle à nous dans chaque gare. L'aiguille des secondes de l'horloge des CFF symbolise une palette.»**

**Jean-Philippe Schmidt**  
Porte-parole des CFF

### Un chantier à 250 millions dans la Broye

Pour un investissement total de plus de 250 millions de francs, les deux lignes CFF de la Broye, qui se croisent à Payerne, seront modernisées ces prochains mois. Au total, douze gares sont transformées pour un meilleur accès aux quais et aux trains, les installations techniques sont mises à jour et de nombreux tronçons de voies sont renouvelés, tout comme 63 passages à niveau. Le premier secteur concerne le tronçon entre Payerne et Palézieux, où plus aucun train ne circulera, du vendredi 14 février à 22h au lundi 9 juin à 4h. Pour les utilisateurs concernés, diverses solutions de substitu-

barrières de circulation retentit. «Regardez! Cela va permettre de faire passer le signal pour le train qui arrive du rouge au vert. Pour le mécanicien, cela indique qu'il a le OK pour entrer en gare. Il faut rester attentif, car sinon, le train peut rester au poteau.» Le Montreusien raconte qu'il a toujours été passionné par la circulation des trains, mais a commencé par entreprendre une formation dans les médias. Dans le milieu, rester au poteau signifie que le train doit s'arrêter au signal d'entrée de la gare.

### Nouvelles balises

Une fois le chantier terminé, dès le 9 juin, le départ à la palette sera remplacé par des installations de sécurité modernes. Il s'agit notamment de balises qui

s'assurent que le train ne part pas lorsqu'il ne le devrait pas. «Certaines de ces balises ont déjà été installées dans d'autres gares broyardes, il y a quelques années», explique Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. Ce type d'aménagement n'était toutefois pas encore possible à Moudon.

Sur son autre face, la palette du chef de la circulation des trains est blanche avec une bande verte. «C'était prévu pour un usage de nuit. Mais ce n'est pas toujours facile à distinguer pour le mécanicien de locomotive, alors on utilise plutôt une lampe de poche verte pour les départs nocturnes», explique encore Andrea Brandani. Adapté à la ligne, l'horaire des mécaniciens CFF précise qu'à Moudon, ils doivent attendre le signal de départ.

Si la palette est utilisée 95% du temps, un coup de téléphone interne peut aussi faire le nécessaire. «Pour une question de visibilité, cela peut notamment être le cas si on doit faire partir un train marchandises de la voie 2, alors qu'un train voyageurs est déjà stationné sur la voie 1», image-t-il.

À raison de quatre trains chaque heure de 5 h 51 à 21 h, puis deux trains jusqu'à la fin de l'exploitation, des centaines de coups de palettes sont donnés tous les jours à Moudon. Cet usage date probablement des débuts de l'exploitation ferroviaire du pays. «Avant l'apparition de la signalisation lumineuse et de la surveillance des trains, l'être

humain était le seul garant de la sécurité. C'est la raison pour laquelle les gares étaient occupées par des chefs de gare», souligne Alain Candellero, responsable communication du chemin de fer-musée Blonay-Chamby.

### Encore au Blonay-Chamby

Faut-il regretter la prochaine disparition d'un savoir-faire? Le porte-parole rétorque: «Tout dépend de votre définition de ce mot. Pour moi, le savoir-faire des CFF, c'est de transporter chaque jour plus de 1,32 million de voyageurs, et de faire circuler plus de 11'400 trains sur l'un des réseaux les plus utilisés d'Europe en toute sécurité. Pour ce faire, nous modernisons et entretenons nos lignes, c'est aussi du savoir-faire helvétique.»

Et que les nostalgiques se rassurent, l'usage de la palette reste de mise dans le canton, sur la ligne du Blonay-Chamby. «Parmi nos «missions», il nous tient à cœur de reproduire les scènes ferroviaires de l'époque des trains à vapeur», indique Alain Candellero. De leur côté, Andrea Brandani et sa petite vingtaine de collègues du team Moudon poursuivront leurs carrières au centre d'exploitation de Renens ou dans d'autres gares. Quant à la palette historique de Moudon, si le musée s'y intéresse, les CFF n'ont pas encore déterminé sa future destination. «L'usage de cet outil se rappelle à nous dans chaque gare. L'aiguille des secondes de l'horloge des CFF symbolise une palette», conclut Jean-Philippe Schmidt.