Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 42 (2005)
Heft: 1669

Artikel: Gare de triage de Denges : les voies d'un autre monde
Autor: Danesi, Marco
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1013757

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Les voies d'un autre monde

Les marchandises voyagent la nuit, triées et expédiées dans toute la Suisse à partir de huit sites gérés par CFF Infrastructures. La gare de Denges, inaugurée en 1971, va entreprendre une cure de jouvence entre concurrence et service public.

Les wagons dévalent la bosse de débranchement. Auparavant, on les a comptés, identifiés et séparés à coups de perche. Les freins des voies mordent et crissent. Ralentis, containers et citernes glissent vers les cheminots fluorescents sous les lampadaires allumés. Les bonshommes orange, éparpillés sur la plaine ferrée, assemblent les convois comme dans une réussite aux cartes. Casqués, gantés, imperméabilisés, ils posent les sabots sous les attelages pour les immobiliser à la bonne place. Toute la nuit, ils partiront vers les autres centres de triage. Il y a en a huit en Suisse, compte Jean-Michel Despont, assistant de gare - chargé de la sécurité de l'exploitation. Autant de nœuds d'une toile où les marchandises roulent du Plateau aux Alpes.

La gare de triage occupe la dépression qui sépare Denges d'Echandens, à quelques kilomètres à peine de Lausanne. En 1971 elle déleste, puis remplace le site de Renens, étouffé par l'euphorie économique de l'époque. Construite en plusieurs étapes, la gare s'ouvre à l'Est avec un faisceau de réception, qui enjambe la Venoge, et descend ensuite vers le filet serré de formation et de départ des trains. Enfin, aux portes de Morges, elle s'embobine en une boucle devenue le cauchemar des communes voisines, Lonay et Préverenges en tête. Septante pourcent du travail se déroule la nuit avec sa kermesse de fer et de foudres. La majorité des convois empruntent cette parabolique qui ceinture champs et villas vaudoises où dorment encore quelques salariés des CFF.

Maintenant la division Infrastructures de l'ancienne régie, désormais partagée en quatre sociétés autonomes (Voyageurs, Cargo et Immobilier, les trois autres) prépare l'avenir. Freins et gestion des données ont pris un coup de vieux. Les ordinateurs vont remplacer davantage le flair et la souplesse des hommes qui font merveille quand il s'agit de corriger une erreur ou d'affronter l'imprévu. Mon accompagnateur évoque un programme informatique arrangé pour assurer la transmission des informations d'un bout à l'autre de la gare depuis que le système d'origine manque des pièces de rechange en cas de panne. Au lieu de guérir, on a préféré prévenir et s'inventer un appareil maison mais performant en attendant un dispositif flambant neuf. Il me montre aussi une case improvisée sur les rails qui abrite un employé à l'écoute des roues afin de signaler les plats gênant leur bon roulement.

Victime du temps

La gare, moderne à ses débuts, n'a pas vraiment évolué. Pendant trente ans, elle a absorbé un trafic croissant sans se rajeunir. La bonne volonté des cheminots, très fidèles - en place parfois depuis le début de l'exploitation - a eu raison des restrictions budgétaires et contenu l'usure du temps. Ainsi le triage a pris des chemins originaux. A l'image de la reconnaissance des trains à l'arrivée, unique en son genre. Au moyen d'une radio, un homme dicte de vive voix destination et poids des wagons reçus (plus de deux mille par jour) à la tour de contrôle - la vigie - où ils sont saisis à la main, puis intégrés aux grilles de composition de train, avant de retourner au personnel de mouvement via des imprimantes installées à même le ballast. Sans parler du contrôle des 264 aiguillages, un engrenage de relais électriques, commandé à partir de deux tableaux avec clignotants et touches colorées qui schématisent les 62 kilomètres de voies.

Avec la réforme des CFF, les quatre entreprises qui la composent s'échangent les services nécessaires à leur fonctionnement. Les Infrastructures louent les rails, Cargo garantit le va-et-vient des frets, l'Immobilier gère les bâtiments et le Service voyageurs s'occupe des passagers. Chacun pourvoit à l'équilibre de ses comptes et de son bilan. Ainsi, Lausanne - triage paie un bail à Immobilier pour ses bureaux à Denges et fournit les voies à Cargo qui transporte essence et légumes en Suisse et à l'étranger.

Or, le transporteur, qui jouit d'un monopole de fait sur l'acheminement intérieur des wagons isolés, doit faire face à la concurrence pour le trafic de trains complets qui empruntent le réseau indigène, marché bien plus juteux que le premier. Les affaires vont mal et l'entreprise doit réduire ses coûts, donc supprimer 600 postes. Infrastructures, client captif de Cargo (qui va déménager à Denges agents et locomotives de sa section Ouest), biffera également soixante places de son organigramme. Jean-Michel Despont constate que ces mesures risquent de pénaliser les secteurs moins rentables qui alimentent cependant les gares de triage. L'annonce dramatique des suppressions d'emplois sert surtout à rappeler les coûts d'un véritable service public. Sans subventions, selon la décision du Parlement, Cargo deviendra une société commerciale comme les autres, délaissant les prestations chères et déficitaires.

Calé dans une motrice en attente, tandis que le mécanicien fait l'inventaire de leviers et manettes de son habitacle, mon guide détaille le catalogue des changements prévus qui devraient rationaliser la gestion, augmenter la productivité, rafraîchir l'exploitation, réduire la main-d'œuvre et maîtriser les nuisances (ces bruits nocturnes de cris et d'explosions). Loin d'un bouleversement, ils semblent annoncer en revanche la fin inéluctable d'un monde familier, viril - les femmes sont rares -, où fatigue et routine riment encore avec solidarité et expérience. Un monde étranger au futur abstrait et télématique qui réclame des opérateurs plutôt que des cheminots. A nouvel instrument, nouveaux processus. Chez soi, qui n'a pas sa télécommande pour «zapper»? conclut Jean-Michel Despont.

La locomotive avance dans le noir, elle lance les derniers wagons sur la bosse suspendue au vide. Ils foncent vers les quilles orange alignées au bout de la piste. *md*