

Les trains à deux étages circuleront enfin en Valais

Les CFF bouclent une série de gros chantiers sur la ligne du Simplon. Premiers convois à la fin de 2018

Patrick Monay Salquenen

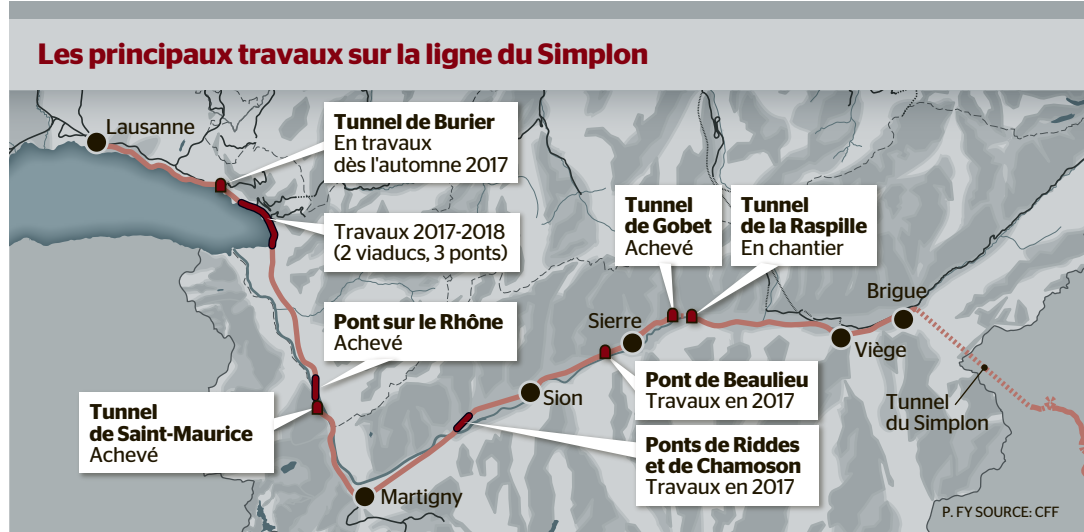
«Ces trains à deux étages, tout le monde les attend depuis des années. Ce sera un grand pas en avant pour le Valais», se réjouit Jacques Melly. Mardi matin, le conseiller d'Etat chargé des Transports et des Infrastructures a accueilli les médias à proximité du tunnel de la Raspille, entre Sierre et Salquenen. Cet ouvrage ferroviaire de 1883 constitue l'un des derniers «verrous» empêchant la circulation des rames les plus modernes sur la ligne du Simplon. Il sautera cette année encore, au terme d'un chantier qui aura coûté 10 millions de francs. Une fois les ultimes travaux menés à bien, les convois à deux étages pourront rallier Brigue - comme prévu -, dès le mois de décembre 2018.

Comment fait-on pour adapter une tranchée couverte centenaire comme le tunnel de la Raspille - 80 m de long - au passage des trains du XXI^e siècle? On érige 140 pieux de béton armé sur les côtés, puis on coule une nouvelle dalle, épaisse de 1,50 m à 2 m, au-dessus de l'ancienne voûte. Ne reste plus qu'à détruire cette dernière et à évacuer tous les matériaux. Une tâche délicate qui sera réalisée en un seul week-end, fin avril, pour limiter l'interruption du trafic ferroviaire. Au bout du compte, la hauteur du tunnel sera passée de 6 m à 7,50 m.

500 millions au total

C'est la troisième opération du genre entreprise en Valais depuis 2013. Une quatrième devra être effectuée entre Vevey et Montreux, pour un coût devisé à 35 millions de francs. L'adaptation au gabarit des trains à deux étages nécessite encore la surélévation de six ponts routiers et de deux aqueducs entre la Riviera vaudoise et Sierre (voir l'infographie). Au total, plus de 200 millions auront ainsi été injectés dans cette aventure de longue haleine. Budget et délais sont tenus, se félicitent les CFF.

A cela s'ajoutent de lourds investissements dans les installa-



Le tunnel de la Raspille, entre Sierre et Salquenen, sera bientôt adapté au gabarit des trains à deux étages. Le chantier aura duré plus d'un an et coûté 10 millions de francs. KEYSTONE

15 000

passagers par jour: c'est la fréquentation moyenne de la ligne ferroviaire Sion-Martigny. A titre de comparaison, elle est de 55 000 voyageurs entre Lausanne et Genève.

tions techniques, mais aussi la construction de nouveaux ouvrages, comme l'imposant pont sur le Rhône inauguré en décembre à Massongex. «Depuis 2010, le coût global des chantiers sur ce tracé atteint 500 millions de francs», évalue Frédéric Revaz, porte-parole de l'ex-régie fédérale.

Signataires d'une convention décisive avec les CFF et l'Office

fédéral des transports en 2012, les gouvernements valaisan et vaudois ont participé à cet effort en débloquent quelques dizaines de millions chacun. «On soupçonne volontiers les Valaisans de ne penser qu'à la route, mais le rail est aussi une priorité», observe Jacques Melly. On l'a vu lors de l'adoption du fonds ferroviaire FAIF, en 2014, que nous avons soutenu par 62% des voix en Valais.»

Bassins de pendulaires

Longtemps parent pauvre du réseau ferroviaire suisse, la ligne du Simplon rattrape ainsi son retard en termes de confort et de capacité. Le nombre de trains - 250 par jour en moyenne - n'est pas destiné à augmenter. Mais les rames ICN - semblables à celles qui circu-

lent entre Genève et Saint-Gall - pourront transporter bien davantage de passagers aux heures de pointe. Par ailleurs, les convois Regio à deux étages qui s'arrêtent aujourd'hui en gare de Vevey seront prolongés jusqu'à Saint-Maurice. Les CFF comptent aujourd'hui quelque 40 000 voyageurs par jour entre Lausanne et Vevey et environ 15 000 entre Martigny et Sion. Des chiffres qui augmenteront à coup sûr, selon Frédéric Revaz: «Le Valais et le Chablais sont d'importants bassins de pendulaires.»



Retrouvez la galerie photos à l'adresse simplon.24heures.ch