

DAMIEN PILLER EST DEVENU L'ACTIONNAIRE MAJORITAIRE DE LA TÉLÉ

Vaud, page 22



JOANA ABRIEL-A

UNE LIGNE DES TL RETARDÉE FAUTE DE CONDUCTEURS FORMÉS

Lausanne et région, page 23



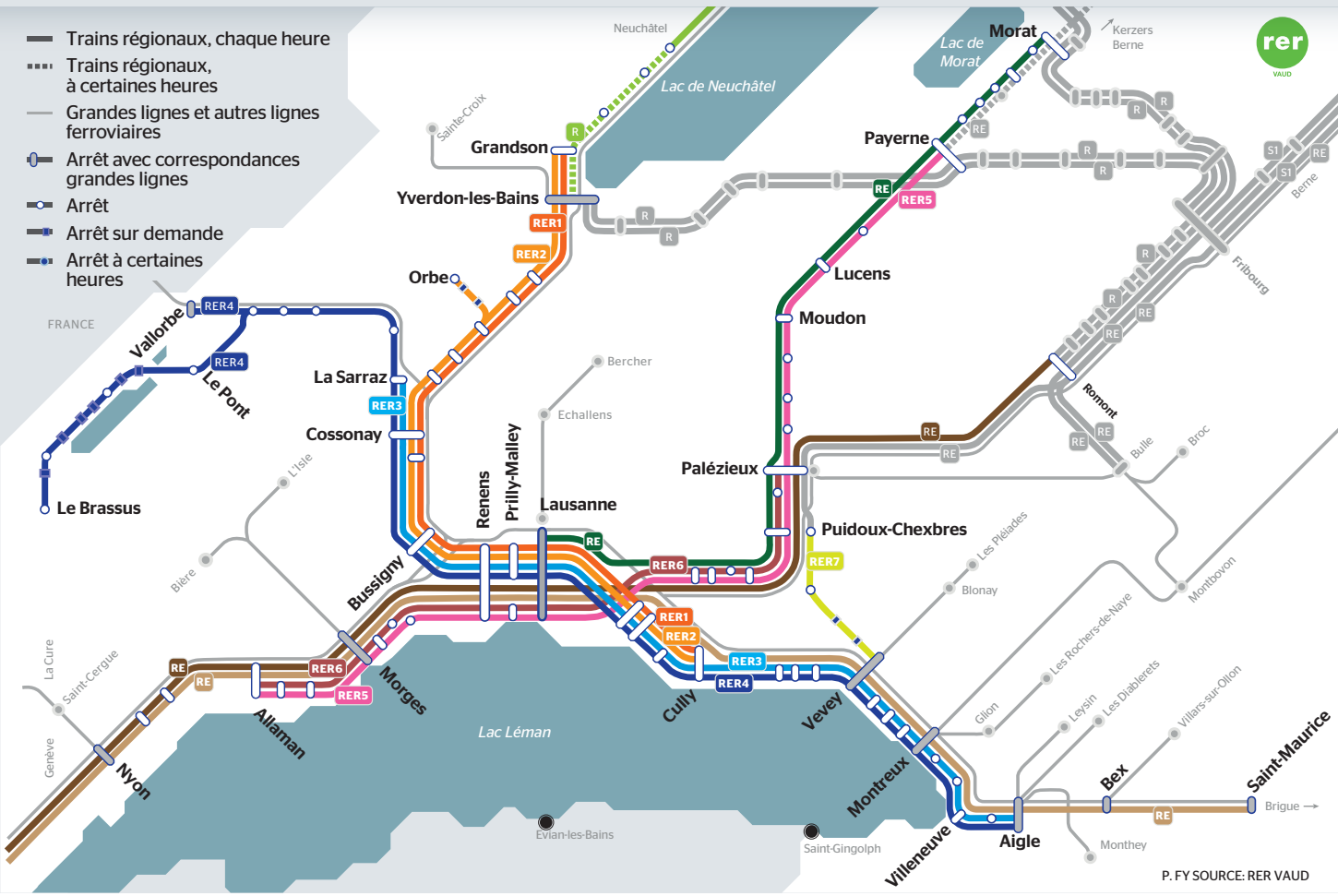
GERALD BOSSHARD

Vaud & régions

Vaud
Lausanne & région
Riviera-Chablais
Nord vaudois-Broye
La Côte

Transports publics

Le Réseau express régional vaudois à la cadence de 2020



Cadences Sur le schéma ci-contre, le nombre de lignes couvertes par la barre représentant une gare équivaut au nombre de trains qui s'y arrêtent chaque heure dans un sens et dans l'autre. Si la gare est signalée par un rond, un seul train par heure s'y arrête.

Agglomération lausannoise Entre Cully et Cossonay, dès décembre 2019, la cadence passera au quart d'heure dans les stations principales. Il faudra construire deux gares de rebroussement, à Cully et à La Sarraz. Le confort de la plupart des haltes sera amélioré, comme ailleurs sur le réseau.

Nord vaudois Dès décembre 2016, la ligne du RER se prolongera avec une cadence à la demi-heure jusqu'à Grandson. Une gare de rebroussement devra y être construite et les quais seront mis au niveau des rames du RER.

Vallée de Joux Dès décembre 2019, elle sera desservie directement depuis Lausanne, sans qu'il soit nécessaire de changer de train au Day, où la gare sera transformée pour

permettre le rebroussement des rames. L'adaptation aux normes de sécurité de la voie allant jusqu'au Brassus exigera d'importants travaux.

Broye Dès décembre 2019, Puidoux, Palézieux, Moudon, Lucens et Payerne seront desservis à la demi-heure. Un train par heure reliera directement Avenches et Morat à Lausanne. A la sécurisation de la ligne s'ajoutera l'installation d'un point de croisement à Châtillens et à Avenches, la construction d'une double voie entre Moudon et Lucens et la mise en conformité des quais.

RC 601 La fermeture pendant dix à douze mois de la ligne de la Broye impliquera une desserte par bus. Pour faciliter le report de trafic, la route cantonale sera élargie au préalable à l'entrée de Lausanne, entre Le Chalet-à-Gobet et les Croisettes.

Est vaudois Dès décembre 2019, Villeneuve (et Bex ultérieurement) sera desservie par le RegioExpress en provenance de Genève (et d'Annemasse grâce au Ceva). Aigle sera alors intégrée au RER.

Le RER vaut bien un pont d'or

Le Conseil d'Etat avance 15 millions pour préparer les chantiers du réseau ferroviaire régional. Une manière habile de forcer la main à la Confédération

Daniel Audétat

Les sommes que la réalisation du RER met en jeu sont considérables. Certes pas autant que le gros milliard promis pour le versant vaudois du programme «Léman 2030», qui concerne les lignes nationales des CFF et la gare de Lausanne. Mais certainement supérieures aux 300 millions que le Grand Conseil a votés l'été dernier pour la modernisation des «p'tits trains» gérés par des compagnies privées.

Alors, combien de centaines de millions de francs seront-ils investis pour que le Réseau express régional vaudois (RER Vaud) se déploie dans toute son ampleur au plus tard en 2020? Réponse de la socialiste Nuria Gorrite, cheffe du Département cantonal des infrastructures, hier, à l'occasion d'une conférence de presse: «C'est justement pour déterminer le coût des chantiers à entreprendre que le Conseil d'Etat demande au Grand Conseil un crédit d'étude de

«Un métro à ciel ouvert va se mettre en place autour de l'agglomération lausannoise»



Nuria Gorrite, conseillère d'Etat

14,5 millions de francs.» Cette façon de faire revient à miser «pour voir», comme on dit au poker. Car, avec cet argent, les CFF auront les moyens de plancher sur toutes les améliorations que le Canton veut apporter aux lignes qui desservent ses régions. Ainsi, le chantier de chacun des projets sera prêt à être mis en soumission lorsque les Chambres fédérales

dresseront la liste des bénéficiaires du Fonds d'aménagement et de financement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Celui-là même qui a été adopté en votation populaire le 9 février.

Dans ce cadre, les projets cantonaux seront en concurrence. Et les plus élaborés seront les mieux placés pour figurer au programme des investissements fédéraux de la période 2017-2020. D'où la tactique du «préfinancement» d'études que pratique le gouvernement vaudois.

A ce jeu, le Conseil d'Etat n'en est pas à son coup d'essai. En 2011, il avait déjà mis à disposition 325 millions de francs pour le préfinancement des études portant sur la transformation de la gare de Lausanne et l'installation d'une 4e voie jusqu'à Renens. Cela a si bien marché que Confédération et CFF ont priorisé ces projets. Ce qui a rendu inutile le préfinancement

cantonal. Sans plus d'affectation définie, ces 325 millions auraient pu se perdre dans la comptabilité générale de l'Etat. Eh bien, non! Nuria Gorrite a obtenu qu'ils servent au RER. Pour préfinancer les études dont on vient de parler. Mais peut-être aussi pour réaliser sans tergiverser des projets menacés d'atermoiements sur le plan fédéral.

Changement d'époque

Les Zurichois usent depuis longtemps de la méthode du préfinancement. Les Vaudois y recourent désormais avec détermination pour rattraper le retard dont souffre le développement de leur réseau de transports publics. L'inauguration du réseau complet du RER ne se fera pourtant pas en décembre 2018, comme l'avait prévu le Vert François Marthaler, prédécesseur de Nuria Gorrite. Mais en décembre 2019.

Du mieux dans la Broye en 2015 déjà

● Le nouvel horaire qui entrera en vigueur en décembre facilitera la vie des pendulaires broyards. La région à cheval entre Vaud et Fribourg est la plus touchée par les modifications mises hier en consultation. Elle bénéficie notamment de l'aboutissement de la 2e étape du développement

du RER fribourgeois, qui comprend la liaison Fribourg-Yverdon. «Sur cet axe, les trains passeront à la cadence à la demi-heure en journée», précise Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. Plusieurs gares de la ligne sont déjà en travaux pour les adapter à l'augmentation du trafic. La nouvelle cadence

implique une intensification du réseau de bus dans la Basse-Broye et de nouvelles correspondances entre Yverdon et Lausanne, qui se calqueront sur les horaires du RER fribourgeois. **A.R.-M.**

Pour consulter les futurs horaires: www.projet-horaire.ch

Parce que, entre-temps, s'est produite la tragique collision de Granges-Marnand, le 29 juillet 2013. L'obsolescence de cette ligne était alors apparue au grand jour. Le système de sécurité de celle de la vallée de Joux est tout aussi insuffisant. Plutôt que d'agir en deux temps, le Canton et les CFF ont décidé d'intégrer au programme du RER la sécurisation de ces deux lignes.

Pour y parvenir, il faudra carrément fermer la ligne entre Palé-

zieux et Payerne pendant dix à douze mois. Pour coordonner l'opération, les élus de la région seront associés à un «groupe d'accompagnement». Ils apprécieront l'aveu de Nuria Gorrite: «Le potentiel économique de la Broye et de la Vallée a été longtemps sous-estimé. Mais cela change!»

Les environs de l'agglomération lausannoise ne pourront pas se plaindre. Avec une cadence au quart d'heure, ils disposeront d'un «métro à ciel ouvert».

PUBLICITÉ

24heures

Partenaire média

16-21
JUN 2014

STEEVEN & CHRISTOPHER
THE TWIN MEN SHOW
Mardi 17 juin 21h30

MORGES SOUS RIRE
FESTIVAL D'HUMOUR

VÉRINO
VÉRINO S'INSTALLE...
Nouveau spectacle
Jeudi 19 juin 19h

ANTONIA
BEST OF
Jeudi 19 juin 19h

ANTHONY JOUBERT
Vendredi 20 juin 19h

Tout le programme et réservation sur www.morges-sous-rire.ch / 021 804 97 16 et FNAC