

47,5 mios pour le train des Pléiades

Transports Bondés aux heures de pointe, les trains entre Vevey et Blonay passeront à la cadence au quart d'heure d'ici à 2019. Ce qui implique entre autres la réalisation d'un point de croisement en amont de la gare de Vevey. Reste à savoir si cela sera suffisant pour faire face au flux de voyageurs, qui devrait pratiquement doubler d'ici à 2040 sur cette ligne. Entretien avec Gabriel Rosetti, directeur adjoint du MOB, accompagné par Grégoire Clivaz, porte-parole.



Textes et photo: Priska Hess

Le premier coup de pioche sera donné dans moins d'une année entre Vevey et Gllamont, sur la ligne des Pléiades. Un nouveau croisement ainsi qu'une sous-station électrique y seront créés. Objectif: passer à la cadence au quart d'heure sur le tronçon Vevey-Blonay dès 2019, cela avant la Fête des Vignerons. Car quelque 3'600 voyageurs devraient emprunter quotidiennement cette ligne d'ici à 2040, contre 2'000 actuellement. Il s'agira du premier projet mis en œuvre dans le cadre du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire suisse), accepté par le peuple et les cantons en 2014. Son coût: 10,9 millions – sur 6,4 milliards prévus par le FAIF jusqu'en 2025. Parallèlement, une série de travaux seront menés pour moderniser la ligne, où circulent déjà quatre des huit nouvelles rames à crémaillère, acquises pour 48 millions.

Un croisement à 500 mètres de la gare de Vevey, cela se justifie-t-il?

> Les points de croisement sont déterminés selon le système d'horaire symétrique qui prévaut en Suisse, c'est-à-dire que tous les trains doivent se croiser aux minutes 00 et 30. Pour assurer une cadence au quart d'heure, il fallait donc que trois compositions circulent en même temps et se croisent deux fois sur chaque trajet, chaque 7,5 minutes. Or, les deux croisements actuels, à St-Légier Gare et à Clies, ne le permettaient pas. Après étude de plusieurs variantes, il s'est avéré que la meilleure solution était de créer un second croisement à 7,5 minutes de celui de St-Légier Gare, en amont de la gare de Vevey. Car maintenir celui de Clies aurait nécessité la construction d'une nouvelle halte à double voie à la Chlésaz, ce qui aurait été très compliqué au niveau de l'achat des terrains privés. Et réaliser deux nouveaux points de croisement n'aurait pas eu de sens, déjà rien que financièrement.

Mais à quoi serviront les deux voies de l'actuel croisement de Clies ?

Elles serviront uniquement au croisement avec des automotrices de services, en cas de travaux ou éventuellement en cas de retard.

Pourquoi pas une double voie sur toute la ligne?

> GR : D'abord, parce que tout cela a un coût: un point de croisement sur 200 mètres, cela représente déjà près de 11 millions. Or jusqu'à Blonay, il y a six kilomètres! De plus, sur tout le trajet de la commune de St-Légier, la ligne actuelle est «coincée» entre les habitations. Une double voie intégrale aurait eu des conséquences considérables sur le bâti, sans compter la problématique du rachat des terrains et les oppositions prévisibles.

Ne craignez-vous pas que cela ne suffise pas à long terme, comme pour le métro lausannois?

> GR : Je pense que l'on arrive bientôt au bout de l'évolution démographique de la région et presque tout ce qui était constructible l'a été. D'ici à 2040, l'évolution prévisible de la demande se monte à 80%. Mais rien ne serait perdu si cette évolution se poursuivait, car on pourrait toujours passer à une cadence de 7,5 minutes au lieu de 15, cela en ajoutant encore deux points de croisement.

Quels autres investissements sont prévus?

> GR : La ligne Vevey-Blonay devra être équipée d'un tout nouveau système de sécurité permettant de surveiller le freinage avant que le train n'atteigne un signal rouge. Nous profiterons également de la création du croisement pour installer des barrières automatiques au passage à niveau des Bosquets, car il y a régulièrement des accrochages malgré les feux. Les haltes de Clies et Gilamont vont être remplacées par un seul arrêt, cela notamment en raison de la LHand (loi sur l'égalité pour les handicapés), à laquelle toutes les haltes doivent être conformes d'ici à 2023. L'autre gros chantier sera la reconstruction de la halte de St-Légier Gare, qui n'est plus du tout aux normes actuelles. Enfin, l'objectif est de continuer le développement des Pléiades, où la gare sera entièrement reconstruite l'an prochain. Les coûts, soit 47,5 millions au total pour les quatre prochaines années, sont essentiellement à la charge de la Confédération et du Canton dans une moindre part.

Pourquoi ne pas mettre aux normes les haltes Clies et de Gilamont plutôt que de les fusionner?

GR : Mettre nos haltes aux normes de la LHand implique que toutes les haltes aient des quais à la hauteur des portes, ce qui n'est pas possible dans une courbe. Or, Gilamont est dans une courbe extrême et le train est penché à cause de cette courbe. Il est donc absolument impossible de mettre aux normes cette halte. Et pour Clies, comme le quai est très étroit entre deux rails, ce n'est pas possible non plus. En plus, il y a des villas construites tout proche et s'il fallait exproprier, ce seraient des procédures très longues et très pénibles, aussi pour les propriétaires. Pour ces raisons nous avons décidé, avec le soutien des communes de St-Légier et de Vevey, de créer une nouvelle halte à mi-chemin pour desservir tout ce quartier des hauts de Gilamont. Elle devrait s'appeler « Vignerons». Le nom est admis par les communes concernées.

N'est-ce pas pénalisant pour les habitants du quartier ?

GC : La nouvelle halte est prévue sur le tronçon droit qui se trouve à la sortie du tunnel (réd. tunnel passant sous la route du Rio Gredon). Pour les habitants de Clies cela leur fera 200 mètres à descendre jusqu'à la halte, et un cheminement sera réalisé. Et la plupart des habitants de Gilamont seront à côté de la halte. Il s'agira uniquement d'un quai aménagé sur le bord de la route. Le fait que cela soit en ligne droite permettra de mettre quai à 35cm de hauteur et de respecter ainsi toutes les normes.

GR : Aux haltes de Gilamont et Clies, en moyenne 100 personnes par jour montent ou descendent du train. Elles ne font donc pas non plus partie des plus grosses haltes. En les fusionnant, on crée une halte plus performante, qui ne se trouve ni dans un courbe, ni à un point de croisement et qui sera conforme aux normes.

GC : Pour ce qui est de la hauteur des quais, il est intéressant de souligner que sur nos lignes ils sont à 35 cm par rapport au rail à plusieurs de nos arrêts, alors que chez les CFF ils sont encore à 55 cm. Mais pas encore à Gilamont et à Clies, ce qui contraint parfois certaines personnes à monter dans les trains de manière un peu abracadabrante... et souvent les chauffeurs doivent sortir pour les aider. La hauteur de 35 cm est préconisée par la LHand pour permettre un accès facilité aux poussettes ou aux chaises roulantes et toutes les haltes, y compris des CFF, devront être adaptées d'ici 2023.

Qui a choisi le nom de l'arrêt ?

GR : C'est moi qui l'ai proposé, en rapport avec le chemin des Vignerons voisin et parce qu'il y a d'ailleurs encore quelques vignes. Et quelque part, c'est aussi un clin d'œil à la future Fête des Vignerons.

Est-il prévu des correspondances avec les bus VMCV ?

GR : Oui. Les VMCV ont un arrêt juste à côté, donc il peut y avoir correspondance entre bus et trains. Et ce qui est sûr est que l'on mettra un abri à vélos et que l'on créera un cheminement piétonnier.

Est-ce que cette halte a déjà été mise à l'enquête ?

GR : Pas encore. Mais les communes ont été informées de ce projet. Bien sûr, comme lors de toute mise à l'enquête, il se pourrait que des oppositions du voisinage surviennent.

Le projet FAIF prévoyait 7 millions pour l'augmentation de la cadence. Or on en est à 10,9 millions finalement. Pourquoi ?

GR : Le projet développé à l'époque ne correspondait pas à toutes les normes qui sont nécessaires maintenant. Par exemple pour le système de sécurité. On doit maintenant avoir un système de type ETCS, qui correspond à la législation européenne et remplacera à long terme tous les équipements du réseau ferroviaire suisse, voire européen. L'Office fédéral des transports impose de le mettre même sur les voies étroites chaque fois que des investissements importants sont fait, comme l'augmentation de la cadence. En fait, l'ancien système est comparable à celui qui fonctionnait sur la ligne de la Broye (réd. une collision à Granges-Marnand entre deux rames y avait eu lieu en 2013, tuant le conducteur et faisant 25 blessés) : même avec un signal rouge, le mécanicien peut démarrer et ce n'est que lorsqu'il franchit le signal que le dispositif de sécurité va le faire s'arrêter. Alors qu'avec le nouveau système, il y a une communication permanente entre la signalisation et la locomotive. De sorte que si le signal est rouge, le train ne pourra même pas démarrer.

Et qu'en est-il du matériel roulant ?

GC : Huit nouvelles rames, acquises pour 48 millions, vont remplacer l'ensemble du parc véhicules, qui sera l'un des plus modernes de Suisse. Elles offriront un confort supplémentaire pour les voyageurs et seront climatisées. Nous avons également introduit il y a quelques mois la première classe sur la ligne. Elles sont équipées de crémaillères, afin de pouvoir circuler sans changement jusqu'aux Pléaides.

Que vont devenir les anciennes rames ?

GR : Les rames à plancher bas, qui datent de 1999, ont été revendues aux transports ASM (Aare Seeland Mobil). Trois circuleront dans le canton de Soleure et une dans l'Oberland bernois. Toutes les automotrices rouges partent à la casse.

Dans quel cadre s'est fait cette revente, et pour quel montant ?

GR : C'était une circonstance assez intéressante. Nos quatre anciennes automotrices, nous les avons achetées en 1999 en commun avec l'ASM. Lorsque nous avons acquis les quatre nouvelles, car nous voulions d'abord en avoir quatre, il s'est trouvé que l'ASM cherchait des trains d'occasion en attendant un projet de tram à Bienne. Donc nous nous sommes vite mis d'accord pour qu'ils nous rachètent nos quatre anciennes automotrices. Elles pourront ainsi durer encore une quinzaine d'années et être complètement amorties, avant d'être probablement remplacées par des trams. Ce qui nous permet à nous d'éviter de faire des investissements sur du matériel roulant qui était à mi-vie, notamment pour y mettre la climatisation et refaire les chaînes de traction. De plus, sans cela nous aurions dû continuer à fonctionner avec deux générations différentes, ce qui implique deux stocks différents, deux manières de conduire différentes, une gestion et une formation des techniciens différente. Donc, grâce à cette revente et au rachat de nouvelles rames, on unifie notre flotte et cela permet de grosses économies au niveau de la maintenance, de la gestion des stocks, etc. Et de son côté l'ASM a elle aussi une flotte unifiée, en attendant l'arrivée du tram dans environ quinze ans. Les quatre automotrices ont été revendues à leur valeur comptable, soit environ deux millions de francs pièce.

Et quels sont les développements prévus sur les autres lignes du MOB ?

GR : En fait, sur les huit nouvelles automotrices achetées, six fonctionneront sur la ligne Vevey-Blonay et deux dès l'année prochaine sur la ligne Montreux-Les Avants. Pour la ligne des Rochers-de-Naye, il est aussi prévu du nouveau matériel roulant, mais c'est du long terme, à l'horizon 2022 ou 2023, donc rien de concret pour l'instant. Aucune augmentation de la cadence sur ces lignes n'est prévue, du moins avant 2030, dans le cadre de la deuxième étape du FAIF – laquelle sera discutée au Parlement au début de l'année prochaine.