

Région Riviera



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.

Texte et photo: Priska Hess

Le premier coup de pioche sera donné dans moins d'une année entre Vevey et Gilamont, 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 Chiésaz, 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.

Pourquoi pas une double voie sur toute la ligne?

► 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?

► Je pense que l'on arrive au bout de l'évolution démographique de la région et presque tout ce qui était constructible l'a été. 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 trois points de croisement.

Quels autres investissements sont prévus?

► 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.