

Transports

Le RER vaudois prolongera sa route jusqu'à la vallée de Joux en 2021

La construction d'une nouvelle gare au Day offrira une liaison sans changement toutes les heures. Un projet très attendu

Laureline Duvillard

«Je ne peux que me réjouir, ça fait 25 ans qu'on essaie d'améliorer les relations entre la vallée de Joux et le reste du monde», a lancé hier Daniel Reymond, directeur de Travys. Dès décembre 2021, le RER ne craindra plus cette contrée reculée, et prolongera sa route jusque sur la terre des horlogers. Toutes les heures, un train régional fera la liaison directe entre Le Brassus et Lausanne, et réciproquement, sans changement. La dernière étape de la «très longue remontée de pente» pour relier tous les Vaudois au RER, comme l'a mentionné la ministre vaudoise des Transports, Nuria Gorrite. «Il est nécessaire de désenclaver la vallée de Joux pour assurer sa prospérité économique, et lui permettre d'avoir accès à une main-d'œuvre qualifiée.»

En point de mire de l'arrivée du RER, la gare du Day, par laquelle les voyageurs doivent actuellement transiter. Une halte construite 1886 sur l'impulsion de la Société des glaces, pour transporter plus facilement les blocs des lacs de Joux et Brenet, notamment en direction de Paris. Cette halte vétuste sera détruite et remplacée par une nouvelle gare déplacée de 200 mètres en direction de Vallorbe. En cause? «La gare se trouve du mauvais côté», explique la ministre vaudoise. Soit avant l'aiguillage. Ce qui empêche les trains circulant sur la ligne Lausanne-Vallorbe de rebrousser chemin pour rejoindre la Vallée.

Le combat d'une région

Ces modifications offriront non seulement au Brassus une liaison plus confortable avec la capitale vaudoise, mais elles entraîneront une desserte à la demi-heure entre Cossonay et le Day ainsi qu'entre Vallorbe et Lausanne aux heures de pointe. De 6 h à 9 h et de 16 h à 20 h, les deux rames du RER en provenance d'Aigle se sépareront à leur arrivée au Day. La rame de tête se rendra au Brassus, alors que la rame de queue roulera en direction de Vallorbe. «Nous sommes enchantés de voir que l'intense lobbying que

nous avons mené avec les milieux économiques locaux a permis de trouver une solution. Il y a encore une année, on n'y croyait plus», s'enthousiasme Stives Morand, syndic du Chenit. Toute la région s'est battue de longue date pour un meilleur raccordement au bassin lémanique et une réfection de la gare du Day. «Nous voulions des travaux, car elle n'est pas adaptée aux personnes à mobilité réduite, qui évitent de prendre le train», explique Sébastien Cala, président du Parti socialiste vallée de Joux, qui avait lancé en 2015 une pétition pour demander une liaison directe et accessible à tous.

«C'était loin d'être gagné. Cela montre la crédibilité et le dynamisme de notre région»

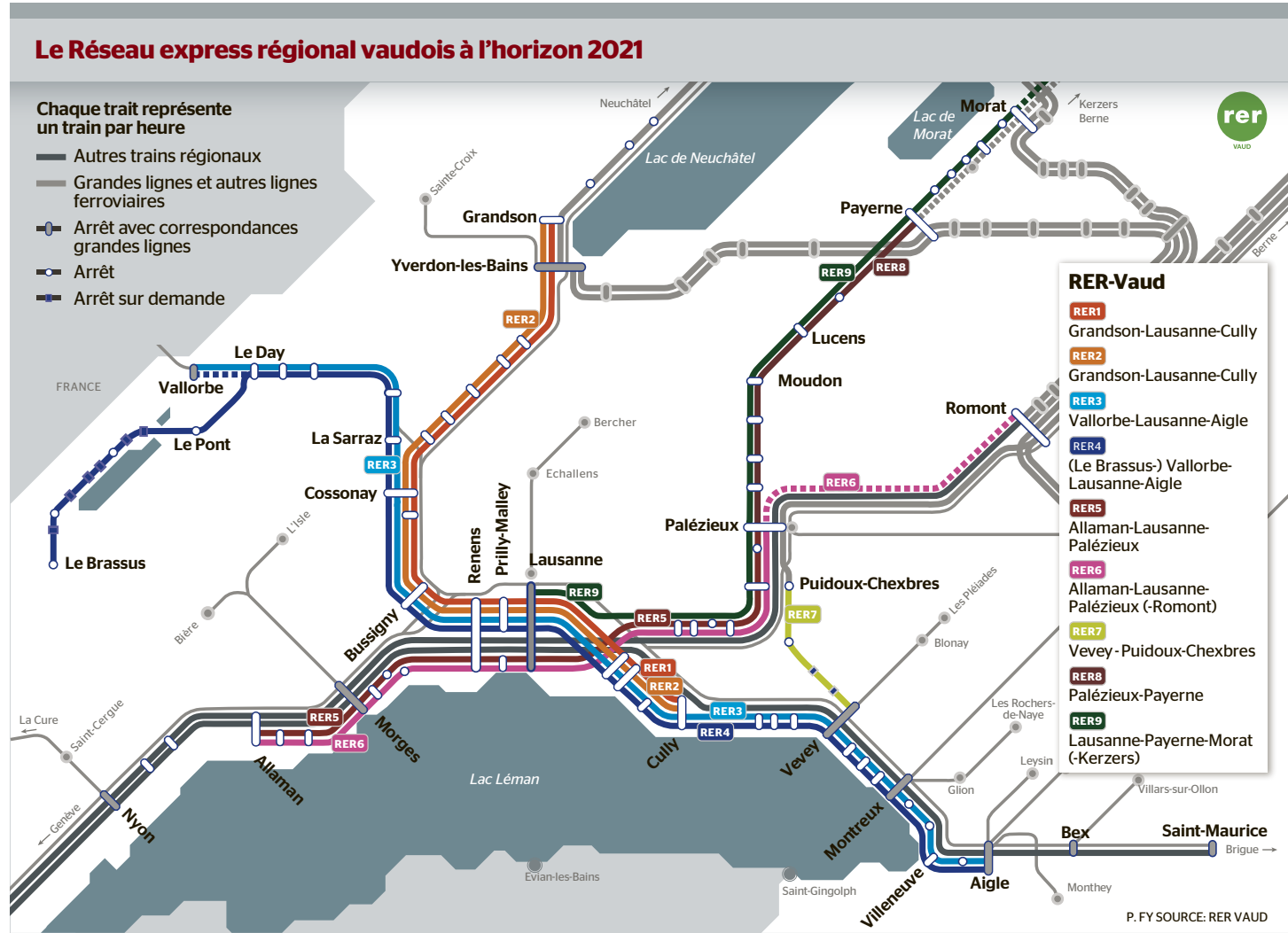


Nicolas Rochat Fernandez
Député socialiste de la vallée de Joux

Prévus début 2020, les travaux de construction de la nouvelle gare et le renouvellement des installations de sécurité s'élèveront à 50 millions. Un montant assuré par la convention de prestations entre l'Office fédéral des transports et les CFF. «C'était loin d'être gagné. Cela montre la crédibilité et le dynamisme de notre région», remarque le député socialiste Nicolas Rochat Fernandez, qui a porté le dossier devant le Grand Conseil depuis 2009. «Je suis également heureux du doublement de la cadence sur la ligne Lausanne-Vallorbe, qui assure la pérennisation de la desserte par le TGV.»

En attendant ces changements, les CFF et Travys ont décidé de tâter le terrain en mettant en place, dès le 12 décembre, deux liaisons matinales Le Brassus-Lausanne sans changement. Et la même offre en sens inverse en fin d'après-midi. En attendant la nouvelle gare, ils passeront par Vallorbe. Selon Travys, cette première évolution devrait déjà permettre de doper le nombre de voyageurs de 15% à 20%.

Notre vidéo sur les attentes des usagers
vallorbe.24heures.ch



Un réseau qui doit relier toutes les régions du canton

● Le Réseau Express Régional vaudois étend progressivement ses tentacules sur le territoire depuis une dizaine d'années. «En décembre 2021, avec son développement à la vallée de Joux, le RER couvrira toutes les régions du canton, a relevé la conseillère d'Etat Nuria Gorrite, en charge des Infrastructures. C'était l'objectif que nous nous étions fixé au début de la législature.» D'ici là, quelques étapes restent à franchir pour renforcer le réseau. Après l'extension l'année dernière jusqu'à Grandson, les trains régionaux circuleront deux fois par heure sur la ligne de la Broye à partir de décembre 2017. Mais la pièce maîtresse est la refonte du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens prévue dans le cadre du programme Léman 2030. Celle-ci permettra, entre autres, d'étoffer l'offre régionale. La construction en cours

75%
La part de Vaudois qui pendulent actuellement. Les projections annoncent une augmentation de 160% du nombre de pendulaires dans les transports publics d'ici à 2050

d'une quatrième voie entre les deux villes de l'agglomération autorisera l'accélération des cadences. Ainsi, quatre trains par heure devraient desservir la ligne entre Cossonay et Cully, dès la fin 2020. A cette même date, le réseau régional devrait se prolonger dans le Chablais jusqu'à Aigle. «Les rames RER sont l'ossature de la mobilité vaudoise», a expliqué Nuria Gorrite. Elles font le lien entre les différents types de trans-

ports publics, les réseaux de bus ou le trafic grandes lignes. «Le RER permet de garantir la qualité de vie des habitants, mais aussi d'assurer la cohésion sur l'ensemble du territoire», continue-t-elle. Deux ou trois statistiques sur l'évolution des déplacements des Vaudois illustrent l'ampleur des besoins en transports dans un canton qui connaît une forte croissance démographique. En 1970, seuls 30% d'entre eux quittaient leur commune pour travailler ou

étudier. Actuellement, ce sont les trois quarts de la population vaudoise qui pendulent. Et les projections annoncent une augmentation de 160% du nombre de pendulaires dans les transports publics d'ici à 2050. A l'échelon national, cette évolution est aussi prise en considération. L'enveloppe fédérale pour le «transport régional des voyageurs» s'élève à près de 4 milliards de francs pour la période 2018-2021. **R.B.**

PUBLICITÉ

24heures Partenaire média

FÉRIE MÉDIEVALE SAMEDIS & DIMANCHES