

Riviera-Chablais



Jean-François Fornet, riverain et opposant. PATRICK MARTIN

Vaste levée de boucliers sur la ligne Vevey-Blonay

Train

Les communes de Vevey et de Saint-Légier, ainsi que l'ATE Vaud et 144 riverains s'opposent à la suppression de deux haltes au profit d'une seule à mi-chemin

En décembre dernier, la mise à l'enquête du projet de la société GoldenPass prévoyant de supprimer les arrêts de Gilamont (Vevey) et de Clies (Saint-Légier) sur la ligne Vevey-Blonay a été sanctionnée par une pluie d'oppositions. À la place des deux haltes, la compagnie en prévoit une nouvelle, «Vevey-Vignerons», à mi-chemin. À l'opposition collective de 144 riverains s'ajoutent celles des communes de Vevey et de Saint-Légier, ainsi que de la section vaudoise de l'Association Transports et Environnement. Leur traitement est désormais du ressort de l'Office fédéral des transports (OFT).

GoldenPass veut instaurer une cadence au quart d'heure d'ici à la Fête des Vignerons de 2019. Pour ce faire, deux nouveaux points de croisement sont prévus à la sortie de Vevey et à la hauteur de la nouvelle gare de Saint-Légier, actuellement en construction. La compagnie doit en outre adapter d'ici à 2023 ses haltes à la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand), qui inclut aussi l'accessibilité pour toute personne à mobilité réduite. Elle entend investir les 40 millions alloués par la Confédération dans ce vaste planning.

Ces objectifs ne sont pas envisageables en conservant les deux arrêts condamnés, selon Georges Oberson, directeur de GoldenPass, «cela pour des raisons techniques, sécuritaires, légales et financières».

Des arguments qui font bon dir Jean-François Fornet. Usager quotidien de l'arrêt de Clies aux abords duquel il vit, il s'active, avec d'autres, à organiser la contestation. Son combat a commencé en novembre 2016 par une pétition. La bache «Touche pas à ma gare» en bordure de la halte à deux voies, c'est lui aussi.

«L'instauration d'une cadence au quart d'heure peut parfaitement se faire en gardant l'arrêt, estime-t-il. Il suffirait de transformer ce croisement en voie unique pour libérer de la place et permettre l'adaptation à la LHand», lance-t-il. Infaisable, juge GoldenPass, qui entend en outre conserver cette double voie pour croiser lors de travaux et convois spéciaux. «De toute façon, cet arrêt est dangereux! tranche Georges Oberson. Si l'OFT nous autorise encore à l'utiliser, c'est uniquement parce que sa fermeture est annoncée.»

Pour Jérôme Christen, municipal en charge de la Mobilité, «le paradoxe de ce projet d'adapta-

tion à la LHand, c'est qu'il équivaut à une perte considérable pour tous les usagers. Nous avons commandé une étude à l'expert en mobilité Transitec et celle-ci conclut qu'il n'est pas vraisemblable que la halte Vevey-Vignerons compense la suppression des deux autres.»

Du côté de Saint-Légier, Dominique Epp, municipal des Transports, s'étonne: «On nous a toujours parlé d'un cheminement piétonnier sécurisé allant de l'ancienne à la nouvelle halte. On découvre aujourd'hui que ce serait aux frais de la commune, soit quelque 500 000 fr. On nous dit que d'autres itinéraires existent, mais ils reviennent à faire longer des routes à des élèves qui font le trajet plusieurs fois par jour entre le train et leur domicile. Quant à la nouvelle halte, elle n'a que

«On nous promet un chemin piétonnier à 500 000 francs, et tout d'un coup on découvre qu'il est aux frais de notre commune!»

Dominique Epp Municipal des Transports à Saint-Légier

deux accès au nord et au sud alors que des habitations se situent sur les deux autres côtés, en plus de la Cité du Genévrier.»

L'ATE Vaud, via sa secrétaire générale Valérie Schwaar, déplore quant à elle «un projet qui améliore techniquement l'efficacité de la ligne au détriment de la qualité de l'offre». À noter encore que le parti veveysan Décroissance-Alternatives déposera une interpellation ce soir sur le sujet au Conseil communal pour demander à la Municipalité d'intervenir auprès du conseil d'administration de GoldenPass via son représentant.

Karim Di Matteo

