

Infrastructures

Comment naissent les nouvelles gares

Chose rare, la construction d'une nouvelle halte doit être justifiée par la combinaison de nombreux paramètres

Romarc Haddou

À l'issue du dernier Conseil communal de Paudex, la Municipalité expliquait s'être renseignée sur la faisabilité d'une gare sur le territoire communal. «C'était un simple coup de sonde dans le cadre d'une réflexion à long terme, il n'y a pas de projet particulier», précise aujourd'hui le municipal Farhad Kehtari. Mais si cette approche devait se transformer en véritable volonté, il s'agirait d'un dossier très compliqué à concrétiser. Rien à voir par exemple avec les cas de Prilly-Malley, doté d'une halte en 2012, ou d'Y-Parc, à Yverdon-les-Bains, l'un des prochains projets vaudois qui pourrait aboutir. Mais, concrètement, que doit faire une Commune qui souhaite bénéficier d'une gare? Quels sont les critères à effectuer?

La création d'une halte ferroviaire s'inscrit dans le Programme de développement stratégique (PRODES) dont le prochain horizon est fixé à 2030-2035 (voir ci-contre). «En clair, si Paudex devait s'inscrire dans un processus de planification, ce serait après 2040», explique Federico Molina, chef de la Division planification à la Direction générale de la mobilité et des routes de l'État de Vaud. Néanmoins, les différents paramètres pris en compte ne joueraient pas vraiment en faveur de la commune de Lavaux.

Impact sur la grille horaire

«Paudex est encadré par les gares de Pully et de Lutry avec également La Conversion au nord. Les trains régionaux ne sont pas destinés à s'arrêter tous les 400 mètres, comme le font les lignes urbaines et en particulier celle du bus à haut niveau de service (BHNS) qui reliera Paudex au centre de l'agglomération et au réseau ferroviaire. Pour une desserte ferroviaire régionale, nous visons un niveau de performance qui implique plusieurs kilomètres entre les stations», souligne Federico Molina. D'autant que la création d'une nouvelle halte et les quelques minutes d'arrêt nécessaires pour faire monter et descendre les voyageurs entraînent des conséquences sur l'ensemble du trafic.

«Le système horaire doit donc être vérifié pour s'assurer de la faisabilité et identifier les conséquences, complète Jean-Charles Lagniaz, chef de la Division management des transports au Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) du Canton. La circulation et la succession des trains sont-elles possibles? Faut-il d'autres infrastructures comme des points de croisement ou des voies d'attente? Faut-il modifier la politique d'arrêts sur la ligne?»

En clair, la situation de Paudex, coincé entre les gares alentour sur une ligne à fort trafic, est complexe.

Réduire le trafic individuel

Autre point crucial: il faut un vrai potentiel de fréquentation, évalué en montées/descentes par jour ouvrable. Il prend en compte le potentiel d'évolution d'un secteur en termes d'habitants et d'emplois.

«La création d'une nouvelle halte doit influencer le choix modal des habitants et des employés de la zone à desservir, indique Jean-Charles Lagniaz. Et le recours au train doit permettre de réduire le trafic individuel motorisé et le besoin en places de parc.» À titre indicatif, le trafic à Prilly-Malley était de 3600 montées/descentes par jour ouvrable en 2016. À terme, Y-Parc devrait culminer à 3000. Le potentiel de Paudex semble bien moins élevé.

La topographie des lieux n'aide pas non plus puisqu'elle a un impact direct sur les coûts de construction, tout comme l'accès à la halte pour les usagers.

Y-Parc bientôt fixé

Sur tous ces points, le cas d'Y-Parc est bien différent. La potentielle future gare a été proposée par le Canton à l'Office fédéral des transports (OFT) en novembre 2014, dans le cadre de la démarche PRODES.

«Elle s'inscrit dans le développement de cette zone d'activité et les premières évaluations techniques y sont actuellement favorables, annonce Jean-Charles Lagniaz. Les feux sont au vert mais il s'agit désormais d'un processus politique.»

En effet, le volume financier de la prochaine étape d'aménagement ainsi que l'horizon de réalisation ne sont pas arrêtés. Ce pourrait être 7 milliards de francs d'ici à 2030 comme 12 milliards de francs d'ici à 2035. Sur ce point, le message du Conseil fédéral au parlement est attendu pour fin 2018. Ce dernier décidera ensuite du contenu en 2019. Y-Parc sera alors fixé pour sa gare, estimée à 14 millions de francs.



Le site d'Y-Parc, à Yverdon-les-Bains, devrait prochainement accueillir une nouvelle gare, estimée à 14 millions de francs.

JEAN-PAUL GUINNARD

La Confédération tranche

Les cantons, réunis en régions de planification (dont la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale, pour Vaud), transmettent à l'Office fédéral des transports (OFT) un «concept d'offre» dans lequel ils présentent leurs visions et leurs projets pour l'avenir de la desserte ferroviaire sur leur territoire. L'OFT analyse ces propositions et définit les aménagements nécessaires avant de les hiérarchiser sur la base des indicateurs suivants: analyse utilité/coûts, contribution au désengorgement des tronçons saturés, adéquation avec la stratégie ferroviaire à long terme de la Confédération, adéquation avec les objectifs fédéraux et cantonaux de

développement territorial. «Il faut par ailleurs que la mesure souhaitée soit faisable au regard des moyens financiers disponibles et des contraintes liées à l'horaire projeté», ajoute l'OFT.

Pour l'étape d'aménagement 2030-2035, quelque 300 objectifs d'offre ont été remis avant qu'une liste de 200 projets prioritaires ne soit établie par les spécialistes. Ils représentent un total de 11,5 milliards de francs.

Pour rappel, c'est le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), accepté par le peuple en février 2014 et en vigueur depuis le 1er janvier 2016, qui finance l'exploitation et la maintenance des futurs aménagements.

R.H.

PUBLICITÉ

Optez pour inOne PME et nous vous offrons 250.—

Souscrivez un pack inOne PME office pour bénéficier d'un accès Internet rapide, d'une téléphonie de pointe et d'un service complet. Nous vous offrons 250.— à titre de cadeau de bienvenue, ainsi que l'installation par un professionnel et un nouveau routeur. Actuellement au Swisscom Shop et sous swisscom.ch/inone-pme



inOne PME



Réseau

D'autres gares meurent

L'Office fédéral des transports (OFT) ne tient pas de statistiques officielles, ni pour la création ni pour la suppression des gares. Néanmoins, quelques exemples montrent que le contingent évolue. Outre Prilly-Malley, il y a par exemple eu la création de la gare de Fribourg Poya en 2014. À l'inverse, «des haltes ont par exemple été supprimées sur le tronçon Montbovon-Bulle ainsi qu'entre Bulle et Romont lors de la modernisation du tronçon pour les liaisons RE directes en direction de Fribourg», illustre l'OFT en précisant que ces

décisions ont été prises en coordination avec le Canton de Fribourg. Et d'ajouter: «Il arrive que l'ouverture d'une nouvelle gare aille de pair avec la suppression d'une autre, cela pour mieux coller aux besoins et maintenir la cohérence de l'horaire.» Autre exemple, vaudois cette fois, la halte de Trey n'est plus desservie depuis l'entrée en vigueur de l'horaire 2018 des CFF, ce pour assurer la cadence à la demi-heure du RER entre Payerne et Lausanne. La desserte est désormais effectuée par des bus.

R.H.