

Aménagement ferroviaire

Le Canton et les CFF s'accordent pour imaginer l'avenir du rail

Gare souterraine à Lausanne, nouvelle ligne, Vaud et les CFF s'engagent à étudier l'avenir ferroviaire sur le long terme

Renaud Bournoud

Le Canton de Vaud et les CFF se projettent dans le futur du rail. Jeudi matin, la présidente du Conseil d'État, Nuria Gorrite, et le «CIO» des CFF, Andreas Meyer, se sont rencontrés aux ateliers d'Yverdon pour signer «Perspective générale Vaud». Avec ce document au titre falot, le Canton et l'entreprise s'engagent dans un processus commun pour imaginer le développement du nœud ferroviaire de Lausanne-Renens après le programme Léman 2030.

«Nous devons avoir une vision claire et elle doit s'articuler avec le réseau suisse», note Nuria Gorrite. Cette réflexion commune portera sur la liaison entre les rives du Léman et Berne. Les études préliminaires devront identifier les moyens pour faire passer le temps de parcours sous les 60 minutes. «C'est un enjeu central, estime la présidente. L'arc lémanique doit être bien connecté aux grands centres économiques de Suisse alémanique. Si nous échouons, nous risquons le déclassement.»

La liaison Lausanne-Genève sera un autre projet d'étude. «C'est une ligne très fragile, relève Nuria Gorrite. Elle est vite paralysée par des problèmes techniques.» À l'horizon 2040-2050, il faudra peut-être envisager une nouvelle ligne complète entre les deux capitales de la métropole lémanique. L'augmentation inévitable de la capacité nécessitera l'étude d'une station souterraine pour le nœud ferroviaire de Lausanne afin d'intégrer le développement du RER vaudois.

Mercredi, le Conseil fédéral a publié son message relatif à l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Soit un avenir plus proche. Néanmoins, il est prévu un pot commun de 170 millions pour des études préliminaires destinées à planifier l'étape suivante. Le canton de Vaud veut voir à long terme. En finançant ses propres études prospectives pour les trente prochaines années, il espère débroussailler l'avenir et ramasser, au passage, un bout des 170 millions de cette manne fédérale.

Chantiers

Les ateliers d'Yverdon sont appelés à se développer

Lors de la signature entre le Canton et les CFF du document «Perspective générale Vaud» aux ateliers d'Yverdon, il a aussi été question de l'avenir des lieux. Le site de maintenance, qui emploie plus de 600 personnes, est appelé à «s'agrandir pour accueillir l'entretien des nouveaux trains à deux niveaux qui entreront progressivement en service au changement d'horaire du 9 décembre 2018», écrivent les CFF. L'entreprise a commandé 62 rames «duplex» à Bombardier.

Les CFF ont encore quelques années pour planifier le



Démontage d'un moteur de locomotive RE460 à Yverdon. O.ALLENSPACH

développement du site qui, à terme, devra pouvoir prendre en charge ces nouveaux trains. «Les ateliers d'Yverdon s'occupent de la maintenance lourde», rappelle Jean-Philippe Schmidt, porte-parole. Les nouvelles rames ne devraient donc pas avoir besoin tout de suite d'une cure de jouvence à Yverdon. Chaque année, les ateliers entretiennent une centaine de locomotives, 600 bogies et 1350 moteurs de traction. Les CFF indiquent encore que le nombre de places de travail sur ce site a augmenté de 165% depuis 2010. **R.B.**

Le fret va se renforcer dans le nord et la Broye

Sur 205 millions de francs d'investissements prévus pour les installations de transport de marchandises dans tout le pays, les CFF prévoient d'en affecter la moitié dans le Nord vaudois et la Broye. Dans la zone de la Guérite, entre Sévaz et Estavayer, 60 millions sont ainsi prévus, alors que 40 millions devraient revenir dans le nord du canton, sur les secteurs de Chavornay ou de Grandson, un choix pas encore défini.

La nouvelle gare broyarde permettra de centraliser le chargement du fret ferroviaire de toute la région et sera adaptée au transfert de conteneurs de la route au rail. Une usine telle qu'Estavayer Lait SA, propriété de Migros, pourrait notamment en faire usage, mais le lieu servira aussi au chargement du bois ou de la betterave sucrière. «Ce site d'importance nationale bénéficie d'une fiche de projet dans notre Plan directeur cantonal en vue de

sa légalisation», commente le conseiller d'État fribourgeois Jean-François Steiert. Si la validation de la stratégie fédérale réjouit Claudia Soler, syndique de Sévaz, il est surtout perçu comme un signal très positif pour la région agricole. La coopérative intercantonale Landi Centre-Broye SA prévoit ainsi de longue date d'y développer ses activités. «C'est une étape de plus de franchise dans ce dossier», applaudit le

président Fabrice Bersier. Dans le Nord vaudois, les chargements de betteraves pourraient aussi être centralisés dans le secteur de la Poissine. «Une ligne privée est déjà aménagée dans les environs et elle pourrait être étendue pour d'autres utilisateurs», explique le municipal grandsonnois Antonio Vialatte, précisant que le plan d'affectation est à l'étude auprès du Canton. **S.G.**

La Suisse cofinancerait le RER Sud-Léman

Bonne nouvelle pour l'avenir du tronçon ferroviaire entre Saint-Gingolph (VS/Fra) et Évian (Fra) sur la ligne du RER Sud-Léman: la Suisse pourrait cofinancer son projet de réouverture. Pour rappel, ce segment de 17,8 km est fermé à tout trafic depuis 1998. Le Conseil fédéral a constitué une réserve de 100 millions de francs pour une poignée de projets transfrontaliers, au titre d'aménagements ou études préliminaires. Berne indique même qu'«un cofinancement peut aider à servir les intérêts de la Suisse dans les régions limitrophes». «C'est une excellente nouvelle qui peut avoir l'effet déclencheur attendu pour redémarrer», annonce Frédéric Borloz, conseiller national et syndic



Fermée depuis 1998, la ligne Saint-Gingolph - Evian pourrait rouvrir.

d'Aigle. Néanmoins, «il appartient aux États partenaires, ici la France, d'assurer le premier financement, ne serait-ce parce

que le tronçon est situé entièrement chez elle», dit-on au Canton du Valais. On articule pour la réouverture du chaînon man-

quant un montant de quelque 150 millions de francs. Il a déjà été évoqué que la participation financière de la Suisse serait de 20% (30 millions). La remise en service pour le trafic voyageur contribuerait à désenclaver le Chablais savoyard vers Valais et Vaud. Elle aboutirait aussi à la conclusion d'un maillage qui relierait le réseau suisse, sur la liaison Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA), réalisée en 2019, à la région Auvergne-Rhône-Alpes. La réhabilitation du RER Sud-Léman est jugée essentielle - Frédéric Borloz l'a souvent clamé - par toutes les entités concernées: communes françaises et suisses, cantons de Vaud et Valais, département, région, acteurs du tourisme. **C.B.O.**