

Mobilité



Cohabitation
Entre Arveyes et Villars,
le BVB emprunte la route
cantonale. CHANTAL DERVEY

Trois exemples

LEB Percement d'un tunnel de 1,2 km en cours entre Chauderon et Union-Prilly pour sécuriser le trafic à l'avenue d'Échallens. Coût: 136 millions.

AOMC Amélioration de la liaison Monthey-Aigle (ramenée de 20 à 13 minutes), connexion à la gare CFF de Monthey, sécurisation de la traversée de Collombey. Deux tunnels sont envisagés à la hauteur de Collombey et aux abords de Manor. Coût total: 150 millions de francs.

AL Modification du tracé (en site propre depuis la sortie d'Aigle) depuis Le Feydey jusqu'au départ de la télécabine de la Berneuse, pour 40 millions de francs. L'AL est la desserte la plus efficace des TPC, capable de rivaliser en durée de trajet (27 minutes) avec la voiture.

Le train plonge en sous-sol pour délester le trafic

Alors que le trafic ne cesse d'augmenter, route et rail peuvent-ils encore cohabiter? Dans le canton de Vaud, plusieurs lignes de trains sont en passe d'être partiellement enfouies

David Genillard

Les vaches qui aiment regarder passer les trains en seront pour leurs frais: le rail a de plus en plus souvent tendance à plonger sous terre. À Lausanne, le percement du tunnel de 1,2 km qu'empruntera le LEB entre la place Chauderon et Union-Prilly est entré dans sa phase concrète au début de l'année. À Villars, l'idée d'enterrer le Bex-Villars-Bretaye (BVB) entre Arveyes et la gare de la station fait aussi son chemin («24 heures» du 17 février). Sur ce tronçon, le train partage aujourd'hui la route cantonale avec l'automobile: «Il y a des accidents, heureusement de la tôle froissée», décrit Grégoire Praz, directeur des Transports publics du Chablais (TPC). La situation n'est pas optimale: les touristes ne s'attendent pas forcément à croiser un train sur cette route.

En pleine réflexion sur la modernisation de ses lignes ferroviaires, l'entreprise veut améliorer la desserte entre Aigle et Monthey. Pour ce faire, l'AOMC passera par deux fois sous terre, à la hauteur de Collombey et aux abords de Manor. Le prolongement de l'Aigle-Leysin jusqu'aux remontées mécaniques de la station passera également par un tunnel. À l'autre extrémité de la ligne, l'épineuse question de la présence du train au centre-ville n'est pas réglée: parmi les pistes esquissées figure la possibilité de creuser.

À la Direction générale de la mobilité et des routes (DGMR), on indique qu'il n'y a «pas de politique particulière visant à enterrer le rail. Il s'agit plutôt d'opportunités», explique Jean-Charles La-

gniaz, chef de la division management des transports. Parmi les lignes citées, plusieurs sont centenaires. La mobilité a considérablement évolué depuis leur construction: à l'époque, la concurrence du train sur ces axes était hippomobile!»



Frédéric Borloz
Président des TPC et syndic d'Aigle

«On constate que le fait de passer en sous-sol est mieux accepté par les riverains»

Et si on enterrait la voiture?

● Pour Christian Fankhauser, secrétaire syndical du Syndicat du personnel des transports (SEV), le pouvoir politique donne aujourd'hui l'avantage à la voiture: «On choisit de retirer le train. On n'a pas le courage d'envisager l'inverse, de rendre les centres urbains aux transports publics. On gagnerait assurément en qualité de vie et en qualité d'air. Mais il y a fort à parier que si on allait dans ce sens, on se heurterait à des oppositions.» Les Aiglons peuvent en attester: plusieurs commerçants plaident pour que le train soit dévié de la rue de la Gare et que le stationnement sur cet axe soit garanti.

À l'argument du secrétaire syndical, Jean-Charles Lagniaz, de la DGMR, rétorque que «cette solution n'est pas forcément opportune. Je doute qu'on gagne en sécurité en faisant passer des trains au milieu des piétons. On perdrait en tout cas en efficacité, car il faudrait fortement ralentir le trafic ferroviaire dans ces zones de cohabitation. Et puis les centres urbains, comme l'avenue d'Échallens, ont une vie: les gens ont besoin d'accéder à leur domicile, à leurs commerces...»

La volonté de la DGMR est donc plutôt de ne plus opposer rail et route: «Les deux sont complémentaires; il faut veiller à trouver un équilibre.» D.G.

ont un point commun: «Il s'agit d'un transport un peu hybride: des trains, mais qui fonctionnent comme des trams sur une partie de leur tracé», poursuit Didier Pantet. Or la législation, le type de véhicules et la technique pour sécuriser le croisement avec les voies sont très différents. Cela complique cette cohabitation.» La solution passe si possible par une séparation des flux. «Le problème est que le bâti s'est densifié, observe Frédéric Borloz. Aménager une voie dévolue au train devient difficile: on ne peut pas raser les constructions existantes. Il reste deux solutions: passer au-dessus de la route avec un viaduc ou en dessous avec un tunnel. Et on constate que le fait de passer en sous-sol est mieux accepté par les riverains.»

Rendre le rail concurrentiel

À l'aspect sécuritaire s'ajoute la question de l'efficacité. «La densité du trafic automobile a changé, mais la vocation du LEB également», illustre Jean-Charles Lagniaz. On est passé d'un train régional qui lui a valu le surnom de «brouette» à un RER, avec une cadence au quart d'heure.» De même, l'Aigle-Ollon-Monthey imaginé en 1907 comme un transport régional s'est aujourd'hui mué en une desserte urbaine qui doit considérablement s'améliorer pour concurrencer la voiture. Les TPC y travaillent, avec pour objectif de ramener la durée du trajet entre Aigle et Monthey de vingt à treize minutes. «Cela passe par une série d'améliorations - correction du tracé, modernisation du matériel roulant...» décrit Jean-Charles Lagniaz. «La mise en souterrain du BVB est d'abord sécuritaire mais

permettra aussi de gagner en efficacité et donc de rendre ce mode de transport encore plus concurrentiel», ajoute Frédéric Borloz.

L'enjeu est important: «L'Office fédéral des transports, qui finance ces infrastructures par le biais du Fonds d'infrastructure ferroviaire notamment par les Cantons (30 millions annuels pour Vaud), fixe un seuil de couverture: les recettes générées par les usagers doivent représenter 20% des coûts d'exploitation», précise le responsable de la DGMR.

Mesures ponctuelles

Grégoire Praz rassure toutefois: la mise en souterrain se veut une mesure ponctuelle: «Nos lignes sont notamment touristiques;

leurs usagers les empruntent pour profiter du paysage. Et nous avons investi dans du nouveau matériel roulant: le but n'est pas de le cacher sous terre.»

L'Office fédéral des transports précise d'ailleurs «qu'avant de choisir une piste d'amélioration chaque cas est examiné individuellement, selon ses spécificités. La solution à retenir dépendra aussi des possibilités physiques comme la place disponible, techniques, d'exploitation, politiques, financières, etc. Enfourir une ligne ferroviaire dans un tunnel implique notamment une participation financière des propriétaires de la route (Commune et/ou Canton) car c'est le meilleur scénario pour le trafic routier.»

PUBLICITÉ

LES TENTATIONS | DU 15 AU 25 MARS
DES PRIX TRÈS SÉDUISANTS SUR LA NOUVELLE COLLECTION

rochebobois
PARIS

www.roche-bobois.com

LAUSANNE (CRISSIER) / GENÈVE / FRIBOURG (AVRY-SUR-MATRAN) / ZÜRICH