

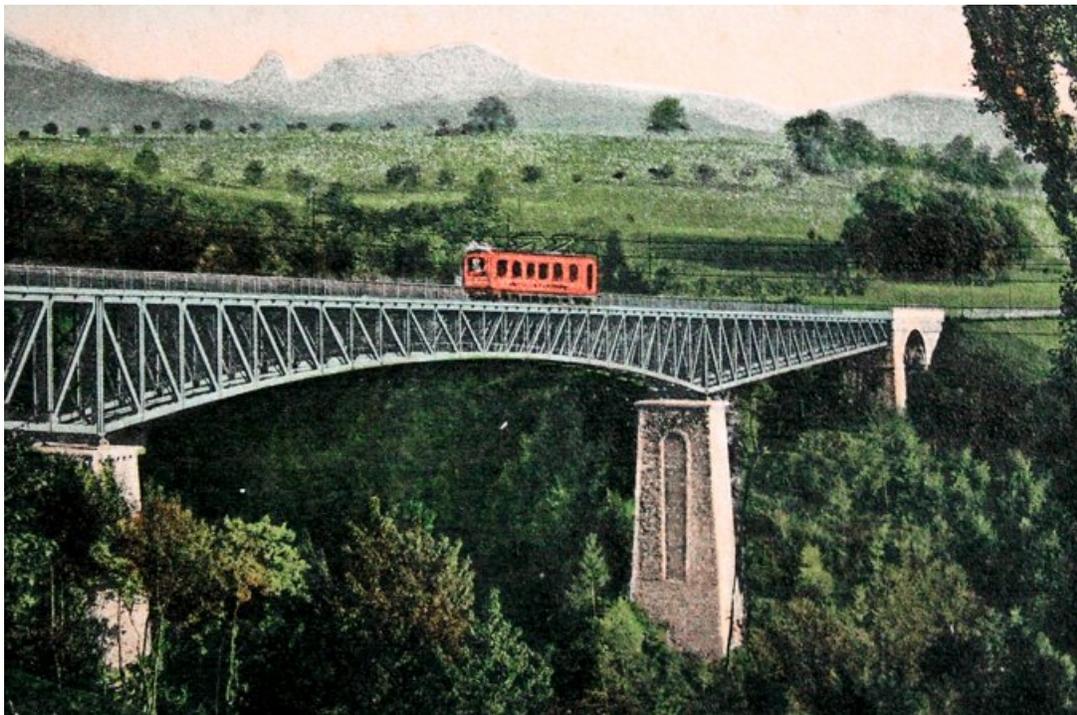
Ils veulent ressusciter le Vevey-Châtel-Saint-Denis

Transports publics
Des Communes s'activent pour réhabiliter la ligne disparue en 1969. Car le trafic routier entre Bulle et la Riviera augmente vite

Un demi-siècle après sa disparition en 1969, le train Vevey-Châtel-Saint-Denis (FR) refait parler de lui. Au sein des Communes de la Riviera et de la Veveyse fribourgeoise, des élus s'activent pour le réhabiliter. Car, en l'absence de connexion ferroviaire, le transit pendulaire entre Bulle et la Riviera augmente vite, avec des saturations fréquentes aux heures de pointe, notamment sur le toboggan de l'autoroute A9.

À Saint-Légier, d'où partait à l'époque l'embranchement des Chemins de fer électriques veveysans vers Châtel-Saint-Denis, la Municipalité soutient le projet: «Il n'est de loin pas utopique, mais les Communes intéressées doivent se fédérer rapidement. Des discussions sont prévues, notamment avec Châtel-Saint-Denis, dans le but de présenter une demande aux Conseils d'État vaudois et fribourgeois.»

Les premières discussions datent de 2016, après la publication d'un mémoire d'un étudiant de l'EPFL qui concluait à la faisabilité technique du projet. «La réaffectation d'une ligne dont le tracé n'est plus entièrement disponible est complexe, explique Jérôme Bichsel, l'auteur de l'étude. Différentes configurations restent néanmoins envisageables.» L'embranchement vers Châtel-Saint-Denis serait, par exemple, mieux placé à la halte Château-d'Hauteville qu'à



Conçu pour la ligne ferroviaire Vevey - Châtel-Saint-Denis, le pont de Fenil entre Corsier et Saint-Légier est devenu un pont routier. Il devrait être reconstruit si la ligne était réhabilitée.

Saint-Légier-Gare. Et le pont de Fenil ne pourrait pas supporter les trains actuels, plus lourds. Il faudrait donc construire un nouvel ouvrage. Ce qui ne constituerait pas l'obstacle majeur au projet, à entendre Georges Oberson, directeur du MOB/MVR qui exploite le tronçon Vevey-Saint-Légier, via le train des Pléiades: «Il s'agit d'abord de s'assurer du financement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FAIFF). Pour l'heure, il n'y a plus de manne financière disponible jusqu'en 2035. Mais des projets choisis pourraient tomber à l'eau. Il y a une opportunité. La balle est dans le camp des Communes.»

Et celles-ci devront agir vite avant que la connexion avec Châtel-Saint-Denis devienne impossible en raison de l'urbanisation. La localité fribourgeoise œuvre au réaménagement de son centre-ville «pour une croissance mieux maîtrisée», projet qui rend déjà la gare quasi inaccessible. La construction d'un tunnel serait nécessaire, augmentant le coût de la réhabilitation du Vevey-Châtel.

Le chef-lieu de la Veveyse a célébré cette année son 7000^e habitant après avoir vu sa population augmenter de près de 30% en 10 ans. Et ce n'est pas fini. Parallèlement, Bulle poursuit son expansion. Ce qui ne sera n'est pas sans en effet

sur le trafic routier: «On peut s'attendre à ce qu'un bon nombre d'habitants de ces deux localités soient amenés à se rendre régulièrement sur la Riviera, dont certains pour le travail», anticipe Jérôme Bichsel.

Pour l'heure, aucune étude sur la demande que susciterait la réhabilitation du Vevey-Châtel n'a été effectuée. «L'offre augmentera encore la demande, comme lors de la mise en place des abonnements CFF demi-tarif, estime Georges Oberson. Vevey est un centre économique important, situé dans un petit périmètre, où les parkings sont rares et la circulation particulièrement chaotique.»

Claude Bédà