

## Avenir des ateliers ferroviaires



## En chiffres

Les CFF disposent de **quatre sites** d'entretien et de maintenance. Le principal se trouve à Olten (SO), où sont révisées, entre autres, les voitures voyageurs. Il emploie 900 personnes. Ils sont **650** à travailler à celui d'Yverdon. Ses principales activités: la maintenance du «matériel roulant tracté de la division Voyageurs des CFF, locomotives Re 460, ICN, composantes électriques». Les deux autres sites sont Bellinzona (TI), 300 employés, et Bienne (BE), qui compte 150 collaborateurs. **V.M.A./E.L.B.**

Coincés entre la gare, la Thièle et la rue de l'Arsenal, les ateliers CFF n'ont guère de possibilités de s'étendre alors qu'ils auraient besoin, selon nos sources, de doubler leur surface. DR

# Pourquoi les CFF veulent quitter leur site historique d'Yverdon

**La place manque pour y développer un centre de maintenance moderne. L'enjeu à plusieurs centaines de millions mobilise les élus vaudois.**

Vincent Maendly,  
Erwan Le Bec

Ce qui ressemble fort à l'annonce d'un terminus programmé des ateliers CFF d'Yverdon a fait grand bruit dans les rues de la ville, mardi. Dans cette cité de cheminots, rares sont les familles qui ne comptent pas dans leurs rangs un ancien mécanicien des CFF. Les ateliers restent aujourd'hui le deuxième plus grand centre d'entretien du matériel roulant du pays, et le troisième employeur de la ville.

Lundi, les employés ont été les premiers à sursauter quand la direction a annoncé rechercher «des alternatives» au développement du site, où doit pourtant être modernisée la flotte entière des 44 trains ICN dès cette année: en février 2020, les CFF évoquaient un programme devisé à plus de 400 millions de francs, auquel ils liaient les ateliers yverdonnais.

«On parlait encore de construire une cafétéria pour le personnel», évoque René Zürcher, secrétaire au Syndicat du personnel des transports SEV. C'est même dans ces ateliers que le nouveau CEO de l'ex-régie, le Fribourgeois Vincent Ducrot qui a remplacé Andreas Meyer, avait tenu à marquer ses 100 premiers jours à la tête des CFF en juillet dernier. «Il s'est peut-être rendu compte des limites des locaux à ce moment-là», suppose René Zürcher.

## Nouveau site pour 2030

Revirement, donc. Que tous attribuent au changement de directeur général. Les CFF cherchent désormais à construire, pour l'horizon 2030, un centre plus adapté à la manutention des trains du futur, dont les Bombardier Twin-dexx, longs de deux fois 200

mètres, sont les premiers représentants. Ce serait impossible à faire sur le site historique d'Yverdon: l'entreprise invoque d'une part son exigüité, d'autre part le caractère protégé de certains bâtiments qui empêcheraient leur démolition. Selon nos sources, les CFF auraient besoin d'une vingtaine d'hectares pour leur nouveau centre de maintenance, soit plus du double de ce dont ils disposent actuellement à Yverdon.

Peu bavarde, l'ex-régie ne veut pas entrer dans les détails. «Nous en sommes au début de ces réflexions et il est trop tôt pour répondre à vos questions précises», élude le porte-parole Jean-Philippe Schmidt.

Pour le Canton, ce n'est toutefois pas le caractère historique des ateliers qui est le réel frein au développement du site. Si un premier rapport commandé par les CFF conclurait, selon nos sources, au caractère intouchable de tout le périmètre ou presque, les Monuments historiques vaudois sont loin d'être aussi catégoriques. Pour eux, la modernisation des ateliers (une phase transitoire avec de gros investissements est

d'ailleurs prévue) est possible, même si plusieurs édifices sont inventoriés en note 2. Soit le même niveau de protection cantonale que l'ancien hangar des locomotives de la capitale vaudoise, rasé en 2016 au profit de Plateforme 10.

## Prétexte patrimonial?

Le conseiller d'État Pascal Broulis l'assure: «On peut trouver des solutions. Ce n'est en tout cas pas une position dogmatique du Canton sur la préservation du patrimoine qui pousse les CFF à quitter leur site historique.» Le conservateur des Monuments et sites approuve. «Le quadrilatère avec cour et une partie du front nord, où se succèdent des halles remarquables de 1870 à 1920, sont à conserver. Mais d'anciens bâtiments de stockage peuvent être détruits», affirme en substance Maurice Lovisa.

La création prévue de deux nouvelles voies d'entretien au sud et de nouveaux hangars logistiques ne touche ainsi pas les installations historiques, uniques dans le patrimoine ferroviaire suisse. Ce n'est qu'une troisième phase qui impliquerait un com-

promis, une restauration des structures, et, selon l'État, «de la souplesse» de la part des CFF.

Le manque de place est en revanche plus patent. Géographiquement, la seule possibilité de s'étendre se trouve sur un terrain voisin appartenant à la Commune, où se trouve notamment le Service des énergies et CarPostal. Mais cette zone ne fait que quatre hectares et n'aurait donc jamais été considérée comme une option. La parcelle fait partie du mégaprojet Gare-Lac, la reconversion de tout le nord de la ville en quartiers résidentiels et d'activités.

À en croire plusieurs proches du dossier, c'est plutôt un scénario «à la tessinoise» qui se trame: quitter un site historique exigü, valoriser la friche avec une juteuse opération immobilière, tandis qu'on bâtit des installations flamboyantes en périphérie.

## Le précédent tessinois

En 2017, au terme d'une saga dont le Tessin a le secret, Canton, Commune de Bellinzona et les FFS signaient un accord visant à maintenir dans la région des activités de manutention. Ce seront celles

des lignes régionales et du Pendlino, soit 230 postes de travail. L'investissement à 360 millions de francs se concrétise hors de l'agglomération, dans un centre ultramoderne financé par les fonds des FFS, de Berne, mais surtout par la récupération de la désormais friche historique du centre de Bellinzona. Ville et Canton mettant 120 millions sur la table pour la reconversion des ateliers en centre locatif, avec espaces verts et pôle d'innovation.

Penser l'avenir de la maintenance dans un complexe ultramoderne, cela rappelle en outre l'œuvre de Vincent Ducrot lorsqu'il était encore directeur des Transports publics fribourgeois (TPF). «D'une certaine manière, il souhaite reproduire ce qu'il a fait à Givisiez: construire ex nihilo un grand centre d'entretien en rase campagne», observe un élu nord-vaudois. Les TPF ont en effet inauguré au printemps 2019 un complexe réunissant la maintenance, l'exploitation, l'infrastructure, l'administration et les services techniques de la compagnie. Un investissement de 120 millions de francs.

## Maintien du savoir-faire

Comme ce fut le cas au Tessin, le Conseil d'État vaudois et les élus locaux comptent se battre avec détermination pour garder les emplois dans le Nord vaudois ou dans le canton. La crainte de voir partir ce pilier industriel en Suisse alémanique, ou hors de Suisse, est visiblement partagée. «La tendance est à l'achat de trains euro-compatibles dont l'entretien peut être externalisé», relève Olivier Maibach, cheminot et élu socialiste yverdonnois.

«La bonne nouvelle, c'est que les CFF sont conscients de l'importance du savoir-faire des ateliers. Les employés sont majoritairement installés dans la région,

délocaliser à proprement parler serait difficile», rassure le syndicaliste René Zürcher. L'idée est donc de trouver un nouvel emplacement non loin d'Yverdon, confirmaient les CFF en début de semaine.

## Surfaces d'assolement à compenser

D'autres terrains auraient été envisagés, notamment à Y-Parc, ce qu'Yverdon a refusé. «Avec un fort appui du Conseil d'État, de l'agglomération et des communes voisines, notre priorité est de garder ces emplois et ce savoir-faire ancestral», répète le syndic d'Yverdon Jean-Daniel Carrard. Selon lui, les CFF accepteraient d'étudier d'autres variantes, comme des aménagements sur le site actuel, avec de nouvelles surfaces «complémentaires» de l'ordre de 12 hectares ailleurs dans le Nord vaudois.

Le secteur de la Poissine, à Grandson ou à Bonvillars, est régulièrement évoqué. Les CFF y disposent déjà de petits locaux et des terrains y sont libres, à proximité de la ligne ferroviaire du pied du Jura. Ont aussi été évoqués les environs du Port-Franc de Chavornay, ainsi que la gare de triage de Denges. Quel que soit le site retenu, il faudra toutefois bétonner des surfaces d'assolement (SDA), ces meilleures terres agricoles à préserver absolument.

«C'est une contrainte, car il faudra en principe compenser ailleurs chaque mètre carré de SDA perdu, mais la procédure est fédérale, ce qui implique une compensation par réhabilitation de zones dégradées et non par dézonage», souligne la conseillère d'État Christelle Luisier. Autrement dit: gourmand ou pas en terres agricoles, ce projet d'importance nationale n'en préfériora pas un autre d'importance cantonale.

## Un fleuron local implanté au XIX<sup>e</sup> siècle

● Paillard, Leclanché, les Ateliers CFF. De cette trinité industrielle qui fit les beaux jours d'Yverdon le siècle passé, seul le troisième n'a rien perdu de sa superbe, ne cessant jamais de recruter. Ils sont aujourd'hui 650 collaborateurs à s'occuper de la maintenance et de l'entretien des trains sur le site historique des CFF, au nord de la gare. C'est là, sur ce terrain offert par la Commune en 1855, que la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Suisse implante au terminus de sa première ligne Bussigny-Yverdon son «atelier de réparation et de construction de wagons». Cette activité est d'abord confiée à l'entrepreneur veveysan Charles Bonzon, avant d'être reprise trois ans plus tard par la compagnie ferroviaire. Au gré de fusions et de rachats, les ateliers deviennent propriété des CFF en 1903. Le développement du site suit logiquement celui des chemins

de fer: l'emprise au sol de l'atelier quadruple en un demi-siècle, tout comme le nombre d'employés, qui passe d'une centaine à 400. «En favorisant la création d'une main-d'œuvre spécialisée, cette entreprise contribue à l'implantation de l'industrie mécanique à Yverdon», relatent les historiens Patrick Auderset et Daniel de Raemy dans le tome III du livre «Histoire d'Yverdon». «Cela incitera les autorités communales à y ouvrir une école professionnelle pour serruriers et mécaniciens en 1903, ce qui permettra d'ancrer ce savoir-faire dans la région.»

Les ateliers CFF sont aussi intimement liés à l'essor du Parti socialiste local, composé dès l'origine d'un grand nombre de cheminots. De ces halles historiques sortiront des dizaines de milliers de wagons, mais aussi le premier syndic socialiste d'Yverdon, élu par le Conseil

communal en 1945: Léon Jaquier. Ce menuisier est alors le premier ouvrier à accéder à cette fonction, jusque-là occupée par des notables bourgeois. Le dynamisme du centre est constant. Mais son emplacement pose depuis longtemps quelques soucis. «Corsetés dans leur périmètre, les Ateliers ne peuvent pas compter sur une expansion territoriale. Ils font les frais d'une ancienne politique à courte vue, qui n'arrange aujourd'hui personne», constate le «Journal d'Yverdon» dans son édition du 15 février 1972. Des rumeurs de délocalisation jalonneront l'existence des ateliers, sans jamais se réaliser. En 2008, le site de Bellinzona fait les frais d'une restructuration alors que celui d'Yverdon «gagne» 150 employés. D'ici à 2030, il est encore appelé à s'étendre, mais tout porte à croire que ce sera cette fois hors de son berceau. **V.M.A.**

PUBLICITÉ

**M<sup>e</sup> Frank Meister**  
successeur du notaire Pierre-Ami Berney  
et M<sup>e</sup> Anne Smadja  
ont le plaisir de vous annoncer  
qu'ils se sont associés pour la pratique du notariat  
dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

Etude à 1006 Lausanne, Avenue Maria-Belgia 3  
Téléphone: 021 612 61 50, Courriel: etude@mbnot.ch