

Infrastructure ferroviaire



Les ateliers CFF d'Yverdon conserveront, en plus de leur vocation, trois bâtiments emblématiques: les halles nord (à gauche), le «quadrilatère» (en forme de «e») et le long bâtiment sud (au centre). INFOGRAPHIE: DAPHNÉ HARMEL

Des édifices historiques disparaîtront

Les caractéristiques du site et la protection des bâtiments des ateliers CFF, véritable morceau de l'histoire du rail en Suisse, ne sont visiblement plus un frein au développement du site d'Yverdon. Un compromis associant «les autorités patrimoniales fédérales et cantonales autour de la préservation d'éléments architecturaux majeurs rappelant l'histoire des ateliers industriels» a été trouvé, ont annoncé vendredi les CFF. Derrière les lignes officielles, on devinera des négociations serrées, aboutissant à un «compromis admissible», jugent hors micro les défenseurs du patrimoine. Le périmètre figurait en effet au recensement cantonal des monuments historiques, plusieurs édifices étant protégés par une note 2. Concrètement, doivent être sauvés et assainis les éléments les plus anciens de cet immense complexe remontant à 1855. Cela concerne le «quadrilatère», à savoir le bâtiment central d'origine, ainsi que les halles nord, immense ensemble s'étendant le long de la rue de l'Arsenal. «C'est un enchaînement allant des années 1870 à 1996, avec à chaque fois une architecture qui reflète les besoins industriels de différentes époques. Des structures remarquables», résume Jérémie Nest, chef de projet aux CFF. On va maintenant passer aux études de détail, pour examiner ce qui peut

être amélioré, d'un point de vue d'efficacité énergétique notamment, ou ce qui doit être préservé.» Le pont roulant, chariot de 120 tonnes installé par les Ateliers mécaniques de Vevey dans les années 1920 pour déplacer les nouvelles locomotives électriques, devrait être préservé, soulignent les CFF. «Le patrimoine a compris l'intérêt de garder une activité industrielle sur le site, tout en préservant les structures intéressantes», précise Jérémie Nest. Doit ainsi être sauvé le petit pavillon de l'entrée, datant de 1895. Au sud du site, la marquise de 50 mètres, remontant à 1924, devra, elle, être démontée et reconstruite dans le secteur en cas de nécessité. En revanche, des témoins de l'histoire récente sont condamnés. L'extension orientale des halles, datant des années 80 et 90, en fait partie. Le pont tournant, lancé au début du siècle et rénové depuis, va également disparaître, au profit – peut-être – d'un marquage au sol. Le sort de bâtiments centraux – comme la chaufferie, remontant dans son état actuel à 1956, ainsi qu'un bâtiment en béton de 1965, encore utilisé pour la peinture et l'électronique – semble, lui aussi, scellé. Après nouvel examen et choix des variantes définitives, les travaux passeront encore par la case mise à l'enquête. **ELB**

Les ateliers CFF d'Yverdon sont sauvés

L'ex-régie fédérale investira un demi-milliard de francs pour la réfection de son site historique et la création d'un second pôle d'entretien à Aigle.

Anetka Mühlemann

La menace qui pesait sur les ateliers industriels d'Yverdon-les-Bains s'est dissipée. Après avoir fait frémir jusqu'aux hautes sphères cantonales en évoquant l'an dernier un départ, les CFF ont annoncé ce vendredi qu'ils conserveront leur activité d'entretien des trains à Yverdon-les-Bains. Moyennant une adaptation aux besoins futurs estimée à 350 millions de francs.

«On est malheureusement sur un site un peu contraint d'un point de vue historique», pointe le CEO Vincent Ducrot. La requalification des volumes nécessaire à la chaîne de maintenance devra se conjuguer avec la préservation du cachet patrimonial. Le fameux «quadrilatère» qui trône là depuis le début sera maintenu. Tout comme l'enveloppe de la halle industrielle nord, érigée entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. Quant au bâtiment

sud, construit dans les années 2010, il sera agrandi afin d'accueillir trois nouvelles voies d'entretien.

80 emplois créés

Ces témoins de trois époques différentes seront complétés par d'autres structures ancrées dans notre temps, dont on ignore encore les contours. «Ce sera un geste architectural fort», assure cependant le patron des CFF.

Le sauvetage du site historique permet aussi – et surtout – de perpétuer un précieux savoir-faire. «On va vers une logique d'avoir de plus en plus, en

«L'objectif de maintenir les ateliers au cœur d'Yverdon, ce n'était pas gagné d'avance. Les perdre, cela aurait été un traumatisme profond.»

Nuria Gorrite, conseillère d'État chargée des Infrastructures

local, l'ensemble des compétences, expose Vincent Ducrot. L'entier des métiers, on va les retrouver ici pour la flotte de première ligne.» Les 650 collaborateurs seront rejoints par 80 personnes réparties entre Aigle pour la maintenance légère (*lire encadré*) et Yverdon pour les travaux d'entretien plus importants. À terme, la maintenance en terre vaudoise pourrait même compter 850 employés.

Après de longs mois d'incertitude, ce renforcement des activités est vécu comme un immense soulagement par le syndic de la cité thermale. «Pour

Yverdon-les-Bains, c'est un jour historique, s'exclame le socialiste Pierre Dessemontet. Il s'agit du troisième employeur de la ville et certainement, historiquement, du plus significatif. Les ateliers, c'est devenu l'ADN, la marque de fabrique.»

Cette vocation industrielle et technologique sera également palpable dans la refonte en profondeur du site. Elle devra permettre, en plus d'assurer l'entretien des trains régionaux, de faire face à la forte croissance du parc ferroviaire. Avec des convois plus volumineux. «Les trains Bombardier arrivent d'ici

à la fin de l'année, annonce Vincent Ducrot. D'ici à 2030, on aura les premières phases d'entretien lourd.»

Construction dès 2028

Les ateliers industriels d'Yverdon devront donc être déjà en partie opérationnels. Pour y parvenir, la construction devrait a priori démarrer en 2028, puis s'échelonner sur une dizaine d'années. Choisi entre cinq variantes, le projet retenu, qui suppose un investissement d'un demi-milliard de francs, sera soumis à la consultation publique du Canton de Vaud dès juillet. Cette étape lui permettra d'intégrer le plan sectoriel des transports de la Confédération.

«L'objectif de maintenir les ateliers au cœur d'Yverdon, ce n'était pas gagné d'avance. Les perdre, cela aurait été un traumatisme profond, relève la présidente du Conseil d'État Nuria Gorrite. Cela fait depuis 1855, depuis l'arrivée de la première ligne, Morges-Yverdon, que les trains sont réparés à Yverdon. Respecter l'histoire industrielle, c'est aussi respecter ceux qui l'ont créée.» Un coup d'œil dans le rétro qui n'a pas empêché la ministre vaudoise des Infrastructures de garder l'avenir en ligne de mire: «Pour permettre aux générations futures d'avoir le choix, il va falloir développer le rail, seule alternative d'un développement durable.»

Aigle a aussi des raisons d'avoir le sourire

● Si Yverdon-les-Bains et les 650 collaborateurs des ateliers industriels d'Yverdon peuvent pousser un immense «ouf» de soulagement, à l'autre extrémité du canton – ou de la ligne du RER vaudois pour rester dans le domaine ferroviaire –, Aigle a également de quoi esquisser un large sourire.

Les CFF ont en effet décidé de construire un nouveau centre d'entretien léger pour leur matériel roulant dans la zone industrielle du chef-lieu chablaisien. Juste en face d'un dépôt des TPC (Transports publics du Chablais). «Pour nous aussi, c'est un

grand jour, s'est réjoui le vice-syndic Jean-Luc Duroux. Ce projet va permettre la création de plusieurs dizaines de postes de travail.» Une cinquantaine d'emplois sont prévus au départ, mais, comme l'a souligné la conseillère d'État chargée des Infrastructures, Nuria Gorrite, le projet entraîne «une perspective de croissance qui va s'intensifier».

La réalisation de cette infrastructure qui devrait être opérationnelle d'ici à 2030-2032 s'inscrit aussi dans une autre région vaudoise à l'ancrage industriel bien présent. «Ce choix se justifie

d'autant plus qu'il prendra forme sur des terrains qui nous appartiennent en partie et où il est possible de ménager au maximum les surfaces d'assolement», a souligné le CEO des CFF, Vincent Ducrot.

En outre, avec une gare située sur la ligne du Simplon et fréquentée par les trains de l'Aigle-Le Sépey-Les Diablerets, de l'Aigle-Leysin et de l'Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, l'attachement au rail de cette commune n'est pas à démontrer. Devisé à 150 millions de francs, le futur centre accueillera les rames actuelles et futures du

RER Vaud pour un entretien léger. Soit une maintenance à laquelle ce matériel roulant est soumis à une cadence de sept à dix jours, à Bienne ou Genève. Ces deux centres pourront ainsi se concentrer sur d'autres rames de train. Le chantier pourrait démarrer à l'horizon 2028. «Et il générera des retombées financières pour de nombreuses entreprises que j'espère régionales», reprend Jean-Luc Duroux. À noter que le site choisi offre également des possibilités d'extension stratégique sur la zone industrielle restante.

FRA