

Entre Genève et Berne, horaires chamboulés

TRAINS La réfection totale du tronçon entre Palézieux et Puidoux provoque des modifications sur trois lignes majeures au départ de Genève. Indispensables, ces travaux illustrent le retard pris dans l'entretien du réseau romand

YAN PAUCHARD

[@yanpauchard](#)

En Suisse romande, les mauvaises nouvelles s'enchaînent depuis le début de l'année sur le front ferroviaire. Il y a eu l'annonce des nouveaux retards du chantier de la gare de Lausanne, puis celle de la perte de la liaison directe entre le pied du Jura et Genève. Aujourd'hui, de nombreux pendulaires ont pris conscience que leur quotidien allait être chamboulé ces prochaines semaines. Depuis ce lundi, et pour une durée de quatre mois, des perturbations toucheront en effet trois lignes majeures, celles qui relient l'Arc lémanique aux deux grandes villes alémaniques de Berne et Zurich, ainsi qu'à destination de Brigue, avec donc des répercussions jusqu'en Valais.

Au programme: trajets rallongés, changements d'horaires et de terminus, correspondances modifiées... Durant deux week-ends (4-5 et 25-26 novembre), le trafic sera même totalement interrompu entre Lausanne et Fribourg, obligeant la mise en place d'un imposant système de bus de remplacement de Genève jusqu'à Berne. La raison de ces perturbations (prévues jusqu'au 9 décembre)? Un chantier d'ampleur qui s'est ouvert entre Puidoux et Palézieux, dont le coût total est estimé à 60 millions de francs.

11 000 traverses à remplacer

Concrètement, les CFF doivent renouveler l'entier des 7 kilomètres de voies qui relient les deux communes vaudoises de Puidoux et Palézieux. Quelque 11 000 traverses et 12 000 tonnes de ballast seront ainsi changées. Les répercussions sont importantes, pas seulement sur le trafic grandes lignes. Des trains régionaux de deux lignes du RER Vaud seront ainsi supprimés et remplacés par des bus, notamment entre Lausanne et Mou-

don. «Nous sommes conscients que ce n'est de loin pas une situation confortable pour la clientèle, mais ces travaux sont nécessaires pour assurer la sécurité du réseau, commente Sabrina Schellenberg, porte-parole de l'entreprise de transports. Nous avons fait au mieux pour prévenir les usagers, par une communication, déjà avant les vacances scolaires, et par des annonces dans les gares et les trains.»

Aux yeux des CFF, «les travaux sont importants sans être exceptionnels», mais «demeurent un défi technique». Ils étaient surtout nécessaires. Normalement, une telle réfection se fait environ tous les quarante ans sur chaque tronçon. Et la dernière effectuée sur celui entre Puidoux et Palézieux date de 1977. Ce chantier, personne ne le conteste, mais il laisse le monde politique un brin amer. Car d'autres sont d'ores et déjà annoncés et promettent d'impacter grandement le réseau romand comme, par exemple, le renouvellement des lignes de contact de la gare de Bienne, qui obligera à interrompre l'ensemble du trafic ferroviaire grandes lignes via la cité seelandaise durant deux week-ends cet automne (30 septembre-1er octobre et 8-9 octobre).

Ce chantier, personne ne le conteste, mais il laisse le monde politique un brin amer. Car d'autres sont d'ores et déjà annoncés

«On ne peut que prendre notre mal en patience, ces travaux de réfection sont indispensables à la sécurité du réseau; mais les années à venir s'annoncent compliquées pour les voyageurs de Suisse romande», réagit la conseillère nationale verte Isabelle Pasquier-Eichenberger. Pour la Genevoise, membre de la Commission des transports, on

40%

«Pas moins de 40% des travaux d'entretien ont aujourd'hui lieu en Suisse romande», se réjouit le conseiller aux Etats PLR Olivier Français, fin connaisseur du dossier ferroviaire.

paie aujourd'hui le retard dans la modernisation d'«infrastructures souvent sous-dimensionnées dès leur planification», ainsi que des investissements toujours au minimum, «qui ne laissent aujourd'hui plus aucune marge de manœuvre». Au moment où l'on demande à la population de privilégier l'option du train, l'écologiste appelle à ce que ces chantiers ne soient pas uniquement un rattrapage, mais permettent une réelle amélioration de l'offre.

Le sentiment est partagé de l'autre côté de l'échiquier. «On prend un coup, mais ces travaux doivent être faits», relève le conseiller aux Etats PLR Olivier Français. Président de l'association OuestRail, le Vaudois est l'un des plus fins connaisseurs des dossiers ferroviaires. «Pas moins de 40% des travaux d'entretien ont aujourd'hui lieu en Suisse romande, souligne-t-il. On ne peut que se réjouir d'être enfin pris en compte, alors qu'on a été, par le passé, laissés pour compte. Mais il ne suffit pas de prétendre qu'on s'intéresse aux Romands parce qu'on investit de l'argent pour l'entretien. Il faut également des investissements ambitieux pour éviter à terme une péjoration des temps de parcours.»

Aux yeux d'Olivier Français, les années à venir sont charnières. Alors même que les mauvaises nouvelles s'accroissent de ce côté de la Sarine et que des hausses de prix sont attendues, la Suisse romande a connu une forte reprise de la fréquentation après la pandémie. «Ce mode de transport demeure pour le moment attractif. Dans ce contexte, les CFF devraient avoir une communication plus proactive, voire accompagner leur baisse d'offre, même temporaire, de gestes commerciaux», conclut l'élu vaudois. ■