



La vieille gare de Bière, à l'arrière-plan sur l'image, va être modernisée à l'horizon 2031, tout comme l'ensemble du site de maintenance et de stockage des trains de la ligne Morges-Apples-Bière. IMAGE DE SYNTHÈSE/MBC

Une gare XXL à 130 millions pour le petit train des MBC

La compagnie va se doter d'un énorme site dans le village de Bière et doper ses équipements en vue de la hausse des voyageurs et des marchandises.

Cédric Jotterand

Alors qu'il est de bon ton d'ironiser sur les retards du chantier de la gare de Lausanne, c'est un projet proportionnellement comparable qui s'ouvre désormais à Bière, dont le site ferroviaire doit être complètement rénové à l'horizon 2031.

La compagnie de transports MBC (Morges-Bière-Cossonay) a en effet dévoilé jeudi le visage d'une refonte devisée à 130 millions de francs et qui a pour objectif de contribuer au virage de la multimodalité en plusieurs étapes. «C'est ici que bat le cœur de notre activité, et nos bâtiments et équipements ne sont plus en phase avec le défi que représente l'augmentation de la démographie dans le district, qui est évaluée à 20% d'ici à 2040», explique Pierre-Alain Perren, directeur général.

Autour du bâtiment historique, conservé pour abriter la Maison du tourisme, une vaste halle vitrée sera bâtie pour accueillir les trains «en intérieur», histoire de réduire autant que possible les nuisances sonores, dans une version qui rappelle le terminus de Zermatt. «Les quais seront facilement accessibles et connectés aux deux arrêts de bus, à un dépose-minute, à un parking P+R et à des places pour les deux-roues», détaille Benoît Grégoire, responsable Projets et Immobilier au sein de la compagnie.

Pôle voyageurs, pôle travailleurs

Le site a été pensé en deux pôles, l'un consacré aux voyageurs,

«Nous avons collaboré avec la Commune afin que la nouvelle gare s'intègre dans le paysage villageois, avec notamment une belle place qui sera généreusement végétalisée.»

Benoît Grégoire, responsable Projets et Immobilier aux MBC

«De 850'000 passagers aujourd'hui, nous devrions atteindre le million en 2030 et le double en 2050.»

Pierre-Alain Perren, directeur général des MBC

l'autre à la logistique (entretien, ateliers et dépôts). C'est que les enjeux sont multiples et dépassent largement le cadre du transport des militaires vers la caserne, une «clientèle» qui a fait connaître le petit train vert dans tout le pays. «De 850'000 passagers aujourd'hui, nous devrions atteindre le million en 2030 et le double en 2050, pronostique Pierre-Alain Perren. C'est donc un plan à longue échéance qui tient aussi compte du transport des marchandises, en particulier des graviers, qui va aussi augmenter vu notre implantation au milieu des sites à fort potentiel.»

La fréquence des courses est aussi avancée, avec à terme une ambition au quart d'heure entre Apples et Morges. Mais celle-ci nécessite l'acquisition de rames supplémentaires, et avant cela de dépôts et de rails pour les accueillir. «Le projet en tient compte évidemment, mais il faudra probablement patienter encore une dizaine d'années pour atteindre une telle cadence, laquelle ne sera possible que si la demande est au rendez-vous», précise le responsable.

75 collaborateurs à terme

Une vingtaine d'emplois seront créés durant cette période, pour

passer de 55 à 75 postes pour les activités des MBC à Bière. «Nous avons collaboré avec la Commune afin que la nouvelle gare s'intègre dans le paysage villageois, avec notamment une belle place qui sera généreusement végétalisée, assure Benoît Grégoire. Une zone commerciale sera disponible au rez-de-chaussée du bâtiment, puisqu'on compte déjà un transit quotidien de 700 voyageurs, sans compter les 1500 militaires qui servent chaque année à la caserne voisine.»

La durabilité sera forcément au premier rang des priorités, puisque les immeubles seront au bénéfice des exigences Minergie+, les toits recouverts de panneaux photovoltaïques et le chauffage assuré par des sondes géothermiques.

Reste à convaincre la population que cet investissement, présenté comme «raisonnable», est indispensable alors que la mise à l'enquête publique est ouverte jusqu'au 23 octobre. Une échéance importante que la compagnie ne compte pas négliger en multipliant les visites guidées et autres séances d'information. «C'est un changement générationnel qui est sur la table et un moment historique pour les MBC et la population de toute une région», estime Pierre-Alain Perren.

Qui va payer la facture?

● Cent trente millions de francs pour une gare de village avec un potentiel touristique mesuré, voilà un chiffre qui risque de faire causer jusque dans les conseils communaux, où la contribution aux transports publics fait souvent grincer des dents dans l'arrière-pays. Dans ce cas, les deux tiers de la facture (88 millions) seront pris en charge par la Confédération, via le fonds d'infrastructure ferroviaire voté par le peuple en 2014. Outre des subventions communales et cantonales très marginales, le solde de 41,6 mil-

lions sera emprunté et cautionné par les pouvoirs publics. De quoi s'inquiéter pour le prix du billet afin de couvrir ne serait-ce que l'intérêt de la dette? «Il n'y a aucun lien entre cet investissement et le fonctionnement annuel des MBC, donc aucune répercussion directe sur le prix de la course», assure Pierre-Alain Perren. Quant aux communes, elles paient une contribution globale, qui tient compte de l'offre complète dont peuvent bénéficier les habitants dans le canton.

CJO