

Les chantiers CFF qui perturberont le trafic

TRANSPORT Si peu de développements sont prévus en Suisse romande, plus d'un demi-milliard de francs sera investi dans l'entretien des voies. Les travaux les plus importants de l'année concerneront la ligne de la Broye ou le tronçon Lausanne-Vevey

C'est dans leur salle de crise à Lausanne que les CFF ont convié la presse lundi matin pour présenter les nombreux chantiers qui attendent la Suisse romande en 2024. «La dernière fois que je suis venu ici, c'était moins calme», ironise David Fattebert, directeur de la compagnie ferroviaire pour l'ouest du pays. Le Fribourgeois fait référence au 9 novembre dernier, où une entreprise privée avait abîmé une canalisation en gare de Renens et paralysé le trafic pendant une bonne partie de la matinée sur la ligne du pied du Jura.

Sur quelque 6000 nouveaux chantiers attendus en 2024, impossible de prédire si de tels incidents – on peut aussi évoquer le «trou de Tolochenaz» en 2021 – viendront perturber la bonne marche des travaux. Mais une chose est certaine, les pendulaires devront s'adapter aux désagréments qu'une vingtaine de grands chantiers provoqueront en Suisse romande cette année.

La région avec le plus gros budget

Comme en 2023, la grande majorité des investissements (550 millions) sera consacrée à l'entretien du réseau ferroviaire. «Concrètement, cela concerne le remplacement des voies, qui ont une durée de vie estimée à trente ans, ainsi que des lignes de contact, la rénovation des gares et l'assainissement des tunnels, des viaducs et des ponts, précise Julien Leuenberger, responsable du développement du réseau et de la gestion des installations de la région ouest. Nous sommes la région avec le plus gros budget pour les prochaines années, signe qu'on veut aller de l'avant. D'ici à 2030, 6 milliards seront investis.»

Cheffe de la planification de l'offre en Suisse romande, Mélanie Berthold ajoute qu'il n'est toutefois pas possible d'accepter tous les chantiers, afin d'assurer un service minimum. «Plusieurs solutions s'offrent à nous et nous devons choisir celle qui causera le moins d'impact. Ça va de la fermeture complète d'une ligne pendant plusieurs jours à l'interruption du trafic en soirée, en passant par une réduction de l'offre.»

Parmi les régions les plus touchées par ces «mesures particulières», la Broye se retrouve en première ligne. La raison principale de ces travaux concerne la mise en conformité de plusieurs gares à la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand), notamment en rehaussant les quais. Dans un second temps, les CFF espèrent pouvoir obte-

nir de nouveaux financements de la Confédération pour la ligne entre Payerne et Morat, laquelle arrive en fin de vie. «Il devient urgent de pouvoir digitaliser ce tronçon, précise David Fattebert. Sur cette ligne, certaines pièces ont plus de 50 ans et il n'en existe plus de rechange, ce qui est problématique.» Pour mener à bien ces travaux, le trafic ferroviaire sera totalement interrompu entre Payerne et Avenches du 3 au 6 mai prochain, tandis que les trains ne circuleront plus entre Palézieux et Payerne du 14 au 16 juin. Pour combler ces liaisons manquantes, des bus de remplacement seront mis à disposition des clients.

Forte hausse de la demande

Seule ligne de l'Arc lémanique à posséder une redondance, Lausanne-Vevey va également subir d'importants travaux le week-end du 16 au 18 mars prochain, avec la mise en place de bus de substitution pour combler la suppression temporaire des RER VD. L'InterRegio 90 sera dévié via Puidoux, impliquant une adaptation d'horaire de «quelques minutes». Autre grand chantier, à cheval entre le premier et le deuxième semestre 2024, le renouvellement de la voie entre Denges et Renens va également impacter le trafic, même si la majorité des travaux s'effectueront de nuit.

En Suisse romande, les pendulaires devront s'adapter aux désagréments

Outre ces nombreux chantiers, David Fattebert fait part du retour de la fréquentation d'avant-covid. «Toutes les prédictions indiquaient qu'avant 2030, on ne retrouverait pas la voilure de 2019. Finalement, on se rend compte que ces niveaux ont été à nouveau atteints avec, en 2023, une hausse de 30% des voyageurs au kilomètre. On remarque que même les courtes distances sont concernées par cette augmentation.» Un autre défi mis en avant par les CFF est celui du transport de loisir, notamment pour les skieurs.

«En Valais, on note une hausse de 61% de la fréquentation lors des week-ends. Et on ne peut plus prendre en compte uniquement la période hivernale vu que, désormais, les stations misent toutes sur un tourisme quatre saisons.» Selon David Fattebert, rajouter des trains ne servirait à rien s'il n'y a pas de nouvelles connexions avec les transports publics régionaux. «En revanche, nous devons augmenter le nombre de places assises. Les trains à deux étages peuvent être la solution, car ils génèrent presque 25% de clients en plus.» ■ R. J.