

47,5 mios pour le train des Pléiades

Transports Bondés aux heures de pointe, les trains entre Vevey et Blonay passeront à la cadence au quart d'heure d'ici à 2019. Ce qui implique entre autres la réalisation d'un point de croisement en amont de la gare de Vevey. Reste à savoir si cela sera suffisant pour faire face au flux de voyageurs, qui devrait pratiquement doubler d'ici à 2040 sur cette ligne. Entretien avec Gabriel Rosetti, directeur adjoint du MOB, accompagné par Grégoire Clivaz, porte-parole.



Textes et photo: Priska Hess

Le premier coup de pioche sera donné dans moins d'une année entre Vevey et Gilamont, sur la ligne des Pléiades. Un nouveau croisement ainsi qu'une sous-station électrique y seront créés. Objectif: passer à la cadence au quart d'heure sur le tronçon Vevey-Blonay dès 2019, cela avant la Fête des Vignerons. Car quelque 3'600 voyageurs devraient emprunter quotidiennement cette ligne d'ici à 2040, contre 2'000 actuellement. Il s'agira du premier projet mis en œuvre dans le cadre du FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire suisse), accepté par le peuple et les cantons en 2014. Son coût: 10,9 millions – sur 6,4 milliards prévus par le FAIF jusqu'en 2025. Parallèlement, une série de travaux seront menés pour moderniser la ligne, où circulent déjà quatre des huit nouvelles rames à crémaillère, acquises pour 48 millions.

Un croisement à 500 mètres de la gare de Vevey, cela se justifie-t-il?

> Les points de croisement sont déterminés selon le système d'horaire symétrique qui prévaut en Suisse, c'est-à-dire que tous les trains doivent se croiser aux minutes 00 et 30. Pour assurer une cadence au quart d'heure, il fallait donc que trois compositions circulent en même temps et se croisent deux fois sur chaque trajet, chaque 7,5 minutes. Or, les deux croisements actuels, à St-Légier Gare et à Clies, ne le permettraient pas. Après étude de plusieurs variantes, il s'est avéré que la meilleure solution était de créer un second croisement à 7,5 minutes de celui de St-Légier Gare, en amont de la gare de Vevey. Car maintenir celui de Clies aurait nécessité la construction d'une nouvelle halte à double voie à la Chiésaz, ce qui aurait été très compliqué au niveau de l'achat des terrains privés. Et réaliser deux nouveaux points de croisement n'aurait pas eu de sens, déjà rien que financièrement.

Mais à quoi serviront les deux voies de l'actuel croisement de Clies ?

Elles serviront uniquement au croisement avec des automotrices de services, en cas de travaux ou éventuellement en cas de retard.

Pourquoi pas une double voie sur toute la ligne?

> GR : D'abord, parce que tout cela a un coût: un point de croisement sur 200 mètres, cela représente déjà près de 11 millions. Or jusqu'à Blonay, il y a six kilomètres! De plus, sur tout le trajet de la commune de St-Légier, la ligne actuelle est «coincée» entre les habitations. Une double voie intégrale aurait eu des conséquences considérables sur le bâti, sans compter la problématique du rachat des terrains et les oppositions prévisibles.

Ne craignez-vous pas que cela ne suffise pas à long terme, comme pour le métro lausannois?

> GR : Je pense que l'on arrive bientôt au bout de l'évolution démographique de la région et presque tout ce qui était constructible l'a été. D'ici à 2040, l'évolution prévisible de la demande se monte à 80%. Mais rien ne serait perdu si cette évolution se poursuivait, car on pourrait toujours passer à une cadence de 7,5 minutes au lieu de 15, cela en ajoutant encore deux points de croisement.

Quels autres investissements sont prévus?

> GR : La ligne Vevey-Blonay devra être équipée d'un tout nouveau système de sécurité permettant de surveiller le freinage avant que le train n'atteigne un signal rouge. Nous profiterons également de la création du croisement pour installer des barrières automatiques au passage à niveau des Bosquets, car il y a régulièrement des accrochages maladroits. Les haltes de Clies et Gilamont vont être

Agenda

Tous | Insérer



Musique
CONCERT D'ORGUE : Françoise
MASSET, soprano et Vincent
GENVRIN, orgue
Eglise St-Martin, Boulevard St-Martin,

Petites annonces

Toutes | Insérer



Achat
Achat de bijoux en or. Or fin = Frs 40.- à
41.-
clarens

Bonnes adresses

Toutes



Auto-moto
Garage du Léman
1095 Lutry
021 792 17 60

Métro m2: a-t-on vu trop petit?

A l'époque du projet de métro lausannois m2, la réutilisation de la voie unique sous la gare CFF et d'autres mesures d'économie avaient permis de rester sous la barre de 600 millions. Car il s'agissait de limiter le risque de voir ce projet refusé en votation populaire. Or, mis en service en 2008, le m2 est déjà saturé: conçu pour 25 millions de passagers, il en a transporté 28,2 millions l'an dernier. Et la hausse de fréquentation ne pourra que se poursuivre avec le développement du RER Vaud et le doublement de la capacité en places assises entre Lausanne et Genève (projet Léman 2030). En février 2015, le Conseil d'Etat a donc présenté un plan de développement du métro jusqu'en 2025, pour doubler la capacité des métros au départ de la gare de Lausanne. Ce plan propose l'acquisition de trois rames supplémentaires pour le m2 (lesquelles sont actuellement en construction) et le percement d'un nouveau tunnel entre les stations Grancy et Flon. Si bien que le m2 sera, à l'horizon 2025, intégralement à double voie. Le tracé libéré sera utilisé par une navette entre la gare et le Flon – première étape de la future ligne de métro m3 jusqu'à la Blécherette. Ce qui, au final, devrait coûter beaucoup plus cher que si l'on avait vu plus grand dès le départ...

250 millions pour le LEB

Le LEB (compagnie de chemin de fer Lausanne-Echallens-Bercher), le plus fréquenté des chemins de fer régionaux du canton, ne cesse d'attirer toujours plus de clients. En 2015, 3,7 millions de voyageurs ont ainsi emprunté cette ligne, soit une hausse de 10,5% par rapport à 2014. Pour y faire face, le LEB a entrepris de conséquents travaux visant à moderniser et à sécuriser ses infrastructures, à améliorer le matériel roulant et le service aux clients. Objectif: devenir un véritable RER. Jusqu'en 2020, Canton et Confédération y investiront quelque 250 millions au total, dont 145 pour la construction d'un tunnel intégralement à double voie sous l'avenue d'Echallens. Il s'agit aussi de passer, en 2018, à la cadence à quinze minutes au lieu de trente jusqu'à Echallens, comme c'est déjà le cas depuis 2013 sur le tronçon entre Lausanne-Flon et Cheseaux. «Cela implique l'acquisition de nouvelles rames qui seront mises en service d'ici le début de l'année prochaine, la création d'un point de croisement avec une double voie sur 900 mètres à la halte des Ripes, la réfection complète des gares d'Assens (déjà réalisée cette année) et d'Echallens (à venir) et le déploiement de nouvelles installations de sécurité», précise Valérie Marie, porte-parole des tl (réd: qui ont repris la gestion opérationnelle du LEB depuis 2014).