



Trafic ferroviaire



Deux étages
Les nouveaux trains duplex débarquent en Suisse romande avec le nouvel horaire. CFF

Ces chantiers CFF qui vont impacter les Vaudois

Les restrictions de circulations dues aux importants travaux de Léman 2030 s'opéreront de nuit et le week-end. D'autres gros travaux sont prévus sur le territoire cantonal.

Christophe Boillat

L'horaire 2019 des Chemins de fer fédéraux (CFF) entre en vigueur le 9 décembre. «C'est un petit changement d'horaire en Suisse romande. Les clients n'auront pas besoin de modifier leurs habitudes. Rien à voir avec les chamboulements de l'horaire 2013 ou 2015», déclare d'emblée Frédéric Revaz, porte-parole.

Une différence de taille néan-

moins, l'offre habituelle déjà en partie réduite le soir et la nuit le sera encore plus en 2019 sur la ligne Lausanne-Genève Aéroport et celle du Simplon qui circule entre Lausanne et Brigue (à partir de Sion seulement). La restriction s'opérera du dimanche au jeudi, à partir de 20 h (au lieu de 21 h en 2018). «La diminution du nombre de trains pour travaux doit rester limitée au minimum. Le Canton est particulièrement attentif au respect de ce principe. Entre Lau-

sanne et Genève, je me suis assurée que les CFF ne pouvaient pas faire autrement que supprimer des trains en soirée pour mener les nombreux chantiers stratégiques prévus sur cet axe», déclare Nuria Gorrite, conseillère d'État chargée des Infrastructures vaudoises.

Cette réduction supplémentaire du service est donc imposée par l'avancement du programme Léman 2030 - plébiscité par les Vaudois comme les Genevois - qui



visé à doubler la capacité de la ligne. À terme, l'affluence programmée sera de 100 000 passagers par jour entre Lausanne et Genève. En 2010, on comptait 50 000 voyageurs, 25 000 en 2000. Léman 2030 permettra encore d'introduire la cadence au quart d'heure des trains RER au centre des agglomérations gene-

«La diminution du nombre de trains pour travaux doit rester limitée au minimum. Le Canton est particulièrement attentif au respect de ce principe»



Nuria Gorrite
Conseillère d'État chargée des Infrastructures vaudoises

voise et lausannoise. Les CFF rappellent que le réseau ferroviaire romand est très densément exploité, mais aussi en extension. Afin de garantir la sécurité des voyageurs, la disponibilité et la ponctualité des trains, il doit être constamment remis en état et aménagé. «Les travaux sont toujours synonymes de perturbations pour le système ferroviaire et influent fortement sur le trafic», dit-on à l'ancienne régie fédérale.

«Les travaux sont le prix à payer. Néanmoins, nous pouvons nous réjouir que des investissements importants soient consentis

en Suisse romande», indique Frédéric Borloz, conseiller national membre de la Commission des transports, et syndic d'Aigle.

Pour minimiser l'impact, travaux de construction et d'entretien sont régulièrement effectués de nuit. «Ce sont des heures creuses durant lesquelles les voyageurs sont moins nombreux, poursuit Frédéric Revaz. Cette offre réduite a été remodelée de sorte que l'horaire soit plus clair et plus pratique pour les usagers. Avec un arrêt systématique dans toutes les gares de la ligne toutes les demi-heures.» Il s'agit de celles desservies habituellement par les RegioExpress entre les deux capitales: Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland, Nyon, Coppet. Des adaptations mineures seront aménagées entre Lausanne et Genève-Aéroport durant le courant de l'année: seules les minutes de départ seront légèrement modifiées. «De manière générale, les CFF ont écouté les Cantons et les organes consultatifs entre l'annonce de l'horaire 2019 et les modifications apportées», complète Frédéric Borloz.

«Communication tardive»

S'il «ne conteste pas l'absolue nécessité de mener des travaux conséquents, plus efficaces la nuit, moins contraignants et salue l'amélioration sensible de l'offre à terme», le conseiller aux États vaudois Olivier Français s'interroge sur la communication des CFF. «Elle est trop tardive et dessert le client du soir qui doit avoir le temps de s'organiser. Même si ces clients sont moins nombreux que les pendulaires, ils ont droit au même service public.» Pour Frédéric Revaz: «Nos clients en soirée

y sont déjà habitués.»

Le trafic en 2019 entre la capitale vaudoise et Cornavin sera également modifié durant dix week-ends (contre 2 en 2017 et 8 en 2018). C'est durant ces jours que les CFF effectuent leurs plus gros travaux lors d'opérations intensives. «Un horaire spécial de trains-navettes RegioExpress sera mis en place. La cadence des liaisons Genève-Lausanne est augmentée au quart d'heure», explique encore le porte-parole. «Ceci va néanmoins provoquer des augmentations des temps de parcours, les RegioExpress s'arrêtant plus souvent», remarque la présidente du gouvernement vaudois. «Le temps de parcours sera prolongé d'environ dix minutes», répond Frédéric Revaz. Vœu important de Nuria Gorrite, la présence des employés CFF dans ces trains précis. «Je serai très attentive à ce que l'engagement de mettre du personnel d'accompagnement sur les RegioExpress soit tenu afin d'offrir une qualité de service similaire à celle des trains grandes lignes.»

Une amélioration notable sera apportée en 2019 par les CFF. La fréquence au quart d'heure existante aux heures de pointe sur le Léman Express entre Lancy-Pont Rouge (GE) et Coppet sera étendue: du lundi au vendredi entre 6 h et 21 h. Pas de modification entre Lausanne-Berne contrairement à ce que voulaient les CFF. «Lors de la présentation, en mai dernier, du projet des horaires 2019, nous avons trouvé inadmissible les coupes prévues entre Lausanne et Berne. Aujourd'hui, je constate avec satisfaction que l'horaire ne change pas sur cette ligne», ajoute la conseillère d'État.



Suisse romande

Arrivée des nouveaux duplex

Le nouvel horaire correspond aussi avec l'introduction en Suisse romande des nouveaux trains à étage - dits duplex - construits à Villeneuve par Bombardier. Ils seront déployés de manière progressive sur l'axe est-ouest qui s'étend de

Saint-Gall à Genève-Aéroport, via Zurich et Berne. Les compositions de trains qui circuleront sur ses rails pourront atteindre aux heures de pointe la longueur maximale de 400 m avec pas moins de 1300 places assises (plus de 10% de plus que les «vieux» deux étages).

Les CFF ont conclu un contrat avec le consortium canadien en 2010. Ce «contrat du siècle» affiche 1,9 milliard de francs. Bombardier aurait dû livrer déjà en 2013 les premiers des 62 trains. Mais divers retards se sont accumulés. Douze ont été remis en février aux CFF, dix

circuleront à partir du 9 décembre. L'entier de la flotte devrait être opérationnel en 2020. Les trains à deux étages pourront désormais circuler aussi sur l'ensemble de la ligne du Simplon entre Lausanne et Brigue. Le dernier verrou - le tunnel des Crêtes entre Burier (La Tour-de-Peilz) et Clarens (Montreux) - a sauté le week-end dernier. Cependant, les duplex ne pourront circuler pour l'heure que sur une voie, la seconde sera adaptée d'ici à fin 2019. **C.BO.**

Gros chantiers sur le réseau vaudois

● D'autres chantiers vont impacter des lignes du réseau vaudois l'an prochain. C'est le cas principalement de l'axe Moudon-Palézieux, totalement fermé près de quatre mois (23 mai-15 septembre). «L'interruption sur la ligne à voie unique de la Broye est malheureusement indispensable pour permettre aux CFF de rénover le vétuste tunnel de Villangeaux. Mes services seront particulièrement attentifs à ce qu'ils mettent en place des mesures de substitution performantes et efficaces. Les

travaux prévus par le Canton sur la route de Berne seront également interrompus pour ne pas diminuer la capacité de cet axe au moment où des bus remplaceront des trains», détaille Nuria Gorrite. Les voyageurs en provenance de Lausanne ou qui s'y rendent emprunteront des bus entre Moudon et les hauts de la capitale (arrêt Croisettes), avec correspondance sur le M2. Les RER S8 et S9 entre Moudon et Payerne et entre Palézieux et Lausanne circuleront normalement. Les travaux de renouvellement de voies entre

Yverdon et Yvonand impliqueront une fermeture totale de la ligne entre le 26 avril et le 19 mai. Là encore, les bus se substitueront aux trains.

Parmi les autres projets en 2019, on peut avancer la construction d'un pont ferroviaire («saut-de-mouton») entre Lausanne et Renens - première pierre posée vendredi 30 novembre. Les travaux en gare de Renens - quais plus longs, accès aux trains de plain-pied, passages supplémentaires, - et 4e voie Lausanne-Renens, vont se poursuivre. **C.BO.**



Hauptausgabe

24 Heures Lausanne
1001 Lausanne
021/ 349 44 44
<https://www.24heures.ch/>

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Presse journ./hebd.
Tirage: 26'464
Parution: 6x/semaine

Page: 3
Surface: 116'869 mm²

Ordre: 1094419
N° de thème: 862.021

Référence: 71667508

Cet article a été publié dans les éditions régionales suivantes:

Média	Type	Tirage
24 Heures Lausanne	Édition principale	26'464
24 Heures Régions	Sous-éditions et régionales	28'683
24 Heures Nord Vaudois Broye	Sous-éditions et régionales	16'003
24 Heures Riviera Chablais	Sous-éditions et régionales	18'920
	Tirage total	90'070