

Revue de presse

Journal : 24 heures

Date : 14.01.2022

Les lignes CFF broyardes entrent dans le XXI^e siècle

La modernisation du tronçon Palézieux-Payerne est à l'enquête publique. En trois phases, 250 millions seront investis.

Sébastien Galliker

Mise en conformité d'une douzaine de gares, adaptation de 63 passages à niveau, construction de huit nouveaux bâtiments de service, remplacement de 17 enclenchements obsolètes ou encore renouvellement ou réfection d'ouvrages d'art comme un pont sur l'Arbogne. Après 2013, l'annus horribilis qui a vu l'accident mortel de Granges-près-Marnand et divers éboulements en direction de Palézieux, les deux lignes CFF de la Broye s'approprient enfin à entrer dans le XXI^e siècle.

Devisé au total à 250 millions de francs, un financement assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire, le chantier vient d'être mis à l'enquête publique pour le secteur Palézieux-Payerne. «Les deux autres lots suivront courant 2022. Le lot 2 concernera le tronçon Payerne-Chiètres, puis le lot 3 se concentrera sur l'autre ligne reliant Fribourg à Yverdon, spécifiquement entre Cheyres et Givisiez», présente Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. L'enclenchement de Payerne sera mis en service à la fin des travaux du lot 3.

Lancée par étapes, en lien avec l'introduction de la cadence à la demi-heure effective depuis l'horaire 2018, la modernisation des lignes entre donc enfin dans une phase de concrétisation. Mais la démarche aura été extrêmement longue. En 2017, l'adaptation des gares de Lucens et d'Écublens-Rue a permis l'augmentation de la cadence. «Quant à la sécurité, elle avait été améliorée suite à l'accident de Granges-Marnand, notamment avec la mise en place de systèmes «d'empêchements au départ» en cas de feu rouge», précise le porte-parole.

Le renouvellement des installations va permettre de conserver ce haut niveau de sécurité. Mais les pendulaires broyardes doivent s'attendre à de nouvelles interruptions totales du trafic ferroviaire et des remplacements de trains par des bus durant les six ans estimés du futur chantier. La ligne menant à Lausanne avait déjà été fermée en été 2019, peu de temps après des débuts chaotiques de l'horaire à la demi-heure. «Le planning actuel prévoit un début des travaux en 2023, sous réserve de la décision d'approbation des plans en force», précisent les CFF.

Lourd retard

«À l'époque, une fermeture estivale de la ligne était planifiée en 2023 afin de pouvoir raccorder tous ces nouveaux appareils. Là, ce sera au mieux en 2025», commente Vincent Bessard, municipal de Lucens et vice-président de la commission broyarde de la mobilité. Si la gare de Lucens a déjà été adaptée, la modernisation prévue des passages à niveau de-



«J'espère qu'il ne s'agit pas seulement de rattraper le retard accumulé.»

Pierre-André Arm, directeur de la Coreb

vrait permettre une diminution du temps d'attente du trafic routier. «Avec des barrières baissées toutes les demi-heures, cela devient compliqué aux heures de pointe», reprend l'édile.

Délégué à la communication au Département des infrastructures et des ressources humaines du canton de Vaud, Charles Super rappelle également que ce projet était prévu initialement en 2017.

Directeur de la Communauté régionale de la Broye (Coreb), Pierre-André Arm ne saute pas davantage de joie: «Je ne connais pas tous les détails du dossier qui nous sera officiellement présenté

ce mercredi, mais j'espère qu'il ne s'agit pas seulement de rattraper le retard accumulé. Ce projet devrait aussi permettre de regarder vers le futur avec une amélioration des correspondances», rebondit-il.

Du côté des CFF, on sait que le délai fixé à 2023 pour la mise aux normes des gares par rapport à la loi sur l'égalité pour les handicapés (Lhand) ne pourra pas être tenu pour les douze sites, à savoir: Palézieux-Village, Châtillens, Estavayer-le-Lac, Henniez, Moudon, Granges-Marnand, Corcelles-Nord, Domdidier, Yverdon-Champ Pittet, Faoug, Montilier et Avenches. «Des mesures alternatives seront mises en place dès le 1^{er} janvier 2024, jusqu'à la transformation terminée des gares», précisent les CFF.

Avenches encore loin

À terme, les arrêts proposeront des quais à 55 cm de haut, sans escalier et longs de 165 m pour accueillir des doubles compositions. Accès aux quais simplifiés, augmentation du sentiment de sécurité avec de nouveaux luminaires ou amélioration du confort des abris voyageurs ou des bancs sont aussi au menu.

Mais il faudra encore patienter pour voir Avenches à une heure de trajet de Lausanne, objectif annoncé en 2017 au moment du doublement de la cadence. «Il s'agit d'un renouvellement d'infrastructure sans amélioration de l'offre horaire», confirme Frédéric Revaz. De quoi laisser Pierre-André Arm sur sa faim: «Si une amélioration n'est pas possible dans le futur, ce projet sera insatisfaisant», conclut-il.