

Suisse : vent de modernisation dans la Broye

L'étoile ferroviaire de Payerne est composée des lignes CFF Palézieux - Lyss et Fribourg - Yverdon qui, concernées par une vaste opération de modernisation (90 km), servent à la desserte de la Broye.

TEXTE ET PHOTOS DE SYLVAIN MEILLASSON



S 21 Payerne - Lausanne assurée en rame Colibri ayant quitté Granges-Marnand et filant en direction d'Henniez (11 août 2006).

Cette région (plus de 80 000 habitants) constitue une partie du Plateau suisse que les cantons de Vaud (district de Broye-Vully, 265,03 km², chef-lieu Payerne, 31 communes) et de Fribourg (district de la Broye fribourgeoise, 173,7 km², chef-lieu Estavayer-le-Lac, 18 communes) se partagent. La Broye conserve une activité agricole importante, notamment pour la production de céréales et de betteraves, mais connaît actuellement un fort développement démographique: + 10% tous les trois ans. Le déficit (20 000

entre le nombre d'habitants et le nombre d'emplois offerts localement atteste à lui seul des significatifs besoins en mobilité. Afin d'accompagner cette dynamique de manière « durable », d'importants investissements (250 millions de francs suisses, soit 257,61 millions d'euros) sont réalisés dans le cadre de la Convention de prestation des CFF. La division Infrastructure des CFF a la main pour les travaux mais agit en lien, pour la dimension « offre », avec le canton de Vaud sur la branche Palézieux - Morat - Kerzers et le

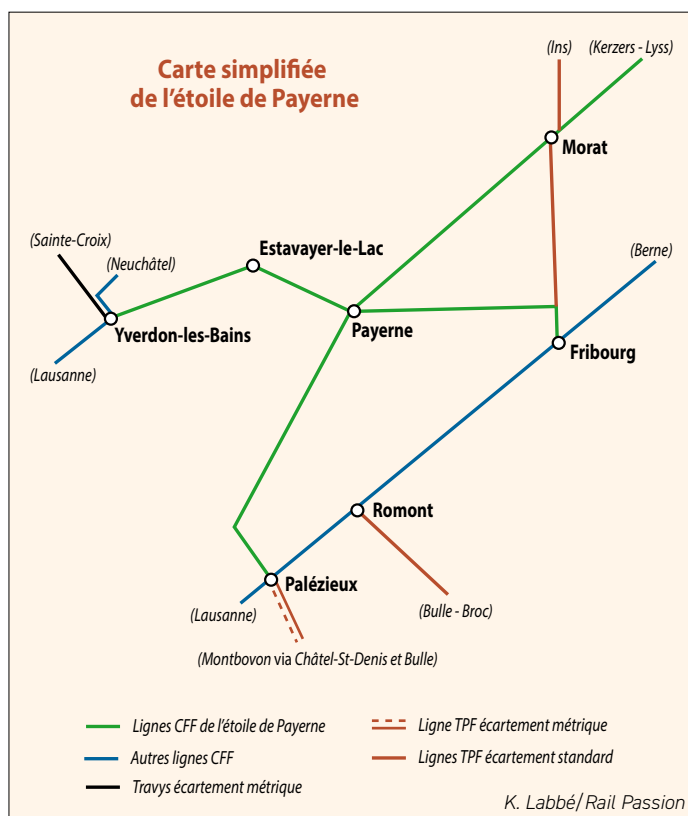
canton de Fribourg, sur la branche Fribourg - Yverdon.

Les objectifs sont de renforcer la fiabilité du trafic ferroviaire et de créer les conditions d'une nouvelle mobilité, avec au besoin des chaînes intermodales de transports efficaces pour les pendulaires, depuis les gares. La dimension intercantonale requiert, à des fins de coordination, l'implication de la Communauté régionale de la Broye, alias Coreb, dont les compétences portent aussi sur la mobilité et l'aménagement du territoire.

La Broye est desservie par le chemin de fer depuis la deuxième moitié du XIX^e siècle, avec les mises en service par la compagnie du Suisse-Occidentale de Palézieux - Morat (1) et Payerne - Fribourg en 1876 et d'Yverdon - Payerne en 1877. Cet ensemble sera électrifié par les CFF en 1944 (Payerne - Lyss), 1945 (Payerne - Yverdon), 1946 (Payerne - Palézieux) et 1947 (Payerne - Fribourg). Ces lignes n'ont pas nécessairement un profil facile: 19 % sur Palézieux - Lyss et 21 % sur Fribourg - Yverdon. Les

vitesses n'excèdent pas les 125 km/h. Les temps de parcours sont parfois moins attractifs (exemple de et vers Lausanne) que ceux de la route. Pourtant, le train a regagné en importance, du fait des surcharges du trafic routier et de la dynamisation de l'offre en transports publics.

Sur Vaud, le nombre quotidien de voyageurs s'est accru (exemple: 820 en 2004 entre Granges-Marnand et Payerne, 1 600 en 2013, 2 400 en 2023) alors que la desserte de la Broye était améliorée: REV B Vallorbe - Lausanne - Payerne en 2001-2004, S 21 Lausanne - Payerne à partir de décembre 2004, S 21 et RE Payerne - Lausanne le matin et Lausanne - Payerne le soir en décembre 2005, S 21 et deux RE selon le même schéma que précédemment dès décembre 2009, R 8 Palézieux - Payerne et R 9 Lausanne - Kerzers de 2018 à 2024, grâce à l'activation des évitements d'Écublens-Rue et de Lucens. Pendant quatre ans, le cadencement à l'heure pour les deux dessertes (soit un train par demi-heure) ne vaut qu'en semaine. Il faudra attendre 2022 et 2024 pour qu'il soit étendu au samedi, puis au dimanche avec la ligne R 8. Notons que la S 30 Yverdon - Fribourg est cadencée aux 30 minutes, y compris les week-ends. Avec l'horaire 2025, la R 8 pour Payerne sera amorcée à Allaman, tout comme la R 9 qui



sera cependant limitée à Morat. Côté matériel, des rames réversibles très datées ont servi jusque dans les années 90, puis se sont effacées devant les Colibri en 2000 – les RE étaient pris en charge par des Re 4/4 II – remplacés par les Domino en 2010. Les Flirt apparaissent en 2020 et seront omniprésentes, pour le RER Vaud, fin 2025. Réussir le report modal nécessite bel et bien d'améliorer l'infrastructure ainsi que les interfaces avec

les autres modes de transport, comme à Moudon et à Payerne. Sont concernées par des travaux:

- 12 gares mises aux normes L-Hand (hauteur de 55 cm) et des quais portés à 165 m de long (voire supprimés);
- 17 postes d'enclenchement renouvelés et automatisés;
- huit nouveaux bâtiments de service créés;
- 63 passages à niveau adaptés;
- divers ouvrages d'art régénérés ou renouvelés.

La voie est aussi remise à neuf mais il n'est pas prévu à ce stade d'augmenter les vitesses, pas plus que de créer des sas autorisant des croisements dynamiques. L'opération est divisée en trois lots:

- de Palézieux aux abords de Payerne (début: 2023, achèvement: 2025);
- peu après Payerne jusqu'à Kerzers (dates fixées à l'obtention de l'autorisation de construire);
- et Cheyres - Châbles - Payerne - Givisiez (dates fixées à l'obtention de l'autorisation de construire).

Des interruptions complètes de trafic sont prévues. Le nœud ferroviaire de Payerne, dont le dépôt subsiste mais avec un usage renouvelé (voir encadré) est concerné par la desserte fret régulière de CFF Cargo et, de manière saisonnière, par la campagne des betteraves. Une nouvelle plateforme logistique doit voir le jour, entre Cugy et Estavayer.

L'offre en transports publics permet aussi de (re)découvrir, à l'écart des grands circuits traditionnels, l'un de ces petits bijoux touristiques suisses méconnus, pourtant riche d'une longue histoire et d'un environnement au caractère marqué.

Pour plus d'informations:
www.abbatiale-payerne.ch;
estavayerlelac.ch ●

(1) Jura Bernois depuis la frontière cantonale Fribourg - Berne, à Fräschels, en direction de Lyss.



Ae 4/7 Swisstrain au dépôt de Payerne (5 juin 2024).

L'association SWISS+TRAIN au dépôt de Payerne

Swisstrain a acquis le dépôt de Payerne et l'utilise, au même titre que sa remise des Verrières et d'autres sites, relevant de tiers (Le Locle: Patrimoine ferroviaire des montagnes neuchâteloises - Sissach), pour conserver sa riche collection de locomotives (exemple: CFF, BLS, SMB) et de voitures historiques. Cinq de ces engins (dont un en attente de révision) sont équipés du Signum - ZUB, immatriculés auprès de l'OFT et au bénéfice d'une autorisation d'exploitation en Suisse, par l'association elle-même en tant qu'entreprise ferroviaire. Le dépôt de Payerne accueille notamment plusieurs Ae 4/7 ainsi que l'un des deux prototypes de Re 6/6 achetés par Swisstrain.

Pour plus d'informations: www.swisstrain.eu