Sans arrêt à Yverdon

Autor(en): **Gavillet, André**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **23 (1986)**

Heft 840

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1023126

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

ECONOMIE ROMANDE

Sans arrêt à Yverdon

(*ag*) Le nouvel horaire CFF 1987 est à l'enquête publique. S'y trouve, confirmée, la décision de créer, à partir de Bienne où arrivent, selon un rythme cadencé, des trains en provenance de Bâle et de Zurich, une nouvelle liaison qui unira directement Neuchâtel à Genève (Cornavin et Aéroport). Aucun arrêt prévu sur la centaine de kilomètres du parcours vaudois : Lausanne est évitée, et impossibilité prétendument technique de s'arrêter à Yverdon !
Après 130 ans ressuscite le conflit entre la logique d'un tracé dicté par la géographie physique et la volonté politique qui s'inspire (ou qui devrait s'inspirer) de la géographie humaine.

Géographiquement et historiquement

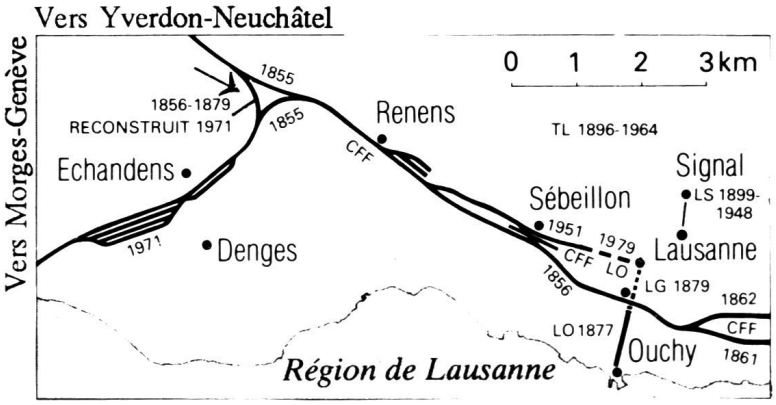
Du bassin rhénan au bassin rhodanien, du lac de Neuchâtel au lac Léman, le passage naturel est tracé par la plaine de l'Orbe et la Vallée de la Venoge. C'est là que s'est inscrit, dans le canal d'Entreroche, le vieux rêve du Rhône au Rhin, c'est en gros le "chemin" emprunté par l'autoroute N1. Là passe la ligne ferroviaire du Pied du Jura.
Le même homme, l'ingénieur William Fraisse, avait d'ailleurs en 1836 étudié parallèlement la rénovation du canal et la création d'une ligne ferroviaire. C'est sur la base de ses travaux qu'avait été accordée par le Grand Conseil, encore compétent en 1852, la concession pour la ligne Yverdon - Morges, avec embranchement sur Lausanne, qui, pendant cinq ans fut une gare en cul-de-sac.
On connaît la suite et l'affrontement des pouvoirs du milieu du XIXe siècle : la volonté du Conseil d'Etat vaudois de prolonger par Payerne et Morat (toujours le tracé de la N1) la ligne Genève - Berne ; la résistance de Fribourg et de Lausanne ; la mise sous régie de la commune de Lausanne qui imposa pourtant, avec approbation de l'Assemblée fédérale, un tracé anti-naturel à travers les terres géologiquement instables de Lavaux et les hauts plateaux de Palézieux à Siviriez (tracé que Rail 2000 se propose de corriger partiellement dans sa partie fribourgeoise).
L'ouverture de la ligne du Simplon en 1861 fit de Lausanne une gare - carrefour, et la liaison directe Yverdon - Morges fut abandonnée en 1879.

Le retour du naturel

Les ingénieurs des CFF n'ont pas, pour autant, oublié le tracé naturel. Il inspirait leurs planches à dessin. Ils rêvèrent d'une ligne ultra-rapide Genève - Berne par Bussigny (où se serait située la nouvelle gare de Lausanne), Yverdon, Payerne, Morat. Mais ils mesurèrent le poids des résistances politiques. Rail 2000 fut donc plus modeste : les Alémaniques continueront à découvrir à la sortie du tunnel de Chexbres les jeux de lumière sur le lac.
Toutefois, lorsqu'en 1971 fut construite la gare marchandise de Denges, la voie rejoignant la ligne Bussigny - Yverdon fut reconstruite. Aujourd'hui on s'avise qu'elle pourrait servir au transport des voyageurs. L'économie d'un rebroussement et d'un arrêt à Lausanne, c'est vingt minutes de gagné ! D'où la décision récente et la mise à l'enquête du nouvel horaire.

Discussion du cas

La création d'une ligne directe Neuchâtel - Genève affaiblit un peu l'image de Lausanne, carrefour obligé de la Suisse romande. Genève s'impose un peu plus comme un pôle d'attraction. Mais il n'y a aucune raison d'esprit de clocher de s'opposer à une amélioration importante des liaisons ferroviaires, selon une donnée qui depuis 130 ans est inscrite dans le terrain et la géographie physique.
Mais si l'on raisonne plus large, à l'échelle romande, on constate que Genève manque d'espace pour exprimer toute sa dynamique économique et que s'esquisse un triangle de développement dont les sommets sont Genève - Lausanne - Yverdon.
Yverdon ne représente pas seulement une agglomération importante à l'échelle suisse, mais aussi une zone plus large où l'on se bat comme à Ste-Croix avec beaucoup d'énergie pour la défense de l'emploi et la reconversion industrielle.
Les CFF n'opposent pas des raisons politiques au refus d'un arrêt à Yverdon, qui n'est pas chef-lieu. Une telle raison serait difficile à défendre s'ils font jouer à Bienne le rôle de croix ferroviaire pour cette liaison même.
Ils invoquent donc des raisons techniques. Si l'on perd 3 minutes à Yverdon, il n'est plus possible, disent-ils, compte tenu des imbrications des correspondances et de la surcharge réelle de la ligne Lausanne - Genève, d'intercaler ces nouveaux trains. Ou bien plus nuancés, ils admettent que ces 3 minutes sont



Le tronçon indiqué par une flèche, quelques centaines de mètres, date de l'époque où la ligne de Lausanne ne constituait qu'un embranchement du trajet Morges-Yverdon, Reconstruit en 1971, il ne servait jusqu'ici qu'aux trains de marchandises. Il permettra demain de relier Genève à Neuchâtel en 68 minutes sans passer par la capitale vaudoise.

disponibles pour un arrêt à Yverdon, mais qu'ils n'auraient plus l'indispensable marge qu'il faut conserver à tout prix pour des ralentissements éventuels imposés par des travaux sur la voie. Et de rappeler encore les rigidités des départs de la gare de Zurich etc ...

La dimension politique

Le Conseil d'Etat vaudois s'est occupé, dit-on, sérieusement du dossier. Mais il bute sur les arguments techniques qu'on lui oppose.
On ne saurait les considérer comme définitifs. Le canton de Vaud ne peut pas offrir un gain de vingt minutes par l'acceptation de la mise en service d'un nouveau tracé, il ne peut pas consentir à un affaiblissement de la position centrale de Lausanne, sans exiger une compensation. Cette compensation, c'est l'arrêt à Yverdon.
Les Chambres fédérales ont ajouté au programme de Rail 2000 un raccord du nouveau tracé entre Zurich et Berne à la ligne du Pied du Jura (variante Sud plus). En conséquence la ligne Zurich - Berne - Neuchâtel - Genève s'en trouvera renforcée, dans le futur.
Une fois les possibilités de discussion technique épuisées, il est nécessaire de passer la vitesse politique, avec l'appui de l'opinion et du Grand Conseil. Ce pourrait être aussi l'occasion de mettre à l'épreuve une politique Vaud - Genève à une échelle plus vaste que celle du seul district de Nyon.
L'arrêt à Yverdon, c'est beaucoup plus qu'une simple histoire de chef de gare.

NEUCHATEL - LA-CHAUX-DE-FONDS

Il y aura aussi des trains

■ (*mam*) **Le 27 avril dernier, le peuple neuchâtelois acceptait la part cantonale au financement du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes. Durant toute la campagne, le Conseil d'Etat n'avait cessé d'affirmer que l'amélioration de la liaison routière entre le Haut et le Bas du canton ne devrait pas condamner le rail. Cette promesse est aujourd'hui en voie de réalisation avec la commande d'une étude de faisabilité pour une refonte du parcours Neuchâtel - Le Locle visant à éviter la désaffection d'une ligne fort peu attractive.**

A l'époque de cette votation, DP (813, 817, 819) avait posé la question d'une véritable politique coordonnée des transports dans le canton de Neuchâtel. La construction d'une route en tunnels entre le Haut et le Bas n'allait-elle pas déclasser définitivement la ligne de chemin de fer ?
Depuis lors, les Chambres fédérales ont adopté, dans le cadre de Rail 2000, la variante Sud plus qui prévoit d'adapter le tracé Soleure - Herzogenbuchsee aux trains à grande vitesse. Du coup, la ligne de l'Arc jurassien se trouvera reliée à l'axe Berne - Zurich, mettant Bienne à moins d'une heure de la métropole des bords de la Limatt. Cette "victoire" romande impose de toute évidence que le problème des montagnes neuchâteloises soit posé en terme de réseau : La Chaux-de-Fonds ne peut plus être la seule ville suisse de cette importance à rester en marge de Rail 2000. De plus, les Chemins de fer jurassiens sont eux aussi à la veille d'une petite révolution : l'amélioration de certains tronçons et l'utilisation de matériel plus performant vont permettre de faire tomber la durée du trajet Delémont - La Chaux-de-Fonds à moins de 60 minutes, on ne fera jamais mieux en voiture. Pour tous les habitants de la partie occidentale des Franches montagnes, la sortie ferroviaire sur le Plateau passera donc par la Chaux-de-Fonds.
D'où l'importance de l'enjeu : le trajet La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel doit être réduit à 20 minutes (contre 31) et Le Locle - Neuchâtel à 30 minutes (42 aujourd'hui), avec un train toutes les demi-heures à certains moments de la journée pour assurer les correspondances.
L'étude commandée au groupe d'experts de la Conférence intercantonale des transports ferroviaires de l'Arc jurassien prendra environ une année. Elle portera sur le choix d'un matériel roulant plus performant, sur la construction de parkings à proximité des deux gares du Haut et sur un nouveau tracé visant à régler le problème du rebroussement de Chambrelien.
Côté ferroviaire, avec le raccordement du Haut à Rail 2000 et la nouvelle liaison avec Genève, le canton de Neuchâtel est donc plutôt gâté, on peut se demander dès lors si son Gouvernement ne se montre pas trop gourmand en réclamant la construction d'un tronçon d'autoroute entre la N1 et la N5 ...

Scission chez les scissionnistes : les deux élus sociaux-démocrates d'Uster ont quitté leur parti et envisagent de créer un nouveau groupement. Le parti social-démocrate d'Uster avait été constitué en 1979 par des dissidents du parti socialiste qui critiquaient sa ligne "gauchiste".

EN BREF

Suite du feuilleton Nenning (DP 838), l'Autrichien membre du parti socialiste de Bâle-Ville. Il n'a pas pu s'entendre avec les Verts de son pays et renonce à une candidature au Parlement autrichien.

Le journal bilingue portugais *Caravela* (octobre 86) publie un dossier en français sur les droits des étrangers en Europe. Parmi les remarques concernant la Suisse, notons cette information sur le droit de vote . "les étrangers peuvent, dans certaines conditions, participer à des consultations populaires dans les cantons suivants : JU, NE, TG et SG". En ce qui concerne les deux derniers, ces droits nous paraissent plus théoriques que réels. Qui nous contredira ?

Le groupe parlementaire des arts et métiers vient de se constituer pour la nouvelle législature du Grand Conseil bernois. En font partie 44 députés, la plupart radicaux ou membres del'UDC. Deux exceptions : un représentant de l'Alliance des Indépendants et un évangéliste.