

# De la nécessité du train direct Berne – Chablais

Relier des agglomérations et valoriser le Train des Vignes: deux objectifs justifiant le train Berne – Chablais devant traverser, à la fois, la Riviera vaudoise et le Pays de Fribourg.

**Tobias Imobersteg** À la fin du XIXe siècle, Nestlé a besoin d'un transport sûr pour le lait des campagnes fribourgeoises et vaudoises. C'est ainsi que naît, en 1904, le chemin de fer Vevey – Chexbres – Puidoux: la S7 dite «Train des Vignes». Grâce à cette voie unique dont la pente est de 38%, il est dès lors possible de relier les lignes Lausanne – Berne et Lausanne – Brigue en créant un raccourci.

Plus d'un siècle plus tard, la population locale apprécie toujours encore ce moyen de transport qui lui permet de rejoindre confortablement Vevey. Cependant, pour les autres destinations, la population est mécontente: les attentes prolongées des correspondances pour Lausanne ou Montreux ainsi que la concurrence directe de l'autoroute A9 rendent la ligne peu attractive. Cette situation

s'est aggravée à la suite du changement d'horaire de décembre 2017: les temps de trajet – et même les tarifs – pour toutes les destinations présentes sur la carte ci-jointe ont dissuadé de nombreux voyageurs réguliers. Certains ont donc pris leur voiture à contrecœur. Quelles sont les causes de cette aggravation? Tout d'abord, pour compenser la perte de la correspondance entre Berne et le Chablais en gare de Lausanne, les CFF ont introduit pendant deux années consécutives un train Palézieux – Vevey les samedis et dimanches, certes apprécié des voyageurs en transit, mais désavantageant les voyageurs réguliers de la S7. Puis, le Canton de Vaud lui-même a introduit la cadence à 30 min dans la Broye et n'a pas été attentif aux dégâts collatéraux par rapport aux horaires de la S7. Pourtant, le

Train des Vignes est stratégique pour tout le réseau Ouest de la Suisse.

## Une ligne stratégique

Les populations de Berne, Fribourg et de la Broye ne peuvent pas rejoindre confortablement Vevey: elles doivent transiter par Lausanne, comme l'a longtemps fait la population neuchâteloise à destination de Genève. Ce détour provoque une frustration chez les voyageurs. Par conséquent, l'axe Berne – Chablais a une part modale faible des transports publics, puisqu'il est en concurrence directe avec l'autoroute A12. La solution serait un train direct servant les pendulaires comme les touristes, favorisant le transfert modal en faveur du rail entre Fribourg, Lavaux, la Riviera et les stations du Chablais (en vert sur la carte).



**Together we move**

# Wir bewegen die Schweiz! Komfort, Sicherheit, Zuverlässigkeit

800 Mitarbeitende in der West- und Deutschschweiz geben bei Bombardier jeden Tag ihr Bestes, um hervorragende Mobilitätslösungen und Dienstleistungen für die Schweiz zu erarbeiten. Dank unseren zukunftsgerichteten Kunden können wir in der Schweiz innovative Konzepte, Systeme und Komponenten für den Weltmarkt entwickeln. Bombardier prägt die Mobilität – für Ihre Sicherheit und Ihren Komfort.

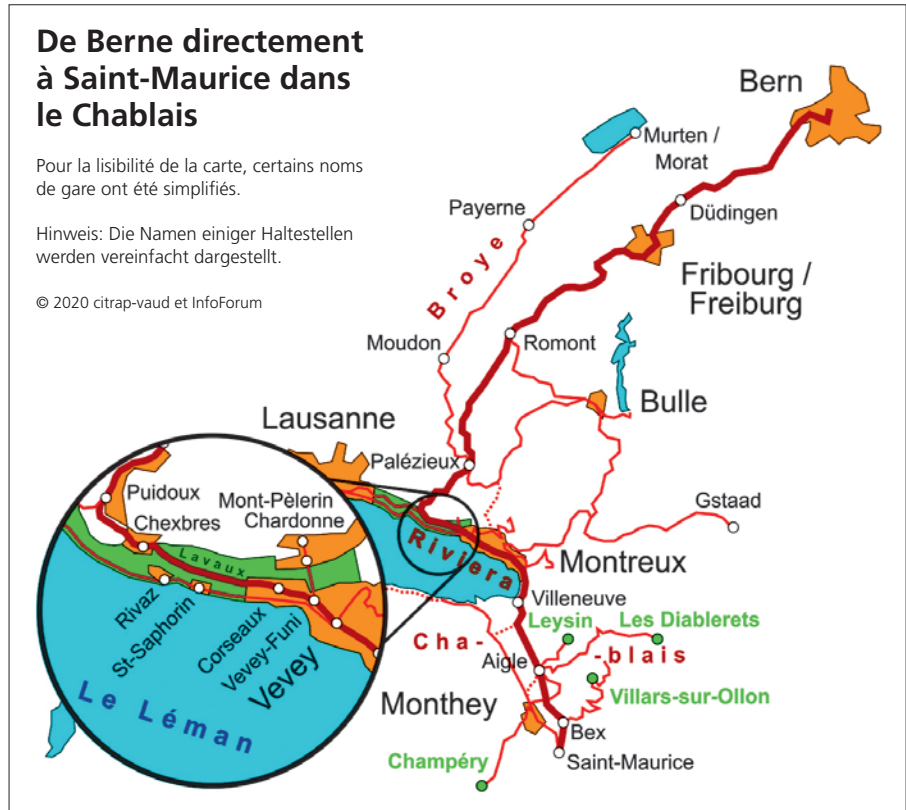
[www.bombardier-transportation.ch](http://www.bombardier-transportation.ch)

**BOMBARDIER**

Bombardier und Together we move sind Marken der Bombardier Inc. oder ihrer Tochtergesellschaften.

Mais qui dit changement d'horaire dit adaptation technique: le Canton de Vaud a annoncé en juin 2020 qu'il y travaille. Un train Berne – Chablais aura besoin de bonnes correspondances à Vevey et à Puidoux afin de soigner la clientèle désireuse de se rendre à Lausanne, ainsi que des correspondances à Palézieux en direction de la Broye. Dans ce but, il faut étudier l'opportunité de nouveaux aiguillages, d'une signalisation permettant d'obtenir des trains en rafale, de points de croisement à Chexbres et Corseaux pour une cadence à la demi-heure et de la longueur du quai à Vevey-Funi.

La valorisation du Train des Vignes exige des solutions techniques pour satisfaire un besoin économique et environnemental évident. Le train Berne – Chablais devra respecter les voyageurs réguliers de la S7 actuelle. Il devra être inséré dans un plan global pour cette région à la croisée des chemins, qui comprend la boucle ferroviaire autour du



Léman, le raccordement à Monthey, le rétablissement de la ligne Bulle – Vevey (tous en traitillés rouges sur la carte) et, enfin, la préparation de la ligne nouvelle Lausanne – Fribourg – Berne, libérant

le trafic régional et marchandise sur le réseau existant.

Plus de détails sur le Train des Vignes, dont les interventions au Grand Conseil vaudois et au Conseil national, sur [www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch)

## Plädoyer für Direktverbindung von Bern ins Chablais

**Tobias Imobersteg** Wer mit der Bahn von Bern oder Freiburg nach Vevey oder Montreux fahren will, muss einen Umweg über Lausanne machen. Das hohe Potential einer Direktverbindung ist angesichts der Ballungszentren und des schwachen bis unbedeutenden öV-Anteils zwischen Freiburg und Montreux unbestritten. Eine einfache Lösung gäbe es: Diese würde über eine bestehende Linie durch die Rebhänge des Lavaux führen.

Diese einspurige Linie Vevey – Chexbres – Puidoux wurde 1904 gebaut. Auch wenn die Linie den Namen «Train des Vignes» trägt, ging es ursprünglich nicht um Wein, sondern um Milch: Nestlé brauchte ein Transportmittel, um die Milch aus dem Hinterland nach Vevey zu bringen. Mit 38 Promille Steigung verbindet sie seitdem die Strecke Bern – Lausanne mit der Simplonlinie Lausanne – Brig und stellt eine bedeutende Abkürzungs- und Ausweichstelle dar.

Bis heute profitiert einzig die lokale Bevölkerung entlang dieser Strecke vom Komfort der Direktverbindung nach Vevey. Sie muss aber für den Erhalt guter Anschlüsse nach Lausanne und Montreux kämpfen, denn die Anschlüsse des «Train des Vignes» haben sich seit dem Fahrplanwechsel von 2017 verschlechtert. Wegen den unattraktiven Fahrplänen und der direkten Konkurrenz der Autobahn A9 ist die heute als S7 bezeichnete Bahnlinie ein schlechter Zubringer für den Fernverkehr geworden. Und wer aus der Deutschschweiz die S7 benutzen will, muss auf dem Bahnsteig Geduld haben.

Eine Direktverbindung wäre für Pendler und Touristen von grossem Vorteil: Sowohl die bevölkerungsreichen Agglomerationen Freiburg und Montreux als auch Tourismusdestinationen des Lavaux, der waadtländischen Riviera und die Bergbahnen im Chablais würden davon profitieren (auf der Karte grün eingezeichnet).

Damit wäre die Schiene die Alternative zur Autobahn A12. Langfristig sollte diese Bahn in einen Gesamtplan eingefügt werden, der den Südanchluss am Genfersee, den Anschluss von Monthey, die Wiederbelebung der Strecke Bulle – Vevey (alle auf der Karte rot gestrichelt) und die Planung einer Neubaustrecke Bern – Freiburg – Lausanne berücksichtigt.

Weitere Informationen zum «Train des Vignes» finden sich auf der Homepage [www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch).

**citrap-vaud.ch**  
communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud