



Jacques-André Maire. (sp)

Transports romands

Horaires Romandie 2013

Bulletin d'information sur les transports publics de Suisse romande et de France voisine

EDITORIAL

Neuchâtel : l'après-23 septembre

Pour les partisans du RER neuchâtois-Transrun, le refus du projet par une infime majorité de votants a été un choc immense dont nous avons peine à nous remettre. Nous ne voulons toutefois pas nous appesantir sur les erreurs de communication et autres maladroites qui permettent certainement d'expliquer qu'il n'ait finalement manqué que 400 voix environ pour projeter le canton de Neuchâtel vers des solutions d'avenir pour résoudre ses problèmes de mobilité actuels et futurs. En effet, il ne sert à rien de rester tournés vers le passé et de se lamenter sur l'indéniable gâchis que constitue ce refus!

Après un bref temps d'analyse, nous devons regarder vers l'avant et mobiliser toutes nos énergies pour chercher d'autres solutions susceptibles de rassembler une majorité claire en faveur de nouveaux projets porteurs d'avenir.

Lors d'une séance qui a réuni les membres du Conseil d'Etat, la députation neuchâteloise aux Chambres fédérales et les représentants des cinq plus grandes communes du canton, il a été décidé que:

- le gouvernement écrirait à la conseillère fédérale Doris Leuthard pour lui demander au plus vite une rencontre avec les principaux cadres de son département, en charge des dossiers de transports, afin de rester mobilisés et ouverts à de nouveaux projets;
- la stratégie visant à faire du canton une grande agglomération serait confirmée et que les projets en cours seraient réalisés;

Jacques-André Maire,
conseiller national neuchâtelois
Suite page 2

30 ans d'horaire cadencé



Rame Duplex Regio des CFF dans la nouvelle gare de Prilly, figure de proue de Romandie 2013.

(Photo André von Arx)

C'est l'anniversaire ferroviaire de ce millésime 2012: la Suisse célèbre les 30 ans de l'introduction de l'horaire cadencé sur l'intégralité de son réseau ferroviaire, avec un train circulant chaque heure sur toutes les lignes. Une véritable révolution qui allait propulser la Confédération à l'avant-garde dans le service à la clientèle et promouvoir son système ferroviaire au rang de modèle pour toute l'Europe.

Il faut être honnête, ce n'est pas la Suisse qui a inventé l'horaire cadencé, mais ce sont les Chemins de fer néerlandais (NS), au réseau dense, qui ont inauguré déjà en 1934 ce bouleversement ferroviaire.

Les CFF sont entrés timidement dans la cadence en été 1968 (il y avait encore deux changements d'horaire par année), en introduisant la trame régulière sur la ligne de la rive gauche du lac de Zurich Rapperswil – Zurich HB, en y faisant rouler ses fameux trains oranges à l'allure inspirée des rames de métros.

La compagnie régionale Berne – Zollikofen – Soleure (intégrée depuis lors dans la fusion du RBS (Régional Berne – Soleure) lui emboîte le pas dans les années 1970, alors que d'importants travaux de modification de tracés avaient été exécutés.

En 1969, le «père de l'horaire cadencé», le brillant ingénieur de l'EPFZ, Samuel Stähli, âgé que de 28 ans, expose le principe de l'horaire cadencé dans un rapport de... 19 pages! L'inventeur (trop tôt disparu) est avant-gardiste. Les stratèges des CFF écartent avec suffisance ce projet: il ne se prête pas au réseau ni à la configuration du pays.

L'ingénieur ne se décourage pas. Il remet l'ouvrage sur le métier en 1972 avec deux membres de la Société des ingénieurs des CFF, Jean-Pierre Berthousoz et Hans Meiner, en présentant désormais un concept d'horaire cadencé, clé en mains, avec tous les avantages qu'on lui connaît.

Cette fois-ci, les CFF se laissent

convaincre et en février 1973 ils chargent un groupe de travail d'analyser la faisabilité du projet. Dix ans plus tard, le réseau ferroviaire helvétique entre dans l'horaire cadencé: c'est le 23 mai 1982. Sans coup férir, sans répétition ni filet.

La réussite fut au rendez-vous. Et l'aventure continue. (bln)

Sommaire

Léman 2030: ambitieux	3
Horaires cadencés: révolution	4-5
Lyria: les POS arrivent	6
SMA: mandats en Europe	7
Organisme transfrontalier	8-9
Avantages du cadencement	10
CEL: tour de contrôle romand	11
Innotrans: rames de demain	12
Nyon: transports réorganisés	13
Lausanne: maisons préservées	14
SNCF: renverser la vapeur	15
Romandie 2013 en détail	16-17
Cadence: évolution constante	18
Nuages sur les liaisons franco-suisse	19
Georges Bregnard: 12 ans aux Chemins de fer du Jura	20

Editorial

Neuchâtel: l'après - 23 septembre

Suite de la première page

Le dialogue avec les représentants des opposants au RER neuchâtelois-Transrun, prêts à collaborer à la recherche de solutions nouvelles, serait établi afin d'étudier ensemble des propositions acceptables et réalistes.

Tous les acteurs présents sont tombés d'accord sur le fait qu'il faut impérativement éviter que les CFF ne commencent sans autre la rénovation de la ligne existante et englobent ainsi plus de 240 millions dans des travaux qui n'apporteraient pas de réelles améliorations de la desserte en transports publics des communes du canton de Neuchâtel en termes de temps de parcours et de cadences.

Dans une région où 10% seulement des transports se font actuellement par le rail et où les routes sont de

plus en plus saturées, il est impératif de rendre les transports publics beaucoup plus performants et attractifs pour les habitants de toutes les communes du canton.

De plus, l'avenir de la ligne des CFF du pied du Jura est très dépendant des solutions qui seront trouvées à Neuchâtel, en particulier de la solution du «goulet de Vausseyon» et dans ce sens, les travaux à venir concernent également de près les cantons voisins ainsi que la Franche-Comté.

CONSENSUS A RETROUVER

En ce temps où l'on commémore les 30 ans de l'horaire cadencé en Suisse, où l'on découvre l'horaire «Romandie 2013» riche d'innovations en particulier pour l'Arc lémanique et où la gestion du trafic ferroviaire de demain nous interpelle, il est impératif que les autorités neuchâteloises renouent un

dialogue constructif avec la population de l'ensemble du canton et élaborent de nouveaux projets de RER profitant au plus grand nombre.

Pour relever ce très important défi, les membres de ces autorités doivent se montrer plus unis que jamais et faire tout ce qui est en leur pouvoir pour regagner rapidement la confiance de la population. Si le 23 septembre a été un «dimanche noir» pour le canton de Neuchâtel, espérons qu'il a aussi signifié la fin d'une législature gâchée et le début d'un nouveau marqué par un véritable consensus politique visant notamment à construire les transports publics de demain dans le canton de Neuchâtel et dans l'ensemble de l'Arc jurassien!

Jacques-André Maire
conseiller national
Les Ponts-de-Martel (NE)

A nos lecteurs

Notre quinzième numéro est consacré à un anniversaire passé quelque peu inaperçu: les trente ans de l'introduction de l'horaire cadencé en Suisse. Une réussite exceptionnelle que les compagnies ferroviaires auraient dû célébrer avec un certain faste.

Nous souhaitons donc rendre hommage aux trois ingénieurs qui ont eu l'intelligence de proposer un concept d'horaire cadencé aux CFF qui ont fini par se laisser convaincre après bien des hésitations. Grâce à ces pionniers, la Suisse est devenue le modèle de l'horaire cadencé pour toute l'Europe qui se met progressivement à mettre en pratique ses recettes. Dans la même perspective, nous présentons l'horaire Romandie 2013 des CFF qui est aussi une petite révolution pour la Suisse romande.

Nous souhaitons remercier sincèrement nos lecteurs et nos abonnés de plus en plus nombreux. Nous adressons nos vifs remerciements à nos lecteurs qui ont renouvelé leur abonnement.

Afin de poursuivre la diffusion de notre information en matière de transports publics, nous invitons nos autres lecteurs à souscrire un abonnement annuel de 25 francs pour quatre numéros (soutien dès 30 francs).

Ce montant est à verser auprès de la Banque Valiant SA, 3001 Berne, sur le compte: n° 16 3.225.404.00.

IBAN: CH79 0630 0016 3225 4040 0; ou sur le CCP 30-38112-0, avec mention «Transports romands».

La rédaction

Livres Histoire des transports publics genevois (II)

Le second volume de «L'histoire des transports publics dans le canton de Genève», publié sous l'égide de l'Association genevoise du musée des tramways (AGMT), a été récemment présenté dans un tram historique. Dans cet ouvrage, les auteurs Gilbert Ploujoux, Bernard Calame, Gilbert Elmiger et Cédric Noir, ont mis en évidence tous les événements marquants du développement des tramways, des chemins de fer, des premiers services d'autobus, des taxis et de la navigation durant la première moitié du XX^e siècle à Genève.

Le livre en quadrichromie avec reliure en carton comprend 450 pages au format 23 x 31 cm. Plus de 500 documents judicieusement choisis, dont tous les plans de tramways et remorques, sont reproduits. Le premier volume, consacré au XIX^e siècle, est, lui, toujours disponible.

Les deux livres peuvent être commandés par courriel: info@agmt.ch ou par courrier postal: AGMT, case postale 5465, 1211 Genève 11 Stand.

Prix (port non compris): 90 francs suisses, le tome I; 96 francs, le tome II; 168 francs, les deux volumes.

PhC



Quelques images illustrant la couverture du second tome. (photo sp)

Transports romands

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum

Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch

Abonnement: 25.- francs.
Soutien: dès 30.- francs.
Banque Valiant SA
3001 Berne
CCP 30-38112-0.

Editeur
Société du Journal du Haut
Case postale 2168
2302 La Chaux-de-Fonds
jdh@bluemail.ch

Imprimerie Monney
2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch
ISSN 1663 - 2184

Arc lémanique: davantage de places assises et davantage de trains

La fréquentation des trains en Suisse romande a augmenté de 35% depuis l'introduction de l'offre «Rail 2000», le 12 décembre 2004. Aujourd'hui, aux heures de pointe, les trains sont bondés sur certaines lignes romandes. Les places assises manquent et les passages sont occupés par des voyageurs obligés de rester debout, malgré le renforcement des rames et les circulations supplémentaires.

Dans l'Arc lémanique, devenu une métropole, la forte croissance démographique et économique accroît non seulement la demande en logements et en locaux d'activités, mais aussi le besoin de mobilité. Entre Lausanne et Genève, le rail et la route sont très sollicités. Sur les voies des CFF reliant ces deux villes, le nombre de voyageurs quotidiens est passé de 25.000 à 50.000 durant la décennie 2000-2010. Et pour la période 2010-2030, les CFF prévoient que ce nombre passera de 50.000 à 100.000 passagers quotidiens.

Des réponses adéquates s'imposent donc afin d'améliorer la situation et de renforcer la qualité des prestations ferroviaires. Concrètement, les CFF, avec le soutien des cantons de Genève et de Vaud ainsi que de l'Office fédéral des transports (OFT), vont mettre en œuvre diverses mesures de développement comportant deux volets principaux. Le premier concerne l'offre et le second l'infrastructure.

Dénoté «Horaire Romandie 2013», le volet offre déploiera ses effets dès le 9 décembre 2012. Un nouveau matériel roulant plus performant et à deux niveaux, le «Duplex Regio», assumera les dessertes «RegioExpress» (RE) Genève – Romont et Genève – Vevey cadencées à la demi-heure sur la partie commune Genève-Lausanne et à l'heure sur les segments Lausanne-Vevey et Lausanne-Romont.



Une rame IC2000 à deux niveaux.

(photo André von Arx)

Spécialement conçus pour le trafic interurbain, les treize «Duplex Regio», dont la mise en service se fait progressivement depuis le 10 juin 2012, peuvent circuler en compositions simples ou doubles. Leur capacité d'accélération et de décélération rapide permet d'optimiser les temps de parcours et de densifier l'offre.

Les voyageurs disposent de davantage de places assises (+33%)* dans un aménagement intérieur agréable avec espaces pour bagages, vélos ou poussettes, toilette et places accessibles aux personnes à mobilité réduite, larges portes et accès au niveau du quai, climatisation, vidéosurveillance, système d'information sonore et visuel. L'esthétique extérieure dynamique des «Duplex Regio», s'inspirant de celle des «Flirt»**, souligne leur caractère novateur et donne envie de monter à bord pour apprécier leur confort. C'est ce qu'a fait le public lors de la présentation itinérante du nouvel horaire 2013 et de son train emblématique dans les gares de Lausanne, Vevey, Genève, Nyon, Morges, Romont et Palézieux, les samedis de septembre et de la première moitié d'octobre 2012.

L'horaire Romandie 2013, prévoit aussi des trains «InterRegio» (IR)

supplémentaires sur la ligne Brigue – Lausanne – Genève-Aéroport ainsi que de nouvelles relations «RegioExpress» (RE) entre Morges et Yverdon-les-Bains, aux heures de pointe.

A l'horizon 2015, la mise en service des nouveaux «Duplex Grandes Lignes» augmentera encore le nombre de places assises. Une rame de huit voitures aura 620 sièges et donc une double rame transportera 1240 passagers assis.

INFRASTRUCTURE MODIFIÉE

Le volet infrastructure repose sur le projet «Léman 2030», un important programme de travaux d'adaptation des gares, des voies et des installations de l'axe ferroviaire lémanique. Accompagnées du chef de projet «Léman 2030», les conseillères d'Etat genevoise et vaudoise, Michèle Künzler et Nuria Gorrite, responsables de la mobilité, ont distribué une brochure explicative*** aux pendulaires dans un train matinal RE, le 9 octobre 2012. «Léman 2030», c'est un ensemble de projets et d'objectifs réalisables par étapes (les n° 10 et 14 de *Transports romands* ont présenté ce programme). Les investissements prévus dans la première phase concerneront la transformation des nœuds ferroviaires de Lausanne et Genève.

Les réaménagements qui seront effectués permettront de doubler la capacité en places assises des trains entre les deux pôles urbains lémaniques d'ici à 2025 ainsi que d'étoffer la cadence sur les RER vaudois et franco-valdo-genevois. Ces réaménagements essentiels au développement du rail dans l'arc lémanique profiteront également à toutes les liaisons avec le reste de la Suisse (lignes du pied du Jura, du Plateau et du Simplon). Les phases ultérieures visent à affiner ce développement ferroviaire par des réalisations complémentaires.

Philippe Claude

* Formée de quatre véhicules, une rame automotrice «Duplex Regio» a 337 places assises (60 en 1^{re} classe; 277 en 2^e classe) et peut rouler à la vitesse maximale de 160 km/h. Il existe une version à six véhicules comportant 535 places assises (120 en 1^{re} classe; 415 en 2^e classe) et destinée notamment au RER zurichois.

** Rames automotrices à un niveau en service sur plusieurs RER et lignes régionales suisses dont le RER vaudois.

*** Intitulée «Léman 2030. Le rail, avenir de la Métropole lémanique», la brochure de 28 pages peut être téléchargée (format PDF) sur le site Internet des CFF: www.cff.ch/leman2030

Horaire cadencé: révolution en 1982

L'horaire cadencé est appliqué en Suisse depuis 30 ans. Il a participé au sauvetage du système de transports publics du pays et constitue le socle sur lequel reposent les concepts d'offre nationale ou internationale présents et à venir. Aperçus.

En 2010, chaque citoyen suisse a parcouru 2248 kilomètres en train, contre 1910 km pour le Japonais, 1322 km pour le Danois, 1320 km pour le Français et 1227 km pour l'Autrichien. Globalement, on constate que le nombre de personnes-kilomètres (p-km), tous modes de transport confondus, n'a cessé d'augmenter de 1950 à 2009 en Suisse: de 14.798 millions de p-km à 118.669 millions de p-km. On note que la mobilité importante des Suisses est pour une bonne part liée à leurs loisirs et à la «pendularité» ou déplacements domicile - travail / formation. Ainsi, en 2005, 38% des personnes seulement travaillent dans la commune où elles sont domiciliées, 63% ailleurs.

Historiquement, on constate aussi que la part de l'automobile dans le développement de la mobilité des Suisses n'a cessé de croître (de 43,2 à 75,8%), avec un pic (81,6%) en 1980, avant de connaître un certain tassement. La part du rail (trains, mais aussi tramways, funiculaires et téléphériques) et celle des transports publics (sont également considérés: bus, bateau et avion) évoluent en revanche inversement, mettant ainsi en évidence une forme de report modal.

Année	Part rail % des pers.-km	Part TP % des P-km
1950	52,1	56,8
1970	17,9	22,6
1980	13,7	18,4
1990	14,7	20,2
2000	13,7	20,6
2005	16,2	22,6
2006	16,4	22,9
2009	17,5	24,2

Ce phénomène ne découle pas seulement de causes structurelles (congestion routière notamment) ou

conjoncturelles (par exemple le coût des carburants), mais est imputable en grande partie à une pluralité d'entreprises de transports publics, ferroviaires ou non, au premier rang desquelles figurent les CFF.

Leur détermination à ne pas renoncer face au transport routier a été essentielle. Il a cependant fallu procéder à plusieurs tentatives avant de «mettre sur rail» la formule la plus adaptée au pays. Celle-ci implique de front l'horaire cadencé et une intégration originale de l'offre en transports publics. Elle nécessitera un long processus dont voici les étapes principales.

SUR LA MAGISTRALE

Durant les années 1970, les CFF cherchent à accélérer les trains entre Berne et Zurich afin de lutter contre le trafic autoroutier. Les CFF sont alors particulièrement préoccupés par la menace que représente l'autoroute A1 parallèle à leur magistrale voyageurs Genève - Berne - Saint-Gall. Des études montrent que la réduction de la durée des trajets, grâce à des sections nouvelles, ne serait possible que moyennant des investissements élevés: 45 millions de francs suisses par minute gagnée! A l'inverse, équiper une flotte de dix rames de 14 voitures unifiées de type III (VU III) «Swiss Express» d'un système de pendulation reviendrait à 30 millions de francs et permettraient de gagner dix minutes de Lausanne à Zurich. Les essais menés avec quatre VU III montrent que cet objectif est techniquement réalisable, mais qu'il n'est pas financièrement réaliste. Le projet est arrêté.

C'est en 1977 que le concept de lignes nouvelles pour vitesses élevées, comprenant aussi des sections aménagées et des tunnels, appelé «Nouvelles Transversales ferroviaires» (NTF) est proposé. Il comporte une ligne principale Saint Gall - Lausanne avec antenne d'Oltén à Bâle. Rétrospectivement, il apparaît que l'approche des NTF ne prenait pas suffisamment en compte les conditions prévalant dans le pays. Cela lui sera fatal.

La tentative probante sera l'horaire cadencé. Samuel Stähli, «père» de l'horaire cadencé suisse avait déjà déposé un rapport de 19 pages en

1969, alors qu'il n'avait que 28 ans, mais les stratégies de l'horaire des CFF considèrent ce projet inadéquat à la configuration du pays. Le concept fut repris et présenté en 1972 à la direction des CFF par trois brillants ingénieurs «maison», à nouveau Samuel Stähli, épaulé par Hans Meiner et Jean-Pierre Berthouzo. Finalement convaincue par l'intérêt de ce concept pour les trains de voyageurs longues distances et régionaux, la direction des CFF demande des études de faisabilité. Dix ans sont consacrés à définir l'horaire ainsi que les modifications nécessaires à apporter au réseau afin de pouvoir augmenter la fréquence des circulations.

L'infrastructure des CFF est modernisée et redimensionnée à certains endroits: le nœud d'Oltén est revu, les tunnels du Heitersberg et du Käferberg construits; la liaison avec l'aéroport de Zurich établie. Cela permet d'accroître le trafic et de faire cohabiter sans problème les trains de voyageurs et de marchandises. Les effectifs en collaborateurs sont augmentés et de nouveaux matériels commandés: rames automotrices Colibri (RBDe 560) et les très confortables voitures VU IV. L'entretien du matériel est réorganisé et une nouvelle catégorie de trains apparaît, les InterCités (IC). Ce service est introduit en deux étapes: en 1982 et en 1987. En 1982, l'augmentation quotidienne est de 37.000 trains-km, (ou +21% par rapport au précédent horaire) dont 75% sont des IC ou des directs. En 1985, 197,3 millions de voyageurs ont été transportés. Pour un investissement de 56 millions de francs suisses, le trafic augmente de 19% en 1988 et la profitabilité des opérations, de 33%. Cette révolution permet au rail de stabiliser sa part sur le marché voyageurs. En 1987, le service IC est augmenté de 17% alors qu'il y a 7% de trains-km supplémentaires pour les trains. Sur les dessertes IC et régionales les plus chargées, la fréquence passe de l'heure à la demi-heure. Le cadencement s'inscrit dans une dynamique de modernisation plus large. Celle-ci implique également une nouvelle façon de commercialiser le train. L'introduction d'un nouvel abonnement demi-prix dit «écologique» a pour effet de soutenir efficacement le trafic. En fait, l'horaire cadencé et l'abonne-

ment demi-prix ont tous deux changé la façon dont le train est perçu en Suisse: celui-ci est devenu pratique et accessible. L'influence de l'horaire cadencé s'exerce dans tout le système des transports publics suisses, avec la collaboration des compagnies de chemins de fer, de bus, de navigation et des CFF afin de renforcer l'intégration de l'offre.

RAIL 2000

Le nouvel horaire procura de fait une base stratégique solide pour un projet à naître: Rail 2000. Ce concept a été élaboré par les CFF de façon globale, en associant plus encore les dimensions commerciales, du matériel et de l'infrastructure. Son but est de procurer une flexibilité et une fiabilité maximales pour les utilisateurs du train en Suisse. A l'instar de la voiture, le train (et les transports publics) doit théoriquement permettre au voyageur de se rendre d'un point à un autre du pays, rapidement et directement, à (presque) toute heure de la journée.

Les efforts entrepris dans le cadre de Rail 2000 doivent porter sur des fréquences plus élevées, des relations directes ou des correspondances meilleures, des temps de parcours réduits et des vitesses augmentées, selon le fameux slogan: «pas aussi vite que possible, mais aussi vite que nécessaire».

Déjà très intégrée, l'offre ferroviaire doit toutefois encore être améliorée pour pouvoir rivaliser avec l'automobile. De nouvelles infrastructures sont dès lors nécessaires afin d'augmenter le nombre de trains IC ou directs, de ménager des correspondances pratiques avec les régionaux et d'optimiser les vitesses pratiquées. Le plan originel de Rail 2000 comporte 130 km de lignes nouvelles. Ce plan suscite le très vif intérêt de nombreuses régions de la Suisse, non seulement vis-à-vis de l'amélioration de l'axe est-ouest (ce qui était l'objectif des NTF) mais aussi à l'égard du concept global de réseau. Cet engouement nouveau pour le rail exprime aussi le souci des Suisses de réduire la dépendance énergétique (pétrole) du pays. Rail 2000 se caractérise enfin par l'implication pour la première fois des autorités et du peuple.

Suite page 5

Cadencement: réussite exceptionnelle

Suite de la page 4

De manière à approuver le projet, une loi doit être votée par les Chambres fédérales. Les citoyens suisses devront se prononcer lors d'une votation fédérale. Le budget final pour l'ensemble du projet est fixé à 5,4 milliards de francs, soit 10% de plus que les estimations initiales.

La votation populaire du 6 décembre 1987 donne le feu vert à Rail 2000, avec 57% de «oui». Cette double légitimation tend à différencier la renaissance du chemin de fer engendrée en Suisse par Rail 2000 avec celle produite par le TGV en France. Les Suisses cautionnent depuis Rail 2000 un système de transport tant en achetant leurs billets qu'en votant régulièrement en sa faveur. Cela place encore aujourd'hui les entreprises et leurs collaborateurs dans une situation particulière...

Malgré l'approbation des citoyens, les choses ne débiteront pas très bien. Un premier rapport intermédiaire en 1990 révèle un dépassement de deux milliards lié au renchérissement des coûts de construction. A cela s'ajoute 1,6 milliard de dépenses supplémentaires découlant de modification des projets. Le coût global est porté à neuf milliards, soit deux tiers de plus que budgétisé. Cette dérive oblige de changer le cours du projet. Le 11 mai 1994, le Conseil fédéral notifie au parlement la nouvelle mouture de Rail 2000. L'option retenue est d'éviter de construire toute ligne nouvelle, là où il est possible de réduire de façon équivalente le temps de parcours, grâce à l'utilisation de trains à pendulation.

NŒUDS ECARTÉS

Certains nœuds de correspondance sont également écartés. Rail 2000 première étape est né. Le réexamen du projet par le parlement n'est pas facile. Mais le vote d'adoption de la forme révisée de Rail 2000 survient en 1995. La stratégie définie au printemps 1994 est de remplir 75% des objectifs du projet initial, avec 50% des dépenses originelles.



Une composition de train direct des années 70. (photo André von Arx)

Rail 2000 première phase implique 130 projets pour lesquels la Confédération alloue un budget de 7,4 milliards de francs suisses. Mais les planificateurs des CFF parviendront à dégager 1,5 milliard de francs suisses, ramenant ainsi la facture finale à 5,9 milliards. Les principes du cadencement à la demi-heure sur les dessertes les plus chargées et des nœuds de correspondance demeurent.

Rail 2000 première étape a impliqué la réalisation d'une ligne nouvelle, en plus de la construction ponctuelle ou l'aménagement d'autres sections. Longue de 45 km et située entre Berne et Olten, la ligne nouvelle Mattstetten – Rothrist est le socle du projet Rail 2000 première étape. Les deux premières finalités de cette infrastructure sont d'accroître la capacité des dessertes entre Zurich, Bâle et Berne, les principales villes du pays, et d'abaisser les temps de parcours entre ces nœuds à moins d'une heure grâce à des vitesses plus élevées. Elle est complétée d'une antenne de 17 km desservant Soleure et la ligne du Pied du Jura, avec raccordement à la ligne nouvelle près de Herzogenbuchsee.

Parallèlement, les CFF ont investi 2,3 milliards de francs suisses dans le matériel roulant: deux milliards pour des véhicules neufs (320 voitures IC2000 et 44 ICN) et 300 millions pour adapter le parc existant (365 VU IV). Les 44 rames à pendulation ICN sont initialement dédiées aux dessertes Genève / Lausanne – Saint Gall / Bâle et permettent d'égaliser la durée du trajet

Zurich – Lausanne via Berne ou Neuchâtel. Depuis 2001, le gain de temps sur cette relation est de 20 minutes. La flotte des ICN a induit une économie de 550 millions de francs suisses en infrastructure. Malgré cela, il a quand même fallu créer une portion de ligne nouvelle de 10 km entre Gorgier-Saint-Aubin et Onnens-Bonvillars pour un coût de 363 millions de francs suisses. La mise en service des ICN sur Genève – Bâle a failli être fatale au nœud de correspondance de Delémont. Du fait de la réduction du temps de parcours, les trains ne se croisent plus dans la capitale du Jura, mais à Liesberg (avec attente pour l'une des rames). De manière à conforter le rôle de Delémont, une nouvelle relation RE (Regio express) Bienne-Boncourt (aujourd'hui jusqu'à Delle) a été créée. De plus, le RER bâlois a été prolongé de Laufon à Porrentruy. Mentionnons que chaque ligne en Suisse écoule en moyenne 140 circulations quotidiennes, contre 80 en Allemagne et 60 en France ou en Italie.

Rail 2000 première phase s'est concrétisé par la mise en application le 12 décembre 2004 d'un nouvel horaire complètement refondu, désigné «Horaire 05». Il implique la révision de 90% de l'offre et l'augmentation du nombre de trains de 12%, soit 14% de trains-km supplémentaires. En tenant compte des changements de services depuis 1997, l'horaire 2005 correspond à une augmentation cumulée de l'offre représentant 30% de trains-km supplémentaires.

La moitié (52%) des relations entre les 125 gares les plus importantes du pays sont accélérées d'au moins cinq minutes. En revanche, 13% des dessertes ont un temps de parcours rallongé. Un suivi effectué sur les cinq nœuds majeurs du réseau montre une augmentation du nombre des voyageurs de 10%, dès les premières semaines d'application de l'horaire 2005. Les CFF vont par la suite tirer parti des derniers aménagements apportés à la ligne nouvelle Mattstetten-Rothrist, de la mise en service du tunnel de base du Lötschberg ou encore des premières réalisations du raccordement au réseau à grande vitesse européen (RGVE). Mais tous ces développements ont été ou seront réalisés en fonction de l'horaire 2005. De par sa conception, celui-ci tient en effet compte de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg ainsi que celle du Saint-Gothard ou encore des raccordements décidés au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

FIN DES BONDS EN AVANT

Au-delà, hormis le TGV Rhin-Rhône et le tunnel du Gothard prévu pour 2016, il n'y aura plus de «grands bonds en avant». La capacité des CFF à renouveler leurs prestations apparaît comme moins marquée. Ajouté au surcoût des NLFA, l'état des finances publiques n'autorise plus de moderniser en profondeur le réseau et les dessertes ferroviaires. Instauré par l'Office fédéral des transports (OFT), le groupe de planification appelé «Zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte» (ZEB ou Développement futur des projets ferroviaires) va planifier des infrastructures en environnement budgétaire contraint. Rompant avec le modèle de planification initialement prévu pour la deuxième phase de Rail 2000 qu'il remplace, il privilégie le meilleur développement possible de l'offre ferroviaire et se base toujours et encore sur l'horaire 2005...

Sylvain Meillasson

Lyria: les rames POS arrivent en Suisse

L'événement organisé le 25 septembre dernier à Paris par Lyria a été l'occasion de présenter la nouvelle livrée des rames affectées aux missions TGV France – Suisse, mais aussi de souligner la vitalité commerciale de cette filiale de la SNCF et des CFF. Le lancement au prochain horaire d'une liaison hebdomadaire Lille – Brigue (via Genève à l'aller et Vallorbe au retour, sans arrêt intermédiaire en France ni à Lausanne!) est à ce titre particulièrement révélateur de ce dynamisme. Lyria ambitionne en effet, grâce à cette relation, de préparer son avenir selon des modalités opérationnelles nouvelles.

La société entend tester la faisabilité de proposer avec un partenaire (en l'occurrence Eurostar) un produit intégré sur le plan tarifaire permettant de relier le Valais à

Londres et à Bruxelles ainsi que sa capacité à transiter par Genève et à opérer sur de longues distances. Selon les résultats, différents scénarios pourront être engagés: maintien du caractère saisonnier de la desserte ou au contraire, mise en circulation hebdomadaire, voire quotidienne d'un Lille – Genève avec desserte de Marne-la-Vallée et de Roissy. Lyria qui ne cache du reste pas avoir été approché par des tours opérateurs belges, peu convaincus du transit par Bâle et désireux de transporter rapidement leurs clients vers le Valais, pense que le potentiel existe, mais se montre aussi très prudent. Une telle offre se révèle complexe à mettre en œuvre.

Préparer l'avenir ne signifie pas pour Lyria de faire table rase de l'existant, au niveau du matériel roulant, et miser à tout prix sur les

dernières nouveautés. Lyria préfère ainsi s'en remettre à des véhicules qui sont éprouvés et dont la modernisation n'entraîne pas de prise de risque technique ou commercial inconsidéré.

Les 19 rames TGV qui lui seront confiées en janvier prochain, vont recevoir une nouvelle livrée – des retouches seront apportées par rapport à la version initiale présentée en septembre dernier – et de nouveaux aménagements (sièges, tapis, espaces) intérieurs. Cette opération devrait s'étaler de 2013 à 2015.

Le déploiement depuis août 2012 sur Paris - Lausanne des premières rames POS (Paris-Ost-Süddeutschland) prêtées par la SNCF correspond à une sorte de prise en main par Lyria, utile notamment à la formation des personnels. Il a aussi permis de procéder, durant le



Rame POS Lyria à Paris (sp)

mois d'octobre, à des essais de commutation par balises sur les tronçons Lausanne – Vallorbe – Frasné et Les Verrières – Pontarlier – Frasné, entre les systèmes français et suisse. S.M.

Bahn-Plan 2050: Mehr Tempo für die Schweiz

Das Konzept Bahn 2000 ist ein grosses Erneuerungsprojekt für die Schweizer Bahn. Das Buch «Bahn-Plan 2050» formuliert ein neues, ehrgeiziges Ziel: Die Schweiz soll endlich in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden.

In einer Zukunftsvision werden drei Etappen vorgeschlagen, um das Bahnnetz von morgen zu realisieren: Die erste Etappe TAKT vollendet die Umsetzung des integralen Stundentakts. Die zweite Etappe FREQUENZ führt auf allen besonders stark befahrenen Abschnitten den Viertelstundentakt ein. Dabei stehen die beiden Neubaustrecken Genf – Lausanne und Olten – Zürich im Vordergrund. Die dritte Etappe TEMPO umfasst den kompletten Ausbau der West-Ost- und Nord-Süd-Achse für den Hochgeschwindigkeitsverkehr.

«Dieses Buch liest mit Gewinn, wer wissen möchte, wie sich das schweizerische Eisenbahnnetz und die darauf aufbauenden Angebote seit dem Zweiten Weltkrieg entwickelt haben und in welcher Richtung sie sich in Zukunft bewegen müssen, um die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen. Es schlägt einen Bogen über 100 Jahre (1950–2050) und schaut dabei fast gleich weit in die Zukunft wie in die Vergangenheit. Für Verkehrspolitik ist es ein Muss.»

Ulrich Gygi, Präsident des Verwaltungsrates der SBB, im Vorwort



Ruediger Verlag

Postfach 1753
Telefon 044 403 29 20

CH-8031 Zürich
Fax 044 403 29 21

info@rueggerverlag.ch
www.rueggerverlag.ch

Bahn-Plan 2050

Mehr Tempo für die Schweiz
Mit einem Vorwort von Ulrich Gygi
2012. 156 Seiten, mit 16 Abbildungen
und 2 Tabellen, broschiert
CHF 28.–/EUR 21.–
ISBN: 978-3-7253-0994-8

Autoren:

Daniel Mange
mit Jean-Pierre Ammann, Gérard Benz, Frédéric Bründler, Michael Chatelan, Giovanni Danielli, Alain Faucherre, Nicholas Helke, Pierre Hofmann, Eric Loutan, Jürg Perrelet, Boris Schereschewsky, Pierre Strittmatter, Yves Trotzet, Jean Vernet

SMA : 25 ans d'optimisation du système ferroviaire «à la suisse» en Europe

La société suisse SMA et associés SA est compétente dans deux grands secteurs: la planification de l'exploitation ferroviaire et le développement de systèmes informatiques dédiés.

Citons en particulier le logiciel Viriato qui compte à ce jour près de 400 utilisateurs auprès de 80 clients dans une quinzaine de pays. La synergie entre utilisateur et développeur du même outil est tout à fait originale et particulièrement fructueuse. La société qui fête cette année ses 25 ans, compte 60 collaborateurs et connaît une croissance importante de son activité.

SMA se caractérise par son multilinguisme (allemand, français, italien, espagnol, anglais...) et par son multiculturalisme, deux traits qui constituent un énorme avantage pour aller aux devants de clients très différents. SMA a traditionnellement pour marchés en Europe la Suisse, l'Allemagne, la France mais aussi la Belgique et le Portugal. Vis-à-vis de la planification de l'exploitation, la société intervient notamment lors de la conception, à un stade où tous les éléments constitutifs du système sont encore malléables, afin de définir les différents paramètres en fonction d'objectifs de desserte ou souvent politiques. L'intervention de SMA consiste à montrer sur le plan systémique et conceptuel pourquoi telle ou telle option est la mieux adaptée au besoin exprimé par ses clients et les différents acteurs.

OUTIL FONDAMENTAL

A ce titre, l'horaire constitue l'outil fondamental de planification de tout système ferroviaire. Par son positionnement, l'entreprise assure aussi le rôle d'interface entre les univers techniques et institutionnels, particulièrement important dans le contexte actuel de réorganisation des chemins de fer en Europe.

SMA apporte depuis 25 ans son expertise aux différents acteurs du



La région Rhône-Alpes est à l'avant-garde de l'horaire cadencé: un TER Evian - Lyon à Longera. (photo S. Meillasson)

système ferroviaire que sont les gestionnaires d'infrastructure, les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices et les régulateurs. En Suisse par exemple, SMA collabore régulièrement avec l'OFT, les cantons, CFF Infrastructure et Voyageurs ainsi qu'avec d'autres entreprises de transport tant en amont (avec des projets tels que Rail 2000, ZEB et PRODES) qu'au niveau de la production, sur des enjeux à court terme, notamment à l'aide de l'outil Viriato.

HORAIRE CADENCÉ

En ce qui concerne le développement de l'horaire cadencé, SMA a débuté à l'international durant les années 90 avec l'Allemagne, en travaillant avec la DB (Deutsche Bahn) sur les premières trames de cadencement sur les grandes lignes et avec pratiquement tous les Länder en complément pour le développement des horaires cadencés intégraux.

L'introduction en France du cadencement en décembre 2011 constitue l'aboutissement de près de dix ans de travail auprès de RFF (Réseau ferré de France), des conseils régionaux et de la SNCF. L'ensemble des sillons cadencés développés par SMA a servi à bâtir

le catalogue de sillons proposé par le gestionnaire d'infrastructure (GI) aux entreprises ferroviaires. Le résultat vu du client ne correspond encore que rarement à ce que l'on peut rencontrer en Suisse, car le catalogue n'a pas toujours été utilisé pour offrir un service continu au cours de la journée, limitant ainsi le cercle vertueux inhérent à la meilleure utilisation des matériels et à l'augmentation de la demande.

De plus, certaines correspondances possibles dans le catalogue de sillons n'ont pas toujours été mises à profit (par exemple les correspondances à Mulhouse entre les TGV Zurich - Paris et les TGV Strasbourg - Marseille). Si les apports du cadencement n'ont donc pas été à ce jour complètement valorisés, il n'en reste pas moins qu'il a déjà permis en première étape de systématiser les graphiques, ce qui n'était pas le cas auparavant. La démarche de planification de l'infrastructure devrait s'effectuer en seconde étape grâce à l'horaire cadencé.

La construction du cadencement français a été structurée à partir des TGV inter-secteurs (TGV contournant Paris et empruntant les différentes LGV (lignes à grande

vitesses) dont le Rhin-Rhône et les grandes transversales dont Marseille - Bordeaux) qui assurent le maillage déterminant du réseau français. Ce faisant, la gare de Lyon Part Dieu, avec sa gamme étendue de destinations possibles autour de la minute zéro (Marseille, Montpellier, Nantes, Lille, Dijon, Strasbourg, Genève, Grenoble...), joue en quelque sorte le rôle français de Zurich HB.

EN SUISSE

SMA a également collaboré activement au montage du Réseau express régional franco-valdogenois qui prévoit, à la mise en service du projet CEVA (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse), un train tous les quarts d'heure entre Coppet et Annemasse, avec prolongements pour Evian, Saint-Gervais ou Annecy et correspondance avec les TER de Bellegarde.

Par ailleurs, SMA apporte son expertise à d'autres sujets transfrontaliers, dans l'Arc jurassien sur Neuchâtel - Pontarlier, La Chaux-de-Fonds - Besançon, Delle - Belfort ou encore dans la région bâloise sur Frick / Laufenbourg - Mulhouse.

Sylvain Meillasson

Lignes transfrontalières: vers une autorité organisatrice commune?

Dans le magazine *Ville, Rail et Transports* du 12 juin 2012 (n° 540), Jean-Pierre Farandou mentionnait l'intérêt de la SNCF pour les dessertes ferroviaires régionales transfrontalières. Le directeur délégué de SNCF Proximités* soulignait que «les flux transfrontaliers ne sont pas négligeables: 40.000 voyageurs empruntent quotidiennement des trains régionaux franchissant les frontières françaises. Ces trains représentent 5% du total des trains express régionaux (TER).» Dans ce type de trafic, «le potentiel de progression est important». D'ailleurs, le développement de l'offre transfrontalière est sur les rails avec des projets tels que CEVA (ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) en cours de concrétisation, ou le rétablissement prévu de la connexion Bienne – Delémont – Delle – Belfort-Montbéliard TGV – Belfort ville. Pour accompagner cette évolution, Jean-Pierre Farandou suggère de renforcer la coordination transfrontalière:

- «en réunissant les responsables des transports de chaque côté des frontières dans une autorité organisatrice transfrontalière des transports (AOT) pour faire mieux en matière d'offre (horaire, fréquence, performance, tarification)»;

- «en favorisant l'interopérabilité (des matériels roulants) pour gommer l'effet frontière dans le but de simplifier les déplacements transfrontaliers».

Nous avons demandé aux responsables des services de transports publics des cantons voisins de la France, ce qu'ils pensaient de la proposition faite par Jean-Pierre Farandou. Nous leur avons posé les deux questions suivantes:

1) En tant que responsable des transports publics d'un canton ayant une liaison ferroviaire franco-suisse, êtes-vous favorable à la création d'une AOT transfrontalière?



Gare de Delémont: nœud de correspondance pour Porrentruy, Delle et en 2015 (?) Belfort.

(photo sp/cff)

2) Comment voyez-vous le fonctionnement d'un tel organisme transfrontalier et quelles devraient être ses compétences?

CANTON DE BALE-VILLE Evolution nécessaire

1) Nous pensons en tout cas que les structures d'organisation doivent évoluer pour établir une coopération consistante des partenaires dans l'agglomération et pour donner plus de dynamisme à un espace souvent oublié par les décideurs que ce soit à Berne, à Strasbourg ou à Stuttgart. Le développement du Regio S-Bahn Basel (le système RER tri-national de l'agglomération de Bâle) s'inscrit comme priorité dans le projet d'agglomération bâlois de la deuxième génération. Ce système doit atteindre un niveau d'offre sensiblement plus performant dans les prochaines années, aussi bien le long des lignes existantes (cadencement plus dense, nouveaux arrêts), que par la mise en réseau de ces lignes à long terme (liaisons diamétrales grâce au Herzstück**).

2) Il serait prématuré de répondre à cette question, car nos réflexions ont à peine commencé. La dynamique déclenchée par le processus du projet d'agglomération a servi de base à des échanges entre les nombreuses autorités impliquées

dans la planification et la gestion du transport ferroviaire régional dans la région bâloise en vue d'une coordination plus étroite. Le bureau qui gère le projet d'agglomération de Bâle sert aujourd'hui d'exemple pour une structure intercantonale efficace qui associe activement les partenaires étrangers. L'organisation du projet d'agglomération évoluera-t-elle vers une vraie tri-nationalité? Une autorité organisatrice intercantonale, voire transfrontalière des transports ferroviaires ou des transports publics tout court, est-elle imaginable? Nous le verrons.

CANTON DU JURA Piste intéressante, mais non obligatoire

1) Tout ce qui peut faciliter les transports transfrontaliers doit être salué. Nous avons une bonne expérience avec la réouverture de la ligne Delle-Belfort et une première étape réussie en 2006 entre Boncourt et Delle. Une AOT commune est une piste très intéressante, mais non une obligation. Il ne faut pas que l'énergie mise à créer cette nouvelle structure se fasse au détriment des projets eux-mêmes. Les facilités techniques pour le matériel roulant ou la création de titre de transports sont vitales. Mais, surtout, des changements sont indispen-

sables du côté des opérateurs. Les coûts de production doivent être abaissés, l'efficacité améliorée, en particulier pour la SNCF si celle-ci veut plus s'impliquer sur le marché transfrontalier.

2) Différents modèles existent dont le Groupement local de coopération transfrontalière. Dans le cas du Jura, un organisme commun est-il opportun? En effet, l'offre transfrontalière sera produite par la prolongation en France des trains régionaux internes au canton du Jura. La part franco-suisse du flux de passagers sera minoritaire. Rien n'est tranché, mais l'excellente coopération entre le canton du Jura et la région de Franche-Comté se renforcera à l'avenir et ce, quel que soit le modèle choisi.

CANTON DE NEUCHÂTEL Solution pas convaincante

1) Nous n'y sommes pas favorables. Les bases légales sont par trop différentes de part et d'autre de la frontière. La création de cette entité ne résoudrait pas ce problème. La situation actuelle est bien entendu perfectible, mais nous ne sommes pas convaincus que cette AOT soit la solution.

2) Ne voyant pour l'heure pas la pertinence de cette entité, il nous est difficile de répondre à la question.

Suite page 9

Cantons lémaniques à l'avant-garde

Suite de la page 8

CANTONS DE GENEVE ET VAUD Démarche lancée en 2011

1) Les cantons de Vaud et de Genève sont favorables à une telle démarche. D'ailleurs, avec le Conseil régional de Rhône-Alpes, ils n'ont pas attendu cette suggestion de la SNCF pour aller dans ce sens. En effet, les autorités organisatrices ont lancé dans le courant de 2011 une démarche visant à se constituer en autorité organisatrice unique à la mise en service du RER franco-valdo-genevois. Il est vraisemblable que la Confédération participe à cette structure juridique, en sa qualité de cocontractant, au côté des cantons, du trafic régional. La mise en œuvre d'une telle structure doit aussi s'accompagner du regroupement des exploitants ferroviaires en société d'exploitation commune, de façon à disposer d'un opérateur unique, gage de transparence des coûts et d'une continuité franco-suisse de l'offre de service.

2) Le fonctionnement d'un tel organisme devrait être similaire à un Groupement local de coopération transfrontalière (GLCT), comme celui en vigueur pour les bus transfrontaliers du Grand Genève depuis près de cinq années.

Les compétences déléguées à cet organisme devraient être principalement la planification de l'offre, sa commande et son contrôle. D'autres compétences sont envisageables comme la tarification ou l'offre de service.

CANTON DU VALAIS Favorable mais...

1) Il convient de séparer la proposition de Jean-Pierre Farandou en deux cas bien distincts, à savoir:

- mettre en place une AOT transfrontalière pour définir l'offre (horaire) - le canton du Valais est favorable à une telle démarche, mais relève qu'il y a un certain décalage entre le discours de RFF et sa manière d'opérer sur le terrain. Ainsi, sur la ligne à voie métrique entre Martigny (Valais), Chamonix et Saint-Gervais (Haute-Savoie), force est de constater que RFF (Réseau ferré de France), propriétaire de l'infrastructure ferroviaire est incapable de collaborer avec les AOT, tant du côté suisse que français;

- favoriser l'interopérabilité des matériels roulants pour gommer la frontière et simplifier les déplacements transfrontaliers. Le canton du Valais soutient cette démarche et, avec l'appui de ses transporteurs locaux (TMR et RegionAlps) pré-



Rame passe-frontière Genève - Bellegarde. (photo sp/cff)

pare l'avenir pour que cela soit réalisable (déjà en œuvre sur Martigny - Chamonix, envisagé pour la remise en service du bouclage international du Léman sud).

2) Le fonctionnement d'un tel organisme pourrait être similaire à un GLCT, comme celui en vigueur pour les bus transfrontaliers du Grand Genève depuis près de cinq ans.

Les compétences déléguées à cet organisme devraient être principalement la planification de l'offre, sa commande et son contrôle. D'autres compétences sont envisageables comme la tarification, l'offre de service, etc.

Propos d'Alain Groff (BS), David Asséo (JU), Nicolas Wälti, responsable ad interim (NE), Fabrice Etienne (GE) et Vincent Krayenbühl (VD), Pascal Bovey (VS) recueillis par Philippe Claude

* Durant l'été, Jean-Pierre Farandou a été nommé président du directeur de Keolis (filiale de la SNCF).

** En français: «le cœur». Il s'agit d'une nouvelle ligne de S-Bahn (RER) à créer entre les gares de Bâle CFF et Bâle Badischerbahnhof dans l'hypercentre de l'agglomération bâloise.

Lignes régionales en sursis: provocation?

On ne sait s'il s'agit d'un canular, d'une étude sérieuse ou tout simplement d'une provocation. Toujours est-il que, sur mandat donné par le Conseil fédéral en 2010, l'Office fédéral des transports a passé au peigne fin l'état de santé des lignes régionales dont le taux de couverture était inférieur à 50%. Et ô stupeur, l'OFT, au terme de ses savants calculs, s'aperçoit que 175 lignes sur 300 ne satisfont pas à ce fameux critère. Et qui du même coup risquent de tomber sous la guillotine pour laisser la place à des dessertes routières. Une absurdité totale, soit dit en passant, alors que la Suisse mène depuis trente ans une politique exemplaire de développement ferroviaire, avec un succès tel que les trains, régionaux ou grandes lignes, sont bondés aux

heures de pointe. On aimerait bien voir les armadas de cars transporter tout ce petit monde sur des routes saturées et dans des villes embouteillées.

Mauvaise farce ou docte rapport de technocrates, le constat a très mal passé, aussi bien au sein de la population que de la classe politique. L'OFT a pris soin de dire que l'on n'allait pas tailler dans le vif aveuglément, mais que de nombreux critères entraient en jeu: investissements consentis, état de l'infrastructure et du matériel roulant, comparaison des coûts. Certes, les petites lignes au taux de couverture inférieur à 30% devront passer sous la loupe tous les quatre ans.

Tout compte fait, les économies seraient très limitées, car la rationalisation a été poussée très loin dans

les transports régionaux avec la circulation systématique à un seul agent. En outre, il y a des économies plus substantielles à faire dans les investissements ferroviaires. Par exemple, il est inutile d'investir 900 millions de francs pour la mise au gabarit de quatre mètres des accès au tunnel de base du Gothard, puisqu'un nouveau modèle de wagons a été mis au point par Lohr pour transporter les poids lourds à travers les Alpes.

On peut toutefois se demander comment la ministre des Transports a laissé passer un tel message au moment où les Chambres vont donner le feu vert au crédit de six milliards pour l'étape 2020-25.

Reprenons nos esprits. Et poursuivons la valorisation d'un réseau ferroviaire envié partout. **BLN**

Horaire, tarifs et communautés tarifaires

L'horaire ainsi que l'apparition de nouveaux tarifs, avec leur commercialisation conjointe via les communautés tarifaires, sont fondamentaux. Par les horaires et la tarification, les transports publics suisses se retrouvent associés en une seule chaîne intermodale qui se révèle particulièrement pratique et accessible pour l'utilisateur.

Réunissant les entreprises d'aires géographiques précises, le nombre de communautés tarifaires en Suisse n'a cessé de s'accroître: sept en 1987, vingt-cinq en 2000. En plus des communautés tarifaires, des rapprochements surviennent par le biais de fusions ou par la création de filiales communes. Ces rapprochements permettent notamment d'abaisser les coûts. Depuis 1997, le paysage des transports publics suisses s'est recomposé fondamentalement. (sm)

Horaire cadencé: un principe inégalé

L'horaire dit à la carte a prévalu en Suisse jusqu'en 1982. Il répondait à des besoins spécifiques et empiriques, mais il nécessitait pour le voyageur la consultation de l'indicateur officiel.

L'horaire cadencé a constitué une révolution ferroviaire, puisqu'il fixe un train à une heure donnée sur une ligne définie et ce dans chaque sens. Le système a l'avantage de reproduire l'exercice chaque heure. Cela favorise une meilleure rotation du matériel et du personnel, cela évite en principe les conflits et les cisaillements. On peut aménager les points de croisement en fonction de l'horaire. En outre, le client mémorise sans difficulté la grille de l'horaire.

BOND EN AVANT

Toutefois, comme le rappelle Serge Philippoz, planificateur de l'horaire pour la Suisse romande, l'introduction de l'horaire cadencé en Suisse en 1982 représenta un formidable bond en avant. Mais sa réalisation ne fut pas une sinécure, tant s'en faut. Dix ans séparèrent le dépôt du projet par les trois ingénieurs «prodiges» et sa mise en application. C'est que le principe réglé sur le papier exigeait d'importants travaux d'infrastructure dans le triangle Berne – Zurich – Bâle. Il fallut notamment faire sauter des goulets d'étranglement à Olten et à Zurich, puis construire la nouvelle ligne Olten – Rothrist et installer une quadruple voie dans la vallée de la Limmat, à l'ouest de Zurich. Enfin le 23 mai 1982, date fatidique, les trains suisses roulèrent au rythme cadencé avec un train par heure sur tout le territoire: exercice parfaitement réussi sans répétition ni filet!

AVANTAGES

Le principal avantage du cadencement, c'est que les trains partent chaque heure, à la même minute d'un endroit donné. Il peut y avoir des exceptions, en particulier l'allègement en soirée et les jours



Une Ae 3/5 en mission régionale près d'Auvernier en 1977.
(photo André von Arx)

fériés. La trame compte en principe 18 paires de trains par jour et par ligne. Les points nodaux sont primordiaux. Ils sont reliés normalement en un peu moins de 60 minutes, pour que la trame se reproduise chaque heure. La gare de Lausanne fait exception, d'où un horaire hybride avec des départs aux 15/45.

L'exploitant y trouve aussi son compte avec des arrivées et des départs juste avant et après l'heure, avec des correspondances idéales. Aux terminus, les rames et le personnel n'ont plus à attendre près d'une heure dans le cas le plus défavorable. L'inconvénient du système réside dans sa rigidité. On ne peut le modifier pour répondre à des besoins particuliers en déplaçant les sillons des trains; certaines correspondances ne peuvent être garanties, tout au moins dans un premier temps.

Il peut aussi surgir des conflits avec le trafic de marchandises qui doit s'insérer dans la trame. On peut aménager des voies de dépassement, comme c'est le cas au Landeron. Si les trains s'intègrent sans problème dans la direction de Bienne, en revanche ils causent deux cisaillements dans le sens de Neuchâtel, avec roulement de deux paires d'ICN chaque heure! On a partiellement résolu la difficulté entre Genève et Lausanne, en créant une troisième voie médiane

à Gilly, ce qui permet l'insertion alternativement dans un sens et dans l'autre. On rencontre la même difficulté avec les trains de fret entrant dans ou sortant des gares de triage.

ATTRIBUTION DES SILLONS

C'est la législation fédérale qui règle la circulation des trains. L'organe Sillons Suisse SA répartit le trafic international, grandes lignes, régional et fret. Il les attribue à tous les opérateurs sans discrimination. Fait remarquable en Suisse, on peut acheter des sillons disponibles jusqu'au dernier moment. Il est vrai que l'augmentation des opérateurs complique la donne, car il n'ont pas tous la même fiabilité. Pour le fret, ce sont des managers du produit qui ont un contact direct avec les clients.

Le Centre d'exploitation de Lausanne (CEL) s'occupe des TGV Lausanne – Paris et des trains internationaux Genève – Milan jusqu'à Brigue, car c'est la région Centre qui gère Brigue – Domodossola depuis l'ouverture du Lötschberg de base. L'octroi des sillons se fait selon deux priorités: I pour les trains circulant tous les jours au moins toutes les deux heures; priorité II pour les trains non systématiques comme les trains de nuit pour l'Espagne ou le Paris – Venise assuré par l'opérateur Thello.

L'horaire Romandie 2013 avait été conçu en 2008 pour 2010, mais les CFF ont décidé de reporter son entrée en vigueur en 2013, choisissant le moment le plus opportun. Les horaristes des CFF utilisent deux logiciels pour la planification et la production à long terme. Ils peuvent faire appel à d'autres bureaux de mobilité, comme c'est le cas pour un projet couvrant le Nord vaudois, Neuchâtel et le Mittelland.

La conception d'un horaire débute par la proposition d'une offre par un opérateur. L'horariste étudie la faisabilité et le cas échéant la nécessité d'une construction. Souvent, il y a évolution entre la demande initiale et l'horaire final. On cherche le meilleur compromis au moindre coût, si possible sans nouvelle infrastructure.

A titre d'exemple, le RER vaudois souhaite introduire la cadence au quart d'heure dans le cœur de l'agglomération lausannoise. Il s'agit donc d'aménager des points de rebroussement. Si cela ne cause pas de difficulté à Cully, on revanche la gare de Cossonay ne s'y prête pas. On a trouvé la solution, en déplaçant le rebroussement à La Sarraz, avec certes des cisaillements à Dailens sur la ligne du Pied du Jura (Lausanne – Yverdon-les-Bains).

DES ANNEES D'AVANCE

Les planificateurs doivent travailler plusieurs années à l'avance, pour définir les points de croisement et le matériel roulant. C'est ainsi que la trame générale est déjà à l'étude pour la ligne Bienne – Delle – Belfort dont l'ouverture a été fixée à la fin de 2015. Le projet doit être cohérent avec les horaires suisse et français, mais il n'y a pas encore de variante agréée. Plus curieux, l'horaire du RER neuchâtelois (refusé de justesse le 23 septembre dernier) avait été tracé, afin de vérifier la capacité de la ligne nouvelle et la compatibilité avec la ligne du Pied du Jura, ligne maîtresse est-ouest du fret en Suisse.

L'horaire dans les mains de l'exploitant

Une fois l'horaire établi par le planificateur, il reste à l'exploitant à étudier sa faisabilité et à proposer éventuellement quelques modifications, ce qui est assez rare. Aujourd'hui l'informatique a considérablement soulagé le travail des régulateurs. En effet, on programme par ordinateur les enclenchements pour toutes les circulations. L'exploitant ne gère plus que l'exception, du retard isolé à la grande perturbation à vaste échelle, pour des raisons de pannes techniques ou d'accidents. C'est là que le régulateur est soumis au stress et doit prendre des décisions parfois contre la ponctualité absolue. Il faut ainsi se résoudre au rebroussement pour ne pas étendre la perturbation à tout le réseau, mais cela n'est pas possible aux heures de pointe avec la masse de voyageurs transportés. Il essaie de faire le maximum pour respecter la planification, mais les moyens disponibles sont limités: deux rames de réserve, l'une à Lausanne, l'autre à Genève; commande de bus de substitution.

70.000 CORRESPONDANCES

Même en phase critique, le régulateur doit assumer ses missions: sécurité prioritaire, puis qualité, enfin résolution de la perturbation. On doit éviter avant tout l'effet boule de neige sur le reste du réseau. La grande difficulté réside dans l'information du voyageur: nature et durée de la perturbation, transports de remplacement, correspondances (il n'y en a pas moins de 70.000 chaque jour en Suisse). Ruedi Wampfler, responsable du Centre d'exploitation de Lausanne (CEL) pour la Suisse romande, reconnaît qu'il est souvent malaisé d'informer le voyageur. Mieux vaut lui donner une information claire, même si elle n'est pas complète. Car c'est durant la première heure qu'il est le plus difficile de gérer une perturbation et non lors d'une interruption de trafic de plusieurs jours, comme ce fut le cas avec l'éboulement sur le Gothard. Quant à l'information, Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF à Lausanne, imagine que d'ici à dix ans le voyageur pourra recevoir sur sa tablette l'information

personnalisée pour la poursuite de son voyage. Actuellement, lors d'une perturbation, on informe prioritairement les agents de circulation et les mécaniciens. Pour assurer le transport des voyageurs, on réfléchit à un concept où l'on interrompt le trafic durant une heure. On privilégiera par la suite le rebroussement et le détournement par d'autres itinéraires (le Pied du Jura ou le Plateau; le Simplon ou le Gothard). On tâche de garder les gens dans une gare principale pour mieux les accueillir. Pour les lignes secondaires, on peut aménager un service de bus. Reste le point névralgique du réseau: la ligne Lausanne – Genève n'a pas d'alternative, si bien que les pannes peuvent provoquer des perturbations gigantesques difficiles à résorber.

QUATRE CENTRES

Les CFF ont décidé de concentrer leurs forces dans quatre centres d'exploitation: Lausanne, Olten, Zurich et le portail sud du tunnel de base du Gothard. Plusieurs équipes s'occupent des diverses régions de Suisse romande. Vaud, Fribourg et Valais étaient déjà opérationnels, quand Neuchâtel les a rejoints avec succès en juin 2011. Sur les 17 régulateurs neuchâtelois, quinze ont accepté de travailler à Lausanne. Genève migrera l'année prochaine, tout comme Bienne (avec le Jura) qui s'installera en novembre 2013. Le centre biennois aurait pu venir plus tôt, mais les CFF ont voulu donner le temps au personnel (romand et alémanique) de choisir leur lieu de travail entre Olten et Lausanne. Lors de ces déplacements, on s'est efforcé de garder les chefs de circulation, car ce sont des gens d'une grande expérience qui ne s'acquièrent qu'au fil des années. A terme, le Centre d'exploitation de Lausanne disposera de 270 agents de régulation pour toute la Suisse romande, divisé en cinq secteurs, avec un chef pour chaque secteur 24 heures sur 24.

Ce rassemblement vise à mieux utiliser les forces, chaque équipe pou-



Le Centre d'exploitation de Lausanne: véritable tour de contrôle de toute la Suisse romande. (photo sp/cff)

vant s'entraider. L'information de la clientèle sera renforcée, avec un membre délégué dans chaque équipe. Il est aussi prévu qu'en cas de panne totale d'un centre d'exploitation, les régulateurs d'un autre centre pourraient diriger les trains jusqu'à une gare proche. Mais les employés du centre en panne devraient se déplacer dans un autre centre, car ils disposent d'une connaissance du réseau que leurs collègues n'ont pas.

DIX MILLE SILLONS

Pour passer de l'horaire planifié à l'horaire exploité, l'exploitant doit identifier les points critiques. Il faut savoir que 10.000 sillons sont utilisés quotidiennement en Suisse. On serre parfois les sillons avec pertinence et en mesurant les risques. On peut trouver des zones grises avec des points critiques que l'on règle alors entre exploitant et planificateur. Ruedi Wampfler tient à souligner que le réseau des CFF dispose d'une telle souplesse et d'une telle efficacité en raison de son statut d'entreprise intégrée, une notion défendue avec vigueur par Andreas Meier, directeur général des CFF.

Enfin un regard sur l'avenir, avec l'introduction prévue de l'ETCS (signalisation européenne). Le système a l'avantage d'augmenter la capacité des lignes, avec l'espace-ment réduit des trains. Mais il faut

adapter les balises aux trains et l'investissement est coûteux. Avec la signalisation en cabine, on pourra afficher la vitesse recommandée au mécanicien, ce qui contribuera à une meilleure fluidité. **BLN**

Suite de la page 10

L'étude des nœuds présente les problèmes les plus aigus. C'est ainsi que l'on envisage de densifier la trame horaire entre Lausanne et Genève. Mais il est inutile de faire circuler davantage de trains s'ils ne peuvent entrer correctement dans ces gares. C'est pourquoi de grands projets sont à l'étude pour accroître la capacité de ces nœuds. On évitera de faire stationner en gare de longs trains de marchandises qui peuvent bloquer des enclenchements d'entrée.

Durant la décennie 2016-26, des travaux considérables seront engagés à Lausanne et à Renens, ainsi qu'entre ces deux gares. Cela causera une réduction de la capacité, donc moins de voies utilisables. Le défi des horairistes, c'est de faire passer un maximum de trains sur une infrastructure dégradée.

Or on dispose de moins de sillons pour transporter autant de voyageurs (en hausse ces dernières années). Les trains seront ralentis en zone de chantier et les temps de parcours seront allongés, ce qui peut affecter les correspondances. Les TGV et le fret seront plus difficiles à insérer. Et l'on ne pourra pas satisfaire tout le monde!.. (bln)

Innotrans: des rames de rêve

Salon international de l'ingénierie et des transports, InnoTrans se déroule tous les deux ans à Berlin. Sa neuvième édition, qui s'est tenue du 18 au 23 septembre 2012, a conforté la renommée de ce rendez-vous consacré à l'innovation dans les domaines de la technique et de l'infrastructure ferroviaires, de la construction des tunnels, des aménagements intérieurs et du transport public.

Cette année, le Parc des expositions de la Foire de Berlin a accueilli 2515 exposants issus de 49 pays, 126.110 visiteurs professionnels provenant de 140 pays et 19.081 amateurs. Sur les 3500 mètres de voies ferrées, 115 véhicules (locomotives, rames automotrices, machines de chantier pour la construction ou l'entretien des infrastructures ferroviaires) étaient exposés tandis que divers équipements, produits et services étaient présentés dans 26 halles.

Les événements marquants de l'édition 2012 furent les 147 premières présentations: 104 mondiales, 25 européennes et 18 allemandes, les forums thématiques, la plateforme des carrières professionnelles, les deux journées ouvertes au public et la signature de contrats représentant plus de 1,8 milliard d'euros. Le contrat-cadre le plus important est celui qu'ont signé Deutsche Bahn Regio AG et le constructeur polonais PESA Bydgoszcz SA portant sur la commande de 470 automotrices régionales pour un montant de 1,2 milliard d'euros.

INTERNATIONALISATION ACCRUE

Même si la participation des entreprises européennes demeure majoritaire, le caractère international du salon berlinois s'est étoffé lors de sa dernière édition. A relever notamment une plus forte présence de l'Asie et de l'Amérique, des stands chinois et japonais plus grands et de nouveaux exposants d'origine maltaise, singapourienne, estonienne et mexicaine.



Le nez de l'ICx, futur train allemand à grande vitesse, était une vedette d'Innotrans à Berlin.

(photo sp)

Les différents types de matériels roulants qui étaient stationnés sur les voies de l'exposition reflétaient l'ingéniosité des constructeurs, équipementiers, stylistes et opérateurs, en matière de confort, d'efficacité énergétique, d'optimisation de coûts et de réponse adéquate aux besoins de mobilité. A propos d'efficacité énergétique, l'Union des industries ferroviaires allemandes, par son directeur général, le professeur et docteur Ronald Pörner, estime qu'une prime écologique serait sensée et accélérerait le remplacement de vieilles locomotives diesel par de nouvelles machines plus efficaces et moins polluantes.

Le long des voies de l'exposition du matériel roulant, les spécialistes et le public ont pu apprécier les diverses compositions aux couleurs et formes attrayantes. Parmi celles-ci, on citera:

- l'extrémité de la Frecciarossa 1000 (Flèche rouge), le nouveau train à grande vitesse de Trenitalia (gamme Zefiro de Bombardier);
- une partie de la rame Avril, un prototype de train à grande vitesse conçu pour circuler sur les différents écartements de voies des réseaux européens et russe (Talgo);

- la locomotive hybride Eem 923 de CFF Cargo (Stadler Rail);
- le nouveau métro Inspiro commandé par Varsovie et la rame Desiro RUS pour la Russie (Siemens);
- le tram-train Citadis Dualis «TER Pays de la Loire» et le Coradia Nordic, un train régional adapté au climat scandinave (Alstom);
- un nouveau train régional pour le Haut-Palatinat (PESA);
- la nouvelle locomotive Griffin (ZNLE, Pologne);
- une rame à deux niveaux rénovée du RER zurichois et la rame automotrice à deux niveaux «Ville de Neuchâtel» du BLS (Stadler Rail), baptisée lors de ce salon berlinois

par le conseiller d'Etat Claude Nicati, en charge des transports dans le canton de Neuchâtel.

Le nez de l'ICx, le futur train inter-cité à grande vitesse de la Deutsche Bahn (Siemens), se trouvait, lui à l'intérieur, au stand de la compagnie ferroviaire allemande. Dans les salles d'exposition, un bus «zéro émission» Urbino Electric (Solaris, Pologne) et un autobus articulé hybride (Hess AG, Soleure) avaient également leurs stands.

La prochaine édition d'InnoTrans, dixième du nom, se déroulera du 23 au 28 septembre 2014.

PhC



La prestigieuse Frecciarossa italienne de Trenitalia.

(photo sp)

Région de Nyon: programme ambitieux

La région de l'Ouest vaudois veut tirer parti des développements de l'offre prévus sur la ligne des CFF Lausanne – Genève. A cet effet, elle a élaboré un important programme de restructuration de ses transports publics routiers et ferroviaires. La réalisation se fera de manière échelonnée jusqu'à la fin de 2015. Patrick Freudiger, secrétaire général, et Joël Vetter, ingénieur urbaniste, à «régionyon», décrivent les grandes lignes du programme dont les premières mesures d'aménagement seront opérationnelles en décembre 2012.

En réunissant 51 communes, le Conseil régional, le canton de Vaud, trois opérateurs (Transports publics de Nyon, Nyon – Saint-Cergue – Morez et CarPostal) autour d'un programme ambitieux de réorganisation des transports publics, les collectivités publiques se sont donné les moyens d'adapter et d'améliorer l'offre en cohérence avec l'horaire Romandie 2013 qui

entrera en vigueur le 9 décembre 2012. L'objectif principal est de favoriser le report modal en faveur des transports publics dans la région nyonnaise qui fait partie des régions les plus motorisées de Suisse.

24 LIGNES REVISEES

Les horaires et les tracés d'une quinzaine de lignes routières régionales, de huit lignes routières urbaines et d'un chemin de fer régional ont été revus en profondeur pour s'insérer dans un réseau en rabattement sur cinq gares connectées à l'axe ferroviaire structurant Genève – Lausanne. Le programme étant structuré par étapes jusqu'en décembre 2015, plusieurs phases d'expérimentation d'offres sont prévues. Les améliorations par étapes sont ainsi raisonnées en fonction de la fréquentation constatée des lignes et s'insèrent donc dans le mécanisme de financement subsidiaire de l'Office fédéral des transports.

Les améliorations du cadencement sont accompagnées de réalisations d'aménagements en faveur des transports publics (priorités aux carrefours, voies réservées, etc.) pour fiabiliser et améliorer les temps de parcours.

D'autres mesures comme l'amélioration de l'accessibilité aux arrêts ou la mise en place d'une politique régionale de stationnement sont aussi prévues pour favoriser l'usage des transports publics. De plus, il y a une volonté de jouer la carte de la complémentarité des modes de déplacement, en particulier avec la mobilité douce. Pour ce faire, une intense campagne de communication et de sensibilisation de la population est engagée. Cette démarche est entreprise par l'ensemble des partenaires en collaboration avec les CFF.

Le financement de cette opération d'envergure est imprégné de solidarité. En effet, les 51 communes ont constitué un fonds régional de 155 francs par habitant sur cinq

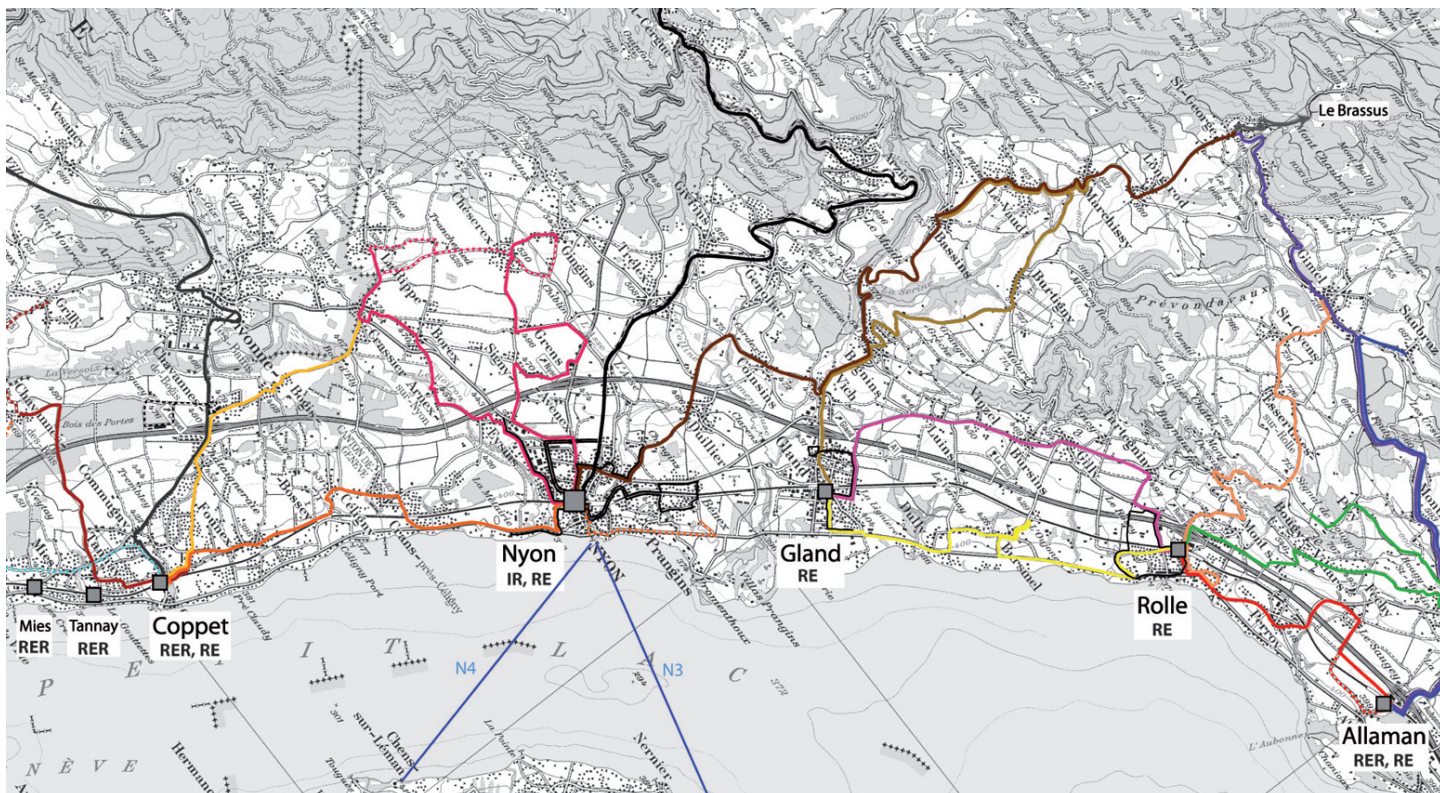
ans, soit 13,5 millions de francs au total, pour contribuer au financement des aménagements et des expérimentations d'offre supplémentaire. La gestion de ce fonds ainsi que le pilotage opérationnel du programme ont été confiés au Conseil régional du district de Nyon.

Le programme fait partie des mesures du projet d'agglomération du Grand Genève et devrait bénéficier de la participation du fonds d'infrastructures pour la réalisation des aménagements les plus lourds à l'horizon 2015. La forte mobilisation des collectivités locales a permis de motiver le soutien financier du canton de Vaud et d'inaugurer une nouvelle manière de travailler autour des transports publics.

Joël Vetter et Patrick Freudiger

Pour en savoir davantage sur la mobilité dans la région de Nyon, un site Internet d'information avec module cartographique sera mis en fonction le 22 novembre 2012:

www.regionyonmobilite.ch



Le réseau des lignes de transports de l'Ouest vaudois autour du concept développé à l'enseigne de «régionyon» dessert 51 communes avec trois opérateurs de transports publics: Transports publics de Nyon (TPN), Nyon - Saint-Cergue - Morez (NSCM) et Car postal. (carte sp)

Gare de Lausanne: maisons préservées

Pour répondre à la demande exponentielle de la clientèle sur l'axe Lausanne – Genève, ainsi que sur la magistrale Saint-Gall – Genève dite ligne du Plateau, les CFF entendent mettre en circulation des rames de 400 mètres afin de doubler la capacité des places assises. A l'heure actuelle, les CFF ne sont pas en mesure de recevoir des trains d'une telle longueur en gare de Lausanne, dont il faut impérativement allonger les quais.

L'année dernière, les CFF ont présenté leur projet d'aménagement: il s'agit de supprimer la voie 2 (qui n'est pas à quai et qui n'est utilisée que pour les manœuvres, les dépassements et les transits) et d'allonger les plates-formes des autres quais pour atteindre les fameux quatre cents mètres.

Toutefois cette opération, programmée à l'ouest de la gare de Lausanne, nécessite la démolition de certains bâtiments au sud des quais: immeuble locatif de la rue du Simplon 22, 24, 26; bâtiment du Guesthouse (hôtel-hébergement); petite maison familiale, soit 54 logements au total. En outre, les beaux immeubles locatifs sis 20, 22 et 24, chemin des Epinettes, abritant une trentaine de logements, devaient aussi succomber sous les pelles mécaniques.

NEGOCIATIONS

Un tel traitement de cheval a suscité, de manière compréhensible, la colère des locataires qui ont constitué une Association des riverains de la gare de Lausanne. Grogne d'autant plus compréhensible que les CFF n'avaient pas fait preuve d'une grande diplomatie dans leur manière d'emmancher le dossier. L'ancienne régie a eu la sagesse de reprendre les négociations avec la ville de Lausanne et les riverains pour trouver une solution acceptable pour les habitants du quartier.

Au moment de présenter le projet de convention l'été dernier, Laurent Staffelbach, chef de projet de



Vue aérienne de la gare de Lausanne: les quais seront déplacés vers le sud.

(photo sp/cff)

Léman 2030, ne cachait pas sa satisfaction d'avoir trouvé un terrain d'entente avec les riverains. Les promoteurs des CFF ont remis leurs plans sur la table de dessin et sont parvenus à une solution préservant le complexe du chemin des Epinettes, sauvant du même coup trente logements. Il faudra trouver une solution de rechange pour le Guesthouse très apprécié de la clientèle ferroviaire, alors que le cas de la villa familiale devait être réglé cet automne.

GRANDS MOYENS

Quant à la cinquantaine de logements qui seront supprimés, les CFF ont mis les grands moyens pour reloger leurs habitants. C'est ainsi qu'ils leur proposeront des appartements dans un futur immeuble sis 2-12, rue Voltaire, qui sera construit par un promoteur privé, ainsi que dans un autre nouveau bâtiment qui sera édifié sur une parcelle communale à l'est du giratoire de Montoie par la Société coopérative d'habitation de Lausanne (SCHL). Compte tenu des surcoûts de loyers prévisibles, les CFF prendront en charge les frais de déménagement et de relocation. En outre, ils verseront une indemnité pour la différence entre l'ancien et le nouveau loyer (avec un plafond). Une bourse pour le reloge-

ment sera instituée pour aider les riverains à retrouver un appartement avec l'appui de la ville de Lausanne et les gérances de la place. En ce qui concerne les commerçants résidant dans les immeubles destinés à la démolition, les CFF passeront des conventions individuelles d'indemnisation.

QUAIS ELARGIS ET ALLONGES

Le réaménagement du nœud ferroviaire de la gare de Lausanne constitue un très gros chantier, puisqu'il est devisé à 1,3 milliard de francs. On ne se bornera pas à supprimer la voie 2 et à prolonger les quais à 400 mètres. Il faudra aussi les élargir pour fluidifier les flux très denses des voyageurs aux heures de pointe. Cela impliquera des travaux d'une grande complexité, car il faudra «riper» tous les quais, à l'exception du quai 1, longeant le bâtiment voyageurs. Travail de génie civil relativement simple en soi, mais il faudra modifier l'emplacement des piliers métalliques supportant la couverture de la gare de Lausanne. Cela nécessitera des travaux complexes et l'on pourrait s'attendre à un tissage d'échafaudages en sous-couverture, comme cela se fait actuellement dans la gare de Tours.

Les études d'avant-projet seront terminées pour la fin de l'année

2012, alors qu'aucune démolition n'est prévue avant 2016.

On sait que le renforcement de capacité de l'axe lémanique comprend d'autres grands travaux: réaménagement intégral de la gare de Renens (VD), troisième gare romande pour le nombre de voyageurs, avec installation de rampes; construction d'un saut de mouton afin de supprimer les conflits entre les lignes du Léman et du pied du Jura; pose d'une quatrième voie entre Lausanne et Renens.

A GENEVE

Par ailleurs, la gare de Cornavin, dont le bâtiment voyageurs est en pleine transformation, sera également réaménagée. Mais il s'agira de construire un nouveau quai pour accueillir deux voies supplémentaires.

Or cette extension nécessitera également la démolition de bâtiments dans le quartier de Montbrillant. De fortes oppositions se sont fait jour. Certains milieux prônent la construction de voies souterraines sans entraîner d'augmentation du coût. Pour l'heure, les CFF sont en négociation avec le canton de Genève et les représentants des riverains. Aucune décision ne sera prise avant l'année prochaine.

SNCF : renverser la vapeur ?

Le transport ferroviaire français et son «opérateur historique», la SNCF, subiront les effets de l'alternance politique, qu'il s'agisse de la présidence de l'entreprise dont le titulaire est nommé par décret ou des crédits accordés par l'Etat et les régions.

La présidence confiée à Guillaume Pépy par l'ancien président de la République française Nicolas Sarkozy ne devrait pas changer, mais les restrictions budgétaires liées à l'austérité devraient peser sur le développement du transport ferroviaire. C'est là, sans doute, le sens et l'enjeu de la nouvelle loi annoncée pour l'automne.

SEPARATION MAINTENUE ?

Le débat, déjà engagé, portera sur le maintien de la séparation de l'opérateur et du gestionnaire des infrastructures. Aujourd'hui, et depuis 1997, la SNCF reste l'opérateur historique, mais la charge du réseau incombe à un établissement public autonome, Réseau ferré de France (RFF). Cet éclatement de la SNCF, 60 ans après sa création, rencontre l'hostilité des syndicats et des députés qui en sont le porte-parole.

Guillaume Pépy, président de la SNCF, est aujourd'hui acquis à la cause de la réunification des deux entités, pour des raisons d'efficacité,



Rame TGV du Rhin-Rhône en gare de Dijon.

(photo sp)

de coût dû aux péages payés par la SNCF à RFF, d'originalité de la France par rapport à l'Allemagne où la circulation et les infrastructures sont réunies au sein d'une même holding.

Face à cette offensive, les partisans de *statu quo* de la séparation mettent en exergue trois arguments: la SNCF, juge et partie de l'attribution des sillons; le précédent du fret, ouvert à la concurrence, qui retrouve des couleurs alors que le fret ferroviaire réservé à la SNCF allait disparaître; enfin, les menaces pesant sur l'entretien du réseau par une entreprise qui, depuis 1936, a fermé 20.000 kilomètres de lignes dont certaines sont, aujourd'hui, rouvertes, quand elles n'ont pas dis-

paru. Or la SNCF n'ignore pas le retard pris par RFF sur le calendrier du rapport Rivier, ancien professeur de l'EPFL, soit quatre milliards de francs suisses en dix ans.

Au gré du changement de majorité, la SNCF et son président sont soupçonnés de vouloir reconstituer une entreprise monopolistique d'Etat, réunissant à nouveau opérateur unique et infrastructure, au prix d'une concurrence tronquée sur le réseau TER dont l'adjudicataire serait la filiale de la SNCF, Kéolis, tenue de s'en tenir au «cadre social harmonisé», c'est-à-dire à un cahier des charges pour les 30.000 chemins dédiés, qui est celui de la SNCF. Ainsi, le transport régional français serait privé d'une baisse des coûts,

supérieure de 30% à ceux de ses concurrents, alors même que l'Etat français réduit ses investissements et que les régions ont atteint un plafond d'engagements. La France est menacée de vivre un paradoxe, celui de régions, autorités organisatrices du transport ferroviaire local, mécontentes de l'opérateur historique, mais résolues à refuser toute concurrence pour des raisons idéologiques. Il est vrai que dans les sphères officielles, la référence à caractère de contre-modèle est celle du fret ouvert à la concurrence depuis 1996, qui a pris 15% du marché et encourt le grief de dumping social.

PAS AVANT 2019

Selon toute vraisemblance, la concurrence ne s'appliquera pas aux TER avant 2019, échéance fixée par Bruxelles, et encore dans «le cadre social harmonisé», alors même que reviennent les menaces de fermetures de lignes régionales. Le refus de la concurrence n'aurait eu pour effet que de précipiter l'amputation du réseau local français, avec les risques de troubles sociaux, aggravés par la remise en cause de la loi réglementant le droit de grève.

Pierre Lajoux

Rhin-Rhône : branche Est retardée

Lors de l'inauguration de la nouvelle ligne Rhin-Rhône en décembre 2011, on avait bon espoir d'achever rapidement la branche Est, d'autant que les premiers résultats de fréquentation sont excellents.

Or on s'aperçoit que malgré diverses démarches, le processus se trouve dangereusement en panne. Selon Thierry Zettel, ancien secrétaire de l'Association TGV Rhin-Rhône, il aurait fallu instaurer une convention-relais pour entamer aussitôt les travaux préparatoires dont les études techniques sont déjà terminées.

Il est vital pour le Rhin-Rhône de réaliser le barreau de 35 kilomètres

entre Petit-Croix et Mulhouse afin d'améliorer les temps de parcours entre Francfort, Lyon et la Méditerranée. Si l'on y ajoute le petit tronçon de 15 kilomètres entre Villers-lès-Pots et Dijon, on pourrait obtenir un gain de 25 minutes.

Cet atout est indispensable pour que la ligne demeure compétitive avec le TGV Est dont la seconde phase est en chantier et sera terminée en 2016. Faute de quoi, les TGV franco-suisses de Bâle et Zurich rebasculeront sur le TGV Est par Strasbourg, ce qui serait une catastrophe économique pour le Rhin-Rhône.

Sur le plan organisationnel, on regrettera aussi que l'équipe de la

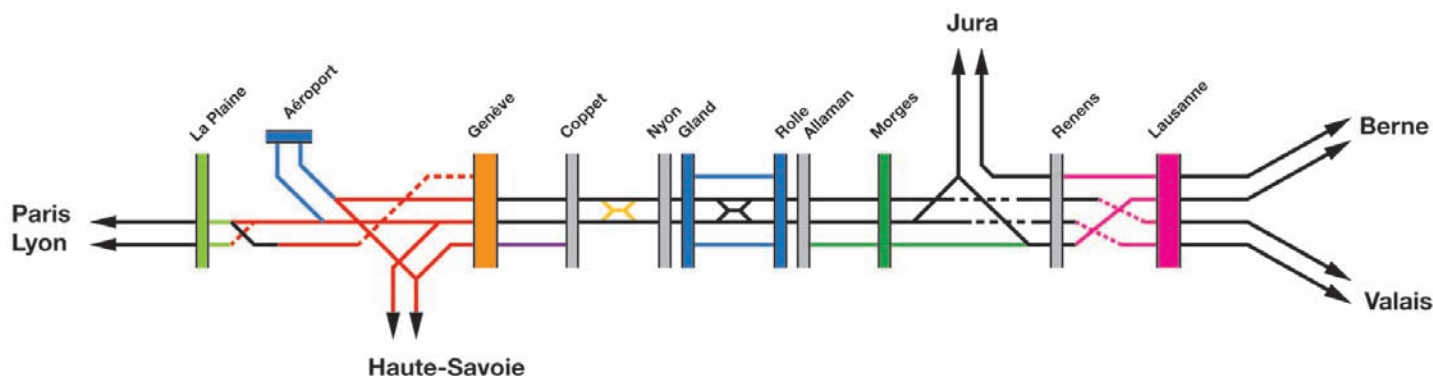
mission de RFF de la seconde tranche ait été dissoute avec le départ de son directeur. Il sera donc très difficile de reconstituer ce groupe en temps voulu. Quant au protocole d'intention signé au début de cette année, ce n'est qu'un contrat moral qui ne lie nullement l'Etat.

Sur ces entrefaites, le nouveau ministre des Transports Frédéric Cuvillier a nommé une commission qui devra étudier toutes les lignes inscrites au Schéma national des infrastructures. Ce groupe de travail ne retiendra que les projets estimés rentables et rendra son rapport dans six mois. La branche Est du Rhin-Rhône sera considérée

comme ligne nouvelle et non comme une étape d'un tout comportant plusieurs phases. Ainsi l'achèvement de la branche Est risque de prendre un retard qui pourrait lui être fatal.

Or les experts ont toujours affirmé que le Rhin-Rhône tirait sa pertinence de son concept à trois branches. La branche sud demeure toujours dans les limbes et la région de Bourgogne manifeste peu d'enthousiasme à son égard. Certains élus bourguignons lorgnent du côté d'un barreau Dijon - Saulieu se connectant au TGV Sud-Est, ce qui ne résoudrait nullement son désengorgement. Mais pour l'heure, aucune étude n'a été amorcée. (bln)

Horaire Romandie 2013



PHASE 1 Léman 2030 (2016 – 2030)
Développement des nœuds.

Nœud de Lausanne

- > Prolongement des quais, gare de Lausanne
- > Renouvellement des installations de sécurité
- > 4^e voie Lausanne–Renens
- > Saut-de-mouton
- > Modernisation des accès aux trains, gare de Renens
- > Aménagements complémentaires

Nœud de Genève

- > Voie de dépassement fret à Founex
- > Points de croisements à Mies et Chambésy
- > Augmentation de la capacité, gare de Genève Cornavin
- > Prolongement des quais ligne Genève–La Plaine

PHASE 2 LÉMAN 2030 (>2030 – 2040)
Séparation des trafics RE, Grandes Lignes et Fret.

Nœud de Lausanne

- > 3^e voie Renens–Allaman
- Nœud de Genève**
- > Augmentation de la capacité Genève–Châtelaine

PHASE 3 Léman 2030 (>2050)
Objectifs d'offre.

- > 3^e et 4^e voie entre Rolle et Gland
- > Augmentation de la capacité à Genève–Aéroport

Schéma de la stratégie des CFF pour l'aménagement de l'axe lémanique avec toutes ses correspondances pour la Suisse et la France.

(sp/cff)

Le nouvel horaire entrant en vigueur le dimanche 9 décembre 2012 apportera d'importantes améliorations pour les voyageurs romands. Si les principales innovations concernent l'Arc lémanique, les autres régions romandes ne seront pas oubliées pour autant.

Il s'agit d'un progrès considérable pour les clients réguliers ou occasionnels qui sont de plus en plus nombreux. En effet, depuis 2004, date de mise en train de Rail 2000, la fréquentation a augmenté de 35%, ce qui est tout simplement énorme. C'est dû au nombre accru de déplacements professionnels et de loisirs, ainsi qu'à la densification spectaculaire de l'offre.

Si ces chiffres sont plus que réjouissants, il n'en demeure pas moins que les CFF sont en quelque sorte victimes de leur succès. Les trains sont de plus en plus remplis, ce qui est heureux, mais aussi de plus en plus bondés aux heures de pointe, ce qui est moins agréable. Il est donc fréquent de devoir faire les navettes debout durant un quart d'heure, voire une demi-heure.

Les CFF ont donc choisi de relever le défi en concevant l'horaire Romandie 2013, avec trois axes principaux: davantage de trains, davantage de places assises et meilleurs temps de parcours. C'est ainsi que la plupart des voyageurs bénéficieront d'améliorations substantielles, alors qu'une minorité devra faire un changement de train supplémentaire ou subir une légère augmentation du temps de parcours. Il est vrai que la construction d'un horaire est en quelque sorte la quadrature du cercle: on ne peut pas contenter tout le monde lors d'une nouvelle version.

CINQ POINTS FORTS

Cette trame est marquée de cinq points forts: desserte toutes les demi-heures par RegioExpress (RE) de Genève, Coppet, Nyon, Gland, Allaman, Morges, Renens (VD) et Lausanne; accélération des Inter-Regio (IR) Genève – Berne – Lucerne; accélération des IR Genève – Brigue; accélération des ICN Genève – Bâle/Zurich; enfin introduction des rames Duplex Regio, véritables vedettes de l'ho-

raire Romandie 2013. Voici une présentation détaillée des principales innovations.

AXE LAUSANNE - GENEVE

Les InterCités et InterRegio circuleront toutes les 30 minutes sans arrêt entre Genève et Lausanne, poursuivant sur Berne avec un seul arrêt à Fribourg: gain de cinq minutes. Aux heures de pointe, des IR supplémentaires seront prolongés jusque dans le Chablais et en Valais: gain 13 minutes. Les trains IR partiront de Genève chaque demi-heure pour Nyon, Morges, Lausanne, le Chablais et le Valais. Les RE rouleront toutes les 30 minutes pour Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges, Renens, Lausanne, avec prolongement alternativement jusqu'à Vevey ou Palézieux – Romont. Parmi les nouveautés, les correspondances seront assurées toutes les 30 minutes à Coppet entre les RE et le RER genevois Coppet – Versoix – Genève – Lancy-Pont-Rouge. Les trains IR Genève – Brigue ne s'arrêtent plus à Gland ni à Renens, ce qui nécessite un chan-

gement à Lausanne: perte de dix et cinq minutes respectivement. Entre Allaman et Lausanne, la cadence est portée au quart d'heure et à la demi-heure pour les lignes RER3 et RER4.

ICN ACCELERES

Les ICN (intercités pendulaires) de la ligne du Pied du Jura Genève – Zurich / Bâle et vice-versa seront accélérés (arrêts supprimés à Nyon et à Morges): gain de quatre minutes. Toutefois, les arrêts sont maintenus tôt le matin et le soir à Morges et à Nyon, car ils sont très fréquentés par les étudiants des grandes écoles du Nord vaudois. Ainsi, les deux premiers ICN pour Yverdon-les-Bains s'arrêtent toujours à Nyon (départ. 6h27 et 7h27) et à Morges (6h41 et 7h41); idem dans le sens inverse à Morges (arr. 6h15 et 7h15) et à Nyon (arr. 6h29 et 7h29). Le soir, les ICN pour Genève et Yverdon-les-Bains s'arrêteront toujours à Nyon et à Morges après 20 heures pour Genève et après 21h pour Bienne.

BLN

Suite page 17

Les innovations de Romandie 2013

Suite de la page 16

Pour les voyageurs de Nyon se rendant à Yverdon-les-Bains, Neuchâtel et Bienne, la solution la plus simple sera de se rendre à Lausanne par RegioExpress et d'y changer de train.

Certes, le temps de parcours est allongé d'une vingtaine de minutes. Il faut toutefois préciser que les flux principaux de voyageurs de Nyon se rendent à Genève (49%) ou à Lausanne (14%), alors que la proportion n'est que de 7% pour Yverdon-les-Bains et au-delà. A Morges, les flux sont symétriques: 28% pour Lausanne et 21% pour Genève; un peu plus pour Yverdon 11%. Pour compenser cette détérioration, on mettra en circulation des RE entre Morges et Yverdon-les-Bains durant la journée pour les étudiants se rendant dans le Nord vaudois.

Les innovations introduites sur l'axe lémanique se répercutent sur la gare de Lausanne, en parfaite symétrie en direction de Genève. Quant aux IC et aux IR pour Berne, ils roulent chaque demi-heure avec un seul arrêt à Fribourg; gain de cinq minutes. On enregistre un RE supplémentaire chaque heure pour Vevey et un RE pour Palézieux - Romont chaque heure pour compenser la suppression des arrêts des intercitys.

LIGNE DU PIED DU JURA

La principale innovation sur la ligne du Pied du Jura (Bâle/Zurich - Bienne - Neuchâtel - Yverdon-les-Bains - Lausanne/Genève) réside dans la suppression des arrêts des ICN à Morges et à Nyon, comme nous l'indiquons dans la page précédente: gain de quatre minutes. On regrettera que les ICN roulent en batterie (succession à trois minutes d'écart dans les deux sens). On prévoit la cadence à la demi-heure pour 2015, mais le principe n'est toujours pas défini: tous les trains pour Genève pourraient transiter par Lausanne (allongement du temps de parcours) ou l'on pourrait coupler / découpler les rames à Yverdon-les-Bains.



Tournée d'information des CFF à Palézieux.

(photo sp / Romain Maeder)

LIGNE DU PLATEAU

C'est sur la ligne du Plateau que les critiques les plus vives ont été émises en raison de la suppression des arrêts des IR Genève - Berne - Lucerne à Palézieux et à Romont. Cette mesure a été décidée pour instaurer la cadence à la demi-heure des Genève - Berne (gain de cinq minutes). Alternative proposée aux voyageurs de Palézieux: soit ils prennent les RE pour Lausanne - Genève, sans changement à Lausanne, mais avec allongement de 16 minutes pour Genève en raison des arrêts intermédiaires des RE; soit ils utilisent le RER vaudois (ligne RER 21) et changent à Lausanne avec correspondance pour l'IC sans arrêt jusqu'à Genève (perte de temps réduite à six minutes). L'impact à Palézieux sera toutefois limité, car la proportion de voyageurs pour Lausanne atteint 45%, alors qu'elle se limite à 13% pour Genève et qu'elle est de 10% pour Fribourg et de 7% pour Berne.

Parmi les autres innovations, on citera un RE chaque heure pour Lausanne - Genève et un autre pour Romont - Fribourg - Berne; quatre trains par heure pour Lausanne avec les trois trains du RER vaudois et le nouveau RE.

La suppression des arrêts à Romont des IR Genève - Lucerne est moins critique, puisque désormais le chef-lieu de la Glâne est intégré au RER fribourgeois inauguré l'année dernière. La ville bénéficie aussi du nouveau RE

pour Lausanne - Genève (même durée du trajet jusqu'à Lausanne). Le RER fribourgeois, au succès réjouissant, offre une liaison semi-horaire pour Bulle et une pour Fribourg (celle-ci étant prolongée toutes les heures à Berne). Les flux de voyageurs, d'ailleurs, sont tournés du côté de la Sarine: 29% pour Fribourg, 39% pour Berne et au-delà, 16% pour Lausanne et seulement 3% pour Genève. Fribourg jouit des mêmes avantages que Romont au niveau du RER fribourgeois en plus de la liaison IC pour Genève-Aéroport avec deux seuls arrêts à Lausanne et à Genève.

EN VALAIS

Enfin, en Valais, on relève des InterRegio supplémentaires entre Brigue et Genève aux heures de pointe, sans arrêt entre Lausanne et Genève, avec un gain de 13 minutes. De manière symétrique, ces liaisons ne s'arrêtent plus ni à Renens ni à Gland (changement à Lausanne, cinq à dix minutes de plus). Sur la ligne du Simplon, on salue un RE supplémentaire de Vevey à Genève et vice-versa.

Par ailleurs, dans l'Arc jurassien, on ne constate pas de grand bouleversement. Tout au plus, apprend-on la suppression de la cadence semi-horaire aux heures creuses sur la ligne Sonceboz - Tavannes - Malleray-Bévilard. Restriction qui devrait être compensée dans un ou deux ans par l'introduction des rames couplées/découplées

Bienne Sonceboz - La Chaux-de-Fonds / Moutier, à l'instar des compositions Berne - Morat / Neuchâtel.

RATTRAPAGE

Les Romands ont entamé une grande opération de rattrapage au cours de ces dernières années et envisagent de grands travaux d'infrastructure. Même si l'on a observé une forte augmentation de la fréquentation des transports publics au cours de la dernière décennie, la part des Romands utilisant des transports publics se monte à 24,8% contre 35,1% en Suisse alémanique. Il y a donc encore un potentiel important, mais nul doute que les hausses de fréquentation devraient se poursuivre à l'avenir. On compte déjà 250.000 Romands qui prennent le train tous les jours, ce qui est considérable.

L'horaire Romandie 2013 est un atout maître des CFF pour convaincre d'autres passagers romands à monter dans le train. Rappelons que la nouvelle grille ne constitue qu'une étape dans l'amélioration de l'offre des CFF en Suisse romande. Prochaine échéance en 2015, la cadence aux 30 minutes sur la ligne du Pied du Jura (la seule grande ligne de Suisse à ne pas encore bénéficier de ce statut), puis une synergie accrue entre les RER vaudois, fribourgeois, neuchâtelois et franco-valdo-genevois.

Par la suite, le projet Léman 2030 projette de doubler le nombre de places entre Genève et Lausanne, ce qui demandera de gros investissements dans l'infrastructure.

A l'horizon 2020-25, on systématisera la cadence au quart d'heure dans le trafic régional au cœur des agglomérations. Et l'on portera l'accent sur la valorisation des gares de Renens, Morges, Allaman, Rolle, Gland et Nyon. La première phase du projet Léman 2030 est devisée à 2,5 milliards de francs.

Cadence: (r)évolution constante

Il est amusant de revoir les slogans que les publicitaires des CFF avaient imaginé pour lancer l'horaire cadencé.

«Et chaque heure un train», «Toujours à votre rythme» ou «Nous roulons à votre rythme». Ces slogans placés sur des affiches publicitaires faisaient partie de la campagne de communication élaborée pour le lancement de l'horaire cadencé, le 23 mai 1982.

L'introduction à l'échelle helvétique d'un horaire rythmant le départ et l'arrivée des trains (et aussi des bus), ainsi que leurs correspondances, aux mêmes minutes de chaque heure révolutionne l'exploitation ferroviaire et facilite la vie des voyageurs. L'horaire est beaucoup plus lisible, il suffit de mémoriser les minutes de départ qui sont identiques durant toute la journée.

Dans les gares où il faut changer de train, les correspondances sont groupées et immédiates. Les correspondances entre les trains et les bus sont également optimisées. Pour les exploitants, ce changement de rythme leur permet de rationaliser l'engagement du personnel, les rotations du matériel roulant, les aménagements de l'infrastructure et les opérations d'entretien.

AVANTAGES

Voici les principaux avantages du rythme cadencé de l'horaire:

- la réduction des temps d'attente en bout de ligne et la suppression des mouvements de manœuvre, du fait de l'utilisation de compositions qui ne sont pas modifiées pendant la journée, optimisent la rotation du personnel et du matériel roulant;
- les stations de croisement sur les lignes à voie unique peuvent être aménagées là où elles sont nécessaires, puisque les trains se croisent toujours aux mêmes endroits;
- dans les nœuds de correspondances, les temps d'attente sont limités pour les voyageurs qui doivent changer de train ou emprunter un bus pour continuer leur trajet.



Florilège des slogans de l'horaire cadencé de 1982. (photo sp/cff)

L'offre de desserte cadencée par train et bus des transports publics suisses se densifie progressivement lors des changements d'horaire, notamment ceux de 1985, 1987, 1990, 1993, 1997, 1999, 2001 et 2004, véritable concrétisation de Rail 2000.

RYTHMES DE RER

La mise en service du RER zurichois, le 27 mai 1990, va inciter d'autres cantons à mettre en place un «réseau express régional» cadencé. Les RER de Bâle, Berne, Fribourg | Freiburg, Lucerne/Zoug, Tessin et Vaud actuellement en fonction ont remporté un énorme succès. Parmi ces RER, ceux de Bâle et du Tessin ont un caractère transfrontalier, avec des lignes vers l'Allemagne et la France pour le Regio S-Bahn bâlois et vers l'Italie pour les Treni regionali Ticino-Lombardia (TILO).

En 2013, ce sera au tour du RER de Saint-Gall d'être mis en place, tandis qu'un autre RER, dénommé FL/A/CH, pourrait prendre forme entre le Liechtenstein (FL), le Vorarlberg autrichien (A) et la Suisse orientale (CH) d'ici à 2015. En outre, les RER fribourgeois et vaudois vont connaître de nouveaux développements durant les prochaines années. Quant au RER franco-valdo-genevois (FVG: France-Vaud-Genève), il sera inauguré avec la réalisation de la ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) à l'horizon 2017. Le RER FVG comptera deux lignes transfrontalières (Genève – Belle-

garde et Genève – Annemasse).

Avec l'accroche «Impuls 97», le changement d'horaire du 1^{er} juin 1997 a introduit la cadence semi-horaire sur cinq grandes lignes du réseau des CFF: Berne – Zurich, Zurich – Saint-Gall, Fribourg – Berne, Lausanne – Sion et Lenzbourg – Zurich.

«RAIL + BUS 2000»

Le 12 décembre 2004, l'offre est une nouvelle fois étoffée dans le cadre de l'achèvement de «Rail 2000, 1^{re} étape», concept dénommé aussi «Rail + Bus 2000», puisque tous les transports publics accordent leurs horaires au tempo de «Rail 2000». Parmi les exemples de complémentarité train-bus, on peut citer la desserte de la région de la Côte, entre Coppet et Allaman sur la ligne Genève – Lausanne, avec la suppression d'arrêts dans des petites gares desservies désormais par des bus de rabattement sur les centres, ce qui a permis d'accélérer les Regio Express. La fréquence et le nombre de places assises augmenteront encore avec l'horaire «Romandie 2013». Dès décembre 2012, cet horaire offrira aussi de meilleurs temps de parcours sur plusieurs liaisons longues distances et de nouveaux trains à deux étages «Duplex Regio» assureront les dessertes «Regio Express» (RE) entre Genève – Lausanne – Romont et Genève – Lausanne – Vevey. Et, en 2018, le cœur du RER vaudois battra au rythme du

quart d'heure. Au-delà de la région lémanique, l'offre des transports publics sera également développée.

PhC

TROIS INITIATEURS DE GENIE

Après le premier essai infructueux de Samuel Stähli de proposer un projet d'horaire cadencé aux CFF, le brillant et jeune ingénieur se remet au travail avec deux autres membres de la Société des Ingénieurs des CFF, Jean-Pierre Berthouzot et Hans Meiner.

Dans une brochure intitulée «L'horaire cadencé suisse – un nouveau concept pour le trafic voyageurs», les trois auteurs démontrent qu'un horaire cadencé permet de faire circuler plus de trains sans pour autant augmenter les coûts en personnel et en matériel roulant. L'étude fondée partiellement sur l'exemple néerlandais (créé en 1934) présente un horaire cadencé concret s'étendant à tout le territoire suisse.

LES CFF DANS LA CADENCE

En février 1973, les CFF constitueront un groupe de travail de dix personnes chargé par la Direction générale d'examiner la faisabilité du nouveau système. En collaboration avec les directions d'arrondissement, qui existaient encore à cette époque, et avec les chemins de fer privés, ce groupe de travail testa le système, en tenant compte notamment de l'intégration du trafic marchandises.

La Direction générale des CFF ayant donné le feu vert à l'introduction de l'horaire cadencé, ce dernier sera mis en œuvre le dimanche 23 mai 1982 après la construction d'une nouvelle ligne d'Olten à Rothrist et d'une deuxième double voie dans la vallée de la Limmat, à l'ouest de la gare de Zurich.

L'introduction de cet horaire s'opéra pratiquement sans heurts. Samuel Stähli, dans l'émission radiophonique «Persönlich» compara ce dimanche mémorable à un orchestre qui reçoit les partitions et doit jouer l'œuvre tout de suite, sans aucune répétition.

Aujourd'hui, l'horaire cadencé suisse est un système dont on ne saurait plus se passer. (Litra)

Nuages sur les liaisons franco-suisses

Une fois de plus, l'existence du Transjuralpin (Paris – Pontarlier – Neuchâtel – Berne) est remise en jeu. On apprenait que la SNCF envisageait de mettre en 2014 cette liaison dans le paquet des TGV jugés peu rentables. A la dernière minute, le conseil d'administration a retiré cette proposition de l'ordre du jour de sa récente séance.

Il n'en fallait pas davantage pour que les collectivités comtoises se mobilisent pour condamner énergiquement une telle proposition. Alors que la ligne a déjà perdu il y a deux ans sa seconde paire de TGV Berne – Paris, la suppression totale de toute liaison directe de ville fédérale à capitale serait catastrophique pour Neuchâtel et la Franche-Comté, cette dernière alertant tous les politiques de la zone concernée. Le maire de Pontarlier Patrick Genre a réagi avec vigueur, car cela signifierait que la capitale du Haut-Doubs serait quasiment désertée par le rail et risquerait même de perdre ses rares TER ferroviaires (Transports express régionaux).

Une autre menace plane aussi sur le maintien à moyen terme des TGV Lausanne – Paris par Vallorbe et Frasne, en les dérivant par Genève et la ligne réactivée du Haut-Bugey. Ce serait alors la ville de Dole qui serait touchée de plein fouet, puisque depuis l'ouverture de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône, ce sont les TGV franco-helvétiques qui la desservent. Ce serait aussi dramatique pour Neuchâtel et Pontarlier qui ne bénéficieraient même plus des rames bicourant assurant la correspondance à Frasne avec les TGV Lausanne – Paris et vice-versa. Le désert ferroviaire s'abattrait inéluctablement sur Pontarlier qui a déjà perdu depuis longtemps son étoile (lignes déposées pour Gilley (près de Morteau) et Les Hôpitaux-Neufs – Vallorbe. Ce serait aussi la fermeture de deux portes essentielles sur la France pour le trafic franco-suisse.

RETARD SUR DELLE - BELFORT?

En juin dernier, à Delémont, le directeur de la région de Bourgogne – Franche-Comté de Réseau ferré de France (RFF),



La gare de Delle en 1989, fermée au trafic international en 1992.

(photo Sébastien Jacobi)

Abdelkrim Amoura, était enfin porteur d'une excellente nouvelle. Le financement de la reconstruc-

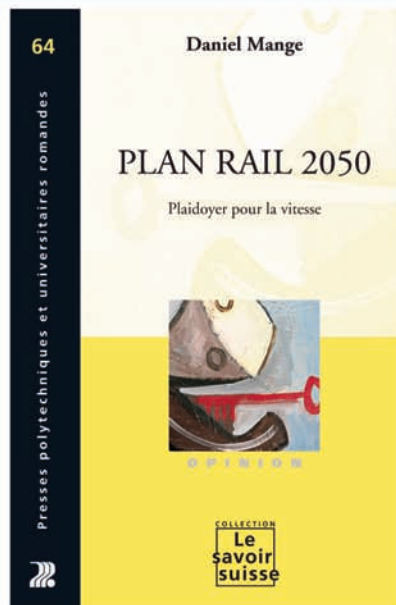
tion de la ligne Delle – Belfort était bouclé et les délais seraient respectés: les trains circuleraient

de Bienne à Belfort, après un retard de quatre ans par rapport à l'ouverture du TGV Rhin-Rhône. Or Colette Dazy, présidente de l'Association des usagers des transports publics de l'aire de Belfort-Montbéliard, vient de tirer la sonnette d'alarme, estimant que le projet prend du retard, car le calendrier est très serré avec 18 mois de travaux. Le directeur régional de RFF, quant à lui, se veut rassurant. Les études se poursuivent et la mise à l'enquête est fixée pour début 2013. La déclaration d'utilité publique devrait être prononcée en 2014 et les travaux pourraient débuter aussitôt. On souhaite que ces promesses solennelles soient vraiment tenues.

BLN

COLLECTION LE SAVOIR SUISSE

COLLECTION
Le
savoir
suisse



Daniel Mange

PLAN RAIL 2050

Plaidoyer pour la vitesse

2010, 152 pages, 12 x 18 cm,
978-2-88074-872-2

Rail 2000, plébiscité en 1987, constitue le grand projet de rénovation du réseau ferroviaire suisse. Ce livre, fruit du travail d'un groupe de spécialistes, propose ici un nouvel objectif d'envergure: intégrer enfin la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse par deux corridors Ouest-Est et Nord-Sud, qui rapprocheront du même coup toutes les régions du pays. Tandis qu'on perce dans l'orientation Nord-Sud deux tunnels de base sous les Alpes (Lötschberg et Gothard), le corridor Ouest-Est vieillit. Tous les projets sur cet axe,

des années 1960 à ce jour, sont décrits dans cet ouvrage, de la France voisine au sud de l'Allemagne via Genève, Lausanne, Berne, Bâle, Zurich et Saint-Gall. Trois étapes sont proposées pour bâtir le réseau ferroviaire de demain. La première, dénommée cadence, met en œuvre l'horaire rythmé à l'heure. La deuxième, fréquence, vise à lancer un train chaque quart d'heure. Enfin la troisième, vitesse, abrège le temps entre les métropoles. Dans le Plan Rail 2050, ces trois efforts se combinent en une véritable stratégie, qui prend en compte le trafic régional et unit la Suisse. Par la grande vitesse, trop longtemps négligée, on recrée d'excellentes communications avec les pays voisins.

Commande:

• par téléphone: + 41 - 21/693 41 31 • par fax: + 41 - 21/693 40 27 • par E-mail: ppur@epfl.ch • par Internet: <http://www.lesavoirsuisse.ch>

Georges Bregnard: beau bilan aux CJ



Georges Bregnard: 12 ans à la tête des Chemins de fer du Jura (CJ). (a)

Une page vient de se tourner aux Chemins de fer du Jura (CJ) avec la retraite de son directeur Georges Bregnard qui a passé douze ans à la tête de la compagnie desservant les cantons du Jura, de Berne et de Neuchâtel.

Georges Bregnard venait en quelque sorte du sérail, puisqu'il travaillait à

l'Office fédéral des transports, dans la division des transports par câble. Toutefois, il arrivait au terme de quelques turbulences au sein des CJ, même si son prédécesseur Alain Boillat était apprécié de la base et avait bien préparé l'avenir de la compagnie par des travaux spectaculaires. Par son caractère convivial, Georges Bregnard a su rétablir la sérénité au sein de la compagnie. Le bilan est positif: le nombre de voyageurs a augmenté de 28,6% jusqu'en 2011, pour atteindre 1,5 million de passagers dans les trains et 250.000 dans les bus. Le chiffre d'affaires s'élève à 29 millions de francs, dont 20% pour le service routier.

Le transport des ordures de l'Arc jurassien a pris une belle ampleur. Les CJ souhaiteraient aussi reprendre une partie du fret, en particulier le chargement de bois, que CFF Cargo veut partiellement démanteler.

Pour remédier à l'occasion manquée du raccordement direct à Delémont

par un tracé parallèle à la Transjurane A 16 (refus funeste du 16 mai 1992 identique à celui du Transrun le 23 septembre 2012!), la pose du troisième rail sur la ligne des CFF Glovelier – Delémont devrait se concrétiser à l'horizon 2020. Ainsi des navettes directes relieront La Chaux-de-Fonds à Delémont sans changement.

De grands travaux ont été entrepris ou sont prévus ces prochaines années. L'aménagement de la gare de Glovelier est en voie d'achèvement, ce qui permet aux rames des CJ de se garer à l'ouest de la gare à proximité du quai des CFF. La gare du Noirmont sera transformée, avec remodelage du faisceau de voies, simplification des entrées des trains et construction de quais haut. L'étape suivante sera la traversée de La Chaux-de-Fonds mise en site propre et la reconstruction du pont du Manège.

Les CJ souhaitent introduire à terme la cadence à la demi-heure entre Saignelégier et La Chaux-de-Fonds. Ils étudient de prolonger les navettes de Bonfol – Porrentruy en direction de Delémont et Delle – Belfort. Le parc des quatre rames Stadler sera étoffé. Le total des investissements prévus s'élève à 40 millions de francs, ce qui devrait faire grincer des dents l'OFT! A noter que Georges Bregnard a toujours favorisé le partenariat social: adoption d'une charte et reconduction d'une convention collective de travail. L'un des grands moments du mandat de Georges Bregnard demeure le congrès de l'Union des transports publics en août 2008 à Saignelégier qui a réuni quelque 400 délégués.

C'est donc une compagnie saine que Georges Bregnard a remis à son successeur, le Loclois Frédéric Bolliger, qui entend bien poursuivre le développement des CJ.

BLN

OUESTRAIL

POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

NOTRE VOCATION

Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale

NOTRE DOSSIER N° 1

Le financement de l'infrastructure ferroviaire et le prochain paquet de mesures avec notamment les aménagements dans les gares de Genève, Lausanne et Berne

UN OBJECTIF ACTUEL

Faire barrage au projet de remplacer certains trains par des services de bus. NON au transfert à l'envers et NON à une idée à l'envers du bon sens.

>> www.ouestrail.ch >> ouestrail@bluewin.ch

Ligne du Tonkin: on a roulé!



Bonne humeur lors du passage du convoi à Meillerie. (photo M. Comte)

Fermée à tout trafic depuis 1998, la ligne franco-suisse Saint-Gingolph – Evian-les-Bains a été rouverte symboliquement le 22 septembre 2012, par l'association «Sauvons le Tonkin», en présence d'élus locaux français et suisses. L'opération s'est déroulée au passage à niveau de Meillerie sur la RD 1005. Pour l'occasion, des barrières, des feux et une sonnerie ont été installés. Le convoi, d'une structure légère, simulait une rame

régionale Domino de Region-Alps. Cette manifestation voulait rappeler la nécessité de rétablir la ligne du Valais à la Haute-Savoie, maillon manquant du réseau ferré autour du lac Léman. Les organisateurs estiment trop lointain l'horizon 2020 envisagé pour la réouverture de la ligne, car le CEVA devrait être en fonction à fin 2017, avec un RER desservant l'axe sud lémanique et l'agglomération genevoise.

(PhC)