



Claude Nicati (sp)

Transports romands

Neuchâtel-Arc jurassien: 150 ans

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

EDITORIAL

Vision multimodale

Au cœur de l'Arc jurassien, le Pays de Neuchâtel jouit d'une situation géographique privilégiée à tous égards et est largement ouvert sur le monde par son histoire et sa trajectoire économique.

Frontalier de la France, il ne se trouve qu'à une demi-heure de la Ville fédérale, à trois-quarts d'heure de Lausanne et à un peu plus d'une heure de la métropole économique de Zurich et de la cité internationale de Genève.

Certes, le canton de Neuchâtel a dû faire face dans son passé à de nombreuses difficultés économiques et financières. Des solutions adéquates ont cependant toujours été trouvées pour les surmonter. Actuellement, de nombreux efforts sont déployés en vue de le doter de structures modernes et attractives nécessaires à une dynamique de développement économique durable.

La politique des transports neuchâtelois n'échappe pas à ce processus. C'est ainsi que notre canton a décidé d'inscrire ses projets de transports dans une vision multimodale, d'adopter une approche coordonnée et convergente de la planification des transports et du territoire. Plus largement, il s'agit d'offrir des conditions-cadres durables pour le développement économique.

Claude Nicati,
président du Conseil d'Etat
neuchâtelois

Suite page 2

SOMMAIRE

TransRun: une révolution	3-4
Vers la mobilité douce	5
«Flirt» au Val-de-Travers	6
Trolleybus neufs à Neuchâtel	7
CJ à La Chaux-de-Fonds	10
Communauté tarifaire	11
Haut-Doubs: deux destins	13
L'option Domino: défi	14-15
Navigation et Car postal	17
Histoire: une lutte sans merci	18
Infrastructure: grands projets	20

Le rail célèbre 150 ans de vitalité en pays neuchâtelois



ICN près de Colombier, sur la ligne du Pied du Jura, axe majeur du réseau des CFF.

(photo cff)

Assez curieusement, le canton de Neuchâtel a été un pionnier ferroviaire en Suisse. La preuve, c'est que le Jura industriel construit la première ligne du canton entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds en 1857, soit seulement dix ans après la première liaison reliant Zurich à Baden en 1847.

A l'époque, seules quelques grandes lignes avaient été construites en Suisse et des villes comme Berne ou Genève ne furent raccordées au rail qu'après le Jura neuchâtelois.

L'histoire ferroviaire du canton de Neuchâtel n'en demeure pas moins mouvementée. Elle s'inscrit selon deux axes stratégiques. Il s'agissait d'une part de se raccorder à la France et d'autre part à la Suisse alémanique. Ainsi, le canton songeait moins à construire son réseau intérieur,

qu'à se brancher aux réseaux international et confédéral.

Dès lors, le canton se divisa (déjà) entre Haut et Bas, dans une guerre fratricide que se livrèrent le Franco-Suisse (Pontarlier – Neuchâtel) et le Jura industriel (Besançon – La Chaux-de-Fonds – Bienne/Neuchâtel). Cette scission entraîna la dissolution du Conseil d'Etat, partagé, par le Grand Conseil en 1853, avant même la pose du premier rail en terre neuchâteloise.

Finalement, ces deux lignes furent achevées en 1860, dont on célèbre cette année le 150^e anniversaire. Le réseau à voie normale était ainsi constitué pour l'essentiel, avec Yverdon – Neuchâtel – Le Landeron en 1859 et Le Landeron – Bienne en 1860.

Ce réseau fut complété par les lignes régionales Travers – Buttes / Saint-Sulpice et la Directe (Neu-

châtel – Berne), à voie normale, puis par les lignes à voie métrique La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, Le Locle – Les Brenets et La Chaux-de-Fonds – Saignelégier. Sans oublier les réseaux de tramway à Neuchâtel et à La Chaux-de-Fonds ainsi que de bus (Car postal, TRN et TN).

Aujourd'hui, Neuchâtel doit se battre sur deux plans. Il s'agit d'instaurer la cadence à la demi-heure sur le Pied du Jura, entre Bienne et Lausanne / Genève; d'autre part, maintenir les relations avec la France, soit le TGV Berne – Neuchâtel – Paris et la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Besançon, avec une connexion directe en gare du TGV Rhin-Rhône à Auxon.

Et la grande affaire pour la République, ce sera la réalisation du Transrun espéré à l'horizon 2020.

Blaise Nussbaum

EDITORIAL Transports publics neuchâtelois: vision multimodale

Suite de la première page

Les réseaux de transports représentent en effet des facteurs décisifs en la matière et l'accessibilité joue un rôle essentiel en termes de compétitivité.

Au cours des dernières décennies, la priorité des investissements dans le canton est allée à l'automobile (autoroute du Littoral A5, tunnel routier de la Vue-des-Alpes). Aujourd'hui, le canton de Neuchâtel dispose d'un réseau routier performant. Les nuisances du trafic en traversée de localité représentent toutefois encore une difficulté et c'est la raison pour laquelle elle est abordée dans le cadre d'une approche multimodale de revalorisation de la vie en ville.

Si le réseau routier cantonal assure aujourd'hui une bonne accessibilité des différentes parties du canton, la conception des transports vise à mieux connecter et à rapprocher les populations également par des transports publics, au travers d'un renforcement important et ciblé de l'offre.

Le plan directeur des transports neuchâtelois propose à cet effet une structuration claire des différentes offres de transports publics dans la perspective du TransRun. Ce projet phare, visant à relier par une nouvelle ligne ferroviaire les villes de Neuchâtel et de La Chaux-de-Fonds en moins d'un quart d'heure, constituera à terme l'ossature autour de laquelle l'ensemble de la desserte par les transports publics, et plus généralement la mobilité future du canton, est appelée à s'organiser et à se développer.

Il constitue de plus une composante fondamentale de l'aménagement du territoire du canton en une vaste agglomération de plus de 120.000 habitants.

Le canton de Neuchâtel représente un cadre idéal pour vivre: les Neuchâtelois ont toujours veillé à harmoniser leur développement avec la préservation de leur écrin vert et il en sera de même à l'avenir.

Claude Nicati
président du Conseil d'Etat neuchâtelois, chef du Département de la gestion du territoire

Ouverture des lignes de l'Arc jurassien

Dates clés de la formation du réseau ferré de l'Arc jurassien

7 mai 1855: Yverdon-les-Bains – Chavornay – Dailens – Bussigny.
10 juin 1855: Dole – Dijon.
1^{er} juillet 1855: Bussigny – Renens – Morges.
7 avril 1856: Dole – Besançon.
5 mai 1856: Renens – Lausanne et Bussigny – Morges (raccordement direct).
10 mai 1857: Dole – Mouchard.
1^{er} juin 1857: Bienne – Longeau – Granges – Soleure.
16 juin 1857: Zollikofen – Wilerfeld.
2 juillet 1857: La Chaux-de-Fonds – Le Locle.
15 novembre 1858: Wilerfeld – Berne.
7 novembre 1859: Yverdon-les-Bains – Le Landeron
27 novembre 1859: La Chaux-de-Fonds – Les Convers.
1^{er} décembre 1859: Neuchâtel – Les Hauts-Geneveys.
15 juillet 1860: Les Hauts-Geneveys – Les Convers.
25 juillet 1860: Neuchâtel – Auvrier – Les Verrières – Pontarlier.
3 décembre 1860: Le Landeron – Bienne.
15 novembre 1862: Pontarlier – Mouchard.

1^{er} juin 1864: Bienne – Lyss – Zollikofen.
29 juin 1868: Montbéliard – Morvillars – Delle.
1^{er} juillet 1870: Dailens – Vallorbe.
23 septembre 1872: Porrentruy – Boncourt – Delle.
30 avril 1874: Bienne – Sonceboz-Sombeval – Le Creux – Les Convers et Sonceboz-Sombeval – Tavannes.
1^{er} juillet 1875: Pontarlier – Le Frambourg – Vallorbe (ligne de Jougne)*.
25 septembre 1875: Delémont – Bâle.
12 juin 1876: Morat – Montilier – Chiètres – Lyss.
25 août 1876: Fribourg – Givisiez – Payerne et Payerne – Morat.
15 oct. 1876: Delémont – Glovelier.
4 décembre 1876: Soleure – Olten.
16 décembre 1876: Tavannes – Court et Moutier – Delémont.
1^{er} février 1877: Yverdon-les-Bains – Payerne.
24 mai 1877: Court – Moutier.
13 août 1877: Belfort – Morvillars (– Delle).
24 septembre 1883: Travers – Fleurier – Saint-Sulpice.
4 août 1884: Le Locle – Morteau – Besançon.
16 août 1884: Tavannes – Tramelan.
16 mai 1885: L'Hôpital-du-Gros-Bois – Ornans – Lods*.
11 septembre 1886: Fleurier – Buttes.

31 octobre 1886: Vallorbe – Le Pont.
10 septembre 1888: Pontarlier – Grolley*.
17 décembre 1888: La Chaux-de-Fonds – Le Creux (parcours direct).
26 juillet 1889: La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel.
1^{er} sept 1890: Le Locle – Les Brenets.
27 novembre 1892: Yverdon-les-Bains – Sainte-Croix.
7 décembre 1892: Saignelégier – La Chaux-de-Fonds-Est (anciennement Place-d'Armes).
28 novembre 1893: La Chaux-de-Fonds-Est – La Chaux-de-Fonds.
23 août 1898: Givisiez – Morat.
21 août 1899: Le Pont – Le Brassus.
1^{er} juillet 1901: Neuchâtel – Anet – Chiètres – Berne.
14 juillet 1901: Porrentruy – Bonfol.
1^{er} mai 1903: Montilier – Anet.
21 mai 1904: Saignelégier – Glovelier.
1^{er} août 1908: Soleure – Moutier.
1^{er} novembre 1910: Bonfol – Pfetterhouse – Dannemarie*.
16 décembre 1913: Tramelan – Le Noirmont.
16 mai 1915: Frasné – Vallorbe (via le tunnel du Mont d'Or).
1^{er} octobre 1915: Longeau – Granges – Moutier (via le tunnel de la montagne de Granges)*. **Lignes fermées aujourd'hui.**

A nos lecteurs

Le septième numéro de «Transports romands» présente un dossier sur les réalisations et les projets de transports publics dans le canton de Neuchâtel et dans l'Arc jurassien, à l'occasion du 150^e anniversaire de trois lignes: Le Locle - La Chaux-de-Fonds - Neuchâtel; Pontarlier - Neuchâtel; Le Landeron - Bienne, qui furent toutes inaugurées en 1860.

Il a bénéficié notamment de l'appui du canton de Neuchâtel et du chef du Service cantonal des transports Pascal Vuilleumier ainsi que d'annonceurs.

Nous remercions tous nos abonnés. Afin de poursuivre notre travail d'information, nous vous invitons à souscrire un abonnement annuel de 25 francs pour quatre numéros (soutien dès 30 francs).

Banque romande Valiant, Delémont; compte n° 16 3.225.404.00.
IBAN: CH79 0625 0016 3225 4040 0. CCP 30-38195-5, au nom de «Transports romands».

La rédaction

Les TN en bref

Les TN (agglomération de Neuchâtel) comptent 214 collaboratrices et collaborateurs. Le réseau exploite une ligne de tram suburbain dite «Littorail» (no 5): 8,9 km; trois lignes de funiculaires: 2,8 km; quatre lignes de trolleybus (1, 2, 7, 8): 25,7 km; huit lignes d'autobus (5b, 9, 9b, 10, 11, B, P et S): 51 km.

Son matériel se compose de six automotrices (Be 4/4) et quatre voitures-pilote (Bt); trois véhicules ferroviaires historiques (une automotrice Be 2/2, une voiture Bi 2, une voiture B 2); cinq voitures de funiculaire dont les deux du «Fun'ambule» appartenant à la ville de Neuchâtel.

En outre, les TN possèdent 33 trolleybus articulés; un trolleybus articulé à plancher surbaissé (19 véhicules semblables sont attendus d'ici au printemps 2011); un bus standard; 20 bus standards à plancher surbaissé dont un fonctionnant au gaz naturel; un bus articulé; 11 bus articulés à plancher surbaissé; trois autocars d'excursion et une remorque à bagages. (phc)

L'Association neuchâteloise des amis du tram (Anat) construit son musée à Areuse. Dons au CCP 17-644504-1

PhC

Le TransRun révolutionnera le canton

Le canton de Neuchâtel a la ferme volonté stratégique de se positionner au sein du réseau métropolitain Rhin-Rhône comme un pôle économique de l'Arc jurassien, un canton qui compte en Suisse et un partenaire fort au cœur de l'Europe. Cette position lui permettra notamment de renforcer son économie et de la rendre moins sensible aux crises. Mais pour y arriver, il faudrait que le canton dispose d'une vraie agglomération (plus de 100.000 habitants), agissant comme un aimant culturel et économique dynamique.

Le projet d'agglomération du «Réseau urbain neuchâtelois» (Run) veut ainsi réunir les trois villes du canton (Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle) en une seule agglomération, dont la population actuelle réunie compte 145.000 habitants. Mais pour ce faire, il faut un réseau de transports performant.

PROJET PHARE

Or, si le tunnel routier sous la Vue-des-Alpes (H20) et l'autoroute A5 offrent aux automobilistes des liaisons performantes, il n'en va pas de même de l'infrastructure ferroviaire. Entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, la part modale du rail représente à peine plus de 10%, soit quelque 4000 voyageurs par jour. Ce déséquilibre s'explique notamment par la différence de temps de parcours entre les modes de transport. Par ailleurs, la H20 sera proche de la saturation entre ces deux villes à l'horizon 2020 et la Confédération ne prévoit pas de doublement du tunnel sous la Vue-des-Alpes avant l'horizon 2050.

Ces constats posés, le Conseil d'Etat neuchâtelois entend donner, en les améliorant notablement, une nouvelle place aux transports publics dans les habitudes de déplacement des citoyens. Cette volonté est à l'origine du projet TransRun qui implique la réalisation d'un nouveau tracé ferroviaire direct entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, principalement en tunnel, avec une gare intermédiaire à Cernier, chef-lieu du Val-de-Ruz. D'un point de vue macroéconomique, c'est la



Carte du Transrun, colonne vertébrale d'un futur RER neuchâtelois (carte sp)

meilleure variante. Elle a notamment été préférée à la variante de simple suppression du rebroussement de Chambrélien par un tunnel en courbe, longtemps discutée, mais n'apportant pas de gain de temps suffisant pour rééquilibrer la répartition modale.

Le TransRun est avant tout un concept d'offre de transports, qu'on peut qualifier de RER cantonal, complété par une desserte performante par le réseau de bus et des chemins de fer à voie métrique. Il doit profiter à l'ensemble du canton. En plus du nouveau tracé ferroviaire entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, de nouveaux arrêts sont prévus de même que la création de croisements pour augmenter la fréquence des trains. Avec ce RER, le canton pourrait connaître le même succès que la région du grand Lausanne grâce à la mise en service du m2 (Métro) dont la fréquentation a largement dépassé les prévisions.

INTERET SUPRACANTONAL

En plus de cette composante de RER, les CFF et le canton analysent la possibilité d'introduire des trains directs entre La Chaux-de-Fonds et Lausanne, qui se situera ainsi à moins d'une heure de la Métropole horlogère. Cet élément devrait permettre d'améliorer fortement l'attractivité du haut du canton de Neuchâtel, mais également des régions voisines des Franches-Montagnes et du vallon de Saint-Imier. L'exemple du tunnel de base du Lötschberg, qui a mis Viège à moins d'une heure de Berne, montre ce que peut apporter une infrastructure performante

de transport public au développement et à l'amélioration de la qualité de vie d'une région.

L'offre actuelle est constituée, depuis décembre 2004, d'un train direct et d'un train régional par heure, les deux produits offrant des correspondances en gare de Neuchâtel avec le trafic à moyenne et à longue distances. Le temps de parcours des trains directs entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est de 29 minutes. La ligne souffre de la comparaison avec la route, qui permet de relier les deux villes en 20 minutes environ.

Les CFF ont procédé à une modélisation détaillée du trafic futur sur le nouveau tracé entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds. La méthode est celle utilisée pour d'autres grands projets des CFF comme le projet franco-valdo-genevois Genève-Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse (CEVA). Selon ces calculs, le TransRun permet de presque quadrupler la fréquentation de la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds pour la porter à 13'000 voyageurs par jour à l'horizon 2020.

Le concept d'offre élaboré prévoit l'introduction d'une cadence au quart d'heure entre Neuchâtel et Le Locle. A Neuchâtel, les trains transitent en direction de La Béroche et du Val-de-Travers. La possibilité d'intégrer des trains directs à la cadence horaire de La Chaux-de-Fonds à Lausanne est analysée actuellement. Cela permettrait également d'avoir deux trains directs par heure entre Lausanne et Neuchâtel.

ETUDES PUSSEES

Pour que cet horaire soit possible, le temps de parcours commercial entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds doit être inférieur à 14 minutes. Et afin d'avoir les coûts d'exploitation minimaux, ce temps de parcours doit pouvoir être atteint avec un matériel roulant existant. Des études très poussées ont été réalisées en 2009 avec différents spécialistes des CFF, du Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification (Litep) de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) et de l'industrie, dont le fabricant de freins Knorr Bremse AG. Elles ont permis de démontrer que cela était possible, malgré la déclivité importante du tracé. Le matériel roulant choisi comme référence pour ces études est la rame «Flirt» à quatre éléments du constructeur Stadler Rail. Ce type de train circule déjà sur plusieurs RER en Suisse (Bâle, Jura, Suisse centrale, Tessin, Genève, Vaud) et dans d'autres pays. Ainsi, les temps de parcours seront notablement améliorés.

Patrick Vianin,
directeur de TransRUN SA
et **Nicolas Grandjean,**
mandataire

Quelques temps de parcours

Voici quelques exemples à titre indicatif sur les futurs temps de parcours sensiblement réduits que permettra le TransRun dans le canton de Neuchâtel, offrant des prestations de véritable Réseau express neuchâtelois.

- Le Locle – Neuchâtel, 24 minutes (40 minutes actuellement);
- La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, 13 minutes (29 actuellement);
- La Chaux-de-Fonds – Gorgier-Saint-Aubin, 33 minutes (1h26 act.);
- La Chaux-de-Fonds – Marin, 30 minutes (54 actuellement);
- La Chaux-de-Fonds – Lausanne, 55 minutes (1h14 act.);
- La Chaux-de-Fonds – Yverdon-les-Bains, 32 minutes (51 act.);
- La Chaux-de-Fonds - Genève, 1h25 (1h45 actuellement);
- La Chaux-de-Fonds – Berne, 50 minutes (1h05 actuellement).

TransRun: tracé direct et souterrain

Deux variantes de tracé ont été étudiées en 2009 pour la liaison directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds: une variante dite «de base», comportant un tronçon de quelque trois kilomètres à ciel ouvert au Val-de-Ruz entre deux tunnels (Chaumont et la Vue-des-Alpes), et une variante «tout en souterrain». Ces études ont permis de définir le tracé optimal, connu aujourd'hui à 90%. Ce tracé comprend les éléments suivants:

- une adaptation du quai 4 de la gare de Neuchâtel, qui recevra tous les trains du TransRun;
- un portail du tunnel situé sous le dépôt des CFF dans la zone des Portes-Rouges à Neuchâtel (à environ un kilomètre de la gare, en direction de Bienne);
- un tunnel de 7,7 km, sous Chaumont et le Val-de-Ruz;
- une voie de croisement de 700 mètres à Cernier, avec une gare en principe semi-souterraine;
- un tunnel de 5,6 km sous la Vue-des-Alpes avec un portail à La Chaux-de-Fonds dans le secteur du Bas-du-Reymond, dont l'emplacement n'est pas encore fixé;
- un raccordement à la ligne existante et l'assainissement du tunnel des Combes à l'entrée de La Chaux-de-Fonds;
- une galerie de secours longeant les tunnels, avec des connexions tous les 500 mètres.

ANCIEN TRACÉ DEMANTELE

Le tracé existant sera déséquipé de toutes ses installations ferroviaires. Son maintien en plus du TransRun aurait coûté plusieurs centaines de millions de francs, à cause des importants travaux de rénovation et des adaptations importantes du nœud de Neuchâtel afin d'en augmenter la capacité. Ce démantèlement permettra de libérer environ 500.000 m² de terrain, dont quelque 150.000 m² dans des zones urbanisées, laissant entrevoir de belles perspectives d'aménagement.

L'estimation des coûts est de 850 millions de francs (prix de juin 2009; selon l'étude préliminaire selon les normes SIA*).

Quatre sources de financement sont prévues: le budget d'investissement cantonal; le Fonds fédéral d'infrastructure; une part du montant de la Convention de prestations liant les CFF à la Confédération;



Photomontage de la gare du TransRun prévue à Cernier. (sp/Bauart)

ou non ces travaux sur le tracé existant (vers 2012). Si les CFF choisissent d'investir sur le tracé actuel, cette part de financement ne serait plus disponible avant 60 ans.

L'intérêt supracantonal du projet a incité le Conseil d'Etat à demander à la Confédération qu'il soit pris en compte dans Rail 2030 ou tout autre programme ultérieur de développement du réseau. Le montant de cette part n'est pas encore estimé, ni garantie.

Ainsi, sans tenir compte d'un apport de Rail 2030, la part cantonale au financement devrait être de l'ordre de 500 millions de francs. La charge globale sur le budget de fonctionnement de l'Etat de tout le système de mobilité y compris le paiement des intérêts de cette dette sera de 20 à 25 millions de francs dans les années de pic (2020 à 2030, sans apport de Rail 2030). Cela représente environ 1% du budget de fonctionnement de

l'Etat. Et ce montant ne tient pas compte des avantages macro-économiques du projet (gains de temps pour les usagers, diminution des nuisances ou des accidents), estimés à 40 millions de francs par an selon une étude d'opportunité des bureaux Metron et Ecoplan. La transposition au TransRun des résultats d'autres études réalisées en Suisse ou en Europe donne des montants encore plus importants, tenant compte ainsi des gains de productivité pour l'Etat, des rentrées fiscales supplémentaires.

Avec l'espoir d'accélérer la réalisation du projet TransRun et de la rendre plus économique, le canton de Neuchâtel s'est posé la question du PPP (Partenariat public-privé) qui permet en outre de décharger les budgets publics dans la phase de l'investissement initial et d'étaler la charge budgétaire par la redevance annuelle versée au partenaire privé. Ce mode de financement a été abandonné car il s'est révélé peu intéressant financièrement et ne permettait pas d'accélérer la réalisation du TransRun. L'étude menée par le canton avec l'aide d'experts constitue actuellement une référence au niveau fédéral.

PARTENARIAT PUBLIC – PRIVE
Avec l'espoir d'accélérer la réalisation du projet TransRun et de la rendre plus économique, le canton de Neuchâtel s'est posé la question du PPP (Partenariat public-privé) qui permet en outre de décharger les budgets publics dans la phase de l'investissement initial et d'étaler la charge budgétaire par la redevance annuelle versée au partenaire privé. Ce mode de financement a été abandonné car il s'est révélé peu intéressant financièrement et ne permettait pas d'accélérer la réalisation du TransRun. L'étude menée par le canton avec l'aide d'experts constitue actuellement une référence au niveau fédéral.

Patrick Vianin, directeur de TransRUN SA
Nicolas Grandjean, mandataire
Lire aussi page 20

PARTENARIAT PUBLIC – PRIVE

Patrick Vianin, directeur de TransRUN SA
Nicolas Grandjean, mandataire
Lire aussi page 20

Patrick Vianin,

directeur de TransRUN SA

Nicolas Grandjean, mandataire

Lire aussi page 20

Calendrier et décisions

La forte volonté politique de réaliser ce projet ambitieux a été une nouvelle fois démontrée par le vote, en septembre 2009, d'un crédit de 6,6 millions de francs, à l'unanimité du Grand Conseil neuchâtelois, afin de lancer les études d'avant-projet. Celles-ci sont actuellement en cours et menées en étroite collaboration avec les CFF. Cet automne, des sondages géologiques seront entrepris.

La convention signée par le canton le 7 décembre 2009 avec les CFF prévoit que ces études d'avant-projet soient terminées à fin février 2012. A cette date, une nouvelle convention liant la Confédération, les CFF et le canton de Neuchâtel devra être proposée, avec notamment la répartition financière des coûts d'investissement.

La procédure d'approbation des plans est planifiée entre le deuxième semestre 2013 et le premier de 2015. Le début des travaux peut être envisagé au deuxième semestre 2015 et la mise en service de la nouvelle infrastructure à fin 2020.

Cette planification se base sur l'hypothèse que la durée de la procédure d'approbation des plans ne soit pas prolongée par des recours.

SOCIÉTÉ ANONYME

Le canton entend garder la maîtrise de ce projet stratégique pour son développement économique et diriger ainsi l'ensemble des études. Pour cela, le Conseil d'Etat a décidé, le 23 juin 2010, de fonder la société «TransRun SA». Cette société anonyme, dont l'Etat est pour l'instant le seul actionnaire,

assumera les missions suivantes: management de projet, levée du financement, valorisations foncières et immobilières en relation avec le projet. Les activités et le fonctionnement de la société sont financés par le crédit de 6,6 millions octroyé par le parlement. Pour la suite, c'est cette société qui empruntera les fonds nécessaires, avec la garantie de l'Etat pour pouvoir bénéficier de taux attractifs, déchargeant ainsi le budget de fonctionnement du canton.

Cette société sera normalement dissoute après la mise en service du TransRun. La création de «TransRun SA» constitue une première en Suisse. La structure mise en place par la Confédération pour le projet «AlpTransit» (Nouvelles transversales alpines) a servi de référence.

P.Vi. et N.G.

Défi: de la mobilité à la mobilité durable

Les responsables politiques du canton de Neuchâtel ont donné une orientation claire au développement de la gestion de la mobilité pour les horizons futurs. La conception directrice des transports, le plan directeur des transports, le plan directeur cantonal traduisent cette volonté d'optimiser la gestion de la mobilité en intégrant l'interaction entre l'aménagement du territoire, la mobilité individuelle, la mobilité douce et les transports collectifs.

TRANSRUN: CLE DE VOUTE

Le TransRun (pages 3 et 4) est le projet phare pour répondre aux besoins de la demande en mobilité collective et il joue le rôle de clé de voute. Ce dernier ne doit pas faire oublier que le système intégral de la gestion de la mobilité va évoluer pour toutes les régions du canton et au-delà. Les projets dans lesquels la mobilité est concernée sont co-construits, le projet d'agglomération en est un exemple qui permet de créer des synergies entre les différents développements et réorganisations projetés sur le territoire cantonal.

GESTION DE LA QUALITE

L'Etat, en tant que gestionnaire de l'offre en transports publics, a la volonté de mettre en place une structure visant à optimiser le système en tenant compte des indicateurs tels que par exemple le rapport coût-utilité, la qualité, les attentes des clients, etc. Pour atteindre ces objectifs, l'Office cantonal des transports pilote des projets dont la plupart sont en cours de réalisation.

Ce projet vise à mettre en place un système de gestion permettant de disposer d'une vaste base de données sur les charges par ligne par exemple. Plusieurs dizaines de critères seront ainsi mesurés et permettront à l'Etat et aux entreprises de transport de disposer d'un large éventail de données permettant de connaître, par exemple, avec précision les charges de lignes et ainsi de pouvoir prendre des mesures ciblées au niveau du réseau pour augmenter



TGV dans le vignoble: le canton se battra pour son maintien.(photo sp/cff)

l'efficacité de la production en fonction des besoins des utilisateurs et des moyens à disposition. Ce projet permettra aussi de mesurer des critères de qualité au niveau de la production de l'offre en transports publics et pour l'Etat de négocier avec les partenaires des conventions d'objectifs visant à améliorer le produit pour le client avec la mise en place d'un système contraignant en cas de non-atteinte des objectifs mesurés.

Le projet de fusion des deux entreprises cantonales de transports publics (TRN et TN) est en cours et selon toute vraisemblance la fusion devrait être effective au 1^{er} janvier 2012. L'un des avantages identifiés sera que l'entreprise cantonale aura alors une taille permettant de réaliser des économies d'échelle qui pourront ensuite être affectées à la production de l'offre.

FINANCEMENT

Il est mentionné dans le plan directeur que le financement des transports publics sera le sujet préoccupant des prochaines années. Le débat est déjà lancé au niveau fédéral. C'est une réalité, l'augmentation des charges notamment induites par des exigences toujours accrues (sécurité, matériel roulant moderne, augmentation du confort, etc.) va augmenter notre budget de fonctionnement de 15% ces prochaines années sans que nous développions l'offre. Par exemple, pour CFF infrastructure, les indemnités allouées par la Confédération ne permettent plus d'assurer totalement

le maintien de la substance. Le report de charges de la Berne fédérale sur les cantons est une réalité et complexifie le financement de nos offres de transport pour en assurer simplement le maintien. Le financement des transports collectifs sera un débat à venir à tous les niveaux, technique et politique, de la Confédération aux cantons.

La Communauté tarifaire intégrale permet de voyager sur l'ensemble du réseau des transports publics du canton avec un seul billet. Neuchâtel est la neuvième communauté tarifaire intégrale qui a vu le jour en Suisse. Certes, les maladies de jeunesse ne sont pas encore toutes réglées, mais le bilan global pour le client est très favorable. L'utilisation des transports collectifs en est ainsi fortement améliorée par le prix et la facilité: un seul titre de transport pour voyager avec toutes les entreprises de transports!

HAUSSE SPECTACULAIRE

La ligne Le Locle – Neuchâtel a vu son nombre d'utilisateurs augmenter de 40% en cinq ans, soit une hausse spectaculaire. Des problèmes de capacité sur cette ligne ont été identifiés. L'Etat et les CFF ont cherché rapidement des solutions et le nouveau matériel roulant rames Domino) avec renfort aux heures de pointe permet de stabiliser provisoirement la situation. Ce fait prouve que pour relier efficacement les Montagnes au Littoral, des solutions sont à trouver, la cosmétique ne suffira plus. La problématique posée par l'augmentation du nombre de

voyageurs n'est pas à sous-estimer et l'Office des transports y travaille. Le projet TransRun répond à cette constatation et permettra de résoudre les problèmes de capacité à l'horizon 2020. D'ici là, des solutions transitoires seront à mettre en œuvre en tenant compte de la limite imposée par l'infrastructure datant d'une autre époque (XIX^e siècle!). En tenant compte de l'indemnisation des coûts non couverts de l'offre en transports publics, le budget de fonctionnement se situe à hauteur de 56 millions de francs, le canton de Neuchâtel est dans la moyenne suisse par rapport à la somme par habitant investie dans les transports publics.

La structure mise en place pour la gestion de l'offre des transports publics vise à augmenter l'efficacité du système, la qualité pour le client, la prise en compte de tous les aspects transversaux liés à la mobilité et cela dès la planification des projets mobilité/territoire. Nous projetons actuellement de faire évoluer la structure et les processus qui visent à pouvoir réaliser les projets de mobilité collective, douce ou individuelle en parfaite adéquation et coordination avec l'aménagement du territoire et en particulier avec les différents projets qui composent le plan directeur cantonal.

LIENS AVEC LES VOISINS

En lien avec les exigences diverses, pour l'économie par exemple, le plan directeur cantonal fixe des objectifs que l'on retrouve dans la fiche «relier». Le canton veut développer ses liens avec les pôles et régions qui nous entourent. Des projets d'amélioration de l'offre sont en cours, par exemple pour les liaisons vers Fribourg, Berne, Lausanne, Besançon. Notons que le maintien, voire le développement des liaisons TGV Berne-Neuchâtel-Paris fait partie des objectifs prioritaires. Beaucoup de projets, des objectifs permettant d'optimiser la qualité et l'efficacité, une clientèle qui utilise toujours plus l'offre proposée, un défi: rendre possible l'avenir!

Pascal Vuilleumier, chef de l'Office cantonal des transports

TRN: des «Flirt» dans le Val-de-Travers

Les TRN ont choisi le concept «Flirt» pour renforcer l'attractivité de leurs prestations et homogénéiser le matériel roulant de la ligne Neuchâtel – Travers – Fleurier – Buttes. Une première rame a été mise en service au printemps 2007 et deux autres, en été 2009, à la suite du rachat par le BLS des deux rames Nina acquises en 2002-2003. Cet achat en deux temps s'est effectué dans le cadre de commandes groupées avec d'autres opérateurs ferroviaires (SOB, CFF).

Les automotrices articulées «Flirt» (Fast Light Innovative Regional Train) produites par le constructeur thurgovien *Stadler Rail* se distinguent par leur conception novatrice: modularité (multiples possibilités d'aménagements, espaces multifonctionnels avec places pour vélos, poussettes et fauteuils roulants); puissance (2300 – 2600 kW); rapidité (accélération et décélération performantes, vitesse maximale de 160 km/h); confort (climatisation, système d'information vocal et visuel, toilette spacieuse adaptée aux personnes handicapées); légèreté (matériaux composites, profilés extrudés d'aluminium); élégance (allure élancée); accessibilité (plancher surbaissé, larges portes avec plateformes coulissantes); sécurité



Rame Flirt des TRN dans le Val-de-Travers.

(photo sp/trn)

(vidéosurveillance, alarme); flexibilité (dispositif d'accouplement automatique pour circulations en unités multiples); composition de deux à six éléments. Les «Flirt» des TRN comportent, elles, quatre voitures (74 m de longueur totale), pèsent 120 tonnes, ont une puissance maximale de 2600 kW et peuvent transporter 460 passagers (219 assis dont 24 en première classe et 241 debout).

GARES MODERNISÉES

Point de jonction des lignes Neuchâtel – Les Verrières – Pontarlier (CFF/RFF) et Travers – Buttes (TRN), la gare CFF de Travers a complètement changé d'aspect. Après un an de travaux assumés par les CFF, avec une contribution

financière des TRN, les voyageurs disposent maintenant d'un quai central à la hauteur de 55 cm et d'équipements modernes.

Les pendulaires et touristes bénéficieront bientôt d'améliorations semblables dans les gares de la ligne Travers – Buttes. A Fleurier, la rénovation de la gare dont les plans sont en cours d'approbation va débuter en automne 2010. L'adaptation des voies, des quais et des structures d'accueil ainsi que le renouvellement des installations de sécurité dureront jusqu'en 2012. L'aménagement d'une interface train-bus sera réalisé lors du réaménagement de la place de la Gare prévu par la commune en 2011.

A Couvet et à Môtiers, les projets de transformations sont en cours

d'étude. A l'horizon 2018, toutes les gares des TRN du Vallon auront leurs quais au niveau (hauteur de 55 cm) des accès des rames «Flirt». En matière de sécurité, six passages à niveau devront être assainis d'ici à 2014, la demande d'approbation des plans sera adressée à l'Office fédéral des transports (OFT) cette année encore.

Autres équipements planifiés: en 2011, les postes de conduite des rames TRN seront tous pourvus du dispositif de téléphonie mobile ferroviaire GSM-R (Global System for Mobil Communication Standards-Railway) et, en 2017, les installations de sécurité de la ligne Travers – Buttes seront dotées de balises ETCS (European Train Control System) Niveau 1 LS (Limited Supervision), le niveau 1* à surveillance ponctuelle du système européen de contrôle-commande des trains. En outre, sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel, la pose d'une signalisation avec block de ligne est envisagée à long terme.

Philippe Claude

* Niveau 1 avec signaux extérieurs maintenus / niveau 2 avec signalisation en cabine de conduite, et sans signaux extérieurs, pour parcours à vitesse élevée (plus de 160 km/h en Suisse).

Bus direct pour les frontaliers

Depuis la mise en place d'un service privé de transport par bus des Transports régionaux neuchâtelois pour le val de Morteau, en France voisine, à l'initiative des entreprises Cartier, Nivarox et TRN, le nombre de personnes utilisatrices n'a cessé de croître. Dès le milieu de l'année 2009, plusieurs nouvelles entreprises testent ce service répondant à leurs besoins, c'est-à-dire transporter leur personnel d'une façon rapide et sûre.

Cette alternative à la voiture offre une ponctualité, une régularité et un gain financier incomparable comparativement à l'automobile.

D'autre part, elle contribue à une diminution des nuisances et de la circulation, aspects particulièrement sensibles en ville du Locle. Elle résout également les problèmes de parage. Les partenaires principaux de ce transport particulier sont Cartier et Nivarox ainsi que d'autres manufactures horlogères et les villes du Locle et de Morteau. Des discussions sont en cours avec de nouvelles entreprises susceptibles de rejoindre le pool existant. Les chiffres montrent une fréquentation en progression de 80,6% entre janvier 2009 et janvier 2010.

(comm/TRN-cl)

TRN: 23 nouveaux «Citaro»

Seize bus «Citaro» solos sont en cours de livraison et sept «Citaro» articulés seront livrés aux TRN dès décembre 2010. Cette commande s'inscrit dans une dynamique de renouvellement du parc de véhicules des TRN, un parc qui comprendra, à fin 2010, 65 trolleybus et autobus, tous accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les nouveaux bus seront affectés aux réseaux de La Chaux-de-Fonds et du Val-de-Ruz selon la répartition suivante: treize à La Chaux-de-Fonds (huit «urbains standards», deux «urbains courts», deux «régionaux» à entrées surbaissées dont un réservé à la formation des conducteurs, un «régional» articulé); dix au Val-de-Ruz

(quatre «régionaux» à entrées surbaissées, six «régionaux» articulés). En plus des équipements habituels (système d'information des voyageurs et vidéo-surveillance), la climatisation pour conducteur (dans tous les bus), la climatisation pour passagers (dans la version régionale), une motorisation diesel respectueuse de l'environnement (norme Euro V/EEV avec filtre à particules et catalyseur SCR blue tec), la boîte à vitesses ecolife de ZF à six rapports et des suspensions optimisées pour un confort de roulement amélioré ainsi que la (toute nouvelle) livrée commune des TN-TRN (vert pomme/blanc) sont les principales nouveautés des «Citaro» de la cuvée 2010. (phc)

Neuchâtel: flotte de nouveaux trolleybus

Aux TN, la mobilité durable n'est pas une mode, mais un mode de fonctionnement et un mode de planification. Cette orientation des Transports publics du Littoral neuchâtelois, soulignée par leur directeur Jean-Michel Germanier – dans «TN Mag» de septembre 2009 – vise à privilégier non seulement l'aspect environnemental, mais aussi l'égalité entre tous les usagers.

Les nouveaux trolleybus en cours de livraison; les autobus acquis récemment dont un à gaz pour la ligne Place Pury – Maladière – Piscines; les rénovations des funiculaires Ecluse – Plan et La Coudre – Chaumont sont autant d'investissements concrétisant la volonté des TN de mettre au service de l'agglomération neuchâteloise un transport public aisément accessible et favorable à l'environnement – les deux tiers des prestations kilométriques sont assumés avec des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique.

Du côté de la clientèle, le service proposé par les TN est bien apprécié, puisque neuf passagers sur dix se sont déclarés satisfaits lors d'une enquête de satisfaction orga-



Livrée verte commune pour les TN et les TRN.

(photo PhC)

nisée en avril 2008. Un tel taux encourage les responsables des TN à investir dans un transport public de qualité, ce qu'ils font avec mesure.

NOUVEAUX TROLLEYBUS

Les TN se sont associés aux Transports publics de la région lausannoise (tl), pour renouveler une partie de leurs trolleybus et bénéficier ainsi des avantages d'une commande groupée de 55 véhicules (35 pour les tl, 20 pour les TN). Les deux entreprises ont choisi le «Swisstrolley 3» du carrossier soleurois Hess et de son partenaire allemand, le motoriste Vossloh-

Kiepe. Long de 18m65 et large de 2m55, le «Swisstrolley 3» est un trolleybus articulé à plancher surbaissé qui répond à des critères alliant puissance et écomobilité: deux moteurs électriques (160 kW, vitesse maximale de 65 km/h); deux essieux de traction; un moteur auxiliaire diesel Euro V (50 kW) pourvu d'un filtre à particules certifié; un roulement particulièrement silencieux. En outre, tant les 130 passagers, dont 44 peuvent s'asseoir, que le personnel de conduite profitent du niveau élevé de confort et de sécurité: quatre larges portes d'accès équipées d'une détection de personnes par infrarouge; dispositif d'embarque-

ment-débarquement pour chaises roulantes et poussettes; davantage de places debout grâce aux portes électriques coulissantes, demande d'arrêt sans devoir se lever pour les voyageurs assis; vidéosurveillance, poste de conduite ergonomique, systèmes antipatinage et récupération de l'énergie de freinage; structure éprouvée «boulonnée-vissée» Co-Bolt – brevet à l'origine de la réputation internationale de Hess – réglage de l'air et ventilation réfrigérée.

PREMIERE LIVRAISON

Le premier «Swisstrolley 3» circule sur les lignes électrifiées du réseau routier des TN depuis l'automne 2009. Cinq unités supplémentaires l'ont rejoint en août tandis que les autres véhicules commandés seront livrés durant l'automne 2010 et le printemps 2011. Ces vingt nouveaux trolleybus représentent l'investissement le plus important des TN (24 millions de francs) et remplaceront la série de véhicules datant de 1983-84 ainsi que cinq unités de 1991.

PhC

Funiculaires séculaires rajeunis

Les TN assument l'exploitation de trois funiculaires, deux urbains (Ecluse – Plan, Gare – Université) et un périurbain (La Coudre – Chaumont), tous situés dans la commune de Neuchâtel.

Le funiculaire reliant le quartier de l'Université à la gare des CFF et dénommé «Fun'ambule» est le plus récent. Inauguré en avril 2001 pour Expo 02, il présente une conception particulière, par ses deux voitures formées chacune de quatre compartiments articulés qui se mettent à l'horizontale sur le tronçon en pente.

Les deux autres funiculaires sont séculaires, celui d'Ecluse – Plan date de 1890 et celui de La Coudre – Chaumont fête ses 100 ans cette année. Les installations de ces deux vénérables lignes ont subi

une cure de remise en forme approfondie. Après le renouvellement des voitures, en 1995, suivi de la reconstruction de la voie du funiculaire La Coudre – Chaumont, les équipements électroniques et le treuil – sa partie mécanique était encore celle d'origine (1910) – ont été remplacés en 2007. La même année, les stations de La Coudre et de Chaumont ont été rénovées.

Les améliorations techniques et une puissance accrue ont permis d'instaurer l'exploitation de la ligne avec une seule voiture sans que cela restreigne la capacité de transport des voyageurs. Les habitants de Chaumont et les touristes venant admirer la région des Trois-Lacs de la tour panoramique ainsi que les vététistes descendant les côtes de ce contrefort du Jura neuchâtelois ont maintenant un moyen

de transport pratique pour gravir rapidement les 570 mètres de dénivellation sur les 2,1 kilomètres séparant les stations inférieure et supérieure.

ECLUSE-PLAN

Le funiculaire Ecluse – Plan est la plus ancienne ligne des TN. A l'origine, rappelle Aline Odot, responsable du marketing et de la communication, «il fonctionnait par contrepoids d'eau sur une voie à crémaillère. En 1907, la traction électrique a remplacé le système hydraulique. Sa conduite nécessitait alors trois personnes: un machiniste au poste de commande et deux conducteurs. En 1985, il a été entièrement automatisé.»

Cette transformation a accentué son rôle d'ascenseur urbain. Mais certains aménagements devaient

être réalisés pour pérenniser les infrastructures. La voie datant de 1907 a donc été totalement reconstruite et les équipements électrotechniques renouvelés en 2008-2009. Les nouveaux rails – identiques à ceux de la ligne La Coudre – Chaumont – reposent sur un radier en béton armé. Une nouvelle télécommande, un nouveau moteur et un système de vidéosurveillance ont également été installés. En outre, les quatre stations (Ecluse, Boine, Côte, Plan) ont été rendues accessibles aux chaises roulantes et aux poussettes.

L'investissement pour les dernières remises en forme des funiculaires La Coudre – Chaumont et Ecluse – Plan s'élève à sept millions de francs: 3,2 millions pour le premier; 3,8 millions pour le second.

PhC

Festivités des 150 ans du rail dans l'Arc jurassien

A l'occasion des «150 ans de chemin de fer dans l'Arc jurassien», les CFF organisent un grand événement public les 25 et 26 septembre à Bienne, à Neuchâtel, à La Chaux-de-Fonds et au Val-de-Travers.

GARE DE BIENNE

La gare de Bienne sera le centre des festivités pour célébrer deux ans de transformation et de rénovation. Un vaste parc de matériel sera exposé et fera des navettes: le Railjet autrichien des ÖBB et l'ETR 610 des CFF (Pendolino); la réplique de la «Spanischbrötli-bahn» de 1847; passage d'une rame historique de Swisstrain et de la Flèche rouge de l'OeBB. Au dépôt, on verra la Flirt France, des locs de CFF Cargo, des Ae 6/6, la Crocodile.

Aux ateliers industriels, on s'initiera à l'entretien de l'infrastructure et aux projets d'extension (ZEB et «Rail 2030»). Des compositions «Domino» relieront toutes les 15 minutes la gare de Bienne,

le dépôt et les ateliers industriels. Des stands seront installés place de la Gare, à Neuchâtel: CFF Voyageurs, communauté tarifaire Onde verte, Ville de Neuchâtel et ACN. Présentation des projets «TransEurope» et «TransRun».

LA CHAUX-DE-FONDS: CONCERT

Le rappeur Stress donnera un concert exclusif le samedi 25 septembre à 19h30, à la gare de La Chaux-de-Fonds. Après le concert, des trains spéciaux rejoindront Neuchâtel et Bienne. Le baptême d'une rame Domino sera orchestré le samedi matin à 10 heures.

VAL-DE-TRAVERS / LE LOCLE

Des trains à vapeur de CFF Historique circuleront samedi et dimanche sur les lignes Neuchâtel-Travers-Les Verrières et Travers-Fleurier-Saint-Sulpice. Plusieurs activités sont prévues dans la gare de Pontarlier. Au Locle, le dépôt ferroviaire ouvrira ses portes le samedi et la Flèche rouge arrivera vers 12h15 en gare du Locle.

Des billets régionaux seront émis: 12 fr. (1/2 tarif); 24 fr. (plein tarif). (comm)

OUESTRAIL:

QUEL EST LE JUSTE PRIX DU BILLET DE TRAIN ?

COLLOQUE DU VENDREDI 5 NOVEMBRE 2010
9H - 13H, YVERDON-LES-BAINS

AVEC LA PARTICIPATION DE :

- **Claude Hêche**
Conseiller aux Etats
- **Pierre Weiss**
Directeur FER
- **Kaspar Woker**
Rédacteur PRO BAHN
- **Mathieu Fleury**
Secrétaire général FRC
- **Vincent Ducrot**
CFF - Trafic Voyageurs
- **Anne Seydoux**
Conseillère aux Etats
- **Géraldine Savary**
Conseillère aux Etats
- **Hugues Hiltbold**
Conseiller national
- **Jean-François Rime**
Conseiller national
- **Franziska Teuscher**
Conseillère nationale

Renseignements et inscriptions: ouestrail@bluewin.ch

Le train rouge qui bouge !

Votre billet pour les villes d'Europe,
votre bureau de change:
rendez-vous dans une gare CJ.

Chemins de fer du Jura
les-cj.ch



Chemins de fer du Jura



JURA RÉGION



Quality
Our Passion.



Littoral: la ligne 10 prolongée à Bôle

Depuis le 16 août 2010, la ligne 10 Neuchâtel – Peseux-Sud (4,5 km) est prolongée jusqu'à Bôle (+7,2 km) en passant par Corcelles-Cormondrèche, Auvernier et Colombier. Les 26 arrêts dont 16 nouveaux desservent une partie de l'agglomération neuchâteloise appelée à se développer durant les prochaines années. Aujourd'hui déjà, plus de 8000 habitants, 2000 emplois et plus de 1000 pendulaires sont directement concernés par la desserte étendue.

A l'essai jusqu'en décembre 2012, l'offre propose un bus toutes les demi-heures de 6h à 20h15, du lundi au samedi, et de 7h à 19h15, les dimanches et jours fériés. Des correspondances train-bus sont possibles à cinq arrêts de la ligne (gares des CFF de Corcelles-Peseux, d'Auvernier, de Colombier, de Bôle et du «Littorail»* à Colombier) tandis qu'une complémentarité existe avec deux lignes de Car postal (Colombier – Roche-

fort – Les Grattes; Neuchâtel – Les Grattes – Le Locle) et une ligne de trolleybus (la 1: Cormondrèche – Place Pury). Trois des quatre nouveaux autobus Volvo climatisés et à plancher bas, mis en circulation dès la mi-février 2010, sont affectés à la ligne 10 prolongée et six conducteurs supplémentaires ont été engagés.

Afin d'assurer le succès de cette nouvelle offre, une campagne promotionnelle encouragera la population à l'utiliser. Le prolongement de la ligne 10 est le résultat d'un partenariat financier basé sur une répartition à part égale entre le canton et les douze communes** de la Communauté urbaine du Littoral (Comul). Les trois quarts de la part de la Comul sont financés par les cinq communes desservies*** et le quart restant est réparti entre les douze communes selon le nombre de leurs habitants. Le coût annuel d'exploitation, 1,262 million de francs, est donc savamment réparti entre les différents partenaires:

l'Etat, 631.000 francs; les communes desservies, 473.250 francs; l'ensemble des communes, 157.750 francs, cet écot traduisant une volonté de solidarité intercommunale au sein de la Comul. La concrétisation du projet d'extension de la ligne 10 s'inscrit dans une perspective d'étoffer adéquatement le réseau et les prestations des transports publics de l'agglomération du Littoral neuchâtelois.

Une autre ligne de bus est projetée, à moyen terme, entre Areuse et le plateau de la gare CFF de Boudry. A Areuse, cette future ligne dite des Conrardes se connectera à celle qui dessert Cortaillod (la 5b) et sera en correspondance avec les rames du Littorail.

AVENIR DU «LITTORAIL»

En 1981, le tram Neuchâtel – Boudry devient un train périurbain dénommé «Littorail». La ligne est modernisée et équipée d'un système de signalisation automatique tandis que quatre automotrices et

quatre voitures-pilote commandées à l'entreprise Schlieren sont mises en service. Deux automotrices supplémentaires du même type sont livrées par l'usine Schindler en 1988. Aujourd'hui, ce matériel roulant a pris de l'âge et la question de son renouvellement commence à se poser. Les TN examinent diverses options allant de la rénovation à l'acquisition de nouvelles rames.

Quant à l'infrastructure, elle est ponctuellement améliorée – le tracé de certains tronçons a été modifié dans le cadre des travaux autoroutiers de l'A5 – et le prolongement de la voie en direction de l'est figure parmi les projets envisagés à long terme. **PhC**

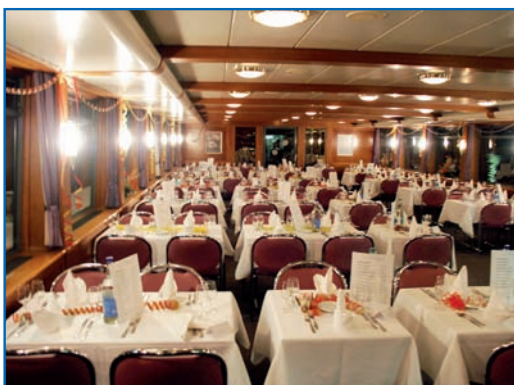
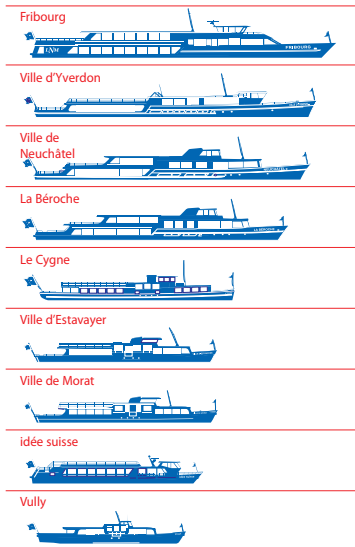
* Tram régional en site propre reliant Boudry à la place Pury (ligne 5).

** Auvernier, Bevaix, Bôle, Boudry, Colombier, Corcelles-Cormondrèche, Cortaillod, Hauterive, La Tène (Marin-Epagnier-Thielle-Wavre), Neuchâtel, Peseux et Saint-Blaise.

*** Peseux, Corcelles-Cormondrèche, Auvernier, Colombier et Bôle.

L'unité appropriée pour votre manifestation

Navigation depuis 1872



A quai ou en croisière, nos bateaux voguent pour vous toute l'année !

www.navig.ch
☎ 032 729 96 00

Grands groupes bienvenus, 1'000 places de restauration desservent les 35 débarcadères du Pays des Trois Lacs

Sur simple appel vous pouvez louer nos bateaux pour des croisières diurnes ou nocturnes pendant toute l'année.

9 bateaux sont à votre disposition pour l'organisation de **vos réunions, séminaires, conférences ou fêtes**. Notre traiteur et notre organisateur d'événements se feront un plaisir de vous assister pour que votre manifestation soit un plein succès. Demandez votre offre personnalisée.

De la petite agape entre amis au banquet de 250 convives, les bonheurs gourmands sont au programme. Plus de 1000 places à table, réparties sur les 9 bateaux de la société vous attendent (il est tout à fait possible d'attacher des bateaux ensemble ou d'amarrer plusieurs unités dans un port).

Renseignements : www.navig.ch



Société de Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA
Port de Neuchâtel | Case postale 3128 | CH-2001 Neuchâtel
Tél. 032 729 96 00 | Fax 032 729 96 01 | www.navig.ch | info@navig.ch



CJ: grands projets à La Chaux-de-Fonds

Les Chemins de fer du Jura (CJ) travaillent à la maturation de cinq projets d'infrastructures sur le territoire communal de La Chaux-de-Fonds. Les aménagements projetés sont une nouvelle station de transbordement rail-route pour l'acheminement des ordures; une halte desservant le quartier des Cornes-Morel; l'adaptation de la gare de l'Est; le réaménagement du tronçon le long des rues du Crêt et du Manège ainsi que sur le pont de l'Hôtel-de-Ville (ancien pont Neuf); le rehaussement du quai CJ/TRN dans la gare des CFF.

PLATEFORME INTERMODALE

Le transfert modal (rail-route) des conteneurs du transport «Arc jurassien déchets»* s'effectue en centre-ville dans un périmètre urbain qui va être revalorisé par le projet immobilier «Le Corbusier». Cette métamorphose urbanistique nécessite une réorganisation, voire un déplacement du lieu de transbordement des bennes à déchets. Les CJ étudient, en collaboration avec les autorités communales chaux-de-fonnières, l'implantation d'une plateforme intermodale à Bellevue, un endroit idéal situé hors de la ville et près de la route principale H18 (La Chaux-de-Fonds – Delémont – Bâle). D'autres alternatives sont également envisagées, le but étant de maintenir le recours au chemin de fer dans l'acheminement des déchets à l'usine d'incinération Cridor (société Valdec).

ARRET AUX CORNES-MOREL

Le site des Cornes-Morel, à la périphérie est de la ville, s'urbanise progressivement. Le projet «Remonte-Pente», lauréat du concours européen d'architecture et d'urbanisme (Europan) suggère une transition urbanistique harmonieuse entre les 350 logements du lotissement «Esplanade» et la forêt. Les auteurs du projet ont intégré à la pente 32 «plots» contenant 68 logements individuels et collectifs avec accès, parkings et espaces verts. La ligne des CJ, toute proche, est une occasion pour raccorder le quartier au réseau ferré régional et à la gare CFF distante de quelque deux kilomètres. Les autorités communales souhaitent donc



Rame de transport des déchets en ville de La Chaux-de-Fonds (sp/cj)

qu'un point d'arrêt «Cornes-Morel» soit établi dans l'optique de développer une desserte ferroviaire de type urbain. L'emplacement de cette future halte est projeté du côté nord de la voie des CJ sur ou sous laquelle, la commune a l'intention d'ériger une liaison piétonnière avec le quartier voisin des Arêtes et son complexe sportif comprenant une piscine couverte. Il s'agit maintenant de peaufiner le projet, de définir les modalités de son financement et le calendrier de sa réalisation.

GARES CONVIVIALES

Située à proximité d'écoles, d'entreprises et d'immeubles locatifs, dans un quartier faisant la jonction entre les parties ancienne et nouvelle de la ville, la gare de l'Est connaît une importante fréquentation. Mais la configuration des lieux n'est plus adaptée aux conditions actuelles du trafic. Aux heures de pointe, les convois rallongés doivent empiéter sur le carrefour routier jouxtant la gare à cause du quai trop court – par ailleurs très bas – si bien que certaines portes du train se retrouvent au milieu de la chaussée. Les CJ prévoient une rénovation coordonnée avec le réaménagement des rues du Crêt et du Manège. Cependant, les deux projets pourront être réalisés indépendamment. Concrètement, les voyageurs disposeront d'un quai répondant aux besoins des personnes à mobilité réduite** (norme P35, c'est-à-dire +35 cm au-dessus des rails) et d'une longueur suffisante permettant un arrêt des trains hors du carrefour.

En gare de La Chaux-de-Fonds, une rampe d'accès au quai commun des CJ/TRN a été construite

lors de l'amélioration des structures d'accueil (Astra) effectuée en 1989. Non rehaussé, ce quai n'est pas en conformité avec les normes d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Son rehaussement (norme P35) et l'adaptation de l'abri existant sont prévus en 2011. Après les travaux, il sera au même niveau que l'accès des rames à plancher surbaissé.

La transformation des infrastructures de ces deux gares profitera à tous les voyageurs, jeunes ou âgés, handicapés ou avec des enfants en poussette, des valises à roulettes ou des vélos.

TRAJET URBAIN PLUS SUR

Le parcours empruntant les rues du Crêt et du Manège et le pont sur la rue de l'Hôtel-de-Ville donne aux convois des CJ une allure de tramway. Les infrastructures routières et ferroviaires ainsi que les structures du pont montrent des signes de vieillissement marqués nécessitant un rajeunissement complet. Les études menées conjointement par la ville et les CJ visent à déterminer l'aménagement le plus adéquat en vue d'une cohabitation et d'une sécurité optimales des usagers de la route, des piétons et du train. Les solutions privilégiées sont une mise en site réservé de la voie des CJ; la réfection complète de la chaussée; une sécurisation des carrefours; la reconstruction du pont de l'Hôtel-de-Ville.

Ces différents aménagements permettront de relever la vitesse des trains de 25 à 40 km/h et rendront leur circulation plus silencieuse grâce aux équipements spécifiques pour les voies ferrées en milieu urbain. Le projet du nouveau pont de l'Hôtel-de-Ville fera l'objet

d'un concours d'architecture en 2011 et l'exécution des travaux est planifiée en 2014.

Pendant les travaux, l'interruption totale du trafic nécessiterait l'établissement d'un transfert par bus entre la gare de l'Est et la gare centrale avec un horaire adapté – avec temps de parcours allongé – afin de garantir les correspondances entre les CJ/CFF/TRN.

La réalisation de ces différents projets s'inscrit dans les objectifs des CJ d'optimiser leurs prestations: cadence semi-horaire aux heures de pointe entre Saignelégier et La Chaux-de-Fonds, à moyen terme; réduction de la durée du trajet La Chaux-de-Fonds – Delémont (de 90 à 75 minutes) avec le prolongement de la ligne Saignelégier – Glovelier jusqu'à Delémont, à l'horizon 2020. Parallèlement, d'autres projets sont à l'étude ou près d'être concrétisés sur l'ensemble du réseau des CJ. **PhC**

* Annuellement, le volume de déchets transportés représente environ 34.000 tonnes et 3500 bennes. Comme les ordures de l'usine de Bôle pour le Littoral seront incinérées à term à La Chaux-de-Fonds, il conviendra d'organiser également un transport par rail des déchets.

** Selon la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (Lhand).

MOB: bogie novateur

La Compagnie du chemin de fer Montreux-Oberland bernois (MOB) teste depuis mai 2010 son bogie prototype à écartement variable et la rampe de changement d'écartement installée en gare de Montreux. Ce système permettra au MOB de relier Montreux à Interlaken sans changement de train, sur des lignes à écartement différent. Après des essais intensifs en 2011, on lancera l'appel d'offres pour la fabrication des bogies de série et l'adaptation de la gare de Zweisimmen pour le passage de la voie métrique à la voie normale. On équipera de ce bogie 20 voitures panoramiques et classiques ainsi que 24 nouvelles voitures à commander. L'investissement global se monte à 80 millions de francs. Cette liaison directe Montreux – Interlaken devrait être opérationnelle en 2015.

On pourrait imaginer une telle application dans l'Arc jurassien. (phc)

Onde verte: communauté intégrale

La Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise (CTN), appelée «Onde verte», est entrée en vigueur il y a un peu plus d'une année, soit en juin 2009. Ce nouveau système représente un saut qualitatif remarquable, puisqu'il suffit désormais d'un seul titre de transport pour se rendre d'un endroit à l'autre du canton, en utilisant toutes les compagnies de transport.

C'est en 1991, que l'Onde verte a été créée dans le canton de Neuchâtel, à l'instigation de l'ATE (Association transports et environnement) et de son responsable de l'époque, Armand Blaser. Le canton avait fait œuvre de pionnier, car il s'agissait de la première communauté tarifaire de Suisse romande, qui se limitait aux abonnements (hebdomadaires, mensuels ou annuels).

Le canton était divisé en un maillage de zones. Par la suite, le nombre fut augmenté, ce qui avait contribué au renchérissement du coût des transports. Grâce à une information intelligente des politiques, on a repris le découpage original pour la Communauté tarifaire intégrale et un comité de pilotage présidé par Armand Blaser fut chargé de sa mise en place.

NOUVELLES TÊTES

Actuellement, c'est Jimmy Erard, chef d'exploitation des TN, qui a été nommé «coach» en attendant la constitution d'une nouvelle société. En outre, la CTN vient d'engager un responsable opérationnel à 60% en la personne de Heinz Etter qui aura le rôle de coordinateur entre les compagnies de transport et les commanditaires. Actuellement, chaque compagnie est représentée au comité directeur de la CTN, soit les CFF, le BLS, les TN, les TRN, les CJ et Car postal. La LNM (compagnie de navigation sur les lacs de Neuchâtel et de Morat) n'y participe pas, car elle a une vocation essentiellement touristique. Les commanditaires pour le trafic régional, soit la Confédération par l'Office fédéral des transports et le canton, sont aussi représentés au comité directeur. La

Communauté tarifaire possède plusieurs groupes de travail: clé de répartition des recettes, tarification, communication-marketing. Pour leur part, les compagnies ont consenti des efforts considérables d'investissements, en particulier dans l'installation de nouveaux distributeurs.

DOSSIERS EN SUSPENS

Plusieurs dossiers sont en suspens. C'est le cas des zones de chevauchement aux frontières du canton. Il s'agit de définir des partenariats avec les communautés tarifaires voisines: Mobilis (Vaud) pour la Béroche; Vagabond (Jura) pour les Franches-Montagnes et Abo Zigzag (Bienne et Jura bernois) pour le vallon de Saint-Imier. Pour le moment, on s'est limité aux abonnements sur ces zones, sans proposer de titre de transport à l'unité. Les statistiques de fréquentation sont un élément important pour déterminer la clé de répartition des recettes. C'est pourquoi, un certain nombre de véhicules ont été équipés d'un système de comptage automatique. Mais les compagnies devront effectuer leurs comptages les mêmes jours et durant les mêmes périodes, pour obtenir des chiffres comparables.

Si l'on dispose des statistiques sur les abonnements, il faudra attendre l'année prochaine pour disposer d'analyses comparatives de la vente de billets à l'unité. Il n'empêche, il est certain que l'introduction de l'Onde verte a contribué à l'augmentation constante de la fréquentation des transports publics. Certes, une hausse des tarifs conduit à une baisse momentanée de la fréquentation. D'ailleurs, une telle augmentation a été décidée en Suisse au mois de décembre, avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire.

Nouveau responsable de la CTN, Heinz Etter souhaiterait une réelle volonté politique pour inciter à utiliser les transports publics, avec notamment l'aménagement de parcs relais aux entrées de ville. On pourrait imaginer un billet combiné



Le découpage de la Communauté intégrale a rétabli un bon équilibre entre les zones du canton. (carte sp)

pour le parking et les transports publics ou des déductions fiscales comme Bâle l'a fait de manière intelligente. Toutefois, la Communauté tarifaire a peu de poids dans ce dossier.

PLUSIEURS DÉFIS

Le défi principal de Heinz Etter, c'est d'assurer une bonne coordination entre tous les partenaires, car il y a des divergences de conception, mais aussi de réactivité, les CFF étant très hiérarchisés. Il dressera des statistiques analytiques en fonction des données fournies, afin de déterminer les ventes selon les tronçons parcourus. Il devra comparer la grille tarifaire avec le marché, étudier des améliorations favorisant la fréquentation, proposer des billets spéciaux lors de manifestations particulières. Enfin, un gros effort devra être accompli sur la communication. Si la campagne de lancement a été bien menée en 2009, il s'agit de poursuivre l'information. Car de nombreux voyageurs n'ont pas encore parfaitement compris le principe du billet unique pour se rendre d'un point A à un point B. Bref, le travail ne manquera pas pour Heinz Etter.

BLN

Responsable opérationnel

Heinz Etter est natif du Seeland. Il a une carrière longue et diversifiée à son actif. Après une formation dans la restauration-hôtellerie, il a suivi l'École hôtelière de Lausanne. Par la suite, il s'est dirigé vers l'informatique et la vente. Après un passage à Ascom dans le département des distributeurs, il a été engagé par Berne Mobile (Transports publics de la région bernoise) et participé à la création de la communauté tarifaire intégrale Libero. Il a ensuite été nommé auprès de la maison allemande Scheidt et Bachmann qui a vendu les distributeurs aux CJ, TRN, TN et Travys (Nord vaudois). Il reprend la responsabilité opérationnelle de la Communauté tarifaire intégrale neuchâteloise (CTN) qu'il connaît déjà fort bien par ses précédents mandats. Par ailleurs, Heinz Etter est conseiller communal à Enges, où il est responsable des écoles et des routes.

NAVI MOBILITÉ®

Rapide – Economique – Ecologique



L'autre rive n'a jamais été aussi proche!

Lausanne – Evian 35 min.
► 28 x par jour*

Nyon – Yvoire 20 min.
► 20 x par jour*

Lausanne – Thonon 27 min.
► 26 x par jour*

Nyon – Chens 20 min.
► 18 x par jour*

* Nombre de traversées maximum durant l'horaire d'été et temps de trajet minimum.
Sous réserve de modification sans autre avis.

Billets aller / aller-retour
Cartes multicourses
Abonnements CGN (N1 / N2 + N1 / N4)
Abonnements combinés (CGN + réseaux terrestres)

Information
+41 (0)848 811 848
Guichets CGN
www.cgn.ch



Haut-Doubs: deux lignes, deux destins

Les anniversaires se suivent sur les lignes du Haut-Doubs, celles à tout le moins qui ont résisté à la vague de fermetures des années quatre-vingt. En 1984, c'était le centenaire de Besançon – Le Locle. Et cette année, c'est le 150^e anniversaire du Franco-Suisse Neuchâtel – Pontarlier, première ligne transfrontalière de l'Arc jurassien.

Ces anniversaires n'en occultent pas pour autant le bilan économique de ce réseau dont la contribution au développement de cette zone de montagne apparaît limité, au risque d'infirmier les exhortations du président du Comité du centenaire de Besançon – Le Locle qui, en 1984, appelait au développement de ce réseau, «instrument de communication au service de l'économie ouverte».

COMBAT DESABUSE

Aujourd'hui, on ne célèbre plus un centenaire, mais un 150^e anniversaire, sur fond de combat désabusé: le réseau ferré du Haut-Doubs est peu orienté vers le développement économique local. Il se révèle coûteux, au nom de sa finalité sociale. Enfin, son brevet de survie tient d'abord à la frontière qui, aujourd'hui, ne suffit plus.

L'exemple achevé de la précarité du réseau ferré du Haut-Doubs tient au Franco-Suisse Neuchâtel – Pontarlier dont le marasme actuel vient de la disparition du fret. Halles de marchandises vides en garde de Pontarlier, voies de service inutiles, gare des voyageurs quasi déserte: la gare internationale de Pontarlier ne survit que grâce à une paire quotidienne de TGV Paris – Berne et des deux navettes de rabattement (Berne) – Neuchâtel-Frasne remplaçant la seconde paire de TGV supprimée à l'horaire d'hiver de décembre 2009 et assurant les correspondances avec les TGV Lausanne – Paris.

Aujourd'hui, plane une double menace sur ces circulations. La première tient à l'ouverture, le 15 décembre prochain, de la future liaison Paris – Genève par la ligne du Haut-Bugey, dite des Carpatas,



Autorail de Franche-Comté X73500 en gare de La Chaux-de-Fonds. (bln)

entre Bellegarde et Bourg-en-Bresse, qui mettra Neuchâtel à 4h14 de Paris contre 4h07 par Frasne (pour autant que les correspondances soient bonnes à Genève). L'autre menace s'applique à la relation Berne – Paris qui, par Pontarlier, s'exécute en 4h30, alors que l'ouverture du Rhin – Rhône, le 11 décembre 2011, mettra Berne à 3h40 de Paris par Bâle et évitera le transbordement (désagréable en hiver) à Frasne, pour autant que les correspondances soient également bonnes à Bâle.

FRET EN PANNE

Il va de soi que la densification du réseau de grande vitesse postulait ce type de déplacement de la clientèle. C'est donc le trafic fret qui aurait dû soutenir l'essor de ces lignes et, en même temps, localiser l'investissement, facteur à son tour de développement. Mais il n'en a rien été, au gré des plans successifs, tous en échec, de relance du fret, le dernier en date constituant le coup de grâce avec la quasi-disparition du wagon isolé. Une ligne comme Frasne – Les Verrières, pose aujourd'hui un vrai problème de survie. Le bilan de l'ancienne ligne du Simplon, dans son franchissement de l'Arc jurassien, n'est pas plus encourageant, pour des raisons qui tiennent, là encore, à des circulations de fret, attestée par la disparition progressive des équipements dédiés – halles de marchandises et voies de service à Mouchard et à Dole. De telles amputations, tou-

jours discrètes, limitent gravement les effets positifs attendus de l'ouverture à la concurrence qui, aujourd'hui, représente déjà 16% du fret ferroviaire.

Mais comme sur Paris – Berne, c'est le trafic voyageurs sur Paris – Lausanne qui pourrait souffrir de l'extension de la grande vitesse. En l'espèce, c'est encore l'ouverture du Haut-Bugey qui risque d'enlever à la ligne du Simplon une part de sa clientèle, séduite par un transit à Cornavin, plutôt que par la traversée du Jura en 3h35 contre 3h50 par Bellegarde.

DYNAMISME VERS BESANÇON

C'est curieusement la ligne Besançon – Morteau – Le Locle – La Chaux-de-Fonds qui donne les signes les plus tangibles de dynamisme, malgré là encore l'abandon du fret par la SNCF. «Curieusement», car cette ligne, condamnée dans les années 80, sur sa section Le Valdahon – Le Locle, a survécu et renversé la vapeur. Des travaux d'entretien-rénovation ont été entrepris cet été sur plusieurs de ses tronçons. La clientèle augmente, en particulier, sur la section frontalière Morteau – La Chaux-de-Fonds. Le mérite en revient au Conseil régional de Franche-Comté qui a renouvelé le matériel et assure la desserte interurbaine Besançon – La Chaux-de-Fonds, refusée, il y a vingt ans, par la SNCF, au nom de l'absence de clientèle, aujourd'hui, considérée comme une réussite.

Au chapitre des zones d'ombre, sans doute, faudrait-il mentionner un double facteur de freinage des autorités régionales françaises. C'est d'abord la rigueur budgétaire qui plafonne les dépenses de transport des régions, leur premier budget. Le Conseil régional de Franche-Comté ne dépensera pas davantage pour ses TER et même se profile à nouveau le spectre des transferts sur route, en raison des coûts facturés par la SNCF, supérieurs de 20 à 30% à ceux d'opérateurs concurrents. Mais ce sont surtout les réticences des élus régionaux à développer le transport frontalier, pour ne pas amplifier les migrations de main-d'œuvre et ce que l'on craint le plus dans le Haut-Doubs, autrefois horloger: les délocalisations vers le Jura neuchâtelois pour des raisons fiscales.

ELECTRIFICATION SOUHAITABLE

Il en faut moins pour justifier la fin de non-recevoir opposée par la partie française à la proposition suisse d'envisager l'électrification de la section Le Col-des-Roches – Morteau, ce qui raccorderait directement le Haut-Doubs à Neuchâtel et à tout le plateau suisse à un horaire cadencé et à des temps de parcours performants.

A cette réticence des autorités régionales comtoises, il faudrait ajouter un phénomène qui pourrait plomber l'ultime chance donnée à une baisse des coûts du TER: les contraintes imposées aux opérateurs concurrents de la SNCF quand les TER s'ouvriraient à la concurrence: la convention collective qui va leur être imposée et qui reproduira les charges générées actuellement par le statut du personnel de la SNCF, hérité, il faut le rappeler, du ministre communiste Marcel Paul, en 1945.

Les TER auraient pu trouver là un ballon d'oxygène. Ce ne sera pas le cas. Une fois de plus, la France court le risque de devoir fermer ses lignes, plutôt que de les ouvrir à une vraie concurrence.

Pierre Lajoux

«Domino»: l'option régionale des CFF

Le paysage ferroviaire change radicalement dans le canton de Neuchâtel. Les Transports régionaux neuchâtelois (TRN) ont donné l'impulsion avec l'introduction de trois nouvelles rames automotrices «Flirt» sur la ligne du Val-de-Travers.

Les CFF ont suivi en introduisant des compositions régionales modernisées. Le «Colibri» bleu et blanc cède sa place au «Domino» rouge et blanc sur toutes les lignes des CFF. Derrière ce changement de couleur, il y a une remarquable évolution de l'approche du transport public régional sur rails: le plancher des voitures est surbaissé pour que le train soit aisément accessible à tous les voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite; des messages sonores et affichages digitaux indiquent les arrêts tandis que des écrans mentionnent les prochaines correspondances; la climatisation est généralisée et les toilettes sont à circuit fermé pour un meilleur confort durant le voyage. Alors, en voiture pour un tour d'horizon par monts et par vaux.

«DOMINO» SUR LES LIGNES CFF

Depuis décembre 2009, les rames «Domino» sont mises progressivement en circulation sur les dessertes «Regio» (R) et «RegioExpress» (RE) du canton de Neuchâtel. Le concept «Domino» s'inscrit dans une perspective de mobilité écodurable combinant la rénovation des 120 automotrices et voitures-pilote des trains navettes «Colibri» – livrés entre 1987 et 1996 – et l'adjonction de voitures intermédiaires neuves afin de remplacer celles datant d'une quarantaine d'années pour les plus anciennes.

L'option «Domino» offre diverses possibilités d'aménagements et de formations des rames: compartiments multifonctionnels (places pour vélos, poussettes et fauteuils roulants; compositions de trois à six éléments. Quant au confort, il est comparable à celui d'une rame totalement neuve: climatisation; vitres isolantes teintées; toilette spacieuse adaptée aux personnes handicapées; accès à niveau entre le quai



Rame Domino en gare de Chambrelieu, point de rebroussement qui devrait être supprimé par la construction du TransRun. (photo bln)

(rehaussé) et le plancher surbaissé des voitures intermédiaires pourvues de larges portes avec commandes tactiles et combles lacunes coulissantes; système d'information vocal et visuel; prises électriques pour ordinateurs portables en première classe; vidéosurveillance et dispositif d'alarme interactif pour une sécurité accrue.

Les «Domino» des lignes neuchâteloises des CFF sont formées de trois éléments (automotrice, voiture intermédiaire et voiture-pilote totalisant une longueur de 74m50), pèsent 145 tonnes à vide, ont une puissance de 1650 kW leur permettant de rouler jusqu'à 140 km/h et peuvent transporter 270 passagers (184 assis dont 24 en première classe et 86 debout). Lorsque les 19 rames «Domino» prévues seront toutes opérationnelles, en décembre 2011, les voyageurs et pendulaires disposeront d'un plus grand nombre de places assises par le couplage d'une composition de renfort aux heures de pointe notamment sur la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle.

La transformation des 120 «Colibri» en «Domino» s'effectue en grande partie en Suisse romande. Les ateliers industriels des CFF d'Yverdon-les-Bains modernisent les automotrices et Bombardier Transport, à Villeneuve, produit 140 nouvelles voitures intermédiaires «Inova» dont les caisses proviennent d'une usine que le constructeur possède à Dunakeszi, près de Budapest. Les voitures-pilote sont quant à elles

modernisées dans les ateliers industriels des CFF d'Olten.

Le concept Domino» se réfère au jeu de pièces partitionnées parce qu'il est réalisé sur trois sites et que ses composants sont livrés par plusieurs fournisseurs. Cela nécessite une parfaite coordination entre les différents exécutants du mandat. La première rame a été présentée au Salon ferroviaire international InnoTrans, à Berlin, en septembre 2008.

La présence des CFF parmi les exposants à InnoTrans 2008 avait pour objectif de souligner leur savoir-faire comme entrepreneur général et partenaire dans la modernisation de matériel roulant. Opération réussie, puisque l'entreprise a obtenu des Transports-Vallée de Joux-Yverdon-Sainte-Croix (Travys) le mandat de la rénovation des deux rames «Colibri» desservant la vallée de Joux.

La concrétisation du projet «Domino» représente pour les CFF un investissement global de 505 millions de francs. Cette solution permet de réduire les coûts d'investissement (-40%) et d'exploitation (-20%) tout en proposant des prestations de dessertes régionales optimales. Les rames «Domino» rajeunies ont un niveau de confort et de sécurité comparable à celui des nouveaux trains régionaux et les CFF ont l'intention d'étendre leur homologation à trois lignes transfrontalières: Boncourt – Delle, Iselle – Domodossola et Koblenz - Waldshut.

PhC

150 ans de savoir-faire

La présence dans le Nord vaudois d'un atelier de réparation des véhicules ferroviaires date de la construction du chemin de fer en Suisse romande. Au cours de son histoire, le site industriel yverdonnois s'est continuellement développé. Il possède même sa propre station d'épuration des eaux usées. Sur les 70.000 m² de terrain jouxtant la gare, les bâtiments occupent une superficie de 41.000 m², le reste étant occupé par le faisceau de voies ferrées et les accès aux différents bâtiments. Aujourd'hui, les ateliers d'antan sont devenus un lieu de haute technologie spécialisé dans l'entretien des locomotives et automotrices de la division voyageurs des CFF. Une nouvelle halle d'entretien, dans laquelle une rame ICN complète (188m, 355t) peut être soulevée en trois minutes par de puissants

vérins, a été construite en 2005-2006 et les aménagements pour un nouveau pont transbordeur sont en cours. Environ 400 personnes de diverses professions techniques et administratives travaillent dans les vastes ateliers et les bureaux qui accueillent aussi, pour la pratique, des apprentis polymécaniciens et automaticiens du centre de formation *login*.

Les véhicules moteurs suivants sont entretenus et révisés à Yverdon-les-Bains: les «loc 2000» (Re 460); les locomotives de la première génération de rames à deux étages du RER zurichois (Re 450); les rames intercitys pendulaires (ICN / RABDe 500); les automotrices des trains navettes «Domino» (Re 560). (phc)

Le programme «Domino»: un beau défi

La rédaction de *Transports romands* a rencontré Christophe Ravaz, chef de projet «Domino» auprès d'Operating Maintenance des CFF, pour lui demander de présenter le projet.

– Le déroulement du programme «Domino» est-il conforme à la planification et quand s'achèvera-t-il?

– Le retard de quelques mois enregistré au début a été rattrapé. Le calendrier est actuellement respecté et la cure de rajeunissement de l'ensemble des véhicules concernés se terminera en mai 2013.

– Le parc d'automotrices et de voitures-pilote «Colibri» est de 130 unités dont quatre «prototypes» et six «bicourant» franco-suisse pour le RER bâlois et les «RegioExpress» Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasné. Pourquoi les quatre «prototypes» et les six «bicourant» ne sont-ils pas inclus dans le programme «Domino»?

– Les raisons de cette exclusion sont d'ordre technique. Pour les «prototypes», l'adaptation de leurs équipements, différents de ceux des véhicules de série, se révélait trop onéreuse. Ces véhicules ont donc été vendus à trois entreprises concessionnaires: les Chemins de fer du Jura (une composition), l'Oesingen-Balsthal Bahn (une composition) et le Montafonerbahn (deux compositions) dans le Vorarlberg autrichien. Pour les «bicourant», déjà plus lourds que les «monocourant» (+2 tonnes) du fait de leur équipement électrique spécifique (15.000 V 16²/₃ Hz – 25.000 V 50 Hz), la rénovation occasionnerait un poids supplémentaire (+2 tonnes). Une rénovation avec transformation en version «monocourant» est envisageable ultérieurement si ces véhicules ne sont plus utilisés sur des lignes transfrontalières où il y a deux types d'alimentation électrique.

– Le réaménagement intérieur et la climatisation sont les améliorations majeures de la rénovation des automotrices et voitures-pilote. Quelles sont les autres modifications techniques importantes?

– On relèvera le renouvellement de certains équipements de commande



Une motrice Colibri transformée en Domino à Yverdon-les-Bains. (phc)

(bus de traction, commande multiple, boîte de transmission moteur/essieu); l'installation d'une position de stationnement permettant de laisser la rame sous tension entre deux services (pour le fonctionnement de la climatisation par exemple); l'adaptation des postes de conduite aux nouveaux systèmes de signalisation (compatibilité prévue avec le futur ETCS niveau 1 LS) et de télécommunication (GSM-R); la pose d'un dispositif de géolocalisation du train pour le pilotage des informations visuelles et sonores; la mise en place de quatre kilomètres de câbles; la révision des caisses comprenant le traitement des surfaces rouillées et la nouvelle peinture à deux composants avec protection anti-tags.

– Lors de la «coupe-accroche» de deux rames «Domino», l'attelage automatique permettrait de retirer et d'ajouter plus rapidement une rame dans n'importe quelle gare de tête ou de terminus de ligne. Avec l'actuel attelage manuel, cette possibilité est limitée aux gares où il y a du personnel de manœuvre. Le remplacement de cet attelage est-il envisageable?

– Une étude de faisabilité et des essais ont montré que le couplage manuel existant pourrait être remplacé par un attelage automatique sans qu'il soit nécessaire de renforcer les faces d'extrémités. La société RegionAlps (VS) a manifesté son intérêt d'équiper ses rames d'attelages automatiques.

– Sur la ligne Neuchâtel – La

Chaux-de-Fonds – Le Locle, les compositions standards «Domino» (une automotrice, une voiture intermédiaire, une voiture-pilote) ont une seule toilette. Aux heures de pointe, les compositions de renfort (une automotrice, une voiture-pilote) n'ont n'en aucune. Cette configuration évoluera-t-elle à l'avenir?

– Une toilette est prévue par rame formée de trois à quatre véhicules (une automotrice, jusqu'à deux voitures intermédiaires*, une voiture-pilote) et dans les rames composées de cinq à six véhicules (une automotrice, jusqu'à quatre voitures intermédiaires, une voiture-pilote), deux toilettes sont prévues. Quant aux rames de renfort, il est impossible d'avoir une toilette dans leur formation minimale (automotrice et voiture-pilote). Pour que ces compositions puissent disposer d'une toilette, l'ajout d'une voiture intermédiaire pourvue de cet équipement est nécessaire.

– L'absence de porte-bagages dans les voitures intermédiaires est considérée comme une lacune par certains voyageurs qui disent ne pas savoir où poser leurs sacs et attachés-cases sinon sur leurs genoux ou sur le siège voisin, voire par terre, ce qui les dérange lorsque le sol est mouillé surtout en hiver.

– Maintenus dans les automotrices et voitures-pilote, les porte-bagages n'ont pas été oubliés lors de la construction des voitures intermédiaires. Cette absence résulte d'un

choix. Les responsables du projet ne souhaitent pas placer de porte-bagages en haut des fenêtres de la partie surbaissée de la voiture et après réflexion, ils ont décidé de ne pas en mettre également au-dessus des fenêtres des deux parties sur les bogies.

– Combien d'emplois et d'heures de travail, le programme «Domino» génère-t-il dans les deux sites de production des CFF?

– La cure de rajeunissement «Domino» emploie 100 personnes – 50 à Olten et 50 à Yverdon-les-Bains – et représente 720.000 heures de travail. A Yverdon-les-Bains, le travail s'effectue en deux équipes – de 5h30 à 21h30 – qui ont besoin de 60 jours pour rajeunir une automotrice. Jusqu'à dix automotrices peuvent être traitées simultanément. Au terme des travaux, les rames sont constituées et testées par une équipe chargée de préparer la mise en service. Le programme «Domino» est un beau défi qui conforte les compétences du personnel des ateliers des CFF.

Philippe Claude

* 99 voitures intermédiaires «Inova» sont dotées de toilettes (à circuit fermé avec bioréacteur permettant une vidange espacée) et 41 n'en sont pas équipées.

Transports romands

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum
Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch
Abonnement: 25.-
Banque Jura-Laufon,
2800 Delémont
CCP 30-38195-5.

Editeur

Diproj' Service 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

Berne-Neuchâtel: une «Directe» modèle

La ligne Berne – Neuchâtel est l'une des six lignes du RER bernois exploitées par le BLS, prestataire de transport régional dans sept cantons* et opérateur de trains marchandises complets – par sa filiale BLS Cargo – notamment sur l'axe de transit du Lötschberg-Simplon.

Construite à voie unique en 1901 et surnommée la Directe parce qu'il fallait jusqu'alors passer par Bienne pour se rendre dans la Ville fédérale, cette ligne relie non seulement Neuchâtel à Berne, mais aussi à Fribourg, via Anet et Morat. Le développement de la périphérie bernoise, le nombre croissant de pendulaires, la garantie des correspondances en gares de Berne et de Neuchâtel ont nécessité l'adaptation des infrastructures ferroviaires entre ces deux villes.

DOUBLEMENT PARTIEL

Afin d'accroître la capacité de la ligne et d'optimiser l'exploitation de ses divers trafics**, la mise à double voie de certains tronçons ainsi que le renouvellement des installations ont été progressivement réalisés depuis une cinquantaine d'années. Les tronçons mis à double voie sont: Berne – Holligen avec le tunnel de Donnerbühl en 1961; Holligen – Berne Bümpliz Nord en 1985; Riedbach – Rosshäusern en 1996; Niederbottigen – Riedbach en 2000; Berne Bümpliz Nord – Niederbottigen avec la nouvelle halte de Berne Brünnen en 2008; Anet (Ins) – Champion (Gampelen) – Bois de Fanel en 2008.

Aujourd'hui, un peu plus du tiers de la ligne est à double voie – 16 km sur 42,89 km – l'ensemble du parcours est télécommandé de Berne Bümpliz Nord et plusieurs gares ont été réaménagées. L'allongement des sections à double voie et le relèvement de la vitesse maximale à 160 km/h sur une grande partie de ces tronçons ont permis, dès décembre 2008, de réduire le temps de parcours des trains «RegioExpress» de sept minutes – trajet Neuchâtel – Berne en 33 minutes au lieu de 40 – et d'améliorer



Rame du BLS quittant Neuchâtel pour Berne.

(photo bln)

rer les correspondances à Neuchâtel. En outre, l'offre du RER bernois a pu être étoffée entre Anet et Berne: desserte Berne – Chiètres (Kerzers) cadencée à la demi-heure, cette offre semi-horaire étant prolongée jusqu'à Anet aux heures de pointe du matin et du soir; service Berne – Brünnen cadencée au quart d'heure.

PROCHAINS CHANTIERS

Les prochains chantiers de doublement de la voie sont planifiés entre Rosshäusern et Gümmenen. Les travaux s'effectueront de manière échelonnée jusqu'en 2018. La première phase consiste à continuer la double voie actuelle de Rosshäusern à Mauss (3,75 km) par un tracé plus direct avec un nouveau tunnel (2,08 km) remplaçant l'ouvrage vétuste et ses accès sinueux. Budgétisée à 180,9 millions de francs (prix d'octobre 2008), la réalisation de ce raccourci abaissera à 30 minutes le temps de parcours des trains sans arrêts intermédiaires entre Berne et Neuchâtel.

Cet investissement recevra une contribution de 100 millions de francs provenant du Fonds des raccordements au réseau européen de lignes à grande vitesse (R-LGV) parce qu'il optimisera les liaisons en direction de Dijon et Paris (TGV Berne – Paris et navettes de raccordement Berne – Frasné). Le solde sera financé par le biais de crédits-cadres avec la participation de la Confédération et des cantons concernés (Berne, Fribourg, Neuchâtel). La gare de Rosshäusern sera adaptée à la nouvelle configuration des voies tandis que ses quais

seront rehaussés (+55 cm au-dessus des rails) et rallongés (220 m). Les rampes et escaliers d'accès aux quais seront couverts. L'ancien bâtiment de la gare et la halle des marchandises feront place à un nouvel édifice qui abritera les équipements techniques. Des abris de quai et le renouvellement du système d'information audiovisuel des voyageurs sont également prévus. Le coût de la rénovation de la gare de Rosshäusern se monte à 6,6 millions de francs. La seconde phase concerne l'extension de la double voie de Mauss à Gümmenen (1,7 km). Le doublement du viaduc sur la Sarine, long de 393 mètres, et la transformation de la gare de Gümmenen constituent les réalisations

majeures de cet investissement de 52,1 millions de francs.

D'autres mises à double voie et aménagements sectoriels sont prévus en direction de Neuchâtel. Les travaux projetés d'ici à 2018, sont la rectification du tracé et le renouvellement des infrastructures de la gare de Müntschemier (Monsmier) pour permettre le croisement des trains à la vitesse maximale de 160 km/h (28,6 millions de francs); le doublement du tronçon Bois de Fanel – Pont-de-Thielle – gare de Marin-Epagnier en prolongement de la double voie Anet – Bois de Fanel ainsi que le réaménagement de la gare de Marin-Epagnier (58,3 millions de francs).

A plus long terme, le doublement des tronçons Gümmenen – Chiètres – Anet et Marin-Epagnier – gare CFF de Neuchâtel est également envisagé afin d'avoir la double voie intégrale de Neuchâtel à Berne.

PhC

* Berne, Fribourg, Lucerne Neuchâtel, Soleure, Valais, Vaud.

** RER bernois, «Regio» Fribourg – Morat – Neuchâtel, TGV Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Dijon – Paris, «RegioExpress» Berne – Neuchâtel et Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasné.

Entreprises de transport dans le canton

Transport ferroviaire régional

CFF: ligne du Pied du Jura: Yverdon-les-Bains – Saint-Aubin – Neuchâtel – Bienne; Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Locle-Col-des-Roches; La Chaux-de-Fonds – Saint-Imier – Bienne; Neuchâtel – Travers – Les Verrières – Pontarlier – Frasné pour les «RegioExpress» en correspondance avec les TGV Lausanne – Paris.

BLS: Neuchâtel – Anet – Chiètres – Berne (BN).

CJ: La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont / – Saignelégier – Glovelier / – Tramelan – Tavannes.

TPF: Fribourg – Morat – Neuchâtel, via la ligne BN d'Anet à Neuchâtel.

TN: ligne du Littoral (Neuchâtel – Place Pury – Boudry).

TRN: lignes Travers – Buttes; La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel; Le Locle – Les Brenets.

SNCF: ligne transfrontalière La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Col-des-Roches – Morteau – Besançon.

Transport urbain et interurbain

Car postal: seize lignes régionales; une zone PubliCar (vallée de La Brévine).

TN: un réseau urbain de trolleybus et de bus ainsi que trois lignes de funiculaires; trois lignes régionales de bus.

TRN: deux réseaux urbains de trolleybus et de bus (La Chaux-de-Fonds, Le Locle); une ligne interurbaine de bus entre La Chaux-de-Fonds et le Locle;

deux réseaux régionaux de bus (Val-de-Travers et Val-de-Ruz).

Transport lacustre: LNM: lacs de Neuchâtel et Morat (sept lignes en été, une en hiver).

NLB: Navigation sur le lac des Brenets (Doubs).

Aéroports: Les Eplatures et Colombier.

Vent favorable sur les lacs du Pied du Jura

La Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat SA (LNM) a le vent en poupe. A partir de 2006, les chiffres de ses comptes ont viré au noir (un million de francs de produits en plus entre 2005 et 2009) malgré la diminution des contributions des collectivités publiques (581.446 francs en moins entre 2006 et 2009). Le traiteur et organisateur d'événements «Cap gourmand» a mis lui aussi le cap sur des résultats bénéficiaires dès 2007. Ce succès comptable est dû au dynamisme et à la volonté d'innover de l'équipage – direction et matelots – qui tient la barre des deux entités de la compagnie lacustre en cherchant constamment les bonnes conditions pour voguer.

Etre attractive et accorder au public le plaisir de naviguer, telle est la devise de la LNM. Un principe qui se traduit par une offre variée: transport des vélos et connexion Internet gratuits; service de restauration; possibilité d'organiser des séminaires, des conférences ou des fêtes; croisières diurnes ou nocturnes, cocktails, buffets ou banquets sur demande. Des offres avantageuses sont proposées aux classes des écoles primaires et secondaires ainsi qu'aux autocaristes et groupes. Par exemple, un autocariste peut inclure dans sa liste de voyages



Le «Fribourg», avant-dernière et plus grande unité de la LNM. (sp)

organisés une croisière des deux ou trois lacs, course «aller simple» et repas compris pour moins de 50 francs par personne. Les établissements scolaires bénéficient, eux, d'un tarif concurrentiel pour leurs courses d'école: 6 francs par élève et par trajet (aller simple). Fréquemment, des congrès et d'autres manifestations ont lieu à bord des bateaux de la Société de navigation. La LNM, c'est aussi un grand restaurant pouvant accueillir jusqu'à 1000 convives sur ses neuf bateaux réunis pour une fête d'entreprise. Apéritifs, menus, cocktails dînatoires, buffets ou brunchs, la carte concoctée par «Cap Gourmand» est riche et alléchante.

Les courses régulières et les croi-

sières spéciales des grands groupes de plus de 400 personnes – dont une de plus de 800 personnes en été 2009 – sont très prisées. Les croisières sur les trois lacs (Morat, Neuchâtel, Bière) connaissent aussi un engouement considérable.

En 2009, 271.138 personnes sont montées à bord des bateaux de la LNM, soit 10.400 passagers de plus (+4%) que l'année précédente. Toutes les prestations et les offres promotionnelles sont consultables sur Internet. Les billets et cartes journalières peuvent être achetés en ligne, à prix préférentiel, et imprimés directement. Les ventes en ligne ont rapporté plus de 100.000 francs, en 2009. Il est également possible d'acquérir des cartes jour-

naières LNM à 25 francs dans quelque 500 bureaux postaux en Suisse romande.

LA LNM EN BREF

Flotte: neuf bateaux. Du plus grand au plus petit, ils portent les noms suivants: Fribourg (1995); Ville d'Yverdon (1965); Ville de Neuchâtel (1972); La Béroche (1981); Le Cygne (1938); Ville d'Estavayer (1961); Ville de Morat (1955); Idée suisse (2002); Vully (1960).

Débarcadères desservis: 35, **Capacités de la flotte:** 3100 passagers et 1000 places de restauration (réparties sur les neuf bateaux).

Effectif du personnel: vingt employées et employés fixes (14 à l'exploitation, deux au service technique, quatre à l'administration); onze auxiliaires durant la pleine saison et l'arrière-saison.

PhC

Le «Neuchâtel» en cours de restauration

L'Association Trivapor a pour objectif de faire naviguer à nouveau le vapeur Neuchâtel, immobilisé depuis presque un demi-siècle. Elle a trouvé une nouvelle machine et les travaux de restauration vont commencer cet automne à Sugiez, sur la Broye. On espère le retour du Neuchâtel en 2013/14. La collecte de fonds se poursuit. Les dons sont à verser au CCP 17-345529-7.

Car postal: rôle essentiel

A côté des TRN et des TN, Car postal assure des prestations importantes dans le canton de Neuchâtel. Ligne phare, Le Locle – Neuchâtel, par Les Ponts-de-Martel, le col de la Tourne, Corcelles-Peseux, joue plusieurs rôles: transport d'élèves dans le Jura neuchâtelois; de pendulaires dans la banlieue ouest du chef-lieu; enfin de touristes appréciant les paysages jurassiens.

Par ailleurs, il assure des liaisons entre le Val-de-Travers et Le Locle, trame renforcée par un service de Publicar qui a célébré en 2009 dix ans de succès. Seul

bémol, il faudrait pouvoir rétablir des courses directes Fleurier – La Chaux-de-Fonds, car les correspondances avec les TRN au Locle ne sont pas excellentes.

Car postal a introduit diverses innovations. C'est ainsi qu'il assure entre le centre des Brenets et le parking des Pargots (à la frontière française), un service gratuit à l'intention des travailleurs frontaliers et des habitants, service financé par la commune et les entreprises de la place. Prestation qui a rencontré un succès dépassant les prévisions les plus optimistes et qu'il faudrait prolonger jusqu'à Villers-le-Lac, en France voisine.

Dans l'Entre-deux-Lacs, Car postal a ouvert une ligne directe entre

Marin et Le Landeron, du lundi au vendredi. Dans le même secteur, l'entreprise dessert le plateau de Diesse (Jura bernois) par deux lignes: Saint-Blaise – Lignièrès et Le Landeron – Lignièrès – Lamboing – La Neuveville.

DANS LA BEROCHE

Du côté de la Béroche, un cas particulier est constitué par le «triangle» Gorgier (NE) – Provence (VD), Yverdon-les-Bains – Provence et Gorgier – Yverdon, cette dernière ligne assurant le trafic régional, à l'exception d'une paire de trains Neuchâtel – Lausanne (matin et soir).

La ligne Colombier – Rochefort – Les Grattes cause quelques soucis à l'agence neuchâteloise, en raison

de l'ouverture de la fameuse ligne 10 en direction de Bôle (page 9). Enfin, on citera la ligne Les Planchettes – La Chaux-de-Fonds qui transporte notamment les élèves du village à la ville voisine. A la belle saison, cette ligne est prolongée jusqu'à Biaufond, au bord du Doubs, aux confins de la France et du Jura. Cette liaison a été maintenue grâce aux subventions des cantons, communes et associations. La proposition de coupes budgétaires fédérales dans l'aide aux transports publics pourraient entraîner des fermetures de lignes, ce qui est naturellement inacceptable pour Neuchâtel, canton périphérique comme le Valais ou les Grisons.

BLN

Histoire: des ambitions franco-suisse

Tout a commencé le 2 juillet 1857, date de l'inauguration de la première ligne de chemin de fer du canton de Neuchâtel, reliant Le Locle à La Chaux-de-Fonds, appelée «Jura industriel». Mais il faudra attendre trois ans, soit le 15 juillet 1860, pour que la ligne intégrale Le Locle – Neuchâtel soit ouverte au trafic. Année où l'on inaugurerait aussi le Franco-Suisse Pontarlier – Neuchâtel et le tronçon manquant entre Le Landeron et Bienne.

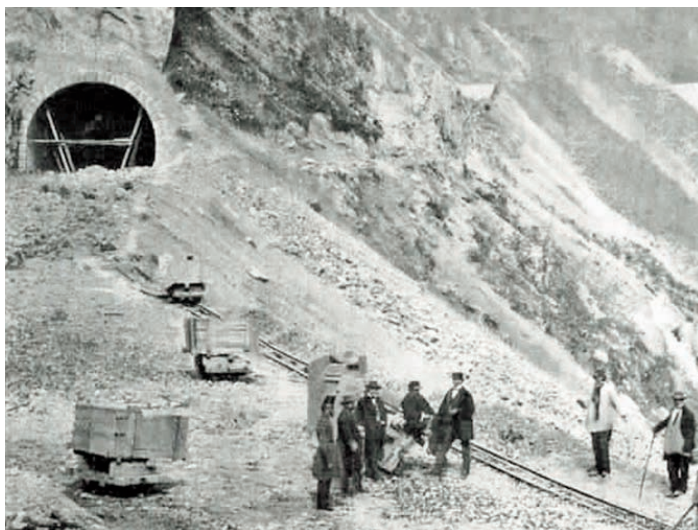
Mais rien n'avait été simple. Il fallut une bonne dizaine d'années de débats passionnés et d'études, avant de donner le premier coup de pioche. Et déjà, la jeune République neuchâteloise fondée par le renversement du gouvernement prussien en 1848 se déchira entre Haut et Bas du canton. Les confrontations furent si vives que le Conseil d'Etat tomba en 1853.

Les deux compagnies (Jura industriel et Franco-Suisse) avaient des ambitions internationales, en souhaitant se raccorder aux réseaux français en direction de Paris et helvétique en direction de Berne.

DISPUTES

Finalement, les deux sociétés entreprirent toutes deux les travaux et les achevèrent presque simultanément. Non sans nourrir des disputes rocambolesques, avant d'accepter une gare commune et un tronçon commun entre Vauseyon et Neuchâtel. Même combat pour décrocher la concession en direction de Berne, le Franco-Suisse ayant une longueur d'avance.

Très tôt, le «Jura industriel» fut confronté à des difficultés financières inextricables, si bien que plusieurs sociétés se succédèrent et que les actionnaires publics et privés se saignèrent pour éponger les dettes. Si la construction de ces deux lignes inspirèrent une abondante littérature, il n'en fut pas de même pour la ligne du Pied du Jura. C'est que sa conception échappa d'abord aux autorités neuchâteloises. Le canton de Vaud ne voulait pas de ligne sur la rive neuchâteloise, car il voulait rejoindre Berne, par Yver-



Construction du Franco-Suisse. (photo arch. du Musée neuchâtelois)

don, Payerne et Morat. Ce qui explique aussi pourquoi Berne renâcla longtemps avant de se relier à Neuchâtel et que la «Directe» ne vit le jour qu'en 1901. Néanmoins, la ligne du Pied du Jura fut déjà construite en 1859 entre Yverdon-Bains et Le Landeron, la section le long du lac de Bienne étant ouverte en 1860 il y a 150 ans,

DIRECTE LONGTEMPS DESIRÉE

Surnommée «Directe», la ligne Berne-Neuchâtel (BN) avait pour vocation au XIX^e siècle d'assurer les relations de la France à la Suisse. Le PLM (Paris-Lyon-Méditerranée), jusqu'à Pontarlier, et la société Franco-Suisse, en direction de Neuchâtel, ne tardèrent pas à construire les sections nécessaires à cette ambition. Cependant, l'indécision prévalut pendant plus de 40 années quant à la suite à donner à ce projet.

Le choix du tracé devait permettre d'éviter Bienne et de rejoindre directement Berne au départ de Neuchâtel. La compagnie du Berne – Neuchâtel fut constituée le 8 mai 1897 et les travaux débutèrent enfin le 12 septembre 1898. La construction de cette voie de chemin de fer, dont la déclivité maximale est de 18 à 220/00, nécessita l'établissement de nombreuses tranchées et remblais, de cinq tunnels (dont celui de Rosshäusern de 1102m) et de deux viaducs (le plus long sur la Sarine mesure 393m). Elle fut enfin com-

pliquée en certains endroits par la nature marécageuse des sols dans le Grand Marais. La ligne comporte 13 haltes et gares, dont deux sont des nœuds ferroviaires. Il s'agit de Chiètres et Anet (Kerzers et de Ins en allemand). Le premier constitue le croisement quasi perpendiculaire de la BN avec la ligne des CFF Payerne – Lyss et le second permet, en plus de la correspondance vers Bienne grâce au BTI (Bienne-Taüfelen-Ins), son raccordement depuis 1903 à la ligne Morat – Fribourg.

SERVICE INTERNATIONAL

Dès 1901, le service débute avec cinq trains par jour. En 1902, les fréquences passent à sept relations et les Interlaken – Berne – Paris empruntent la ligne. D'abord exploitée à la vapeur, la BN est électrifiée intégralement en 15kV 16 2/3 Hz en 1928. Cela permet rapidement d'utiliser des automotrices légères (ABDZe4/6 et ABDe2/8) afin de réduire les coûts et d'améliorer l'offre. La ligne a été un temps menacée de déclassement, car le trafic international ne tenait pas ses promesses. De vives oppositions locales ont permis d'éviter la transformation de cet axe, aux vocations multiples, en chemin de fer secondaire.

L'ARRIVÉE DU TGV

Depuis 1987, la «Directe» peut s'enorgueillir, comme le mentionna

Louis Gallois, alors président de la SNCF le 29 juin 2001 lors des cérémonies du centenaire, d'être la première et l'unique ligne privée à accueillir un TGV européen. Cependant, des deux AR quotidiens TGV «Lignes de cœur» Zurich – Paris, ne subsiste aujourd'hui plus qu'un AR TGV Lyria Berne – Paris sur la BN où seul le trafic régional et d'agglomération demeure réellement prédominant.

Côté matériel, bien après les fameuses Be4/4 761-763 des années 50, les RBDe 4/4 ont fait leur apparition en 1982 sur la BN et ont été épaulées à partir de 1999 par les Nina. Ces automotrices ont depuis cédé la place aux récentes «Lötschberger» désormais présentes sur la S5 du RER bernois. Des GTW ex-RM assurent (jusqu'au prochain changement de service) des courses S52 Berne – Chiètres (– Anet – Neuchâtel / Lyss – Büren an der Aare). Des rames ex «Suisse Express» modernisées (avec des Re420 ex-CFF et des Re465) ont remplacé en 2004 les compositions classiques (VU I et Re425) du BLS sur les RE Berne – Neuchâtel qui étaient assurés auparavant par le BLS jusqu'à La Chaux-de-Fonds et Le Locle...

Sylvain Meillasson /
Blaise Nussbaum

Le Franco-Suisse

La société du Franco-Suisse fut propriétaire des lignes Vaumarcus – Neuchâtel – Le Landeron (Frienisberg) et Pontarlier – Neuchâtel, respectivement ouvertes en 1859 et 1860. Elle est issue d'un accord entre des intérêts neuchâtelois et le PLM. Cette compagnie française assurera d'ailleurs l'exploitation des lignes du Franco-Suisse jusqu'en 1865, avant de s'effacer devant la société Suisse occidentale qui, après s'être constituée en compagnie à part entière, deviendra Suisse occidentale Simplon, puis Jura-Simplon. Ce dernier sera intégré aux CFF en 1903. Avec d'autres compagnies, le Franco-Suisse participera à la construction du réseau ferroviaire neuchâtelois à voie de 1435 mm et de ses connexions. (sm)

Des rames modernes en Suisse romande

Le matériel roulant assumant les dessertes régionales et RER en Suisse romande se modernise progressivement. Après les cantons du Valais, de Berne (Jura bernois) et de Neuchâtel, les rames «Domino» sont mises en circulation dans ceux de Fribourg et Vaud sur les lignes Yverdon-les-Bains – Payerne – Fribourg – Romont, Lausanne – Palézieux – Payerne et Lausanne – Yverdon-les-Bains.

Sur la ligne de banlieue Lausanne – Echallens – Bercher (LEB), les six nouvelles rames automotrices RBe 4/8, du «sur mesure éprouvé» livré par Stadler Rail, sont opérationnelles. Ces compositions formées de deux véhicules – l'adjonction d'une voiture intermédiaire est possible ultérieurement – remplacent deux anciennes rames datant d'une quarantaine d'années, et complètent le parc des véhicules pour assurer une desserte cadencée

au quart d'heure entre Lausanne et Cheseaux.

Entre Lausanne et Genève, les trains «RegioExpress» (RE) offriront davantage de places assises avec l'introduction de 13 rames automotrices à deux niveaux «Dosto RV*», en décembre 2012. Ces rames ressembleront à celles de la troisième génération du RER zurichois dont le premier des 50 exemplaires commandés au constructeur Stadler Rail a été présenté publiquement le 3 juin 2010 à Zurich. Plus courtes que leurs homologues zurichois – 100 mètres (quatre éléments) au lieu de 150 (six éléments) – elles font partie d'une commande de 24 trains supplémentaires décidée en avril 2010.

Le «Dosto RV» reprend certains composants éprouvés sur d'autres trains produits par Stadler («Flirt», «GTW») et intègre plusieurs innovations. Les principales nouveautés sont l'accès de plain-pied avec

vastes plateformes pour un flux optimal des passagers; les espaces pour poussettes et bagages; la climatisation combinant l'apport d'air frais par le plafond perforé et le chauffage par le sol; l'habitacle offrant plus de confort aux voyageurs ainsi que de larges passages entre les sièges et un éclairage non aveuglant; le système d'information optimisé à l'intérieur et à l'extérieur du train; le rendement énergétique poussé. Avant même la livraison du premier des 74 «Dosto RV» aux CFF, d'autres opérateurs ferroviaires ont également commandé ce type de train: le BLS, 28 rames de quatre éléments pour le RER bernois (lignes 1, 3 et 6); Arriva/BeNEX/Ostdeutsche Eisenbahn GmbH ODEG (Allemagne), 16 rames de quatre éléments; Westbahn Management GmbH (Autriche), sept rames de six éléments pour les liaisons intercity Vienne – Linz – Salzbourg à 200 km/h.

* Dosto = DoppelSTOckzüge (trains à deux étages ou à deux niveaux) / RV = RegionalVerkehr (trafic régional). *PhC*

Traversée du Mormont agrandie

Désormais, le Mormont n'est plus un obstacle pour les convois de conteneurs à grand gabarit ni un point de ralentissement pour les trains intercity empruntant la ligne Lausanne – Yverdon-les-Bains. Les deux tunnels existants depuis 1855* (304 et 183 mètres) ont été assainis et doublés par deux nouveaux ouvrages parallèles (326 et 200 mètres). L'adaptation conjointe du tracé a permis de relever la vitesse de 120 à 140 km/h. Cette réalisation qui a duré deux ans et demi rend possible la circulation de trains à deux niveaux sur l'intégralité de la partie romande de la ligne du Pied du Jura. *(phc)*

*Ces ouvrages sont les plus anciens tunnels du réseau des CFF.

**TRANSPORTS PUBLICS
DU LITTORAL
NEUCHÂTELOIS**

Les TN, un réseau à vivre!

Tel. 032 720 06 00 - Fax 032 724 51 34
Quai Philippe-Godet 5 - 2001 Neuchâtel
e-mail: tn.info@tnneuchatel.ch - www.tnneuchatel.ch

TransRun: une gerbe de modernisations

Le TransRun est l'élément structurant du développement de l'offre des transports publics neuchâtelois autour duquel s'articule l'ensemble des dessertes régionales par train et par bus. Afin de renforcer la cohérence du système, diverses mesures ont été retenues conjointement par le canton et les communes dans le cadre d'un projet d'agglomération pour le Run (Réseau urbain neuchâtelois), déposé à la Confédération avec des demandes de subventionnement.

Ces mesures concernent la gestion du stationnement, la création de parcs relais, la promotion de la mobilité douce, la modération du trafic en ville et l'aménagement d'espaces publics urbains. Cela se traduit par des projets qui se concrétiseront en deux phases : 2011-2014 (paquet A) et 2015-2018 (paquet B). Les principales réalisations projetées sont les

suivantes (excepté le TransRun).

PREMIER PAQUET

- Arrêt ferroviaire «La Chaux-de-Fonds-Fiaz» (Morgarten).

- Réorganisation de l'interface des transports publics à Saint-Blaise, dont la modification d'un tronçon de la ligne 7 des trolleybus (TN).

- Réaménagement de la place Numadroz à Neuchâtel.

- Transformation de la place de la Gare à La Chaux-de-Fonds avec une nouvelle interface des transports publics. Revalorisation de l'avenue Léopold-Robert et aménagement de voies pour les trolleybus et bus à La Chaux-de-Fonds.

- Réaménagement de la place du 1^{er}-Août au Locle pour améliorer l'interface des bus et construction d'un ascenseur urbain entre cette place et la gare des CFF au Locle; aménagement de voies pour les bus et réorga-

nisation de la gestion du trafic et adaptation de carrefours au Locle.

- Installation d'abris pour vélos à proximité des gares CFF et des stations du Littorail (TN).

DEUXIEME PAQUET

- Nouvel arrêt aux «Eplatures» entre La Chaux-de-Fonds et Le Locle. Rétablissement d'une voie de croisement des trains à la station du Crêt-du-Locle.

- Nouvelles haltes «Cité Martini» à Marin-Epagnier (La Tène) et «Vieille-ville» à Neuchâtel. Revalorisation de l'espace public dans la vieille ville de Neuchâtel.

- Aménagements sécurisés pour piétons et cyclistes dans les deux paquets.

Tous ces projets bénéficieront d'un cofinancement fédéral. L'investissement pour la mise en œuvre du premier paquet de projets se chiffre à

48,1 millions de francs et la contribution de la Confédération représente les 35% du montant total, soit 17 millions de francs. D'ici à la fin de 2010, le Grand Conseil et les conseils généraux concernés voteront leurs parts respectives des premiers crédits permettant d'entreprendre les premières réalisations.

AU VAL-DE-RUZ

En outre, une réorganisation des lignes de bus dans le Val-de-Ruz est prévue lors de la mise en service du TransRun et de la nouvelle gare de Cernier, à l'horizon 2020. Autre amélioration attendue, la transformation des infrastructures de la gare CFF du Locle pour les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite (rehaussement des quais, rampes) et les doter d'équipements modernes (téléaffichage).

Philippe Claude



LA CHAUX-DE-FONDS - LES PONTS-DE-MARTEL

PRENEZ PLACE A BORD DE LA VOITURE SALON PANORAMIQUE DES TRN

Dotée de 44 places assises, une cuisine équipée (frigo, four micro-ondes, lavabo) et d'une installation TV/vidéo, la voiture salon est la formule idéale pour fêter un événement, organiser un apéritif ou un repas.

Pour le service, les apéritifs ou la restauration, vous pouvez vous organiser librement ou nous demander une offre 'tout compris'.

Au départ de La Chaux-de-Fonds, la nature neuchâteloise se donne en spectacle avec la possibilité de visiter la Fromagerie des Ponts-de-Martel et Les Tourbières à proximité.

RESERVATION

Gare TRN, 2316 Les Ponts-de-Martel
Tél. 032 937 11 27, Fax 032 937 19 89
gare.ponts@trn.ch, www.trn.ch

FROMAGERIE LES MARTELS - 2316 LES PONTS-DE-MARTEL

Visite avec dégustation ou petit déjeuner possible à la Fromagerie ou dans la voiture salon. Horaire : ouvert tous les jours de 08h00-12h00 et de 17h00-19h00. Tél 032 937 16 66 Fax 032 937 14 19, www.fromagerie-les-martel.ch, info@fromagerie-les-martel.ch