



Barbara Egger-Jenzer (sp)

EDITORIAL

Les défis de Berne

C'est en ce mois d'avril que la consultation du projet de la Confédération pour le futur développement de l'infrastructure ferroviaire sera lancée. L'extension et le financement des infrastructures seront au cœur des débats à venir: un défi majeur pour le canton de Berne, étant donné sa position centrale dans le réseau ferroviaire suisse et son caractère à la fois rural et urbain.

En plus d'être un pont entre la Suisse alémanique et la Suisse occidentale, le canton de Berne est traversé par les principaux axes ferroviaires nord-sud (ligne du Lötschberg - Simplon) et est-ouest (lignes du pied du Jura et du Plateau). Cette situation a notamment provoqué d'importants problèmes de saturation du réseau en gare de Berne et autour de son nœud ferroviaire. Il va sans dire qu'au cours de ces dernières années, les préoccupations du canton de Berne en matière de transport ont considérablement augmenté en raison des problématiques liées au trafic d'agglomération et de la nécessité d'y trouver de bonnes solutions.

Barbara Egger, conseillère d'Etat du canton de Berne Suite page 2

SOMMAIRE

Lötschberg: comité formé	3-4
BLS: stratégie ambitieuse	5
RER BE: nouvelles rames	6
Bienne renoue avec le tram	7-8
Projet de mobilité à Bienne	9
Un RER: pour quoi faire	10
Accord CFF - SNCF	11
CTJ: P. Broulis à l'offensive	12
Paris - Bâle menacé	13-14
CTJ: mobilités frontalières	15
Raility: active entreprise	16
Tonkin: réouverture en vue	17
Delle - Belfort retardé	18
Japon: stupéfiant Shinkansen	19
Ouestrail et le Lötschberg	20

Transports romands

Axe Berne - Valais

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

Mobilisation importante pour le doublement du Lötschberg



Entrée du Lötschberg de base sur le versant nord, près de Frutigen.

(photo sp/bls)

Le 31 mars 1911, donc il y a tout juste un siècle, on lançait le percement du tunnel de faite du Lötschberg. Les autorités de l'époque savaient que cet aménagement ferroviaire permettrait de nouveaux développements économique et touristique dans les Alpes. En effet, ce tunnel allait prendre place sur un nouvel axe stratégique nord-sud, qui connectera la France et la Suisse occidentale au tunnel du Simplon, pour les relier à l'Italie et à la Méditerranée.

Mais auparavant, que de durs combats politiques en ce début de XX^e siècle, pour convaincre les instances décisionnelles de la nécessité de cet aménagement. D'autres tracés pour des tunnels sous le Splügen, le Lucmanier, etc., étaient en concurrence avec le projet du Lötschberg; mais après de nombreux débats et analyses, ils avaient été rejetés.

Nos prédécesseurs eurent la satisfaction de voir leur projet retenu pour traverser les Alpes. Ces décideurs avaient compris qu'une meilleure mobilité offerte aux concitoyens est la garantie d'un développement fort des cantons et des régions concernés.

Mais ces mêmes autorités politiques avaient-elles imaginé que cent ans plus tard:

- l'homme aurait posé le pied sur la lune depuis plus de 40 ans;
- pour un coût équivalent à une semaine de salaire d'un ouvrier, on pourrait traverser en avion l'océan Atlantique en moins de huit heures, alors qu'en 1911, les premiers avions volaient depuis moins de huit ans;
- et un tunnel ferroviaire de base serait en service depuis moins de quatre ans, entre Spiez et Viège ?

Certainement pas, ce qui démontre que même si le monde politique a parfois beaucoup d'imagination,

la réalité du terrain est souvent encore plus rapide et ambitieuse que les attentes des hommes.

REVENDEICATIONS

C'est pourquoi le «Comité du Lötschberg» demande que l'on poursuive les efforts commencés il y a plus de 100 ans sur cet axe stratégique, afin que l'on développe, transforme, complète et améliore les infrastructures ferroviaires traversant les cantons de Berne et du Valais, pour assurer parallèlement à l'axe ferroviaire du Gothard, l'achèvement de la variante en réseau voulue depuis plus de 20 ans par le peuple suisse, pour garantir à l'échelle de l'Europe, des axes ferroviaires nord-sud qui soient efficaces et performants.

Jacques Melly
conseiller d'Etat, en charge du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement du Valais

Suite page 3

EDITORIAL Au cœur de la Suisse, Berne veut jouer son rôle de carrefour

Suite de la première page

Pour faire face à l'intensification du trafic d'agglomération, nous devons créer les infrastructures nécessaires afin que les transports publics restent le moyen de transport le plus utilisé en ville. Il est pour cela primordial que le développement des agglomérations se fasse de manière concertée avec celui des transports, autrement dit dans des endroits bien desservis par les transports publics.

Dans le cadre du projet de tram régional à Bienne par exemple, le canton de Berne a travaillé en étroite collaboration avec la ville de l'Avenir et la région pour mener à bien ce projet qui reliera plusieurs zones d'habitation à des zones d'activités en expansion, où de nombreux emplois vont être créés.

Si le trafic d'agglomération occupe une place prépondérante dans la gestion des transports du canton de Berne, la desserte des régions périphériques et rurales est aussi une préoccupation constante, afin que celles-ci ne deviennent pas le parent pauvre des transports publics. Partant du principe que les petits ruisseaux font les grandes rivières, le canton de Berne s'est toujours engagé et continuera à s'engager pour qu'une desserte optimale en transport soit garantie sur l'ensemble de son territoire.

LA LEÇON DE L'HISTOIRE

L'histoire des chemins de fer suisses a montré que la politique ferroviaire audacieuse de nos ancêtres a été payante. Ainsi, le 31 mars 1911, le tunnel du Lötschberg était percé, créant ainsi la plus courte liaison ferroviaire entre Paris et Venise et entre l'Allemagne et l'Italie. Depuis, la construction du tunnel de base du Lötschberg a permis de renforcer cet axe et d'en faire une traversée moderne et performante à travers les Alpes.

Aujourd'hui, cent ans après le percement du Lötschberg, force est toutefois de constater que le réseau

de chemin de fer helvétique a atteint ses limites en matière de capacité. Rail 2030 a pour principal défi de dépasser ces limites. C'est pourquoi une réflexion doit être menée sur le long terme et à large échelle sur l'avenir des dessertes ferroviaires nord-sud et est-ouest de notre pays. La situation financière et surtout les coûts provoqués par les infrastructures de transports nous obligent à fixer des priorités. Ainsi, chaque investissement doit à la fois répondre à un important besoin et être d'une grande utilité pour le trafic international, national, régional et d'agglomération, et cela sans trop nuire à l'environnement. Dans le cadre de Rail 2030, la priorité ira aux projets qui auront des retombées positives pour toutes les catégories de trafic et qui renforceront, de manière durable, les infrastructures de notre réseau souvent prises en exemple par nos voisins.

PRIORITES BERNOISES

Dans le canton de Berne, les projets prévus dans le cadre de Rail 2030 – tunnel de Gléresse (ligne du pied du Jura), modernisation et accélération de la ligne entre Berne et Lausanne, extension du nœud de Berne et de la ligne entre Berne et Thoune – auront une utilité globale et profiteront aussi bien au trafic longue distance, marchandises que régional. Malheureusement, certains projets vitaux ne sont pas pris en compte par Rail 2030, tel que l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg qui figure pourtant en haut de l'agenda des cantons de Berne et du Valais. Pour que la Confédération accède à notre demande, nous avons constitué le 8 mars dernier avec brio le Comité du Lötschberg, lequel compte déjà 200 membres. Le bureau de ce comité a notamment été chargé de concrétiser l'idée de financement lancée par la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP). En effet, même si la proposition de la Confédération de créer un Fonds d'infra-

structure ferroviaire (FinFer) va dans la bonne direction, les cantons de Berne et du Valais jugent que celle-ci ne va pas assez loin.

Il est donc dans l'intérêt des cantons de proposer des solutions pour que les infrastructures nécessaires à la mise sur pied d'une mobilité durable, au service de notre société et de notre économie, puissent être réalisées.

Dans cette optique, il faut que la Confédération, les cantons et les villes se concertent activement et adoptent une vision commune et globale sur les investissements et les échéances en mesure de rendre notre réseau de transports publics encore plus performant. Rail 2030 est certes une étape prometteuse, mais elle ne le sera vraiment que si les pouvoirs publics se donnent les moyens pour y parvenir.

Barbara Egger-Jenzer
conseillère d'Etat, directrice des Travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne

A nos lecteurs

Le neuvième numéro de «Transports romands» se penche sur les défis que le nouveau Comité du Lötschberg entend relever. Il s'agit de renforcer l'axe du Lötschberg, cordon ombilical entre les cantons de Berne et du Valais, mais aussi lien vital entre l'Italie du Nord et l'Allemagne du Sud, avec des ramifications vers l'Arc jurasien et les régions françaises frontalières.

Ce comité a frappé un grand coup au mois de mars à Berne, en ratifiant une résolution exigeant le doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg et l'élimination des goulets d'étranglement.

Ce numéro a bénéficié de l'appui des cantons de Berne et du Valais, de leurs conseillers d'Etat en charge du dossier ainsi que des chefs des Services cantonaux des transports valaisan et bernois.

Nous remercions tous nos lecteurs qui ont renouvelé leur abonnement. Afin de poursuivre notre 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

Déjà 100.000 trains

Voilà déjà plus de trois ans que le tunnel de base du Lötschberg a été ouvert au trafic. Et comme l'on sait, le succès a dépassé les prévisions les plus optimistes. C'est ainsi que la compagnie du BLS a eu le plaisir de fêter le 100.000^e train ayant franchi la galerie de base. A cette occasion, le BLS a organisé une petite cérémonie pour accueillir ce convoi de la chaussée roulante, en provenance de Novare pour Fribourg-en-Brigau, qui est arrivé en gare de Fruti-

gen, le 3 mars 2011, peu après 8 heures. Chargé de camions, il circulait pour le compte de la compagnie Ralpin. Le train et les chauffeurs de poids lourds voyageant dans la voiture-couchettes ont été salués par le directeur général (DG) du BLS, Bernard Guillelmon, et le chef de BLS Cargo, Dirk Stahl. Les chauffeurs et le chef d'entreprise de Ralpin, René Dancet, ont reçu un petit cadeau des mains de Bernard Guillelmon, en souvenir de cet événement.



Bernard Guillelmon (BLS), René Dancet (Ralpin) et Dirk Stahl (BLS Cargo).
(photo sp/bls)

Axes alpins: sortir enfin du tunnel!

Suite de la première page

Les autorités fédérales doivent prendre les dispositions nécessaires pour que l'étude de l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg soit rapidement mise sur pied. A ce titre, il est souhaité que les moyens financiers nécessaires à ces réflexions soient intégrés de manière prioritaire dans l'enveloppe financière affectée au projet Rail 2030, piloté par la Confédération.

Le tunnel de base du Lötschberg est en service depuis un peu plus de trois ans et cette installation moderne est déjà saturée. La ligne de façade, qui sert de parcours de réserve, est parcourue en période de fort trafic, par 60 à 100 convois dans les deux sens. S'il n'est pas réaliste d'imaginer avec certitude nos besoins dans 100 ans, il appartient toutefois au monde politique

en place de prévoir au moins une solution, pour résoudre les problèmes qui sont connus aujourd'hui.

C'est seulement en menant une coordination à l'échelle nationale, voire européenne sur l'avenir de nos infrastructures ferroviaires de transport que notre pays saura préserver et compléter un réseau de chemin de fer sûr, performant et efficace, ce qui sera le gage, nous n'en doutons pas, des félicitations que nos descendants nous adresseront dans cent ans, pour nous remercier des prochains choix qui auront été faits par nos instances dirigeantes.

Jacques Melly
*conseiller d'Etat, en charge du
 Département des transports, de
 l'équipement et de
 l'environnement
 de l'Etat du Valais*

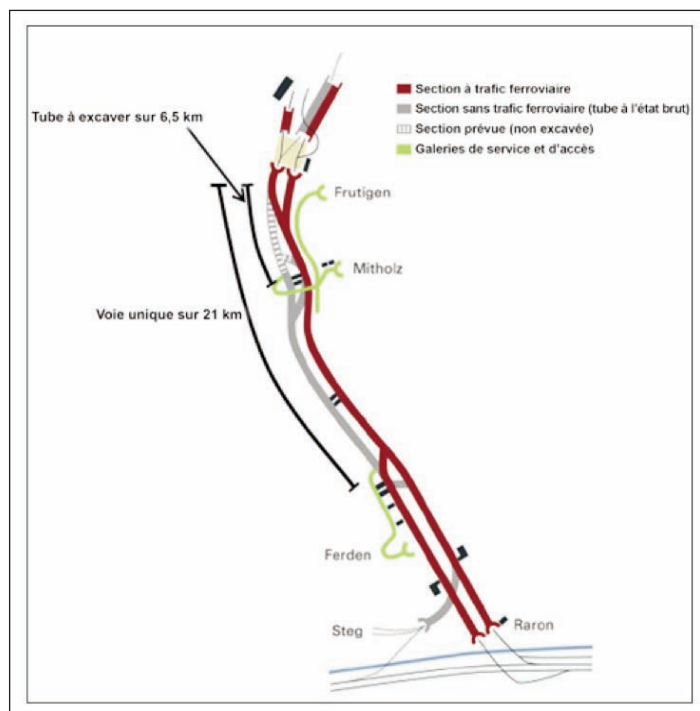


Schéma du doublement intégral du Lötschberg

(photo sp/bls)

La seconde bataille du Lötschberg

Le tunnel de base du Lötschberg a rencontré un succès dépassant les espoirs les plus optimistes de ses partisans. Ce succès est tel que la galerie ne peut plus absorber un trafic en pleine expansion, aussi bien voyageurs que marchandises. Aujourd'hui, le tunnel de base joue un rôle essentiel tant dans les relations internationales que nationales et régionales. C'est pourquoi, il est devenu indispensable que l'on termine l'ouvrage inachevé, soit le doublement intégral du tunnel demeuré à voie unique sur deux tiers de sa longueur, mais aussi les goulets d'étranglement entre les frontières italienne et franco-allemande.

La bataille qui avait passionné les Suisses dans les années 80-90 fut bien maîtrisée par le choix judicieux des deux Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) en perçant à la fois le Gothard et le Lötschberg. Certes, ce dernier a dû

consentir des sacrifices importants, mais sa réalisation était à ce prix. Ainsi, à l'heure actuelle, le tunnel n'est équipé d'une double voie que sur le tiers sud de la galerie. De plus, on a renoncé à équiper la sortie en direction de Steg et à creuser le tunnel de Mundbach, en se contentant de se raccorder à Rarogne, ce qui a fait le bonheur de la gare de Viège, promue au rang de gare étoile valaisanne de première importance.

Mais alors que se profile l'ouverture du Gothard de base avec le récent percement des deux tubes, il est temps de remettre l'ouvrage sur le métier pour achever la deuxième galerie du Lötschberg et l'élimination des goulets d'étranglement entre Bâle et Domodossola.

On assiste en effet à une véritable explosion du trafic empruntant cet axe. En 2000, le Lötschberg n'était parcouru que par 20% du trafic ferroviaire transalpin suisse, mais

cette part a grimpé jusqu'à 45% en 2009. Actuellement, le Lötschberg (base et façade) offre 110 sillons par jour aux trafics de marchandises (wagons complets; combiné non accompagné avec conteneurs et caisses; combiné accompagné ou chaussée roulante des poids lourds). Le tunnel de base dispose de 60 à 70 sillons, alors que la ligne de façade propose 40 à 50 sillons.

Par ailleurs, le trafic de voyageurs a également explosé, notamment de la part des pendulaires et des touristes se rendant dans les vallées de Zermatt et de Saas-Fée. Pour sa part, le trafic régional, avec le Réseau express régional (RER) bernois en pleine expansion et le trafic de grandes lignes, contribuent également à saturer l'axe du Lötschberg. Ainsi dans la vallée de l'Aar, l'intervalle des trains entre Berne et Gümligen n'est que de trois minutes, tous trafics confondus.

Les prévisions laissent entrevoir une augmentation de 50% du trafic, tant de marchandises que de voyageurs. De plus, le RER bernois devrait voir le nombre de passagers croître de 60% dans les 15 prochaines années.

Trois tronçons délicats sont à traiter: pose de la troisième voie dans la vallée de l'Aar, entre Gümligen et Münsingen, y compris le désengorgement de Gümligen; extension de la gare de Berne, avec seize voies au lieu des douze actuelles et refonte du plan des voies d'accès; percement du tunnel du Wisenberg, sous l'Arc jurassien, entre Olten et Bâle, avec désengorgement du nœud d'Olten.

Le doublement intégral du Lötschberg est devisé à 1,35 milliard, alors que le percement du Wisenberg est estimé entre 3,8 et 5 milliards. Avec les autres projets, on atteint un total compris entre 8 et 9,5 milliards de francs. **BLN**

Comité du Lötschberg pour l'axe intégral

A l'occasion de la constitution officielle du comité pour un axe du Lötschberg performant, le 8 mars dernier à Berne, nous avons posé trois questions à son directeur, Mathias Tromp.

- *L'association OuestRail défend les intérêts de la Suisse occidentale en matière de développements ferroviaires. L'axe du Lötschberg figure parmi ses objectifs. Quels intérêts supplémentaires le comité Lötschberg va-t-il défendre?*

- Il s'agit pour nous de défendre l'ensemble de l'axe Bâle – Berne – Lötschberg – Simplon et d'éliminer tous ses goulets de capacité en Suisse comme dans les pays voisins. Avec le tunnel de base actuel, même avec un seul tiers en double voie, un pas de géant a été réalisé. L'ouvrage n'est cependant pas achevé pour autant. Le succès des dernières années – aussi bien du trafic des voyageurs que des marchandises – fait appel à de nouvelles mesures. Cela est avant-tout valable pour le tunnel de base, dans la vallée de l'Aar, au nœud de

Berne et pour la traversée de la chaîne du Jura.

- *L'association OuestRail est née de la fusion de la Communauté d'intérêt de la ligne du Simplon (CISL) et de la Communauté d'intérêt des transports ferroviaires de l'Arc jurassien (CITAJ) pour donner plus de poids au lobbying de la Suisse occidentale. Avec le nouveau comité du Lötschberg, ne craignez-vous pas une dispersion des forces et des divergences?*

- Au contraire: nous allons intensifier la collaboration avec OuestRail, le comité du Gothard et le comité «Pro Wisenberg» (traversée du Jura). **Ensemble**, cela doit nous permettre avant tout, de recueillir davantage de fonds pour le trafic ferroviaire sur tout le territoire suisse. Et éventuellement en second lieu, ce sera au tour des différentes régions d'être concernées. Pour ce faire, une concertation, voire un ordre de priorité est grandement souhaité. C'est pourquoi, nous voulons collaborer avec OuestRail.

- *Les cantons de l'Arc jurassien sont concentrés sur le maintien et*



Le 100.000^e train sortant du portail nord du Lötschberg. (photo sp/bls)

le développement des liaisons franco-suisse, les cantons de Genève et Vaud sur l'extension des infrastructures ferroviaires entre leurs deux chefs-lieux. Quelle position le Comité du Lötschberg va-t-il adopter envers ces différents centres d'intérêt?

- Le Comité du Lötschberg ne va

guère se prononcer de façon directe au sujet du développement de la ligne Lausanne – Genève. Cependant, pour moi, cet aménagement est incontesté. Ce tronçon revêt la plus haute importance en Suisse occidentale.

Propos de Mathias Tromp recueillis par PhC

Résolution pour le doublement

Le 8 mars 2011, le comité «Lötschberg» a été constitué en la salle du Grand Conseil du canton de Berne, en présence de nombreux parlementaires fédéraux et cantonaux, de plusieurs conseillers d'Etat ainsi que de représentants du monde économique et social. Ils ont participé à cette séance constitutive pour soutenir les revendications du comité.

Ce nouveau comité estime que la conception du projet Rail 2030 ne prend pas suffisamment en compte les axes nord-sud dans la planification du trafic ferroviaire, alors que ceux-ci revêtent une importance capitale pour les transports nationaux et internationaux. Trois ans seulement après son ouverture, le tunnel du Lötschberg a déjà atteint sa limite de capacité. Les prévisions du trafic annoncent d'autres augmentations massives. Les voies d'accès formeront de nouveaux goulets d'étranglements et des adaptations sont indispensables

pour toutes les catégories de trafic, du transport de marchandises aux grandes lignes et aux RER.

Ces différentes catégories de trafic se gênent mutuellement sur l'axe du Lötschberg. Des investissements en vue d'une amélioration des capacités seront bénéfiques tant pour l'économie que pour le tourisme et la population.

En conséquence, dans le cadre de Rail 2030, les projets suivants doivent être mis en œuvre:

- le doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg, pour permettre une cadence de 30 minutes pour les trains intercitys vers le Valais et pour offrir des sillons supplémentaires au trafic de fret.
- l'extension des infrastructures fer-

roviaires dans la vallée de l'Aar (entre Berne et Thoune), pour faciliter l'accès au tunnel de base du Lötschberg et pour supprimer les conflits avec le trafic d'agglomération;

- le développement de la gare de Berne, pour favoriser la fluidité de circulation des trains des grandes lignes et des trains régionaux;
- un nouveau percement au travers du Jura entre Bâle et Olten pour décharger l'afflux de trafic du et vers le nord, via le Lötschberg/Simplon ou le Gothard;
- un arrêt régulier des trains intercitys (IC) à Frutigen, selon les souhaits de la région;

Le comité «Lötschberg» est conscient que le développement des infrastructures a un coût. Il s'engage donc pour un financement durable des transports publics. Dans ce but, des idées constructives seront présentées au cours des débats à venir.

(comm)



Les goulets à supprimer sur l'axe international du Lötschberg. (sp/bls)

Stratégie ambitieuse du BLS

Bernard Guillemon, directeur de l'entreprise Berne - Lötschberg - Simplon (BLS) fait le point sur les projets de sa compagnie.

- Peut-on envisager un développement du RER bernois (S-Bahn) avec les cantons voisins du canton de Berne (Valais, Fribourg, Neuchâtel, Jura, Soleure, Argovie et Lucerne) pour en faire un vaste réseau de l'Espace Mittelland?

- Oui, nous devons poursuivre le développement du système RER à travers le Mittelland ouest sous l'angle d'une perspective d'ordre supérieure. Ce système doit s'orienter vers les besoins de la clientèle et vers une production efficace du point de vue des coûts et ne doit pas s'arrêter aux frontières cantonales. Concrètement, il s'agit de développer des concepts de production intelligents pour relier les centres régionaux, tels que Fribourg, Neuchâtel, Bienne, Soleure, Thoune et autres, entre eux et avec la Ville fédérale. Nous ne pouvons qu'approuver le fait que les cantons, en tant que commanditaires des transports apublics régionaux, se concertent pour discuter en commun de ces questions, par exemple dans le cadre du projet «Région Ville fédérale».

- Quelle est la stratégie de développement du BLS en matière de trafic des marchandises en Suisse et sur les corridors européens nord-sud? D'autres alliances sont-elles envisagées?

- BLS Cargo veut continuer de développer son partenariat éprouvé avec DB Schenker (Deutsche Bahn) au nord et IMT au sud. En même temps, nous voulons également acquérir plus de clients directement au sein du marché. Pour nous, l'activité clé, c'est le trafic transalpin des trains complets de marchandises à travers la Suisse. Dans ce segment, nous aspirons à moyen terme à acquérir la primauté du marché. Aujourd'hui, notre part du marché est de 43%.



Doublement entre Berne et Neuchâtel, près du pont de Thielle. (sp/bls)

- Quels sont les projets en matière de rénovation et d'achat du matériel ferroviaire?

- Dans ce domaine, nous nous trouvons devant un double défi: nous attendons d'une part, dans les prochaines années, dans le secteur RER, une augmentation substantielle de la demande. D'autre part, il faut se rendre à l'évidence qu'il faudra compter à l'avenir avec un mode de financement plus difficile en raison des deniers publics de plus en plus limités. Pour cette raison, le BLS a défini la politique de son parc de matériel roulant, qui poursuit en gros deux objectifs: en premier lieu, il s'agit d'augmenter la capacité, et en second lieu, de moderniser et unifier le parc du matériel voyageurs en vue d'augmenter l'efficacité et la souplesse de l'exploitation. Dans une première étape, nous allons recevoir d'ici à 2014 vingt-huit nouvelles rames automotrices à deux étages. D'autres commandes doivent suivre. En parallèle, nous mettons petit à petit hors service du matériel roulant ancien. Jusqu'en 2025, nous voulons réduire les différents types de trains de voyageurs du BLS, dont le nombre est actuellement de sept, à quatre tout au plus.

- Quelle est la position du BLS par rapport aux projets de transformation de la gare de Berne? Répondent-ils aux besoins du BLS?

- L'aménagement du nœud de Berne revêt une importance cruciale pour le BLS. Sans la capacité de voies supplémentaires dans la gare de Berne, un développement continu de l'offre du RER bernois à travers l'Espace Mittelland n'est tout simplement pas possible au-delà de 2012. Et cela avec une augmentation pronostiquée de la demande de 60% dans les vingt prochaines années! Pour cette raison, nous nous engageons avec énergie en faveur du projet «Zukunft Bahnhof Bern» (Avenir de la gare de Berne) pour un agrandissement rapide de la gare à voies normales de Berne, par exemple par une extension du nombre de voies à quai. Il faut en outre des mesures impératives au niveau des accès, notamment le désengorgement des voies dans les secteurs du Wankdorf à l'est et de Holligen à l'ouest. Ce sera en fin de compte à la politique de trancher sur les moyens financiers nécessaires à cet effet, par exemple dans le cadre de Rail 2030.

- Quel est le calendrier des travaux de doublement de la voie entre Berne - Neuchâtel, à court et à moyen terme?

- Nous allons réaliser le prochain pas d'aménagement en 2012 avec le doublement de la voie sur le tronçon Forêt de Vanel - Pont-de-Thielle. Cette année encore, nous commençons les travaux de perce-

ment du nouveau tunnel à double-voie de Rosshäusern, long de 2,1 kilomètres. Cet ouvrage est actuellement le plus grand projet de construction à l'unité sur le réseau du BLS. Le problème principal sur la ligne BN (Berne - Neuchâtel) ne réside pas spécialement dans les tronçons à voie unique, mais les goulets de capacité mentionnés plus haut dans le nœud de Berne. Sans capacités supplémentaires, dans et autour de la gare de Berne, tout doublement de voies sur la ligne de Neuchâtel n'est pas de grande utilité si nous ne pouvons pas acheminer des trains supplémentaires jusqu'à Berne.

- Quelle est la position du BLS par rapport au renforcement de la capacité des lignes d'accès et du tunnel de base du Lötschberg? La double voie est-elle nécessaire dans la totalité du tunnel de base?

- L'axe du Lötschberg atteint déjà aujourd'hui la limite de sa capacité. Sans aménagements supplémentaires, le trafic des voyageurs, en augmentation rapide, menace d'évincer le trafic des marchandises du rail en faveur de la route. Le problème est particulièrement aigu dans la périphérie de Berne où le trafic à longue distance et les trains de fret côtoient les trains du RER. Pour assurer les capacités nécessaires liées à la politique de transfert du trafic des marchandises de la route vers le rail, nous devons prendre des mesures autour des trois goulets d'étranglement: nœud de Berne, vallée de l'Aar (entre Berne et Münsingen) et doublement intégral du tunnel de base du Lötschberg. L'aménagement complet du Lötschberg de base, actuellement à voie unique sur les deux tiers de son parcours, permettrait de doubler la capacité du trafic des marchandises par rapport à aujourd'hui et de créer l'espace nécessaire pour un cadencement à la demi-heure du trafic des voyageurs à longue distance de et pour le Valais. Nous nous engageons dans cette direction. *Suite page 6*

Nouvelles rames pour le RER bernois

Sur deux dessertes RE (RegioExpress), assurées par les CFF, et sur trois lignes du RER, exploitées par le BLS, l'offre en termes de capacité, de confort et de gestion sera progressivement améliorée durant les années à venir. Pour cela, les deux opérateurs ferroviaires ont prévu de mettre en service de nouveaux trains plus performants. Sur les lignes RER S1 (Fribourg-Berne-Thoune), S3 (Bienna-Berne-Belp-Thoune) et S6 (Berne-Schwarzenbourg), le nombre de places assises va croître de 30% avec l'introduction de 28 rames automotrices à deux niveaux «Dosto RV», entre 2012 et 2014. Les agencements intérieurs de ces rames seront particulièrement soignés pour souligner leur convivialité par des coloris lumineux, des parties de faces en bois et des espaces fonctionnels donnant une impression de tranquillité.

Sur les dessertes RE Bienna-Lyss-Berne et Berne-Berthoud (Burgdorf)-Olten, de nouvelles rames «Dosto RV», plus efficaces en trafic interurbain, remplaceront dès 2015 les compositions actuelles formées de voitures à deux étages IC 2000 et d'une locomotive 2000 (Re 460). En exploitation RE ou RER, les



Le confort sera particulièrement soigné dans les rames Dosto (sp/bls)

«Dosto RV», composées de quatre unités, pourront circuler en rames simples ou doubles, ce qui permettra de mieux répondre à la demande de places assises lors des heures de pointe. Ces rames ressembleront à celles en cours de livraison pour le RER zurichois dont les 50 exemplaires commandés par les CFF comportent six véhicules.

Les «Dosto RV» des CFF font partie d'une commande additionnelle de 24 trains décidée en avril 2010. Quant au BLS, en plus des 28 «Dosto RV» qu'il a commandés, il projette d'acquiescer à une cinquantaine de trains à un

niveau, en deux étapes: 2019 et 2025, pour moderniser et homogénéiser son parc de matériel roulant. Le parc actuel du BLS compte 130 compositions, réparties en sept types de trains. Après la rationalisation prévue par le BLS entre 2014 et 2025, ce parc comptera 141 compositions, réparties en seulement quatre familles de trains.

CONFORT ET POLYVALENCE

Le «Dosto RV» est un train provenant de la gamme «Kiss», acronyme de «Komfortabler Innovativer Spurtstarker S-Bahn» que l'on peut

traduire par: davantage de confort et d'innovation pour renforcer les dessertes du RER. Conçu par *Stadler Rail*, le produit Kiss est basé sur la modularité et la polyvalence dans l'optique de répondre à divers besoins non seulement en trafic de RER, mais aussi en trafic interrégional ou interville. Depuis 2004, souligne le constructeur de véhicules ferroviaires, des ressources personnelles et financières considérables ont été investies dans le développement du nouveau train «Kiss».

Techniquement, ce train reprend certains éléments éprouvés sur les rames «Flirt» ou «GTW» et intègre plusieurs innovations. Les principales nouveautés sont les vastes plateformes d'accès, de plain-pied, 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 davantage 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 de la rame; le rendement énergétique poussé.

PhC

Ligne de faîte toujours utile

Suite de la page 5

- *Quel est l'avenir de la ligne de faîte du Lötschberg qui fêtera ses 100 ans en 2013? Demeure-t-elle indispensable, tant que le doublement intégral du tunnel de base ne sera pas achevé?*

La ligne de faîte du Lötschberg est partie intégrante de l'axe de transit Lötschberg-Simplon et continuera d'être utilisée à l'avenir. A part le trafic des marchandises en transit dévié par le haut, le BLS assure la desserte régionale et touristique de la vallée de la Kander, du Lötschental et de la rampe sud en Valais par l'offre des rames «Lötschberger». En outre, la liaison routière la plus importante entre Berne et le Valais passe par le transport des automobiles accompagnées au

tunnel de faîte du Lötschberg. Nous voulons maintenir toutes ces offres à long terme.

- *Comment le BLS est-il associé au projet du GoldenPass pour relier Montreux à Interlaken?*

- En tant que concessionnaire de la ligne Zweisimmen - Spiez - Interlaken, le BLS est directement lié au projet du Golden Pass. Nous soutenons l'idée intéressante du point de vue touristique d'une relation Montreux - Interlaken sans rupture de charge. Les conditions pour la réalisation consistent en une commande de l'offre et un financement correspondant par les cantons de Berne et de Vaud pour les aménagements de l'infrastructure, ainsi que pour le matériel roulant nécessaire. Le BLS élabore actuellement

les principes de décision dans cette optique.

- *Quels sont les projets du BLS pour son service de la navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz?*

Nous voulons continuer de développer notre service de la navigation sur les lacs de l'Oberland bernois avec des offres innovantes dans le domaine des excursions et de la location de bateaux pour des expositions ou courses spéciales. Nous voulons pour ce faire renforcer notre partenariat dans les domaines du tourisme et de mercatique. L'objectif visé est que le service de la navigation, non subventionné par les pouvoirs publics, puisse subvenir à lui-même du point de vue financier.

par PhC

Données techniques

Désignation: RABe. Disposition des essieux: Bo'Bo'+2'2'+2'2'+Bo'Bo'.

Tension: 15 kVAC; 16,7 Hz.

Places assises: CFF: 60 en 1^{ère} classe; 277 en 2^e classe. BLS: 61 en 1^{ère} classe; 274 en 2^e classe. Places debout: CFF: 548. BLS: 566 (4 personnes/m²).

Toilettes: un WC en circuit fermé, adapté aux personnes à mobilité réduite. Largeur des portes d'accès: 1m40.

Hauteur de l'espace passagers: 2m.

Longueur du train: CFF, 100m36; BLS, 102m24. Largeur du train: 2m80. Hauteur du train: 4m60.

Tare: CFF: 211,9 t. BLS: 216,5 tonnes.

Résistance à la compression: 1500 kN.

Puissance continue: 4000 kW.

Puissance maximale: 6000 kW.

Accélération au démarrage: 1,3 m/s².

Vitesse max.: 160 km/h. Traction: jusqu'à quatre rames couplées. PhC

Bienne renoue avec le tram 70 ans après

La population de l'agglomération biennoise devrait passer de 93.500 habitants qu'elle compte aujourd'hui à près de 100.000, en 2030, selon les prévisions*. Le nombre d'emplois devrait également s'étoffer. Dans le but de répondre adéquatement à cette croissance, un plan directeur «Urbanisation et transports» a été élaboré. Il privilégie la valorisation des secteurs urbains existants, des espaces verts et des zones naturelles ainsi qu'une mobilité respectueuse de la qualité de vie.

L'urbanisation est également préconisée le long des axes à fort potentiel de desserte, par transport collectif, en direction de Täuffelen, Lyss, Orpond et Perles (Pieterlen). Ce développement nécessite, au préalable, le renforcement de certaines infrastructures de transports publics. Voici les projets planifiés.

- Un axe fort et direct, de type tramway, entre les lieux d'habitat de la rive sud du lac (à l'ouest), le centre-ville (via la gare des CFF) et les pôles d'activités aux Champs-de-Boujean (à l'est).

- L'optimisation du réseau de bus/trolleybus et divers aménagements en faveur de la mobilité douce.
- La construction d'un nouvel arrêt ferroviaire aux Champs-de-Boujean, sur la ligne des CFF Bienne – Soleure.

Sur le plan de la circulation routière, le trafic de transit diminuera sensiblement en ville de Bienne lorsque le contournement autoroutier de l'A5 et la jonction avec l'A6 seront complètement achevés**. Il est aussi prévu de réaménager la traversée routière des localités de la rive sud du lac et de construire un nouvel accès routier menant au Centre hospitalier régional situé à Beaumont.

UN TRAM REGIONAL

Pour la réalisation de l'axe fort des transports publics, les études d'opportunité ont montré que l'option tramway répondait le mieux aux objectifs de développement urbanistique et économique de l'agglomération biennoise.



Plan d'agglomération de Bienne

Voici les avantages de cette option.

- Une desserte performante des secteurs urbains qui sont en pleine expansion (zones potentielles d'habitat à Ipsach, pôle gare-lac à Bienne et à Nidau, aire de la Gurzelen à Bienne, zones près des futurs stades de Bienne) ainsi qu'une capacité de transport élevée et de qualité.
- Un parcours continu d'Anet aux Champs-de-Boujean par le prolongement de la ligne du chemin de fer Bienne-Täuffelen-Anet (BTI***) jusqu'à la future halte des CFF des Champs-de-Boujean.
- Un bon rapport coût/utilité et l'extension de l'offre des transports publics.

TRAM-TRAIN

Le tram biennois aura les caractéristiques d'un tram-train, une spécificité à l'origine de l'appellation «regiotram». Dans la partie périurbaine, le «regiotram» circulera sur la ligne régionale du BTI, d'Anet à Nidau, et dans la partie urbaine, son itinéraire à double voie empruntera différentes rues des communes de Nidau et de Bienne. Des variantes de tracé sont encore examinées sur trois sections du parcours urbain: Nidau – gare de Bienne, passage par la rue Principale (centre de Nidau) ou par la rue Kelten (sur la voie du BTI); quai du Haut – chemin du Long-Champ,

passage par la rue Jakob-Stämpfli ou par la rue de Gottstatt; chemin du Long-Champ – patinoire, passage par la rue Jakob ou par la Longue-Rue (côté patinoire).

Les rames du «regiotram» effectueront le trajet gare de Bienne – Champs-de-Boujean en une quinzaine de minutes et le trajet complet en une cinquantaine de minutes. Leur fréquence de passage sera de 7,5 minutes sur le parcours Ipsach – gare de Bienne – Champs-de-Boujean; 15 minutes entre Ipsach et Täuffelen; 30 minutes aux heures de pointe et 60 minutes aux heures creuses, entre Täuffelen et Anet.

L'acquisition d'une vingtaine de rames spécialement conçues pour circuler comme un tram, en ville, et comme un train, en périphérie, est envisagée afin d'assurer l'exploitation de l'offre «regiotram».

SYNERGIE TRAM-BUS

Ce projet s'inscrit dans une perspective de complémentarité avec les lignes de bus existantes qui seront adaptées à la nouvelle configuration du réseau de transports publics. L'ajustement des lignes de bus permettra d'optimiser la desserte de l'ensemble des quartiers en exploitant au maximum les synergies entre tram et bus. Les modifications concerneront certaines lignes.

- La ligne 1 sera prolongée jusqu'aux stades de Bienne.

- La ligne 2 et un tronçon de la ligne 3N seront supprimés et remplacés par le «regiotram»; la ligne 3N sera maintenue de Perles à Centre-Boujean.

- L'offre de la ligne 4 se combinera avec celle des lignes 7 et 72.
- Certains tronçons des lignes 7 et 72 seront déplacés. La ligne 7 sera prolongée jusqu'à Centre-Boujean via la nouvelle halte des CFF prévue aux Champs-de-Boujean.

COÛTS ET FINANCEMENTS

La réalisation du «regiotram» représente un investissement d'environ 200 millions de francs. Le financement sera assuré par la Confédération à 40%, via le Fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, et par le canton de Berne à 60%. Cet investissement comprend la construction de la nouvelle ligne jusqu'aux Champs-de-Boujean et la mise à double voie d'un tronçon du BTI entre Nidau et Ipsach. Les communes assumeront les coûts de transformation et de valorisation des rues dans lesquelles passera le tram. Quant au nouveau matériel roulant, il sera acquis par le prestataire de transport et amorti par les contributions des commanditaires: la Confédération pour l'offre de la partie transport régional; le canton pour celle de la partie transport urbain.

La renaissance du tram à Bienne

Suite de la page 7

L'adaptation du réseau de bus et la construction de la nouvelle halte CFF aux Champs-de-Boujean seront, elles, cofinancées par la Confédération dans le cadre de la tranche des projets d'infrastructures des agglomérations à réaliser durant la période 2011-2014.

CALENDRIER PREVISIONNEL

La procédure de participation, organisée du 18 janvier au 18 mars 2010, a intéressé beaucoup de monde. Les porteurs du projet ont reçu quelque 600 prises de positions individuelles, institutionnelles et associatives. Les résultats de cette consultation publique ont servi de référence à l'élaboration de l'avant-projet (détermination du tracé, aménagement de l'espace routier, emplacement des arrêts, étude économique). Les avis sur l'avant-projet seront recueillis lors d'une procédure de participation qui se déroulera dans la deuxième moitié de 2011.

Les prochaines étapes inscrites dans l'agenda sont: fin 2011, décision du canton et des communes concernant le financement de la phase du projet de construction; 2012, élaboration du projet de construction; 2014, décision de la Confédération et des communes au sujet du financement de la réalisation; 2014, début des travaux; 2018, mise en service.

BUS DIRECTS DE LA LIGNE 73

Depuis fin 2009, la ligne 73 assure, aux heures de pointe, une liaison directe entre la gare CFF de Reuchenette-Péry où les correspondances train-bus sont optimisées (ligne Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds / Tavannes – Moutier), et les Champs-de-Boujean. Elle permet aux pendulaires provenant du Jura bernois d'atteindre plus rapidement leurs lieux de travail. L'évitement du détour par la gare de Bienne leur procure un gain de temps appréciable: jus- qu'à 20 minutes par trajet.

* L'agglomération biennoise compte vingt communes: Aeger- ten, Bellmund, Biel/Bienne, Brügg, Evillard, Ipsach, Longeau, Meinisberg, Mörigen, Nidau, Orpond, Perles, Port, Safnern, Scheuren, Schwadernau, Studen, Sutz-Lattrigen, Täuffelen, Tüscherz (Daucher)-Alfermée.

** L'achèvement de la branche Est (Champs-de-Boujean – Marais-de-Brügg) est prévu en 2016, l'achèvement de la branche Ouest (Marais-de-Brügg – Vigneules) est prévu à l'horizon 2025-2030.

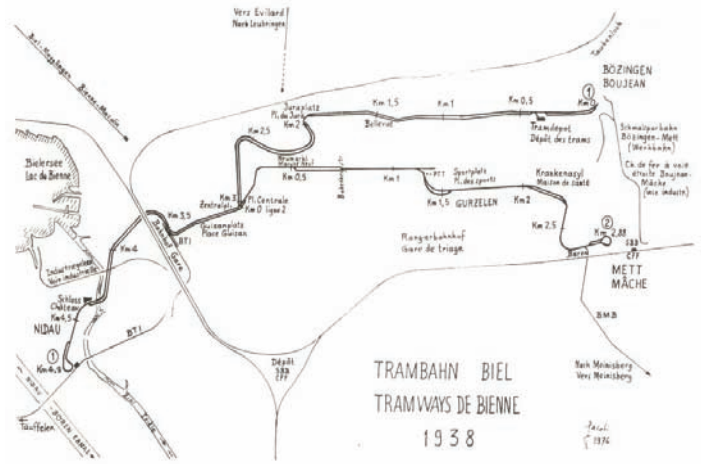
*** La ligne du BTI (Biel-Täuffelen-Ins) est exploitée par Aare Seeland mobil (ASM).

UN PEU D'HISTOIRE

18 août 1877: la première ligne de tramway est inaugurée. Le «Rössli- tram» à traction hippomobile reliait Nidau à Boujean en passant par la gare de Bienne.

1902: la traction électrique prend le relais et la voie à écartement normal (1435 mm) est transformée en voie étroite (1000 mm).

1913: une seconde ligne de tram est établie de la gare de Bienne en direc- tion de Mâche, puis est reliée à la



Carte du réseau de tram en 1938.

(schéma sp/Sébastien Jacobi)

ligne du chemin de fer Mâche – Meinisberg.

1916: la ligne à voie étroite du chemin de fer Bienne – Täuffelen – Anet (Ins) est raccordée au réseau des trams biennois.

1926: les premiers trolleybus marquent le début du déclin des trams.

9 décembre 1948: les derniers trams cessent de circuler dans les rues biennoises.

2018: une nouvelle ère du tramway commence avec la mise en service nouveau dans Bienne et y jouera un rôle central.

PhC

Pour en savoir plus: le livre «La Chaux-de-Fonds et Bienne en tram», publié en 1977 par Sébastien Jacobi, retrace l'histoire complète des transports publics dans l'agglomération biennoise. Cet ouvrage riche en photos, plans et descriptions est disponible auprès de l'auteur: jacobi.sebastien@bluewin.ch ou à l'Office du tourisme de Bienne (place de la Gare) au prix de 20 francs.

«mobiclick»: projet de mobilité à Bienne

Durant l'été 2010, six communes de l'agglomération biennoise (Bienne, Nidau, Ipsach, Brügg, Aegerten, Meinisberg) se sont unies pour lancer le programme «mobiclick» dont l'objectif est d'encourager la mobilité durable.

- *D'autres communes ont-elles rejoint ce groupe fondateur?*

Les six communes mentionnées précédemment se sont engagées à financer le programme durant une phase pilote de deux ans, soit de 2010 à 2011. Pendant cette phase, aucune autre commune de l'agglomération n'est impliquée. Pour une prochaine période, il est prévu d'agrandir le cercle des porteurs du programme «mobiclick», pour ce faire, l'impulsion sera de la compétence de la Conférence pour l'agglomération biennoise. «mobiclick» est un secrétariat et une plateforme internet contenant des offres pour améliorer la mobilité des citoyens.

- *Combien de personnes ont consulté ce site et avez-vous constaté l'amorce d'un changement dans les modes de déplacement?*

- Le site internet www.mobiclick.ch est le portail central et constitue un projet parmi d'autres réalisés par «mobiclick». Le site mis en service en juillet 2010 est visité par environ 400 personnes par mois. Il serait prématuré et méthodologiquement difficile de préciser si ce programme a eu une influence directe sur le comportement en matière de mobilité. L'objectif sera atteint si la part des usages des transports publics et de la mobilité douce s'accroît dans les prochaines années et que le site internet «mobiclick» continue à être consulté régulièrement par de nombreuses personnes.

- *Quelles offres ont-elles la plus de succès?*

- Dans le cadre du programme, plu-



Bientôt le retour du tram à Bienne

(photomontage/sp)

sieurs projets ont été lancés. Ils s'adressent chacun à un public cible particulier: entreprises, écoles, nouveaux habitants. Dans l'ensemble, les projets ont rencontré un accueil favorable et le succès est d'avoir soulevé l'intérêt de particuliers et d'entreprises. Cependant, l'expérience a mis en exergue que le conseil en gestion de la mobilité destiné aux entreprises exige de la persévérance et force de conviction.

- *Quelles sont les actions et prestations prévues en 2011 et 2012?*

- Les projets lancés en 2010, à savoir l'instauration du site sur la Toile, le conseil en gestion de mobilité au sein des entreprises, la semaine de la mobilité de l'agglomération biennoise seront réitérés en 2011. En outre, l'on va lancer un cours à propos de la mobilité destiné aux écoles ainsi qu'un set mobilité pour les nouveaux habitants. Par ailleurs, la plateforme «mobiclick» doit servir à discuter des perspectives de développement du centre d'information (InfoCenter), place de la Gare, à Bienne. Dès 2012, les projets précédemment lancés seront en avant-plan. Selon les besoins, «mobiclick» sera appelé à mettre en œuvre d'autres projets, par exemple la gestion de

la mobilité lors de manifestations importantes.

- *Comment sont assurés le fonctionnement et le financement de «mobiclick» et y a-t-il une volonté politique de le pérenniser?*

- Le projet «mobiclick» fait partie du programme d'agglomération de Bienne. Mis à part des contributions de la part d'EnergieSuisse et du Fonds de loterie du canton de Berne, le programme est entièrement assuré par les communes, qui ont assuré le financement de la phase pilote de deux ans. Le budget pour cette phase s'élève à 220.000 francs. Le Département de l'urbanisme de la ville de Bienne est

mandaté pour la mise en œuvre du programme. Une proposition pour la poursuite du programme, dès 2012, est en préparation et sera soumise aux communes de l'agglomération biennoise durant l'été 2011. L'objectif est d'élargir le soutien financier au programme et de garantir sa pérennité pour les prochaines années. Un écho positif de la part des communes participantes est ressenti. Ainsi «mobiclick» vise une gestion responsable de la mobilité.

- *Quels sont les axes majeurs de cette stratégie?*

Les trois niveaux d'action suivants sont au premier plan: informer, conseiller, inciter. L'objectif premier est la promotion des moyens de transports respectueux de l'environnement en vue de stabiliser, voire réduire les déplacements motorisés individuels. On part du principe que cet objectif ne peut être atteint, si l'offre existante en matière de mobilité durable n'est pas soutenue par des mesures incitant à un comportement responsable et par une promotion active des offres. C'est pourquoi la gestion de la mobilité est considérée comme un pilier important du programme d'agglomération de Bienne.

Propos de Jonas Schmid, secrétaire de «mobiclick», recueillis par PhC



Gare de Bienne: un nœud essentiel du plan de mobilité.

(sp)

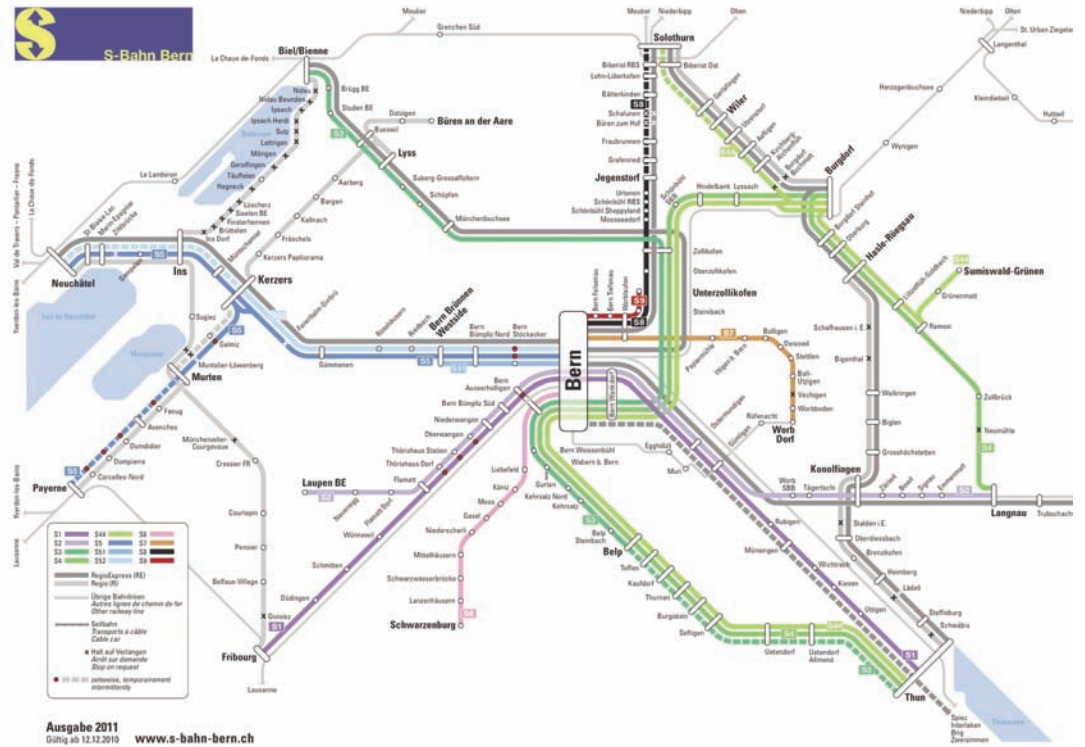
Un RER: pour quoi faire?

Le premier RER Réseau express régional) a été le S-Bahn (Stadtbahn) de Berlin, né dans l'entre-deux-guerres. Paris a suivi dès les années soixante. Londres ne dispose pas d'un RER explicite, mais les inter-pénétrations entre le métro à grand gabarit et le réseau de chemin de fer sont très anciennes. Ces trois capitales ont ceci de commun que leur population est un multiple des grandes villes suisses, Zurich, Bâle ou Genève, sans oublier que la Suisse dans son ensemble a la même population qu'une ville chinoise de moyenne importance. La thèse selon laquelle la Suisse, dans son ensemble est une métropole, est connue. Avec pour conséquence (entre autres) que le réseau de transport suisse dans son intégralité est un seul RER à l'échelle de la Confédération.

La Suisse est un pays très diversifié sur une petite surface, où les distances mentales sont parfois, voire trop souvent, plus grandes que les distances physiques, et il est de bon ton de se définir comme région périphérique, dès que l'on est situé à plus de trois kilomètres d'une sortie d'autoroute. Les clivages villes – campagnes prennent de plus en plus d'importance, il suffit de voir les résultats de certaines votations. La cohésion nationale n'est jamais définitivement acquise; un bon réseau de transport devrait y contribuer.

IDENTITES REGIONALES

Cela explique l'existence de plusieurs RER en Suisse, aux identités plus ou moins fortement marquées. Zurich a joué un rôle de pionnier et son mode d'organisation (Verkehrsverbund) est unique. Berne a été la deuxième agglomération à se doter d'un RER. Ce dernier est exploité par le BLS, qui a ainsi repris le trafic régional sur plusieurs lignes des CFF lors de la redistribution des missions ferroviaires dans le canton de Berne. Les autres RER de Suisse, existant ou en devenir, sont exploités par les



Carte du RER bernois: un vaste réseau au cœur de la Suisse.

(carte sp)

CFF. Le RER bernois dessert le périmètre de l'agglomération. Il s'étend au-delà des limites cantonales, jusqu'à Fribourg et à Neuchâtel, mais ne dessert pas l'Oberland au-delà de Thoune, ni le Jura bernois. D'un autre côté, un des projets de la région «Ville fédérale suisse» est d'étendre le RER bernois à toute la région, qui s'étend jusqu'à La Chaux-de-Fonds, à une bonne partie du canton de Fribourg et à Soleure, au-delà du canton de Berne. Histoire de compliquer encore un peu la donne, le projet de territoire suisse propose de ne pas rendre plus attrayant les liaisons entre les centres et les régions péri-urbaines. Nous vivons dans un monde complexe non exempt de contradictions. Plus sérieusement, quels sont les enjeux? Tout d'abord, la mobilité n'est pas qu'un choix, même si c'est génial de pouvoir se déplacer facilement pour visiter une exposition, s'aérer ou se changer les idées, mais c'est aussi une contrainte due à la concentration des emplois, des services publics ou privés. Avec la dernière révision

de la loi sur le chômage, on attend des gens qu'ils se déplacent plus loin pour leur travail. La mobilité, même si l'on peut le déplorer, fait partie des conditions de fonctionnement de notre société. Cela n'empêche pas qu'elle va coûter de plus en plus cher. Reste à savoir comment on répartit les coûts entre les utilisateurs et la collectivité.

RER BERNOIS

Pour en revenir à la dimension du RER bernois, le prolongement au-delà de ses limites actuelles suppose la mise en service de lignes diamétrales à Neuchâtel, à Bienne et à Thoune. Pour que ces lignes présentent un intérêt, les durées d'arrêt doivent être minimales. Cette exigence est-elle conciliable avec des correspondances optimales avec le trafic à longue distance? C'est une question essentielle. L'autre aspect est celui de la densité de la desserte. Une extension est soumise à différentes contraintes: capacité de l'infrastructure, demande effective et potentielle. Dans le canton de Berne, les niveaux d'offre sont définis par une

ordonnance cantonale. Pour augmenter la desserte, il faut que la demande précède l'offre. On a cependant vu qu'une politique d'offre plus offensive peut porter ses fruits et que la demande suit l'offre, mais cela a un coût.

L'organisation de la gestion du RER est un autre enjeu. On a vu que les CFF n'étaient pas pressés d'adapter les quais de certaines gares aux nouvelles rames que le BLS vient de commander pour faire face à l'augmentation de la demande. Cela renvoie à la question plus globale de la pertinence des entreprises intégrées et à la répartition des compétences en matière d'infrastructure et d'exploitation.

En conclusion, au-delà de l'emballage, il s'agit avant tout de savoir combien nous sommes prêts à payer pour un système de transports publics attractifs. Et comment se répartissent les compétences entre les entreprises et les commanditaires.

Francis Daetwyler
*député au Grand Conseil bernois
 secrétaire de la Conférence régionale
 des transports Bienne-Seeland-
 Jura bernois*

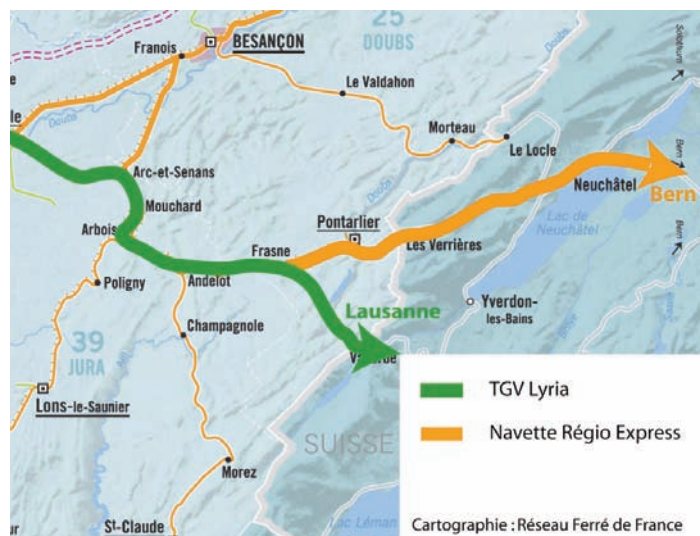
Lyria: CFF et SNCF signent un accord

La SNCF et les CFF ont signé le 16 février dernier un nouvel accord d'une durée de douze ans, conférant à leur filiale commune Lyria SAS (74% à la SNCF, 26% aux CFF) davantage de compétences commerciales et opérationnelles.

Lyria a la charge de toutes les relations au départ de Paris et à destination de Genève, Lausanne, Berne, Bâle - Zurich qui, en 2010, ont été empruntées par quatre millions de voyageurs (2,3 millions à l'international) et ont généré 260 millions d'euros de chiffre d'affaires.

GAINS DE TEMPS

Mises en service à un an d'inter-
valle, la section Bourg-en-Bresse –
Bellegarde et la première tranche
de la branche Est de la ligne à
grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône
stimulent ou vont stimuler une acti-
vité déjà particulièrement dyna-
mique (+17% pour l'année écoulée).
Des gains de temps significatifs (de
20 minutes et plus) et des augmenta-
tions de fréquences sont ou seront
proposés sur Paris – Genève (3h05
avec 9 allers-retours et plus en 2013-14)
et sur Paris – Bâle – Zurich (3h03
et 4h03 avec six allers-retours). Paris –
Lausanne n'échappe pas non plus à



Ligne Lausanne - Paris et sa connexion Bern - Neuchâtel. (schéma sp)

cette tendance, avec un meilleur
temps de parcours (3h35 contre
3h50) et à terme plus de trains (jus-
qu'à cinq allers-retours (AR) dont
certains pourraient circuler via
Genève dès 2013-14, mais rien
n'est encore décidé, vu la vive
controverse suscitée par cette éven-
tualité).

EVOLUTION

Les compétences commerciales et
opérationnelles de Lyria devaient
dans ce contexte évoluer. Grâce au
nouvel accord, cette filiale bénéficie
d'une autonomie et d'une res-

ponsabilité plus grandes, avec un
budget et une responsabilité comp-
table propre, mais sans personnel
de conduite ou d'accompagnement.
Par ailleurs, Lyria planifie dorénavant
(sous la tutelle des maisons mères)
ses opérations et ses horaires. La
mise en place d'une flotte spécifique
est en préparation. Les 19 rames
TGV POS actuelles deviendront
propriétés de Lyria – les CFF qui
ont déjà une rame, vont acquérir
(100 millions de francs suisses),
puis injecter dans la flotte Lyria
le quart des 19 POS – et seront
engagées dès décembre

2012 sur Paris – Genève ainsi que
Paris – Lausanne / Berne. Ces
rames à un niveau conviennent par-
ticulièrement à la nouvelle offre
proposée en première classe, Lyria-
première. Leur puissance contribuera
à la régularité des circulations,
particulièrement sur Paris – Genève.
En revanche, ce sont des RGV2N2
tricurant qui seront déployées sur
Paris – Bâle – Zurich dès avril 2012.
Prévues également pour les missions
de et vers l'Allemagne, ces rames
synthétisent les acquis du Duplex
(remorques) et des POS / DASYE
(motrices). Elles resteront inscrites
au parc de la SNCF.

SOCIETE A PART ENTIERE

Français et Suisses affichent une
grande sérénité quant à l'avenir de
Lyria. Leur volonté est de lui donner
les caractéristiques d'une entreprise
ferroviaire (EF) à part entière. Cette
évolution pourrait néanmoins prendre
du temps sur le plan juridique, parce
que la Suisse n'appartient pas à l'Union
européenne (UE). Enfin, la SNCF et
les CFF n'ont pas caché leur intérêt à
élargir les destinations couvertes par
Lyria, avec très probablement à terme
la Méditerranée en ligne de mire...

Sylvain Meillasson

COMMENTAIRE

On saluera à juste titre la
volonté commune des CFF
et de la SNCF de développer
les relations à grande vitesse
entre la Suisse et la France. En
revanche, on regrettera la cacophonie
suscitée par la direction de
Lyria annonçant avec maladresse
son intention de supprimer deux
TGV Lausanne – Paris, via Val-
lorbe – Frasné, et de les dérouter
par Genève.

Déclaration qui a soulevé un
immense tollé par toutes les
régions concernées, soit les cantons
de Vaud, Neuchâtel et Berne, ainsi

que les régions de Franche-Comté
et de Bourgogne.

On sait que Lyria est désormais
une entreprise ferroviaire contrainte
d'équilibrer ses comptes, mais ses
deux actionnaires, les CFF et la
SNCF, n'en demeurent pas moins
au service de la clientèle. Or cette
suggestion de Lyria va à l'encontre
d'une politique menée depuis vingt
ans par la Suisse pour se raccorder
au mieux au réseau européen à
grande vitesse.

C'est pourquoi, la Confédération
a engagé des fonds importants sur
sol français, soit sur la LGV Rhin-

Rhône, mais aussi sur l'amélioration
des lignes Frasné – Dole, Bellegarde
– Bourg-en-Bresse et Delle – Belfort.
Une politique intelligente, car ces
lignes permettent de raccorder la
plupart des villes de l'Arc jurassien
de la manière la plus courte, la plus
rapide et la moins chère. Or la volonté
de concentrer le trafic franco-suisse
par les seules portes de Bâle et de
Genève met en pièces le maillage
construit patiemment et réduira
l'Arc jurassien au statut de désert
ferroviaire.

On ne peut donc admettre cette
concentration par des axes déjà sur-

chargés et soumis à des perturbations
fréquentes, donc à des ruptures de
correspondances. C'est pourquoi,
on revendiquera avec fermeté le
maintien des liaisons actuelles de
TGV à travers le Jura franco-suisse
ainsi que la mise en circulation de
navettes rapides et confortables
desservant les pôles urbains et les
gares de TGV.

Cette position ne manque pas de
solides appuis, car désormais c'est
un vaste territoire qui entend
défendre ses intérêts, de Berne à
Dijon et de Lausanne à Besançon.

Blaise Nussbaum

Défense de l'Arc jurassien

CTJ: axes franco-suisses vitaux

En novembre 2008, le groupe de travail «Transports» de la Conférence Transjurassienne (CTJ) était chargé d'élaborer un schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien. Un groupe de pilotage fut constitué et un mandat d'étude attribué au bureau franco-suisse d'aménageurs et ingénieurs-conseils RR&A.

Les résultats de l'étude et des propositions de mise en œuvre de mesures réalistes ont été présentés au Conseil de la CTJ, en novembre 2010. Les mesures préconisées portent sur les transports individuels motorisés et sur les transports publics (train et bus) avec une perspective de rééquilibrage de la répartition modale. La desserte des pôles urbains et des gares TGV, situés dans l'espace territorial de la CTJ, par une offre cadencée est soulignée afin d'accroître l'attractivité des transports publics. Les études montrent qu'une fréquence cible de deux heures est faisable en optimisant l'exploitation des capacités des lignes existantes.

Autre constat, les travailleurs frontaliers sont un groupe potentiellement intéressé par une bonne offre de transport public. Ce schéma actuellement en consultation reflète les orientations politiques de la CTJ en matière de déplacement; des orientations quelque peu ébranlées par l'annonce d'une possible réduction des liaisons TGV directes à travers l'Arc jurassien dès 2014. Pascal Broulis, président d'arcjurassien.ch et coprésident de la CTJ a répondu à nos questions.

- arcjurassien.ch groupe les cantons de Berne, Vaud, Neuchâtel et Jura. Ses missions sont de défendre les intérêts de l'Arc jurassien sur les scènes fédérale, intercantonale et transfrontalière. arcjurassien.ch assure également la représentation des quatre cantons au sein de la Conférence Transjurassienne / CTJ. Organisme transfrontalier de l'Arc



Rame du TGV POS, à Bâle Saint-Jean.

(photo Sylvain Meillasson)

jurassien, la CTJ réunit, côté français, la région et la préfecture de Franche-Comté. Toutes ces collectivités publiques s'engagent politiquement et financièrement pour le maintien et le développement des liaisons ferroviaires transfrontalières. L'ouverture de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône, le 11 décembre 2011, est une belle occasion pour renforcer les connexions franco-suisses.

- L'intention des partenaires du TGV Lyria, qui serait de faire passer trois relations Lausanne - Paris via Genève et seulement deux via Vallorbe dès 2014, va à l'encontre des projets de la CTJ. Après la suppression de l'une des deux relations TGV Berne - Paris, en 2009, cette intention n'était-elle pas perceptible?

- C'est une ancienne question qui nous préoccupe depuis le début des travaux du TGV Rhin-Rhône. Depuis lors, nous recevons régulièrement des signaux des CFF et de la SNCF qui témoignent d'une volonté de leur part de privilégier les portes d'entrée des TGV sur Bâle et Genève au détriment des passages par l'Arc jurassien. C'est pourquoi nous sommes attentifs à rappeler régulièrement l'importance des liaisons directes Paris - Lausanne / Neuchâtel - Berne. Nous l'avons fait en 2004 avec la

CTJ lorsqu'il s'est agi de défendre devant les Chambres fédérales le crédit pour le raccordement aux lignes ferroviaires européennes à grande vitesse. Plus récemment, en janvier 2010, arcjurassien.ch a rappelé avec force son soutien à cette double troisième porte d'entrée (Vallorbe / Pontarlier) à l'occasion de la signature d'une déclaration commune aux quatre cantons.

- Quelles démarches la CTJ envisage-t-elle d'entreprendre en vue de limiter les effets de la réduction des liaisons TGV transjurassiennes via Vallorbe et Pontarlier?

- Une réunion s'est tenue au début de mars à l'initiative de la présidente de la Région de Franche-Comté, Marie-Guite Dufay, qui a réuni les différentes collectivités concernées par la ligne Paris - Lausanne / Berne. Le directeur de Lyria était également présent. A cette occasion, il a été convenu de mettre en place, dans le cadre de la CTJ, une concertation renforcée entre d'une part Lyria et ses actionnaires, les CFF et la SNCF, d'autre part les collectivités concernées. Objectif de cette concertation: dégager une vision intégrée qui prenne en compte aussi bien les liaisons internationales, interrégionales et inter-

- Comme alternative à la diminution des relations TGV Lausanne /

Berne - Paris par Vallorbe et Pontarlier, des trains transfrontaliers modernes au confort soigné et offrant des correspondances optimales avec les TGV à Dijon ne pourraient-ils pas être la réponse adéquate pour pallier la réduction des liaisons franco-suisses directes?

- Il appartiendra à cet espace de concertation de se prononcer sur cet aspect. Il est évident que les liaisons TGV de l'Arc jurassien jouent un rôle en termes d'aménagement et de développement du territoire. Cette mission n'est cependant pas dans le cahier des charges d'une entreprise telle que Lyria, qui se doit de dégager un bénéfice et de répondre aux attentes de ses actionnaires, les CFF et la SNCF. En revanche, les sociétés CFF et SNCF ont une mission de service public et c'est avec elles que les collectivités doivent discuter.

L'important, une fois encore, étant de pouvoir dégager ensemble une vision intégrée des liaisons internationales, interrégionales et inter-

villes de l'Arc jurassien, qui permette une planification optimale de la part de tous les acteurs concernés.

Propos de Pascal Broulis, président d'arcjurassien.ch recueillis par PhC

Transports romands

Rédaction

Philippe Claude
Sylvain Meillasson
Blaise Nussbaum
Case postale 349
2350 Saignelégier
philippe.claude@net2000.ch

Abonnement: 25.- Banque romande Valiant, 2800 Delémont CCP 30-38195-5.

Editeur
Diproj Service Case postale 2168
2302 La Chaux-de-Fonds
jdh@bluemail.ch

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

Paris - Bâle: voyage au bout de la nuit

La ligne 4, soit la liaison Paris – Bâle, est l'expression achevée du marasme d'une partie du réseau ferroviaire français, même s'il s'agit d'une ligne radiale au départ de Paris, exploitée dans des conditions économiques et techniques précaires. S'il fallait utiliser les propos du président de Réseau ferré de France (RFF), Hubert de Mesnil, avouant publiquement lors d'un récent colloque à Paris, que «le réseau ferroviaire français n'est pas en état de marche», l'exemple le plus pertinent en serait la ligne 4.

Il est vrai que les bonnes fées ne se sont jamais penchées sur cette infrastructure dont la vocation historique était pourtant internationale. Son infortune est la résultante des batailles perdues au XIX^e siècle par la Compagnie de l'Est qui a dû abandonner au PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) l'axe majeur dit «ligne impériale» Paris – Dijon, inaugurée en 1851 par le prince-président, prolongé en 1856 vers Mulhouse par la vallée du Doubs. La Compagnie de l'Est a dû se rabattre sur un Paris – Bâle, évoluant sur un parcours tourmenté, au gré des trois vallées de la Saône, de la Marne et de la Seine, avec une partie centrale ne desservant aucune grande ville, voué, à ce titre, à la desserte de zones à faible densité.

Paris – Bâle ne s'inscrira jamais, même à la Belle Epoque, âge d'or du chemin de fer, au registre des lignes de prestige, celles des trains de rêve, comme l'Orient-Express par le Simplon.

MENACES

Ces fâcheux auspices sont devenus réalité et valent au Paris – Bâle de figurer sur la liste des trains inter-régionaux menacés, mais provisoirement épargnés, après le versement par l'Etat, pendant trois ans, d'une subvention annuelle de 210 millions d'euros.

Cette précarité de la ligne, aggravée par la mise en service de la Ligne à grande vitesse (LGV) Rhin



Convoi de fret à vapeur Paris - Bâle à l'entrée de Vesoul. (sp/arch)

– Rhône le 11 décembre 2011, est due à la conjonction de trois facteurs qui, à moyen terme, posent la question de sa survie.

La ligne Paris – Bâle est d'abord affaiblie ou plutôt asséchée par la progressive disparition du maillage qui aurait dû en assurer le développement, à tout le moins la pérennité. Si les lignes ferroviaires fonctionnent par capillarité, alors le Paris – Bâle est très gravement malade. Un premier bouquet de lignes destinées à l'irriguer, celles qui obéissaient à un intérêt stratégique d'acheminement des troupes vers les frontières françaises de l'est, n'existent plus aujourd'hui. C'est le cas de la transversale Sens – Troyes, reliant la «ligne impériale» à la ligne 4. C'est encore le cas de Troyes – Saint-Florentin.

Le deuxième groupe de lignes disparues aux dépens du Paris – Bâle, et c'est le plus grave, obéissait à un intérêt économique, c'est-à-dire à la desserte d'activités de service. C'est d'abord la disparition de la ligne reliant Culmont-Chalindrey, sur le Paris – Bâle, à l'étoile de Gray, en Haute-Saône, autrefois important site de marchandises agricoles et industrielles, avec les productions métallurgiques de la vallée de la Saône et du Doubs (forges de Fraisans).

Sur le terrain des services, la ligne 4 a cessé de desservir les villes d'eau, Contrexéville et Plombières. Les trains des Eaux ont été abandonnés sans réaction des respon-

sables politiques locaux. Enfin, les lignes de désenclavement reliant des départements de faible densité démographique, comme la Haute-Saône, avec leur métropole régionale, Besançon, en l'espèce, ont été fermées et liquidées (déposées). C'est le cas de Lure / Vesoul – Besançon, dans le département de la Haute-Saône, victime d'un exode démographique massif, aggravé par la fermeture de 230 kilomètres de lignes, pour un réseau régional comtois de moins de 800 kilomètres.

La ligne 4 traverse ainsi de Paris à Vesoul, des espaces dont la population et l'activité se réduisent en peau de chagrin, phénomène souligné par la disparition du maillage ferroviaire, facteur d'aggravation de l'enclavement et d'une spirale du sous-développement.

GESTION CLOISONNEE

On aborde le deuxième facteur de décomposition de la ligne 4, résultante de la faible densité et de la moindre activité. C'est la gestion cloisonnée de cette ligne qui lui enlève toute unité, celle inscrite dans sa nature historique de Grande Ligne, radiale de Paris, aujourd'hui enfermée dans une destinée manifeste de TER (Transport express régional).

Un premier secteur, entre Paris et Troyes, dessert des zones urbaines et suburbaines, avec d'importantes migrations pendulaires. Cette section va être électrifiée. Le président

Nicolas Sarkozy vient de le confirmer à Troyes. Un deuxième secteur dont l'exploitation est assurée par la région de Champagne-Ardenne, couvre la distance Troyes – Culmont-Chalindrey, à la limite de la Haute-Marne et de la Haute-Saône, donc limitrophe de la Franche-Comté. La région Champagne-Ardenne assure une desserte Culmont – Paris avec des matériels de traction thermique et électrique. Mais au-delà de Culmont vers Vesoul, c'est le désert en l'absence de desserte de TER sur les ruines des lignes fermées, qu'il s'agisse de Contrexéville et Plombières, par Aillevillers, et de la bretelle de Port d'Atelier. De Chaumont à Vesoul, la ligne 4 déroule ses voies sur des espaces désertés par les entreprises et la population, qui retrouve une vraie densité, desservie par les TER de Franche-Comté, entre Vesoul et Belfort, mais avec de mauvaises correspondances pour Culmont et Dijon ou Chaumont.

DECLIN

Le vrai débat est celui de la contribution du déclin de la ligne 4 au moindre développement de la section Troyes – Vesoul. La disparition du maillage ferroviaire en est-il la cause ou la conséquence? Le débat est de portée limitée. La faible densité était déjà inscrite dans le Paris – Bâle de la Compagnie de l'Est et n'a cessé de s'aggraver au XIX^e siècle et XX^e siècle. La ligne 4 a accompagné le développement de deux centres d'activité, celui de Culmont-Chalindrey (bourgade de cheminots) pour l'entretien des matériels de traction thermique (diesel), soit 600 agents pour une gare dont le rôle stratégique relève du passé (intersection du Paris – Bâle et du Dijon – Metz). Le centre de Vesoul, grâce au magasin central de pièces détachées, créé par Peugeot, avec 4000 emplois, qui expédie quotidiennement près de 1000 camions(!) et une centaine de wagons, même si Vesoul a perdu sa gare de triage.

Pierre Lajoux
Suite page 14

Avenir incertain pour le « Paris - Bâle »

Suite de la page 13

L'ouverture de la LGV Rhin - Rhône le 11 décembre prochain, pourrait porter le coup de grâce à la ligne 4, en tout cas anéantir toute gestion intégrée de la ligne, entre Paris et Bâle, voire Belfort. La desserte du Paris - Bâle va connaître une accélération qui laisse peu d'espoir. Le temps de parcours sera passé de 10h30, en 1946, à 3h03, en cette fin d'année.

QUEL AVENIR?

Quel peut être l'avenir de la ligne 4, victime de la double concurrence des LGV Rhin - Rhône et Est? L'avenir sera assuré par les trains d'aménagement du territoire Paris - Vesoul et, à moyen terme, par la revitalisation du maillage sacrifié au XX^e siècle. Le financement de ces trains d'aménagement du territoire, concept habituellement rejeté par la SNCF, sera assuré par une subvention annuelle de 210 millions d'euros. Deux réhabilitations, dues à la LGV Rhin - Rhône, devraient redynamiser le Paris -



Plombières, tête d'une antenne disparue du Paris-Bâle, avec une architecture typique des gares de villes d'eau. (photo sp/arch)

Bâle. La première est liée à la volonté de la région de Lorraine d'ouvrir une porte vers le sud par une jonction avec le Rhin - Rhône. Cet axe utiliserait la ligne Epinal - Lure dont l'électrification est envisagée, puis l'ex-ligne Lure - Montbozon, aujourd'hui réhabilitée jusqu'à Villersexel, base de travaux de la ligne Rhin - Rhône. Le problème

non résolu est celui de réactiver la section Montbozon - Auxon, gare TGV de Besançon - Franche-Comté.

Le second projet est celui de la réhabilitation de l'ancienne ligne Vesoul - Besançon dont l'étude est financée et engagée par le maire de Vesoul, mais qui est devenue piste cyclable sur Vesoul - Montbozon

et vendue entre Montbozon et Devecey, butoir de la ligne réhabilitée de Besançon à Auxon TGV.

L'avenir de la ligne 4 apparaît donc sombre sur Paris - Vesoul, en raison d'une question régionale cloisonnée et de la faible rentabilité des trains Vesoul - Paris. Mais au moins une leçon peut être tirée des déboires de la ligne 4, en terme de politique d'aménagement du territoire.

NECESSAIRE MAILLAGE

Une grande ligne, comme Paris - Bâle, ne peut échapper à la dégénérescence si elle ne relève pas le défi de la cohérence, celle qui fédère les trois cercles du développement: cohérence ferroviaire avec un axe principal et un maillage en synergie; cohérence économique, avec le double impératif de la population et de la production, condition d'existence des chargeurs; cohérence politique, enfin, avec une classe politique locale qui intègre le réseau ferré à sa stratégie de développement. *Pierre Lajoux*



RailityBiel

Swiss
Quality
Railcars

Der Alpensegler - die neue Komfortklasse
im Schmalspurbereich

Le martinet alpin - la nouvelle classe de confort
sur les voies métriques



www.raility.ch

RailityBiel AG, Solothurnstrasse 156, CH-2504 Biel - Bienne 6, Schweiz

Schéma de la CTJ : plan ambitieux

La Conférence transjurassienne (CTJ) a mené une étude considérable visant à dresser le schéma de cohérence des mobilités transfrontalières de l'Arc jurassien franco-suisse. Travail indispensable, car le trafic des travailleurs pendulaires ne cesse de croître tout au long du massif du Jura, de Genève à Bâle.

Il en est résulté un épais dossier d'une soixantaine de pages qui est actuellement en consultation. Cette étude porte sur les axes de transport des personnes, tant par le rail que par la route, franchissant la frontière entre la Franche-Comté et les quatre cantons de la CTJ (Berne, Jura, Neuchâtel et Vaud). Le bureau de la CTJ a mandaté le bureau franco-suisse d'aménageurs et ingénieurs-conseils RR&A, Nicolas Grandjean, consultant en transport à Auvier, étant désigné comme chef de projet. Le but de cette étude a pour ambition de doter ce territoire franco-suisse d'un réseau interconnecté.

Dans sa séance de juin 2010, le bureau de la CTJ a énoncé ses choix stratégiques: améliorer l'offre des transports publics; mettre en réseau les villes de l'Arc jurassien; faciliter l'accès aux TGV par un maillage entre les pôles urbains et les gares de TGV, avec de bonnes correspondances et un horaire suffisamment étoffé. On souhaite développer des liaisons cadencées (fréquence cible de deux heures), ce qui est plus difficile en France qu'en Suisse, vu que le cadencement ne commencera à être effectif outre-Doubs qu'à la fin de 2011 et d'abord de manière restrictive.

LIAISONS FERROVIAIRES

L'étude a recensé les relations ferroviaires transfrontalières tout au long du massif jurassien et a préconisé une série de mesures de renforcement de l'offre. Ainsi, elle suggère de développer une desserte cadencée et renforcée entre Lau-

sanne / Berne – Neuchâtel et Dijon / Besançon. Il s'agit de promouvoir une offre complémentaire aux liaisons existantes de TGV, avec correspondance à Mouchard et à Dole. On souhaite en particulier augmenter le nombre de liaisons RegioExpress (RE) Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnne en correspondance avec les TGV Lausanne – Paris (cadence de quatre heures). On envisage aussi à terme le prolongement des RE jusqu'à Besançon et à Dijon, gares bénéficiant d'une offre de TGV importante.

Dans le Jura vaudois, on suggère de prolonger les trains du RER vaudois (en provenance de Lausanne ou du Brassus) de Vallorbe à L'Abergement (et pourquoi pas jusqu'à Frasnne?).

L'étude souhaite aussi le renforcement d'une offre cadencée sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Morteau – Besançon. Actuellement, le trafic de pendulaires frontaliers est en plein essor et les quatre rames X 73500 équipées du système de sécurité suisse Signum ne suffisent plus à la demande. Il faudrait aménager d'autres véhicules, car de nombreux habitués sont contraints de voyager debout. Une collecte parallèle de passagers devrait être organisée dans le val de Morteau et les environs, avec parcs de délestage et bus de rabattement sur la ligne Morteau – Le Locle. En effet, le potentiel est considérable, puisque l'on compte 7700 véhicules par jour à la frontière du Col-des-Roches et que ce nombre devrait passer à 12.000 voitures à l'horizon 2020.

Par ailleurs, une étude est en cours sur l'électrification entre Le Locle – Col-des-Roches et Morteau, ce

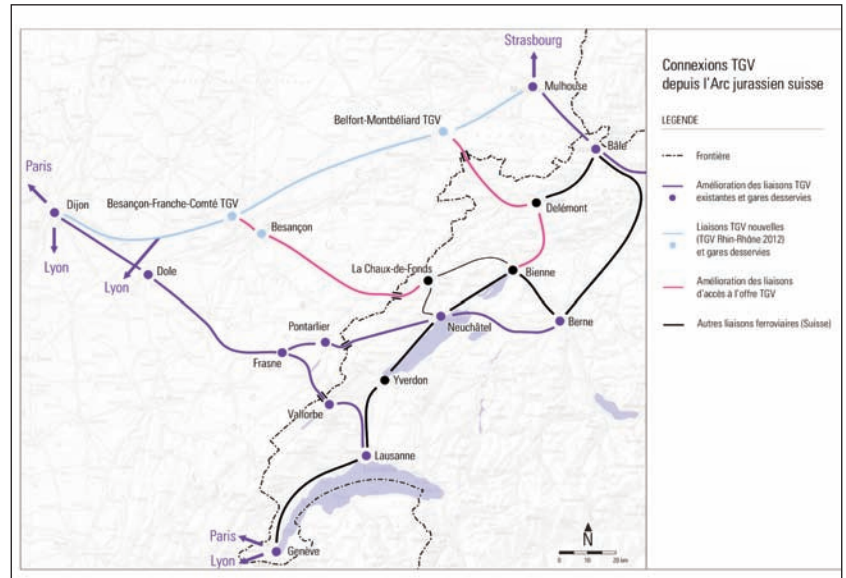


Schéma des liaisons ferroviaires à travers l'Arc jurassien franco-suisse. (carte sp)

qui permettrait de raccorder le Haut-Doubs au réseau helvétique avec une desserte dense par les rames des CFF. Les correspondances avec les TGV du Rhin-Rhône n'ont pas été oubliées. A l'horaire de décembre 2011, le Jura neuchâtelois bénéficiera de trois relations aller-retour (deux le week-end) entre La Chaux-de-Fonds et Paris, avec changement à Besançon.

LIGNES DE BUS A PROLONGER

Pour desservir des zones périphériques, la CTJ propose de prolonger des lignes de cars exploitées en Suisse jusque sur le territoire français. Plusieurs possibilités ont été étudiées.

Ligne de bus Yverdon-les-Bains – Vallorbe prolongée jusqu'à Pontarlier. Ligne Porrentruy – Fahy prolongée jusqu'à Audincourt – Montbéliard. On appliquera une politique cohérente d'arrêts afin de desservir les bassins de Jougue – Métabief et Audincourt – Hérimontcourt.

Le dossier envisage aussi la création d'une ligne entre Montbéliard – La Chaux-de-Fonds, en complément à la ligne Moidoubs (Montbéliard – Maîche – Pontarlier), avec des correspondances pour La

Chaux-de-Fonds et Goumois (-Saignelégier).

Dans le Jura vaudois, on pourrait prolonger les lignes de bus de Sainte-Croix jusqu'aux Fourgs, la Cluse-et-Mijoux et Pontarlier, avec correspondance avec les rames de Travys en direction d'Yverdon-les-Bains. De même, les cars des Transports régionaux neuchâtelois (TRN) Fleurier – Pontarlier poursuivraient leurs courses en direction de la région de Mouthe.

Pour la région de Saint-Cergue, théâtre d'un intense trafic frontalier routier, la CTJ propose des bus desservant Morbier, Morez, Les Rousses, Bois d'Amont, avec rabattement sur les lignes ferroviaires La Cure – Nyon et Le Bras-sus – Le Pont – Vallorbe.

Pour que ces dessertes connaissent la fréquentation souhaitée, il faut engager toute une série de mesures d'accompagnement: parkings de délestage; covoiturage; parcage limité, voire payant, dans les agglomérations et sur les places de parc des entreprises. Une vaste campagne a déjà été engagée par l'agglomération du Haut-Doubs franco-suisse, composée des cités de Morteau, Villers-le-Lac, Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

«Raility»: petite, mais bien présente



Les rames du Golden Pass dans le paysage grandiose de la ligne du Montreux - Oberland bernois (MOB): une belle réalisation de Raility. (photo sp)

Raility existe depuis 2006 et est basée à Bienne. Ses deux actionnaires (50-50) sont Konrad Schnyder (le propriétaire de Sersa) et la maison Heiterblick, de Leipzig, qui est la propriété de Ludwig Köhne, également impliqué par la marque Kirov. Raility a été créée à la suite des sociétés RJ Bahntechnik et Ramseier Jenzer, dont elle a repris l'activité ferroviaire. Rappelons que Ramseier Jenzer a été la première société suisse à concevoir et à produire, dans les années 80, des voitures pilotes panoramiques. Raility emploie aujourd'hui 35 collaborateurs et son chiffre d'affaires a été de huit millions de francs suisses en 2010.

Raility conseille les compagnies de chemin de fer dans le domaine de l'entretien, répare les véhicules accidentés ou les modernise de manière plus ou moins avancée (chemin de fer du Pöstlinger, Zentralbahn, etc.). C'est à ce titre que les voitures panoramiques susmentionnées, les Ast 116 et 117 du MOB, sont actuellement en pleine cure de rajeunissement chez Raility. Elles reçoivent une nouvelle peinture, de nouvelles baies panoramiques, de nouvelles portes et de nouvelles toilettes. Raility produit par ailleurs des cabines de conduite (dont ont été équipées deux voi-

tures pilote du Pilatusbahn / Chemin de fer du Pilate) et des systèmes (portes, climatisation, WC, etc.) destinés aux véhicules ferroviaires.

Surtout, Raility fournit des véhicules ferroviaires à plancher surbaissé. Il peut s'agir des voitures pilote issues d'une transformation (Bt241 et ABt341, Bt242 et ABt342, Bt243 et ABt343, Bt244 et ABt344 MOB, Bt224 Transports Montreux - Vevey - Riviera) ou neuves de construction (Abt 121-123 de l'Appenzellerbahn / AB). Raility construit aussi des voitures panoramiques à accès surbaissé: les huit «Alpensegler» (martinets

alpines) commandées par le MOB. La société biennoise, qui a œuvré au stylisme de ces véhicules aujourd'hui fort appréciés par la clientèle de la ligne Montreux - Zweisimmen, construit les caisses en acier léger. Puis le MOB réalise, pendant deux mois environ pour chaque voiture, le câblage et l'assemblage des différents composants (bogies Centro 1000 Alstom, systèmes pneumatique et électrique, climatisation, information, etc.) achetés sur étagères.

Alors que le prototype a été livré par Raility en juillet 2009, la sixième voiture l'a été en décembre 2010. Les deux dernières unités

seront achevées pour mars et mai 2011. Depuis le 18 février 2011, ce sont quatre voitures de ce type qui ont déjà été mises en circulation par le MOB. Après cet accomplissement d'importance – ce contrat a permis de rappeler la capacité industrielle de l'entreprise – Raility espère bien être impliquée par la prochaine commande du MOB pour de nouvelles voitures panoramiques à écartement variable.

Raility entend se concentrer sur le segment de la voie métrique afin de répondre, sur de petites séries, à des demandes très spécifiques. L'entreprise biennoise souhaite offrir des voitures à plancher bas – panoramiques ou non – à des chemins de fer de la région (CJ / Chemins de fer du Jura, tpf / Transports publics fribourgeois) et suit de très près les appels d'offre en cours du MGB (Matterhorn-Gothard) et de l'AB pour respectivement sept et cinq voitures de type Alpensegler ou équivalent. Les décisions sont attendues pour l'été 2011. Visible-ment, les compagnies de chemin de fer souhaitent une certaine concurrence au niveau de leurs fournisseurs. Raility compte bien profiter de cette occasion ces toutes prochaines années, en Suisse comme dans les pays étrangers voisins...



Dans les ateliers Raility à Bienne: voiture Alpensegler et voiture pilote de première génération du MOB, alias Golden Pass. (Photo Raility)

Tonkin: la réouverture se profile

La ligne transfrontalière Saint-Gingolph – Evian pourrait à nouveau être empruntée par des circulations de voyageurs régulières au plus tôt à l’horizon 2018, une fois que les infrastructures de CEVA (Genève-Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse) seront mises en service. Certes, les étapes à franchir sont encore importantes. Mais l’avenir de la ligne du Tonkin pourrait bien devenir assez rapidement plus engageant.

Lancée en mars 2009 à la demande de l’OIDC* et du SIAC** (avec le soutien financier et technique d’Interreg France-Suisse, du canton du Valais et de la région Rhône-Alpes, ainsi qu’un appui technique de CFF Infra et de Réseau ferré de France), l’étude réalisée par le cabinet TTK fixe un modèle précis et réaliste de développement pour cette infrastructure.

OBJECTIFS DE FREQUENTATION

Désormais concentrée sur la seule hypothèse d’une exploitation commerciale régulière, l’étude table sur une fréquentation minimale de 1000 voyageurs quotidiens en semaine, plus 100 déplacements de type touristique et 150 autres de



Carte du réseau ferroviaire lémanique avec le maillon manquant Evian - Saint-Gingolph.

(carte sp)

type achat. Elle propose une offre de 15 allers-retours quotidiens (dix les week-ends) par prolongement des courses ferroviaires actuelles Saint-Maurice – Saint-Gingolph jusqu’à Evian – cette option permet d’utiliser le matériel roulant existant de Regionals – avec la desserte de Meillerie, Lugrin, Petite Rive et Evian Est.

Des correspondances seront pos-

sibles à Evian avec les offres TER (Transport express régional) rhônalpine, RER (Réseau express régional) franco-valdo-genevois. Quant à l’option de relation voyageurs Valais – Genève via Evian, elle est évoquée par la SNCF pour une étape ultérieure. L’étude prévoit une remise en état (avec mise aux normes de Réseau ferré de France (RFF) en vigueur, électrification et suppression des passages à niveau autant que faire se peut) de la ligne Saint-Gingolph – Evian évalués à 106 millions d’euros, des coûts d’exploitation de l’ordre de deux millions d’euros par an et des recettes minimales de 0,33 million d’euros par an.

PROJET TRANSFRONTALIER

Pour aboutir à du concret, les étapes suivantes devront cependant être remplies. Il faudra tout d’abord que les résultats de l’étude d’avant-projet sommaire présentés dans le cadre du projet Interreg mené sous le partenariat SIAC-OIDC soient validés et acceptés par la région Rhône-Alpes et les autres collectivités concernées (en principe en 2011). Il sera ensuite nécessaire

que la région Rhône-Alpes fasse une demande d’inscription (entre 2011 et 2012) de ce projet de réhabilitation de ligne ferroviaire au contrat de projet Etat – Région 2014-2020, pour disposer ainsi d’une analyse détaillée des coûts de réhabilitation et d’exploitation établie sous l’égide de RFF (propriétaire des infrastructures actuelles), ce qui demandera au moins 24 mois d’étude. En parallèle, un accord politique entre les parties suisses et françaises concernées devrait voir le jour, afin de financer conjointement la réhabilitation et l’exploitation de la ligne. Il faudra enfin qu’une demande d’inscription pour la réouverture de la ligne ferroviaire Léman sud dans le Schéma national des infrastructures de transport de l’Etat français soit effectuée (au plus tôt en 2015-16).

Sylvain Meillasson

*Organisme intercommunal de développement du Chablais suisse.

** Syndicat intercommunal d’aménagement du Chablais français.



La gare de Meillerie, entre Saint-Gingolph et Evian, sur la rive française du Léman, dans son état bucolique d’aujourd’hui et ses prés. Dans quelques années, on espère qu’elle reprendra vie. (photo sp)

Rames Berne - Frasnne distinguées

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) a décerné ses tickets verts et ses cartons rouges destinés à récompenser ou à sanctionner les réalisations ou projets des décideurs. C'est ainsi que le congrès de novembre dernier a décerné un billet vert à la «coalition franco-suisse Colibri» qui a réussi à créer deux allers et retours quotidiens entre Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnne en remplacement d'une paire de TGV Berne – Paris, supprimée depuis le 13 décembre 2009.

Cette distinction a été remise le 4 février 2011, à Pontarlier, en présence des représentants de Franche-Comté ainsi que des cantons de Neuchâtel et de Berne.

OPERATION EXEMPLAIRE

La fédération a distingué cette opération pour son exemplarité. En effet, en moins de six mois, le groupe de partenaires est parvenu à organiser deux circulations inter-



Rame Colibri Berne - Frasnne distinguée par la Fnaut. (photo sp)

nationales; à trouver le matériel (une rame Colibri bifréquence roulant entre Bâle et l'Alsace); à obtenir l'homologation du matériel sur la ligne; assurer le financement (par la Franche-Comté ainsi que les cantons de Neuchâtel et de Berne). Cette opération a été menée à bien grâce aux efforts

conjugués de la Franche-Comté, des villes de Pontarlier et Frasnne, du directeur délégué des TER, des cantons de Berne et Neuchâtel, des CFF, ainsi que de la contribution de la Fnaut et de son homologue suisse, la section neuchâteloise de l'ATE (Association transports et environnement).

Les résultats d'une première année d'exploitation n'ont pas encore été publiés, mais des estimations font état d'une assez bonne fréquentation. On compte une moyenne de 30 à 40 personnes en semaine, et jusqu'à 70 voyageurs en fin de semaine. Ces rames relèvent les correspondances des TGV Lausanne – Paris, renforçant ainsi leur rentabilité.

QUATRIEME RELATION EN VUE

Par ailleurs, lors de l'assemblée du Transjuralpin (TGV Berne – Paris), Pascal Vuilleumier, chef du Service des transports du canton de Neuchâtel, a révélé l'intention des partenaires d'organiser une troisième relation Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Frasnne, en correspondance avec le TGV de Lausanne, ce qui porterait à quatre les relations Berne – Paris (dont une sans rupture de charge). Cette liaison serait introduite lors de la réorganisation des horaires des TGV à la fin 2012.

Ligne Delle - Belfort retardée

La réouverture de la ligne Delle – Belfort est une pièce maîtresse qui doit se connecter à la ligne à grande vitesse du Rhin-Rhône. On l'a déjà dit, elle desservira un vaste territoire courant de Bienne à Belfort, en passant par Delémont et Porrentruy.

Longtemps écartée du réseau de raccordement de la Suisse au réseau européen à grande vitesse, elle a été intégrée dans ce programme grâce à la ténacité de la République et canton du Jura. La mission ne fut pas une sinécure, car il a fallu solliciter des fonds auprès de la Confédération, de la Franche-Comté et du canton du Jura.

Finalement, les obstacles ont été presque tous levés, mais trop de retard avait été accumulé pour envisager une ouverture simultanée avec la LGV Rhin – Rhône. Elle fut donc différée à fin 2012. Mais depuis lors, un grave accident à un passage à niveau en Haute-Savoie a tout remis en cause. L'ancien secrétaire d'Etat aux Transports Dominique Busseureau a émis une directive exigeant la suppression des passages à niveau sur toute ligne nouvelle et toute ligne en cours de réouverture.

Ce fut un nouveau revers pour Delle – Belfort, car la note risquait de passer de 90 à quelque 120 millions d'euros. Il fallut reprendre les négociations avec les collectivités publiques, mais aussi avec Réseau ferré de France. Diverses pistes ont été examinées, en particulier la suppression progressive des passages à niveau, en traitant en priorité les points les plus fréquentés.

On parle maintenant de limiter la vitesse des trains aux passages à niveau, mais cela risque de ruiner l'horaire des navettes et les correspondances à la gare TGV de Belfort – Montbéliard. En outre, la réouverture pourrait être reportée à 2014, ce qui est inadmissible, car le service routier entre Delle et Belfort est lent et peu confortable. Réseau ferré de France se doit absolument de diriger ce dossier de manière plus rapide.



En parcourant le circuit Lötschberger, admirez le panorama à vous couper le souffle et appréciez la technique de pointe de votre train. La ligne traditionnelle du Lötschberg qui fêtera bientôt ses 100 ans d'existence offre des vues impressionnantes, lors de la traversée du viaduc de la Kander, en remontant les lacets autour de la ruine de Felsenburg à Blausee-Mitholz ainsi que sur le monde fascinant des Alpes bernoises et valaisannes. Pour le voyage du retour de Brigue à Berne, vous filerez à grande vitesse à travers le tunnel le plus moderne du monde. Montez à bord et appréciez le voyage.

www.bls.ch/loetschberger

Japon : performances du Shinkansen

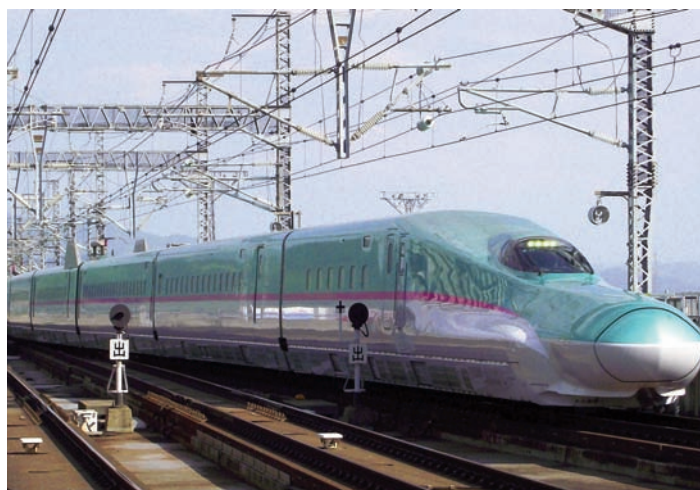
En hommage au Japon, pionnier de la grande vitesse ferroviaire, fortement ébranlé par le terrible cataclysme du 11 mars 2011, nous évoquons la réussite étonnante des constructeurs japonais.

Six jours avant la catastrophe, c'était la fête dans les régions proches de l'épicentre du séisme. La compagnie JR East inaugurait le Shinkansen «Hayabusa», un nouveau train mis en circulation sur la ligne Tohoku, reliant Tokyo à Shin-Aomori, au nord de l'île principale de l'archipel nippon. «Hayabusa» signifie faucon pèlerin, l'oiseau le plus rapide de la terre qui est capable d'effectuer des piqués à très haute vitesse. Le choix de ce nom traduit les ambitions de cette nouvelle génération de trains Shinkansen dont les nombreuses innovations techniques lui permettent d'être plus performante en termes de vitesse, de confort et d'impact environnemental.

DEFIS DES INGENIEURS

La traversée de zones densément peuplées*, le franchissement des tunnels, la durée des trajets et les conditions de voyage sont autant de défis qu'ont su relever avec brio les ingénieurs et les industriels ferroviaires japonais lors de la conception du «Hayabusa». Ce train est une rame automotrice (à motorisation répartie) de dix voitures dont l'aspect extérieur et les aménagements intérieurs sont surprenants, notamment:

- les longs nez d'extrémités pour diminuer la résistance à la pression de l'air dans les tunnels;
- les faces latérales formant une surface complètement lisse, même les bogies et les espaces entre les voitures sont couverts, afin de rendre plus silencieux le roulement du convoi et atténuer l'emprise de l'air.
- les pantographes avec frotteurs multi-segments pour réduire le bruit et l'usure.
- le compartiment «GranClass» de



L'extraordinaire rame japonaise Shinkansen.

(sp)

18 places (rangées de 1 + 2) équipées de fauteuils inclinables en cuir, de tablettes et de lampes de lecture individuelles; la «Gran-Class» ressemble à la «First Class» des avions.

- l'ambiance feutrée, les accessoires fonctionnels (prises électriques, tablettes, lampes de lecture) et les espaces spacieux dans les compartiments «Green Car» (55 places en rangées de 2 + 2 situées dans une voiture) et ordinaires (658 places en rangées de 2 + 3 réparties dans huit voitures).

SUSPENSION ACTIVE

Moins visibles, plusieurs équipements techniques améliorent le confort des passagers et la fiabilité du train. A relever la suspension active sur toutes les voitures, l'inclinaison des voitures dans les courbes, l'optimisation de la consommation électrique ainsi que des systèmes de freinage, de contrôle-commande et d'information.

Les Shinkansen «Hayabusa» contribuent à accroître la compétitivité du chemin de fer sur des distances moyennes et représentent ainsi une alternative de déplacement écodurable par rapport à d'autres modes de transport. Ces supers trains parcourent actuellement les 675 kilomètres entre Tokyo et Shin-Aomori en trois heures et dix minutes à 300

km/h**. Dès mars 2013, ils rouleront encore plus vite puisque leur vitesse maximale sera relevée à 320 km/h.

SHINKANSEN: PRES DE 50 ANS

Le Shinkansen fêtera ses 50 ans d'existence en 2014. Depuis la première ligne mise en service entre Tokyo et Shin-Osaka (515 km), le 1^{er} octobre 1964, le réseau Shinkansen*** s'est progressivement étendu pour atteindre aujourd'hui une longueur de 2388 kilomètres.

Actuellement, 377 kilomètres de lignes sont en construction et trois autres prolongements sont en projet. De 1964 à aujourd'hui, les trains Shinkansen ont transporté plus de quatre milliards de voyageurs. Les 323 Tokaido Shinkansen quotidiens de la ligne Tokyo - Shin-Osaka, la plus fréquentée des lignes japonaises à grande vitesse, transportent 138 millions de passagers par année (338.000/jour).

Les hauts niveaux de sécurité et de ponctualité font la réputation du concept Shinkansen qui n'a connu aucun accident mortel jusqu'à présent et dont les retards des trains n'excèdent pas la minute.

PREVENTION

Autre aspect sécuritaire important, la prévention des tremblements de terre assurée par un dis-

positif de détection chargé d'arrêter immédiatement tous les trains en cas de fortes secousses telluriques. De par ses qualités, le Shinkansen s'est exporté en Chine et à Taïwan et les Etats-Unis s'y intéressent pour leurs projets de lignes à grande vitesse.

En 2027, le Japon entrera dans une nouvelle ère du transport ferroviaire avec le Tchujo Shinkansen, un train à sustentation magnétique dénommé Maglev (MAGnetic LEVitation) qui devrait relier Tokyo à Nagoya en une quarantaine de minutes. A l'horizon 2045, il est prévu que le Maglev relie Nagoya à Osaka en une vingtaine de minutes.

CHAMPION DU MONDE

Sur un tronçon expérimental de l'infrastructure spécifique à établir entre ces trois métropoles, le Maglev est devenu deux fois champion du monde de vitesse. Il a atteint les 581 km/h, le 2 décembre 2003, et les 1026 km/h (vitesse relative de deux convois se croisant), le 16 novembre 2004. Prélude de la réalisation de la première partie du projet, l'allongement et l'adaptation de la section expérimentale sont en cours afin d'effectuer des essais en situation commerciale dès fin 2013 - début 2014. Cette phase d'essai permettra d'affiner la mise en œuvre du projet Maglev et de souligner la maîtrise des Japonais dans les techniques de pointe.

Philippe Claude

* 338 habitants au km² sur un territoire de 378.000 km².

** Le service est momentanément interrompu à la suite de la catastrophe.

*** Les voies Shinkansen sont à écartement «normal» (1435 mm), celles du réseau historique sont à écartement «étroit» (1067 mm).

Oustrail: un organisme rassembleur



ICN sur la ligne du Pied du Jura, le long du lac de Bienna.

(photo sp)

La constitution officielle du comité pour un axe du Lötschberg performant, le 8 mars à Berne, est l'occasion pour Oustrail de préciser sa fonction et sa stratégie. Le président d'Oustrail, le conseiller aux Etats et ancien ministre jurassien Claude Hêche, exprime sa position.

- L'association Oustrail est née de la fusion de la Communauté d'intérêt de la ligne du Simplon (CISL) et de la Communauté d'intérêt des transports ferroviaires de l'Arc jurassien (CITAJ) pour donner plus de poids au lobbying de la Suisse occidentale. Avec le nouveau comité du Lötschberg, ne craignez-vous pas une dispersion des forces et des divergences de vue?

- En aucun cas. Tout d'abord, Oustrail ne revendique pas le monopole de la défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale. Notre travail se concentre sur l'accompagnement de l'examen parlementaire des principaux dossiers ferroviaires. A côté de ce travail, il est indispensable que des groupes d'intérêts veillent à la promotion de projets vitaux pour certaines régions. Le comité du Lötschberg n'est pas une exception. Il y a également un comité en faveur du Ceva (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse) à Genève, un autre en faveur de la liaison Bienna - Belfort, un autre

encore en faveur du tunnel de Gléresse, etc. En revanche, des acteurs de ces différents comités siègent au sein d'Oustrail qui peut ainsi contribuer à une action cohérente à l'échelon de la Suisse occidentale.

- De quelle façon l'association envisage-t-elle de collaborer avec le comité du Lötschberg?

- Cette collaboration sera en quelque sorte tacite dans la mesure où des personnes siégeront à la fois dans le comité du Lötschberg et dans le comité d'Oustrail. Par ailleurs, le comité du Lötschberg est porté par les cantons du Valais et de Berne, deux cantons qui sont membres de la CTSO (Conférence des directeurs cantonaux des transports publics) avec laquelle Oustrail collabore étroitement.

- Vu les différences des intérêts à défendre en Suisse occidentale, quelle est la stratégie de défense «ad hoc» adoptée par Oustrail?

- Oustrail ne peut en effet intervenir dans tous les dossiers ferroviaires. Notre association concentre son action sur les principaux dossiers, essentiellement ceux faisant l'objet d'un traitement au niveau du Parlement fédéral. Grâce à notre collaboration étroite avec les conseillères et conseillers d'Etat en charge des transports ainsi que les chefs des services cantonaux des transports des cantons de Suisse

occidentale, nous sommes toujours parvenus à dégager une position consensuelle. Cette recherche est une priorité dans notre travail et elle a déjà fait ses preuves.

Propos recueillis par PhC

Résolution votée à La Neuveville

Organisation créée pour défendre les intérêts ferroviaires de la Suisse occidentale, Oustrail a siégé à La Neuveville le 1er avril 2011, bouclant son premier tour de Suisse occidentale. A cette occasion, les cent participants (un record depuis 2004) ont adopté une résolution en faveur de l'achèvement de Rail 2000 en Suisse romande et dans le canton de Berne. Oustrail demande la cadence à la demi-heure sur toutes les grandes lignes; la réduction des temps de parcours sur Genève-Brigue, Genève-Bâle (via Bienna), Genève-Berne. Il exige le maintien des quatre portes de France (Genève, Vallorbe, Pontarlier, Bâle) et la modernisation des lignes La Chaux-de-Fonds-Besançon et Bienna-Belfort. Enfin, il demande le doublement intégral de l'axe du Lötschberg. (comm)

OUESTRAIL.
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

NOTRE VOCATION

Défendre les intérêts ferroviaires de la Suisse occidentale

NOTRE DOSSIER PRIORITAIRE

Le développement de l'infrastructure ferroviaire à l'enseigne de RAIL 2030

NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS

Colloque d'Yverdon-les-Bains le vendredi 4 novembre 2011. Thème: RAIL 2030: quelles priorités pour la Suisse occidentale? Réservez- la date!

>> www.oustrail.ch >> oustrail@bluewin.ch