



Laurent Schaffter, ministre jurassien. (sp)

## EDITORIAL

Le Gouvernement de la République et canton du Jura est très heureux d'accueillir l'Assemblée générale de l'Union des transports publics dans les Franches-Montagnes.

Il n'est pas nécessaire d'être une grande ville pour bénéficier de transports publics performants. Le canton du Jura en apporte la preuve depuis plusieurs années, en investissant constamment pour développer ses transports publics. Ainsi, déjà en 2001 a été créée une communauté tarifaire. Les gares RER jurassiennes ont été modernisées entre 2005 et 2008. Parallèlement, un réseau de bus de nuit s'est constitué, qui permet aux noctambules, les jeunes en particulier, de rentrer chez eux en toute sécurité.

Les fréquences ferroviaires ont été sensiblement augmentées depuis 2004. Et ça marche: la clientèle répond favorablement! A titre d'exemple, le nombre de passagers a augmenté de plus de 35% ces trois dernières années sur la ligne des CFF entre Delémont et Porrentruy. De plus, la mise en service du tronçon Boncourt – Delle, en partenariat avec la Région Franche-Comté en 2006, est utilisée par de nombreux frontaliers et permet d'entrevoir la réouverture complète de la ligne jusqu'à Belfort où le TGV s'arrêtera dès 2011.

Les efforts entrepris par les autorités cantonales – Gouvernement et Parlement – ne s'arrêtent pas là. Dès décembre 2008, l'agglomération de Delémont bénéficiera d'une augmentation sensible des fréquences de bus. En outre, le réseau des Chemins de fer du Jura (CJ) continuera d'être modernisé.

Dans ce contexte très prometteur, le canton du Jura a quand même une inquiétude: le projet ZEB, tel que proposé par le Conseil fédéral, débouche sur une dégradation de la situation par rapport à l'état actuel. Il est donc impératif que des mesures complémentaires simultanées à ce projet soient introduites et financées par la Confédération. C'est à cette condition seulement que les transports publics pourront continuer à gagner des parts de marché dans le Jura, tout en améliorant l'accessibilité de toute la région.

Le canton du Jura souhaite, avec votre appui, poursuivre une politique des transports ambitieuse au service de toute la population.

Laurent Schaffter

Ministre de l'Environnement et de l'Équipement

# Transports

## Spécial Arc jurassien

Bulletin romand d'information sur les transports publics

## Union des transports publics: assises à Saignelégier

Association faitière de tout ce que compte la Suisse en la matière, l'Union des transports publics (UTP) joue un rôle primordial dans l'exécution des tâches des entreprises de transport.

C'est dire que c'est un événement pour la République et canton du Jura, en particulier pour Saignelégier et les Franches-Montagnes que d'accueillir les assises annuelles de l'UTP ainsi que l'assemblée de l'Association industrielle Swissrail.

L'UTP est le porte-parole et la plate-forme de coordination de toutes les compagnies de transport suisses, du rail au câble, de la route à la navigation, depuis que Car postal et les CFF ont rejoint il y a huit ans le giron de cette fédération qui compte actuellement 132 membres.

Ses tâches sont multiples. C'est à elle que revient le rôle d'appliquer la tarification de tout le système: la répartition des recettes de l'abonnement général, du demi-tarif et des billets intérieurs en Suisse. L'UTP assure les missions de médiateur entre les clients et les entreprises de transport. En tant que partenaire neutre, elle supervise la société chargée d'octroyer les sillons. Elle surveille l'application de la législation de la

formation des apprentis et du perfectionnement des employés au sein de la société «Login».

Outre le noyau des compagnies, l'UTP entretient des liens privilégiés avec des sociétés affiliées. D'une part, il s'agit des institutions spécialisées dans la production des transports, alors qu'un troisième groupe réunit les entreprises industrielles réunies au sein de Swissrail.

### UNITE DU PAYS

Le thème principal de ces assises porte sur le maintien de l'unité du pays grâce aux transports publics. Thème fédérateur auquel tient tout particulièrement Peter Vollmer, directeur de l'UTP, et que traitera Jean-Daniel Gerber, secrétaire d'Etat à l'économie (Seco). Sujet vital pour les régions jurassiennes et alpines qui ne doivent pas être déconnectées des grands axes du Plateau, car elles contribuent aussi à la prospérité du pays, chacune dans sa spécificité. La branche se trouve à un carrefour cardinal avec la réforme des transports publics. Un groupe de travail a été constitué avec l'Office fédéral des transports pour trouver des solutions, après le rejet du premier projet «Réforme II» qui était défavorable aux compagnies dites «secondaires» ou «cantonales».

Par ailleurs, l'UTP s'engage résolument en faveur de la seconde étape de Rail 2000, plus communément appelé «ZEB». Pour l'association faitière, il n'est pas acceptable que l'on prive ce programme des montants promis, pour combler les dépassements des coûts des NLFA. Le Conseil fédéral devrait rédiger prochainement un message pour assurer un financement limité dans le temps. Il s'agirait d'avancer les sommes nécessaires à la construction des infrastructures «ZEB». En particulier, cela devrait permettre de réaliser rapidement les projets «en souffrance», comme la troisième voie Lausanne – Genève. Il est en effet urgent de se donner les moyens de répondre aux besoins en forte croissance des transports publics programmés jusqu'en 2015.

Parmi les défis à relever par l'UTP, figurent l'instauration d'un tarif variable des billets; l'augmentation de l'offre et ses coûts; la limitation des contributions de l'Etat; les rabais souhaités par les compagnies touristiques aux heures creuses. L'enjeu consiste à moduler les prix, sans remettre en cause le système intégré incluant l'abonnement général, le demi-tarif et l'horaire cadencé. Le système doit demeurer ouvert et favorable au client, malgré la libéralisation du trafic voyageurs prévue à l'horizon 2011.

Pour l'essentiel, l'UTP défendra toutes les régions, qu'elles soient romandes, jurassiennes ou alpines. Car sans elles, tout le système patiemment construit au fil des décennies s'effondrerait comme château de cartes.



Les rames Domino bientôt dans le canton de Neuchâtel. (photo CFF)

Blaise Nussbaum

# «Flirt»: le succès d'un train novateur



Cadence semi-horaire entre Delémont et Porrentruy avec les rames «Flirt» et «Colibri». (photos CFF)

**M**odularité, puissance, rapidité, confort, légèreté, élégance, accès aisé, flexibilité, interopérabilité, telles sont les principales caractéristiques des rames automotrices articulées «Flirt» (Fast Light Innovative Regional Train) produites par le constructeur thurgovien Stadler Rail.

Le nouveau train régional «Flirt» se distingue par ses lignes élancées, sa diversité d'aménagement, son accélération/décélération rapide. Sa conception s'inspire du métro, avec ses nombreuses plates-formes d'accès, ainsi que du TGV, avec ses bogies (système Jakobs) sous les articulations permettant l'intercirculation entre les voitures de la rame.

Conçue pour les déplacements suburbains, la solution «Flirt» enrichit une variété de produits répondant aux nouveaux besoins dans le secteur du transport ferroviaire local et régional, la spécialité de l'entreprise thurgovienne. Evolution de la production innovante de cette entreprise suisse, le concept «Flirt» privilégie l'optimisation de l'exploitation en associant performance, sécurité, convivialité et coûts réduits. Plusieurs RER (Réseaux express régionaux), dans une dizaine de pays (Algérie, Alle-

magne, Italie, Hongrie, Pologne, Norvège, Suisse), ont choisi la variante «Flirt». Aujourd'hui, plus de 400 rames de ce type ont été commandées, 19 seront livrées au RER vaudois (pour la première phase de son extension dès 2011) et 50 (plus 100 en option) aux Chemins de fer norvégiens (pour la banlieue d'Oslo et des dessertes régionales au sud du pays).

## LARGE GAMME

Voici les propositions de Stadler Rail aux différents types de dessertes locales et régionales:

- \* Automotrices articulées GTW (Gelenktriebwagen) et «Regio Shuttle» (en version électrique ou diesel-électrique).



Les rames «Flirt»: élégance et confort à l'unisson.

- \* Rames automotrices «Flirt» (version polycourant possible).
- \* Trams «Tango» et «Vario-Bahn».
- \* Trains touristiques (Gornergrat Bahn, Matterhorn-Gothard Bahn, Wengernalpbahn).
- \* Voitures panoramiques (Glacier Express, Bernina Express).
- \* Locotracteurs.
- \* Et, bientôt, les voitures à deux niveaux commandées par les CFF pour le RER zurichois.

## STADLER EN BREF

Stadler Rail, en quelques lignes ce sont:

- \* Des parts de marchés gagnées dans sa spécificité (le ferroviaire local et régional) et l'autofinancement de sa croissance.

- \* Plusieurs sites de fabrication et de maintenance en Suisse et dans trois pays européens (Allemagne, Pologne, Hongrie).

- \* 2500 emplois (1700 en Suisse, 700 en Allemagne, 100 en Pologne et en Hongrie).

- \* Une audacieuse stratégie d'entreprise basée sur la souplesse et la réactivité.

- \* Un chiffre d'affaires d'environ 1050 millions de francs 2007.

- \* Plus de 1300 trains et trams commercialisés.

Philippe Claude

## Multiples atouts

**L**es rames «Flirt» du «Regio-S-Bahn Basel» présentent les caractéristiques suivantes:

- \* Plancher surbaissé pour un accès de plain-pied.

- \* Grandes portes d'accès (quatre par élément de rame) et grandes fenêtres des espaces voyageurs.

- \* Nombre d'éléments variables par rame (deux à six voitures entièrement climatisées).

- \* Zones multifonctionnelles pour les vélos, les poussettes et les personnes en fauteuil roulant.

- \* Toilettes spacieuses accessibles aux fauteuils roulants (WC à circuit fermé).

- \* Postes de conduite ergonomiques et dispositif d'accouplement automatique des rames (il est possible de former un train de quatre unités).

- \* Parties frontales en matériau composite et caisses en profilés extrudés d'aluminium.

- \* Système d'information et de surveillance vidéo.

- \* Vitesse maximale de 160 km/h et puissance maximale de 2600 kW.

Équipement électrique redondant composé de quatre chaînes de traction à convertisseurs IGBT et électronique de contrôle-commande Sélectron.

# Neuchâtel: liaison rapide Haut-Bas



Le fameux rebroussement de Chambélien à supprimer. (photo bln)

Pour être pittoresque, avec une merveilleuse vue sur le lac et le Val-de-Ruz, la ligne Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle est sans doute la plus obsolète de tout le réseau ferroviaire suisse avec son trop fameux rebroussement de Chambélien. Et pourtant, c'est l'une des plus anciennes du pays, puisqu'elle a été achevée en 1860, avec le percement du tunnel des Loges (plus de 3 km) qui était le plus long du monde!

Lorsque le peuple neuchâtelois donna son aval au percement du tunnel routier sous la Vue-des-Alpes, qui fut inauguré en 1994, les autorités cantonales lancèrent des études pour moderniser la ligne ferroviaire. On imagina un tracé en tunnel semi-circulaire, mais on dut y renoncer pour des raisons techniques.

## AUDACIEUX

A l'aube de l'an 2000, un projet audacieux a été jeté sur le papier.

Il consiste à construire une ligne nouvelle entre La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, empruntant un tracé rectiligne, presque entièrement en tunnel avec une pente constante de 3,5%. Une gare de croisement à Cernier est destinée à jouer le rôle de pôle multimodal afin d'assurer les correspondances avec les bus du Val-de-Ruz (Transports régionaux neuchâtelois/TRN).

Un tel tracé réduirait le temps de parcours d'une demi-heure environ à une dizaine de minutes, entre les deux villes principales du canton, ce qui garantirait une cadence au quart d'heure.

## COLONNE VERTEBRALE

Le Transrun est important pour tout le canton, car il constituera la colonne vertébrale ferroviaire du canton de Neuchâtel. Il est conçu pour être compatible avec le réseau actuel, en desservant toutes les branches connexes en direction du Locle (Morteau – Besançon); Saint-Imier

(Bienne); Saint-Aubin (Yverdon-les-Bains); Le Landeron (La Neuveville et Bienne); Marin (Berne/Fribourg); enfin le Val-de-Travers. C'est dire que l'on aménagera un véritable RER neuchâtelois qui pourra s'intégrer dans les RER bernois, vaudois et franc-comtois.

Les premières études ont chiffré le coût total du Transrun à quelque 425 millions de francs, d'après les valeurs calculées par les bureaux des NLFA (Lötschberg et Gothard de base). La durée des travaux pourrait être de cinq à six ans, avec un seul tunnelier, ce qui réduirait les coûts de génie civil. Le projet pourrait élarger au Fonds fédéral du trafic d'agglomération, cette liaison étant le support du Réseau urbain neuchâtelois (RUN) visant à insérer les trois villes au sein d'une même agglomération. Pour le solde, le conseiller aux Etats neuchâtelois Didier Burkhalter s'engage fermement pour monter un partenariat public-privé. *BLN*

## Survol du «Transrun»

**Ligne actuelle:** Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, avec rebroussement à Chambélien: 29,5 km.

**Tracé futur:** rectiligne avec une gare de croisement à Cernier: 16,45 km, dont 14,9 km en tunnel.

**Temps de parcours actuel:** 28,5 minutes (Régios: 38 min.).

**Temps de parcours futur:** 9'44" (montée); 8'52" (descente) avec des rames Stadler, Vitesse maximale: 140 km/h.

**Cadence:** au quart d'heure, le parcours Neuchâtel – Le Locle étant assurée par trois rames. L'aller-retour Le Locle – La Chaux-de-Fonds peut être couvert en 15 minutes.

**Dénivellation:** 518 mètres.

Pente actuelle maximale: 3,1%. Pente future constante: 3,5%.

**Géologie:** 73% de calcaire (facile); 15% de molasse (difficulté moyenne); 9% de terrain meuble (moyen); 2% au cœur du lias (difficile).

**Forage:** avec un seul tunnelier de bas en haut. Evacuation des matériaux par rail. Durée des travaux: environ cinq à six ans.

**Passagers:** 2900 actuellement (4000 en 1990 avant le tunnel routier sous la Vue-des-Alpes) sur un total de 30.000 pendulaires. Projection: 10.000 à 12.000 voyageurs sur un total estimé de 44.500 en 2020.

**Coût:** 425 millions de francs (d'après les calculs d'Alptransit), dont 297 de génie civil; 53

d'équipements électromécaniques; 40 d'études et de direction des travaux.

**Charges d'exploitations:** 6,5 millions de francs avec trois

rames (contre 11 millions actuellement).

**Recettes estimées:** 10,2 millions de francs (contre quatre actuellement).



Le Transrun se dirigera à l'est de la gare de Neuchâtel, avant de s'engouffrer en tunnel, en direction du Val-de-Ruz et de La Chaux-de-Fonds

(photo bln)

# L'Arc jurassien se bat pour une meilleure accessibilité



Réouverture de la gare de Delle: première étape du raccordement du Jura au réseau européen de la grande vitesse. (photo bln)

Les versants suisse et français de l'Arc jurassien ont des préoccupations communes en matière de développement régional. Dans le domaine des voies de communication, on se concerte et l'on s'active à l'amélioration de l'accessibilité tant routière que ferroviaire de la région. Outre la réalisation des projets routiers,

la modernisation du chemin de fer est engagée sur plusieurs plans:

- mise en œuvre de la première étape de Rail 2000 avec une offre plus étoffée, objectifs cantonaux d'optimisation des dessertes territoriales (prolongement des CJ, Transrun neuchâtelois), côté suisse;
- construction de la première

phase du tronçon Est de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin – Rhône entre Mulhouse et Dijon; aménagement de la ligne du Haut-Bugey (Bellegarde – Bourg-en-Bresse, pour rapprocher Genève de Paris); diverses adaptations (notamment accroissement de la puissance électrique) sur la ligne transjurassienne Pontarlier / Frasné – Dijon pour raccourcir le temps de parcours des TGV de Suisse occidentale à Paris; renforcement des dessertes TER (transport express régional), côté français.

## PLUS PRES DE L'EUROPE

Le premier segment de la LGV Rhin – Rhône va permettre à l'Arc jurassien et aux régions voisines, dont une grande partie de la Suisse romande, de se rapprocher des grands centres économiques de l'Europe. La Suisse a saisi cette occasion,

puisqu'elle contribue au financement des travaux en investissant 100 millions de francs, prélevés sur le montant de 1,09 milliard de francs prévu pour se connecter au réseau européen des trains à haute performance. Mais pour bénéficier pleinement des réductions de la durée des trajets résultant de la nouvelle liaison TGV Rhin – Rhône et de ses prolongements futurs au-delà de Dijon vers Paris ou Lyon, d'autres investissements sont nécessaires sur les transversales jurassiennes: Bienne – Delémont – Delle – Belfort; Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Dijon; Lausanne – Vallorbe – Dijon; Genève – Bellegarde-sur-Valserine – Nurieux – Bourg-en-Bresse. Ces investissements sont compris dans la somme attribuée aux connexions TGV. Nous faisons un tour d'horizon des projets et des réalisations en cours. *Ph. Cl.*

## Delle-Belfort: retour du train

Une réouverture est indispensable pour desservir par le rail la région transfrontalière s'étendant de Bienne à Belfort et la mettre en correspondance avec les TGV de la LGV Rhin – Rhône.

Segment d'un axe de transit international autrefois important, la ligne Bienne – Delémont – Porrentruy – Delle – Belfort est aujourd'hui interrompue entre Delle et Belfort. Le canton du Jura et la région de Franche-Comté sont les initiateurs du projet de rétablir cette liaison binationale sous laquelle prend forme le tracé de la LGV Rhin – Rhône, à Meroux-Moval, l'endroit retenu pour l'implantation de la gare TGV Belfort-Montbéliard. Les études effectuées ont montré la pertinence de ce projet combinant la revitalisation d'une desserte transfrontalière et la correspondance entre celle-ci et l'offre

TGV. Le 10 décembre 2006, un premier acte concret et symbolique marqua la prolongation des trains «RégioExpress» Bienne – Boncourt jusqu'à Delle.

Le franchissement de la frontière franco-suisse à Boncourt et la réouverture de la gare de Delle sont les signes précurseurs de la réhabilitation du tronçon Delle – Belfort inscrite dans le «contrat de projets Etat / Région Franche-Comté 2007 – 2013» et dans la liste des connexions de la Suisse au réseau ferré européen à grande vitesse. La part helvétique au financement des travaux s'élève à 20 millions de francs (13 millions d'euros sur 64 millions budgétisés) soit la moitié des 40 millions de francs octroyés aux aménagements du raccordement TGV Bienne – Belfort. Selon la planification du Conseil régional franc-comtois, l'étude du projet sera finalisée durant l'année 2009.

Il s'agit de proposer la solution la plus économique possible qui préservera toutes les fonctionnalités du projet et d'entreprendre les travaux en vue d'aboutir à une mise en service simultanée du tronçon rénové et de la LGV Rhin – Rhône. La concrétisation de ce projet offrira à la région:

- un accès direct aux TGV par trains régionaux transfrontaliers rapides et fréquents;

- de nouvelles possibilités d'échanges interrégionaux pour les déplacements pendulaires et le tourisme.

Ainsi, Delémont sera à 55 minutes de Belfort et 3h15 de Paris, Bienne à 1h30 de Belfort et à 3h45 de Paris. Et, jolie revanche sur son grand passé ferroviaire, Porrentruy sera la ville de Suisse «la plus proche» de Paris.

*Ph. Cl.*

## Revitalisation de la ligne franco-suisse

### Tronçon concerné:

21,5km.

**Contributeurs:** Etat français: 19,85 millions d'euros  
Région de Franche-Comté: 19,85 millions.  
Territoire de Belfort: trois millions.  
Confédération helvétique: 13 millions.  
Réseau ferré de France (RRF): 8,3 millions.

**Objectifs du contrat de projets 2007 – 2013:** remplacement de la voie; adaptation de la plate-forme de la ligne et des ouvrages d'art; création de haltes et points de croisement éventuels; remise en service et/ou suppression des passages à niveau routiers; électrification et nouveaux équipements de signalisation.

# Genève - Paris via le Haut-Bugey

Dès 2010, la ligne modernisée du Haut-Bugey raccourcira de 47 km le trajet des TGV Genève – Bourg-en-Bresse – Paris et réduira la durée du voyage entre ces deux métropoles.

Les améliorations prévues entre Genève et Paris se concrétiseront lors de la mise en service de l'itinéraire Bellegarde-sur-Valsérine – Nurieux – Bourg-en-Bresse permettant d'éviter le détour par Culoz et Ambérieu-en-Bugey. Ce raccourci à travers le massif jurassien rappro-

chera Genève de Paris. Avant que les TGV ne puissent relier ces deux pôles urbains en trois heures, l'ancien parcours en partie désaffecté (Bellegarde – Nantua), sur lequel ils gagneront une vingtaine de minutes, doit être entièrement réaménagé. Depuis 2006, d'importants travaux sont effectués entre Bellegarde-sur-Valsérine et Bourg-en-Bresse:

- construction d'un raccourci direct et d'un pôle d'échange en gare de Bellegarde;
- adaptation du tracé, aménagement de gares et de points

- de croisement;
- rénovation des tunnels, des ponts et des murs de soutènement;
- protection contre les éboulements, mesures antibruit et environnementales;
- suppression de passages à niveau routiers et sécurisation de ceux qui subsistent;
- pose de nouveaux rails et aiguillages;
- électrification, nouvelle signalisation et équipements de sécurité.

A l'achèvement des travaux de modernisation, la ligne du Haut-Bugey raccordera plus

rapidement la région valdo-genevoise et les régions limitrophes à l'axe TGV Paris – Lyon – Méditerranée. De plus, elle renforcera partiellement la desserte régionale TER du département de l'Ain.

## INVESTISSEMENT

Ainsi, avec un investissement raisonnable – 341 millions d'euros au total dont 110 millions financés par la Suisse – l'agglomération genevoise et sa région seront placées dans le cercle ferroviaire des villes européennes situées à trois heures de Paris. Cela signifie que le train va accroître sensiblement son attractivité comme alternative de déplacement concurrentiel entre Genève et Paris et même au-delà vers Londres (Eurostar), Bruxelles et Amsterdam (Thalys).

Diverses transformations sont également prévues à Genève ainsi que sur la ligne Cornavin – La Plaine pour fluidifier le trafic de et vers la France en optimisant l'utilisation des voies, les équipements d'alimentation électrique (caténaire commutable 15 kV/25 kV) et de signalisation.

Ph.Cl.

## Berne/Lausanne-Paris: gagner du temps

Divers aménagements sectoriels sont échelonnés sur les deux itinéraires franco-suisse pour élever la vitesse des TGV Berne/Lausanne – Paris.

Sur ces deux lignes se raccordant à la LGV Lyon – Paris, l'objectif est d'obtenir un gain de temps d'une quinzaine de minutes entre Berne - Neuchâtel / Lausanne - Dijon et Paris. Pour y parvenir, différentes améliorations accroîtront progressivement les performances des TGV dès mi-2009.

En France, les investissements essentiels concernent l'adoucissement de la sinuosité de certains tronçons du parcours Frasné – Dijon et l'optimisation de son approvisionnement en courant de traction par:

- le renforcement des équipements d'alimentation en énergie électrique (sous-stations, caténaire) et installation d'un survolteur;
- rectification de courbes sur le tronçon Frasné – Arc-et-Senans (la rampe nord du massif jurassien);
- des travaux de voie en ligne et en gare de Dijon;
- adaptation de la signalisation.

En Suisse, d'importants investissements (financés par le biais du fonds des connexions LGV et de crédits-cadres) sont consacrés à la ligne Berne – Neuchâtel pour conforter sa capacité et la stabilité des multiples trafics l'empruntant (RER bernois, «Regio» Fribourg – Morat – Neuchâtel, «RegioExpress» Berne – Neuchâtel, TGV Berne – Neuchâtel – Pontarlier – Dijon – Paris). Deux réalisations abrègeront la durée du trajet des trains «RegioExpress» (Berne – Neuchâtel en 33 minutes au lieu de 40) et offriront de meilleures correspondances à Neuchâtel dès le changement d'horaire de décembre 2008. Il s'agit du doublement:

- du tronçon Anet (Ins) – Pont-de-Thielle, inauguré le 24 juin 2008;
  - du tronçon Bümplitz Nord – Niederbottigen, inauguré le 13 septembre 2008.
- Un doublement de la voie est aussi prévu entre Rosshäusern et Mauss par le percement d'un nouveau tunnel permettant:
- d'économiser la coûteuse et nécessaire réfection du tunnel existant;
  - de raccourcir le tracé en corri-

geant une section très sinueuse pour élever la vitesse maximale à 160 km/h.

Des modifications en gare de Rosshäusern et l'adaptation du système de signalisation complètent ce projet.

Deux autres constructions concourent à l'extension du RER bernois:

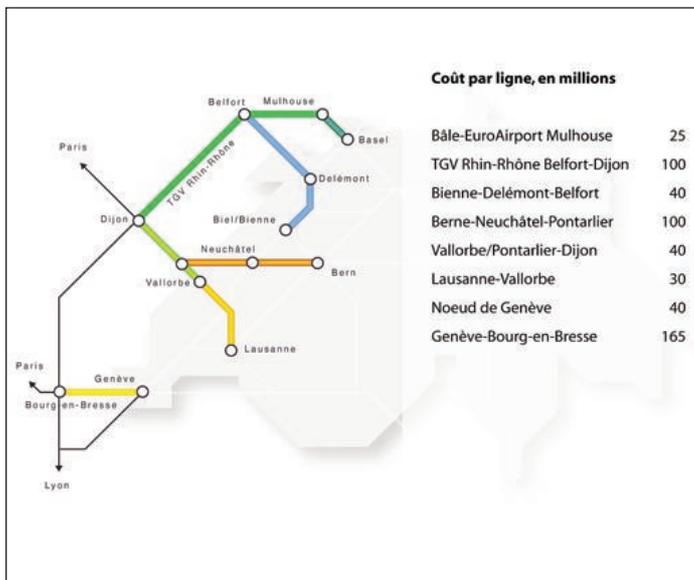
- nouveau quai en gare de Bümplitz Nord;
- nouvelle halte comportant deux quais et un passage sous-voies à Brünnen, dans la banlieue de Berne.

Quant à la ligne Lausanne – Vallorbe, des investissements sont également prévus pour des adaptations ponctuelles notamment en gare de Lausanne où il est nécessaire de disposer d'un quai TGV supplémentaire. A la bifurcation de Daillens (branches de Vallorbe et Yverdon-les-Bains) on doit étudier l'éventualité d'un saut-de-mouton. Dans le cadre de l'extension du RER vaudois, on construira la halte de Prilly-Malley et l'on rénovera la gare de Renens, avec diverses adaptations infrastructurelles planifiées jusqu'en 2018 qui faciliteront la circulation des TGV. (ph. cl.)



Le tracé du Rhin-Rhône dans la campagne comtoise. (photo sp)

# Canton du Jura: perspicacité politique largement gagnante



Les connexions de la Suisse occidentale avec le réseau français TGV. (sp)

Situé dans un écrin naturel préservé qui est convivial et proche de grands centres urbains dynamiques, le canton du Jura souhaite valoriser ces atouts. Cette ambition, traduite par le programme gouvernemental de législature 2007 – 2010, vise à accroître l'attractivité économique, touristique et sociale d'un canton en quête de croissance démographique.

Les priorités de la politique jurassienne de développement sont le bien-être, la solidarité, le savoir-faire, la coopération interrégionale, le respect de l'environnement, la création d'emplois, le soutien aux familles, la qualité de l'enseignement, l'innovation, la proximité. Parmi ces priorités, les transports ont la mission primordiale d'irriguer l'ensemble du territoire cantonal et de le relier aux régions voisines. Afin que les transports puissent bien assumer leur rôle, les efforts cantonaux sont concentrés sur:

- \* La réalisation de l'autoroute «Transjurane» A 16 (Bienne – Tavannes – Moutier – Delé-

mont – Porrentruy – Boncourt/Delle), son achèvement étant prévu en 2016.

\* L'aménagement de la route principale H 18 (La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Delémont – Bâle) incluant les corrections sectorielles du tracé et la sécurisation des traversées des localités, ces travaux concernant actuellement le parcours traversant les Franches-Montagnes.

\* L'amélioration des transports publics par des mesures ciblées:

- la création de la communauté tarifaire «Vagabond» en 2001;
- la participation au financement de l'adaptation des structures d'accueil des gares de la voie ferrée Delémont – Porrentruy, intégrée à la ligne 3 du «Regio-S-Bahn Basel», le RER bâlois, depuis 2004;
- le financement anticipatoire du surcoût de traverses incluant la possibilité d'y fixer ultérieurement un troisième rail pour prolonger les CJ de Glovelier à Delémont via la ligne des CFF dont le ballast, les traverses et les rails seront entièrement renouvelés dans le cadre de tra-

vaux d'entretien planifiés jusqu'en 2015-2020 (la première phase de rénovation, avec pose des traverses dites «troisième rail», a été effectuée pendant l'été 2008);

- la densification et la diversification de l'offre (cadence à la demi-heure entre Delémont et Porrentruy grâce à la combinaison des trains «Regio-S-Bahn» et «RegioExpress», service noctambus, desserte par bus de l'agglomération de Delémont), de 2004 à 2008;

- la mise en consultation d'une nouvelle loi encourageant les transports publics, de février à mai 2008.

Les fruits de la volonté politique d'améliorer les transports publics jurassiens sont déjà perceptibles. Le ministre Laurent Schaffter en mentionne quelques-uns dans son édio-

trial. Le bond spectaculaire de la fréquentation des trains entre Delémont et Porrentruy (plus de 35% en trois ans) est exemplaire.

La recette de l'afflux des voyageurs sur cette ligne englobe plusieurs ingrédients: le remaniement de l'horaire avec la possibilité de trajets directs Porrentruy – Bâle, chaque heure, ou Delle - Porrentruy – Bienne, aux heures de pointe; la commodité des gares rénovées et des nouvelles rames performantes «Flirt» du RER bâlois. A noter aussi le succès des liaisons noctambus, les nuits des fins de semaine et la progression du nombre d'abonnés ayant acquis une ou plusieurs zones de la communauté tarifaire «Vagabond».

Ph. Cl.

## Transports publics en bref

### Structures

Réseau ferroviaire: 115 km (CFF: 50 km, CJ: 65 km).

Réseau de bus: 320 km (27 lignes et deux zones «PubliCar»).

Fréquentation: 4,1 millions de voyageurs par an.

Taux de couverture: 32 %

Réseaux urbains: Delémont (trois lignes et système «PubliCar» urbain); Porrentruy (une ligne).

Réseaux nocturnes: «Noctambus Jura» (13 lignes, 56 localités desservies); «Noctambus franc-montagnard» (desserte de l'ensemble des Franches-Montagnes).

Prestataires de services: CFF, CJ, Car postal, TUD (Transports urbains delémontains), «Noctambus franc-montagnard».

Communauté tarifaire:

«Vagabond»: plus de 4000 détenteurs d'abonnements (15 zones et 11 points de vente).

**Investissements cantonaux**  
Aménagement RER des gares de la ligne Delémont – Porrentruy: près de 10 millions de francs.

Anticipation du prolongement des CJ de Glovelier à Delémont par la pose d'un troisième rail: 570.000 francs (surcoût des traverses CFF à trois files de rails.)

Prestations versées en 2007: 2,3 millions de francs pour le trafic régional voyageur (TVR), y compris l'entretien de l'infrastructure des CJ; 97.000 francs pour le noctambus et 550.000 francs pour la communauté tarifaire.

(ph. cl.)

# CJ: prolongement à Delémont indispensable

Le prolongement pour établir une liaison interrégionale directe La Chaux-de-Fonds–Les Franches-Montagnes – Delémont et pour se connecter au réseau national des trains inter-cités menant à Bâle ou à Bienne est un projet attendu depuis longtemps. Les trois jonctions actuelles (Glovelier, Tavannes et La Chaux-de-Fonds) entre le réseau des CJ et celui des CFF sont des gares desservies par des trains «Régio», «RER» et «RégioExpress». L'absence de connexion directe avec les liaisons nationales «InterRégio» et «InterCité», oblige les usagers des CJ à changer deux à trois fois de train, parfois pour une courte distance comme c'est le cas entre Glovelier et Delémont. Cette situation insatisfaisante constitue un handicap pour une desserte optimale des Franches-Montagnes et des régions voisines par les trains à écartement métrique des CJ. C'est aussi une menace pour la pérennité des lignes du plateau franc-montagnard, notamment le tronçon Saignelégier - Glovelier.



Pose des traverses pour l'ancrage du futur troisième rail. (photo sp)

L'idée de prolonger la ligne La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Glovelier jusqu'à Delémont effacerait ces inconvénients et dessinerait un axe interjurassien performant reliant le Jura neuchâtelois et les Franches-Montagnes à l'agglomération delémontaine où il serait raccordé aux grandes lignes suisses. Autre avantage, de meilleures correspondances pourraient être établies et raccourciraient les temps de parcours en direction de Porrentruy, Bâle et Bienne. Le rapport recettes/charges de la

ligne Saignelégier – Glovelier s'élèverait de 21% à 34%, reposant ainsi les risques de suppression. Le gouvernement jurassien précise dans son programme de législature 2007 – 2010 qu'il veut «favoriser la pose d'un troisième rail des CJ entre Delémont et Glovelier». Sur ce tronçon long d'une douzaine de kilomètres, la voie ferrée aurait donc trois files de rails permettant le passage alterné de trains à écartements «normal» (CFF) et «métrique» (CJ). La faisabilité de ce projet, l'évaluation de son coût et d'alternatives ont

été étudiées par les différents partenaires concernés (canton de Jura, CJ, CFF). L'option du troisième rail est aujourd'hui la plus pertinente et la rénovation intégrale de la voie Glovelier – Delémont programmée par les CFF de 2008 à 2015/2020, conforte ce choix en préparant sa réalisation future. Lors des travaux prévus, la pose de nouvelles traverses «ad hoc» rend possible l'ajout d'un troisième rail, le moment venu. Le coût supplémentaire de telles traverses (devisé à 1,6 million de francs) procure une économie substantielle (estimée à 16 millions de francs) au moment de la réalisation effective du prolongement des CJ. De plus, le financement de ce surcoût est échelonné selon les phases du renouvellement de la voie CFF et peut être pris en compte sur plusieurs périodes budgétaires. Le parlement jurassien a compris l'enjeu de cette opportunité en octroyant le crédit nécessaire (570.000 francs) à la pose de la première tranche de traverses avec assises (encoches) anticipées pour le futur troisième rail. Ph. Cl.

## TGV Rhin-Rhône en 2011



Le chantier spectaculaire du Rhin-Rhône en Franche-Comté. (photo sp)

Sur la branche Est du TGV Rhin-Rhône, travaillent 3500 personnes (ouvriers, ingénieurs, techniciens, conducteurs) et 2000 de manière indirecte (hébergement, restauration, entretien des machines). Cette tranche est divisée en trois tronçons (3 + 3 + 5 lots) et traverse 85 communes. La ligne franchira 160 ponts, 12

viaducs (longueur totale: 5,5 km), un tunnel (2 km de long et 80 m<sup>2</sup> de section), deux gares, 17 ouvrages hydrauliques. On posera 140 km à double voie (rampes maximales: 35 mm/m), 300 km de clôtures, 500.000 traverses, 1,35 million de tonnes de ballast, 580 km de rails, 320 km de fil caténaire. On installera le système

européen de gestion du trafic (ERTMS) et les télécommunications (GSM-R) interopérables. Les deux voies seront banalisées et électrifiées (2 x 25kV), conçues pour une vitesse maximale de 350 km/h (320 km/h en service commercial). Cinq raccordements ont été aménagés dont le contournement de Perrigny et la ligne Lure – Villersexel réhabilitée pour relier la base

de travaux. On aura remué 30 millions de m<sup>3</sup> de déblais (4 fois le tunnel sous la Manche) et 22 millions de m<sup>3</sup> de remblais (9 fois la pyramide de Khéops). Le coût est estimé à 2,312 milliards d'euros, cofinancés par la France (751 millions d'euros); RFF (642); l'Union européenne (200); la Suisse (66); les régions de Bourgogne (131), Franche-Comté (316) et Alsace (206). (phc)

## Ligne du Haut-Doubs revitalisée

La ligne des horlogers, La Chaux-de-Fonds - Le Locle - Morteau - Besançon devrait être raccordée directement à la gare TGV de Besançon. Depuis l'introduction d'un horaire pour les frontaliers, elle est en plein essor (400 abonnés, soit le double en un an). On étudie sa modernisation, renouvellement de la voie et éventuelle électrification entre Le Col-des-Roches et Morteau, ce qui permettrait des navettes Neuchâtel -

Morteau. A la fin 2008, les trains suisses retourneront au Col-des-Roches aux heures de pointe. De plus, le canton de Neuchâtel souhaite faire circuler des rames Colibri bicourant entre Neuchâtel et Besançon, via Pontarlier et Mouchard à une cadence à fixer. Le service entrera en vigueur lors de la livraison des rames «Flirt» bicourant spécialement construites pour Bâle - Mulhouse. (bln)

# OuestRail: unis pour mieux se faire entendre

**P**our ne pas manquer...  
...le rendez-vous du TGV et du train express régional transfrontalier, près de Belfort, à la fin de l'année 2011;

...la correspondance avec le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB ou Rail 2000 deuxième étape);

...le transfert des marchandises de la route vers le rail.

Les collectivités publiques concernées (cantons suisses, régions françaises, communes, personnalités politiques ou économiques, entreprises) ont fédéré leurs lobbysmes et leur présence médiatique.

**OuestRail** défend les intérêts de la Suisse occidentale (can-

tons romands avec ceux de Berne et Bâle), fait des propositions, sensibilise les parlementaires et les exécutifs, informe les membres et le public.

Ses principales interventions ont porté sur:

- les connexions au réseau européen de LGV: (lignes à grande vitesse) avec le ralliement de 18 cantons pour une proposition de compromis concernant les projets à réaliser en première phase et leur financement (990 millions de francs). Ce compromis a été accepté par le parlement fédéral avec l'octroi de 1,1 milliard de francs;

- ZEB: réalisation de l'offre de

base et des options d'extension (entre 2010 et 2020 et non dès 2020), attribution d'un montant de 8,6 milliards de francs (dissocié des surcoûts du tunnel de base du Gothard);

- CFF Cargo: refus du démantèlement du trafic marchandises national;

- seconde phase de la réforme des chemins de fer avec l'opposition au projet de créer deux réseaux ferrés, l'un fondamental (financé par la Confédération), l'autre secondaire (financé par les cantons).

**InterligneTGV** soutient la réhabilitation de la ligne franco-suisse Bienne – Moutier – Delémont – Porrentruy – Delle – Belfort et sa réouverture au trafic voyageurs dans un premier temps, marchandises, plus tard, en soulignant son caractère international, interrégional et local.

Ses principales actions ont été marquées par:

- le 125<sup>e</sup> anniversaire de la ligne Delle – Porrentruy, le 22 septembre 2002, avec la circulation exceptionnelle d'un autorail 73.500 entre Belfort et Boncourt, en présence de représentants des milieux politiques et des transports de Suisse et de France.

- des opérations de débroussaillage du tronçon fermé et une

exposition argumentaire.

**Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée** promeut une ligne de train à grande vitesse à trois branches et multidirectionnelle reliant l'axe du Rhin à celui du Rhône. Elle privilégie le fret ferroviaire, plus particulièrement dans le triangle Mulhouse – Dijon – Lyon.

Ses prises de positions concernent les travaux à entreprendre à l'achèvement de la branche Est de cette ligne nouvelle:

- deuxième tranche de la branche Est: réalisation immédiate souhaitée pour conforter l'attractivité de la totalité de cette branche de LGV par un gain de temps supplémentaire;

- branche Sud: conception dans une «perspective d'excellence européenne» nécessitant l'évaluation de la compatibilité et des conséquences d'une exploitation mixte (voyageurs + fret) envisagée pour ce tronçon;

- branche Ouest: réalisation complète soutenue en vue d'un temps de parcours Bâle – Dijon – Paris de 2h30;

- projets des branches Sud et Ouest: prendre en considération le rôle d'itinéraire bis contribuant à soulager la LGV saturée Paris – Lyon.



Lignes élégantes d'un viaduc du TGV Rhin-Rhône.

(photo sp)

Philippe Claude

# OUEST RAIL

Défense des intérêts ferroviaires de Suisse occidentale  
Information sur le prochain colloque: [www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch)

Troisième paquet ferroviaire proposé par la Commission européenne

**LA LIBERALISATION DU MARCHÉ FERROVIAIRE ET SES INCIDENCES EN SUISSE**

Colloque du vendredi  
7 novembre 2008, 9h45 à 13h  
Lausanne, salle Polydôme EPFL  
Renseignements sur ce colloque:  
[www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch)