



Mathias Reynard (sp/IdA)

## EDITORIAL

### Trop de camions

C'est un fait bien connu: les articles de consommation sur les étals des magasins ont souvent une longue route derrière eux. Le transport de matières premières, de pièces d'assemblage, de produits finis et semi-finis représente une grande part du trafic.

Triste constat: le train perd chaque année une partie de ce marché, la route en gagne. Près de 1,2 million de camions transitent annuellement à travers les Alpes suisses. Au centre de l'Europe, la Suisse doit notamment supporter les conséquences néfastes des poids lourds en transit: bruit, pollution, maladies chroniques pour ses habitants, perte d'attractivité pour les vallées alpines, gros risques d'accidents.

Une visite récente de l'Initiative des Alpes, au centre de compétence pour le trafic lourd à Erstfeld, nous donne un aperçu de la situation: les marchandises les plus diverses (lames de rasoir, mousse à raser, piles, fleurs et plantes réfrigérées, pièces de moteurs, ordinateurs, systèmes de chauffage, boyaux de saucisse, viande d'agneau, papier, composants électroniques, polystyrène, sel, soupes en sachets, granulats de plastique, palettes de riz et même de la mozzarella anglaise pour clore cet inventaire à la Prévert!) transitent vers l'Italie, en provenance de Belgique, des Pays-Bas, d'Angleterre, d'Allemagne ou de France. On pourrait citer des centaines d'autres exemples, tous aussi absurdes. Sans tomber dans le travers «moraliste» consistant à remettre en cause la nécessité de ces biens de consommation, il faut pourtant reconnaître que leur transport doit être effectué par le rail.

**Mathias Reynard**  
membre du comité de l'Initiative  
des Alpes, conseiller national valaisan  
Suite page 2

# Transports romands

## Fret / Marchandises

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

## Fret: tableau en demi-teintes



Le pôle multimodal voies navigables - rail au port de Bâle.

(Photo sp/contargo)

Le moment est propice pour dresser un tableau du trafic de marchandises en Suisse et à nos frontières. Tableau assurément en demi-teintes, même si des batailles décisives, comme l'initiative des Alpes, ont été remportées de haute lutte. Et à plusieurs reprises, le principe du report modal des marchandises de la route au rail a été plébiscité par le souverain helvétique.

Certes, ce transfert ne se déroule pas aussi vite et aussi massivement qu'on ne l'aurait souhaité. Mais le succès du tunnel de base du Lötschberg représente à ce titre une réussite éclatante, au point que sa capacité (un seul tiers est équipé en double voie) s'est révélée bien vite insuffisante.

On peut s'attendre à ce que l'ouverture du tunnel de base du Gothard en 2016 dopera également le transit du fret d'Alle-

magne en Italie. C'est pourquoi, il faudra, sans attendre, installer le système Modalohr pour transporter les semi-remorques à travers l'axe du Gothard, ce qui évitera de coûteuses adaptations des galeries d'accès et ce qui présente l'avantage d'être très rapidement opérationnel.

En revanche, on déplorera amèrement la politique de démantèlement de CFF Cargo qui va supprimer 128 points de desserte sur les 500 que compte son réseau. Des coupes exécutées à la hache et pas toujours pertinentes. Il s'agirait d'examiner ces points au cas par cas, avec une desserte mieux rationalisée, et d'envisager des coopérations avec les entreprises ferroviaires régionales qui sont beaucoup mieux adaptées que les CFF pour traiter le trafic des wagons isolés.

Si l'on peut regretter cette dérive de l'ancienne régie dans ce

domaine, il faudrait aussi que le gouvernement et les parlementaires fédéraux prennent leurs responsabilités et traduisent en actes la volonté de réaliser le report modal de la route au rail. Cette volonté a un coût, mais elle participe de préoccupations environnementales qui s'imposeront de manière inéluctable. **BLN**

### Sommaire

France-Suisse: on intensifie	2
Gothard: non au 5 <sup>e</sup> tube	3
Simplon: atout cardinal	4
Fret: quelle euthanasie?	5
Terco: succès d'une interface	6
La Côte: gravier sur le rail	7
Engagement de Coop	8
L'offre de Transhelvetica	9
Fret français: pari impossible	10
Opérateurs de proximité	11
Alsace: lien avec l'Allemagne	12
TGV à la sauce italienne	12-13
Triangle de Genève converti	13
Pôle multimodal d'Annemasse	14
Berne - Paris: mobilisation	15
RER valaisan sur les rails	16

## Editorial Trop de camions à travers les Alpes

Suite de la première page

Ce moyen de transport est en effet beaucoup plus écologique et demande bien moins de ressources que le transport routier, tout en permettant de diminuer considérablement la pollution directe.

Pour rééquilibrer entre la route et le rail la part de trafic des marchandises en transit par la Suisse, plusieurs voies doivent être poursuivies. Tout d'abord, ne construisons pas de deuxième tube routier au Gothard. Car encourager le transfert des marchandises vers le rail n'est possible que si la capacité des routes de transit n'augmente pas. Une condition claire, inscrite dans la Constitution et que le Conseil fédéral semble ignorer, puisqu'il défend depuis peu cette solution. Si le

deuxième tube se concrétise, il est utopique de penser, comme annoncé par notre ministre des Transports, que dans chacune des galeries, l'une des voies restera inutilisée.

L'Union européenne (UE) fera très vite pression sur la Suisse et les quatre voies deviendront une réalité. Des milliers de poids lourds supplémentaires franchiront alors les Alpes, renforçant ainsi le trafic sur tout le réseau routier et diminuant encore la part de marchandises transportées sur le rail.

Il existe suffisamment de tunnels à travers les Alpes. Avec ses deux nouveaux tubes, la nouvelle ligne ferroviaire de base au Gothard permettra d'accroître considérablement la capacité du rail et d'absorber une grande partie du trafic de marchandises.

Le corridor des quatre mètres est clairement une condition supplémentaire nécessaire. Pour gérer au mieux la quantité des poids lourds à travers les Alpes, il est en outre indispensable de créer une bourse du transit alpin et de réduire ainsi les passages au nombre conforme à la loi. Le rail pourra alors gagner la part de marché que la route sera contrainte de céder.

Et en dernier lieu, nous devons bannir les transports absurdes. Les responsables politiques ont leur rôle à jouer en encourageant la production locale. Chacun peut également y contribuer en faisant des choix judicieux lors de ses prochains achats.

**Mathias Reynard**  
membre du comité  
de l'Initiative des Alpes  
conseiller national valaisan

## MLMC: trafic franco-suisse intensifié

L'international est un enjeu d'importance pour le lotissement (ou wagon complet en Suisse) de Fret SNCF. En effet, 50% des volumes traités par l'offre Multi-lots / Multi-clients (MLMC) concernent l'import - export. Pour répondre aux besoins exprimés par ses clients, Fret SNCF propose l'offre MLMC de bout en bout. Cette évolution a été amorcée depuis cette année et est appelée à s'étendre mais selon des modalités différentes. Tour d'horizon.

La couverture de la Suisse par le service MLMC (prévision, engagements de fiabilité, commande, etc.) est prévue à l'horizon 2013 dans le cadre d'un partenariat Fret SNCF / CFF Cargo. La production restera donc assurée, comme en 2012, par les deux partenaires. L'offre MLMC a été reconnue comme étant le moyen de développer le lotissement (de onze à treize allers-retours par semaine au départ de Woippy, Sibelin et Mulhouse) entre la France et la Suisse (avec une prédominance France - Suisse). Tous les clients import - export de Fret SNCF et de CFF Cargo gérés actuellement en bilatéral doivent pouvoir bénéficier de l'offre complète MLMC. Notons que cette évolution n'a pas en l'état pour finalité de rapprocher Fret SNCF de Xrail via CFF Cargo...

La desserte d'Anvers, en Belgique, constitue pour sa part le premier cas d'extension à l'étranger en Open Access (accès ouvert) du MLMC. Trois allers-retours (cinq à partir de 2013) sont opérés chaque semaine par Sibelit, de Woippy vers un nœud situé dans la région d'Anvers. La desserte terminale (dans et à proximité du port) est assurée par Captrain Benelux, filiale de SNCF Géodis. Mise en route à la demande de clients établis en France, cette desserte n'a engendré que quelques cas de bascules par rapport au trafic déjà effectué en co-traitance avec SNCB-Logistics (10A/R hebdomadaires avec la France).

### LARGE SPECTRE DE BIENS

Ce service porte sur un large spectre de marchandises (chimie, sidérurgie, biens de consommation courante, etc.), mais nécessite encore des efforts pour le rechargement des convois circulant dans le sens nord-sud. L'Allemagne mobilise quant à elle beaucoup d'énergie chez Fret SNCF et son partenaire DB Schenker dans le cadre des flux bilatéraux France / Allemagne de wagons isolés. Quand la sauvegarde d'intérêts mutuels (particulièrement face à la route) le justifie, les deux entreprises ferroviaires (EF) feront à l'avenir en sorte que les flux à destination de la France

entrent dans l'offre MLMC pour le territoire français. Cela n'empêche pas chaque EF de jouer la concurrence et de poursuivre différents essais déjà engagés. L'Italie constitue aussi un sujet pour Fret SNCF en raison de la forte demande exprimée dans ce pays. L'opérateur français parlerait ainsi actuellement de lotissement avec des opérateurs italiens.

La morosité économique et la concurrence incitent Fret SNCF à faire évoluer encore l'offre MLMC dont la fiabilité avoisine dorénavant les 80-90% (contre 65% en 2011).

Après la mise en place d'une nouvelle relation Sibelin - Mulhouse fin 2012, les évolutions pour 2013 en France du produit MLMC sont surtout de nature commerciale. L'engagement sur les délais de livraison va ainsi être étendu à la quasi-totalité des wagons remis, alors que la commande et le suivi vont être simplifiés. MLMC, qui peut aussi parfois acheminer du combiné (pour autant que les aspects de volume et de délai soient compatibles), est affecté dans ses résultats 2012 par la perte du trafic Gefco. Mais il a autrement bien résisté. Ses clients ont continué à remettre durant l'année écoulée les volumes prévus...

Sylvain Meillasson

## A nos lecteurs

Dans ce seizième numéro, nous traitons d'une double thématique: le trafic de marchandises ou fret ainsi que les relations franco-suisse. Deux thèmes brûlants et délicats qui nécessitent un engagement permanent de tous les partenaires, combat que nous tenons à relayer sans relâche.

La traversée des Alpes fait toujours l'objet de toutes les convoitises. Le rail ne doit cesser de se battre pour ne pas perdre la bataille alpine. Des avancées techniques spectaculaires ont été obtenues, avec en particulier les wagons-poches de Modalohr, principe révolutionnaire permettant de charger simultanément les semi-remorques.

Quant aux relations franco-suisse, il faut reprendre notre bâton de pèlerin pour défendre le TGV Berne - Paris en grand danger dès 2014. Bataille qui concerne aussi le TGV Lausanne - Paris, nullement à l'abri à moyen terme. Nous invitons donc vivement nos lecteurs à signer la pétition en ligne (page 15).

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

Ce montant est à verser auprès de la Banque Valiant SA, 3001 Bernel / N° de clearing 6300 / IBAN: CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC: VABECH22415 CCP 30-38112-0 compte n° 16 3.225.404.00 avec mention «Transports romands».

La rédaction

## Transports romands

### Rédaction

Philippe Claude  
Sylvain Meillasson  
Blaise Nussbaum

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

**Abonnement:** 25.- francs.  
**Soutien:** dès 30.- francs.  
Banque Valiant SA 3001 Berne  
CCP 30-38112-0  
(voir ci-dessus)

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

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

# Non à un cinquième tube au Gothard

L'année 2016 sera marquée par l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire de base au Gothard, le plus long du monde avec ses deux tubes unidirectionnels. Sa construction et son financement, de même que ceux du Lötschberg, ont été approuvés en 1992 et 1998 par le peuple suisse, dans le but de transférer les marchandises en transit par la Suisse de la route au rail.

Impossible d'atteindre ce but avec l'ancien tunnel ferroviaire, inauguré en 1882, dont le défaut majeur est de se situer à près de mille mètres d'altitude. Pour franchir cet important dénivelé, les trains doivent être tractés par deux locomotives, ce qui augmente considérablement les coûts, réduit la vitesse et limite la cadence.

En revanche, avec le nouveau tunnel, ce tracé deviendra très attractif. La capacité augmentera considérablement et sera suffisante pour absorber les transports de marchandises régionaux, nationaux et internationaux. Le nombre de camions en transit pourra ainsi diminuer. Et l'objectif inscrit dans la loi et l'ordonnance sur le transfert du transport de marchandises, c'est-à-dire un nombre maximal de 650.000 trajets annuels à travers les Alpes suisses, pourra être atteint.

## BOURSE DE TRANSIT

Cela n'est cependant possible qu'en introduisant une bourse du transit alpin et en renonçant à la construction d'un deuxième tube routier au Gothard. La rentabilité des NLFA (Nouvelles liaisons ferroviaires alpines) dont les coûts, rappelons-le, approchent les 19 milliards de francs, dépend aussi clairement de la réussite de ces deux conditions.

A l'instar des marchandises, les voyageurs pourront eux aussi emprunter le nouveau tunnel. On gagnera près d'une heure sur le temps de parcours actuel pour rallier le Tessin et la Lombardie, ce qui laisse espérer une hausse du trafic voyageurs. En plus, déjà dès 2014, les Romands de l'Arc lémanique pourront profiter de la nouvelle



Train au portail nord du tunnel de base du Gothard.

(sp/© AlpTransit Gothard SA)

ligne ferroviaire entre Mendrisio et Varese, ce qui raccourcira d'une heure la durée de leur voyage au Tessin.

Le Conseil fédéral a dernièrement mis en consultation la construction et le financement d'un corridor de quatre mètres sur l'axe du Gothard. Une telle hauteur est nécessaire dans tous les tunnels nord-sud pour permettre le transport de frontière à frontière par le rail des semi-remorques et camions. L'Initiative des Alpes juge cette mesure indispensable. Elle représente, pour l'association, l'une des dernières pièces du puzzle de la politique des transports. D'une part, on facilitera ainsi le transfert de la route au rail et, d'autre part, on pourra mieux faire face à la période de fermeture du tunnel routier. Si elle est prise seule, cette mesure ne sera toutefois pas suffisante. Il faut dans le même temps introduire une bourse du transit alpin qui permettra de vraiment limiter le nombre de camions à travers les Alpes.

L'alternative Modalohr (wagons surbaissés pour le transbordement des poids lourds) reste une solution intéressante, mais il semble qu'elle arrive un peu tard\*. Le choix de l'aménagement du corridor de quatre mètres paraît en effet avoir déjà été fait.

*Elena Strozzi  
responsable de projets politiques  
à l'Initiative des Alpes*

*Davantage d'informations:  
www.initiative-des-alpes.ch ->  
médias -> publications et études.  
contact: elena.strozzi@initiative-  
des-alpes.ch*

*\*Il convient de remarquer que la variante Modalohr a le mérite de pouvoir être rapidement mise en application, en attendant l'adaptation des tunnels au gabarit des quatre mètres, dont les travaux dureront plusieurs années. (réd.)*

*NDLR: Dans un prochain numéro, nous évoquerons les positions de l'Alliance Rail-Route – entente formée du Comité pour l'achèvement du tunnel routier du Gothard et du Comité rail-route Vaud-Genève – et de la Coalition pour une liaison sud-nord durable et fluide ainsi que les propositions de l'ingénieur vaudois Rodolphe Weibel et des spécialistes en solutions de mobilité du bureau lausannois promodal.ch.*

## L'alternative ferroviaire au deuxième tube routier

L'Initiative des Alpes coordonne un groupe de spécialistes travaillant sur des propositions destinées à parer au mieux à la période de fermeture du tunnel routier du Gothard. Celle-ci est prévue, à partir de 2020, pour permettre l'assainissement du tunnel. Le groupe de travail arrive aux mêmes conclusions que la Confédération: la solution la meilleur marché est d'introduire des trains navettes entre Airolo et Göschenen pour les véhicules privés ainsi qu'une chaussée roulante dite «courte» entre Biasca et Ersfeld (en profitant donc du nouveau tunnel de base) pour le trafic local des camions (importations, exportations et trafic interne).

L'Initiative des Alpes propose également l'introduction d'une chaussée roulante «longue» entre Chiasso et Bâle, la concentration des travaux d'assainissement durant l'hiver et l'interdiction des camions dans le tunnel routier (à l'exception du trafic local).

Si la Confédération a changé d'opinion en juin dernier, proposant désormais la construction d'un deuxième tube routier, nous restons convaincus que la solution du rail est la plus économique, la plus raisonnable et la seule qui permette à la politique du transfert vers le rail d'être couronnée de succès.

*E. S.*

# Le Simplon: atout cardinal du rail

Le col du Simplon voit circuler chaque année près de 80.000 camions en transit. Triste record. Interdire le passage de ces poids lourds et les obliger, grâce à une bourse du transit alpin, à passer en Italie par le rail en empruntant le tunnel ferroviaire, serait avantageux pour la politique du transfert des marchandises, pour les chemins de fer et pour le canton du Valais.

Quand on parle de trafic lourd en transit, on pense trop vite au Gothard ou au San Bernardino (GR) et l'on oublie souvent le col du Simplon. Pourtant sa situation catastrophique mériterait davantage d'attention de la part de nos concitoyens et de nos représentants politiques. La route du col du Simplon est ouverte toute l'année, ce qui accroît son attractivité. Elle enregistre près de 80.000 camions par année.

Pourtant, et comme tous les autres passages alpins, cette artère n'a pas été construite pour des camions de 40 tonnes. Cette route, longue de 62 kilomètres, est très raide – jusqu'à 9%. Les poids lourds, après avoir avalé de tels dénivelés, voient leur moteur littéralement «partir en fumée», accroissant ainsi considérablement leur pollution atmosphérique et sonore, mais aussi le risque d'incendie.

## VILLE ETOUFFEE

Ces camions sont les mêmes qui traversent le canton du Valais et ses villages, tels mon lieu de domicile, la ville de Viège (Visp) qui, en été, doit absorber jusqu'à 22.000 véhicules journaliers. Pas vraiment un bonus pour la qualité de vie et la santé de la population.

En Valais, des aménagements sur la route du col du Simplon ont été entrepris afin de faciliter le passage des poids lourds en transit. Leur nombre pourrait doubler et atteindre les 600 véhicules journaliers. Une absurdité. Pourquoi améliorer une route qui élève des camions à 2005 mètres d'altitude, obligeant indirectement les tou-

ristes et les habitants locaux effrayés par ces monstres du bitume à charger leur voiture sur le rail et passer par le tunnel, au lieu d'encourager l'inverse? Les touristes pourraient profiter du magnifique paysage du col du Simplon et les camions circuleraient sur le rail sans mettre en danger les autres utilisateurs de la route et sans polluer. C'est un fait bien connu: dès qu'on améliore une route ou que l'on en ouvre une nouvelle, le transport ferroviaire doit faire face à une baisse de ses usagers. Au Gothard, depuis l'ouverture du tunnel routier en 1980, les CFF ont perdu un tiers du marché, ce qui représente environ 10 milliards de francs de perte de chiffre d'affaires.

## CHAUSSEE ROULANTE

L'Initiative des Alpes demande depuis longtemps l'introduction d'une chaussée roulante dans le tunnel du Simplon, couplée à une interdiction aux camions de circuler sur le col. Un train toutes les deux heures suffirait à assurer ce trafic. Ce ferroutage est une évidence, mais la volonté politique manque. Avec l'acceptation de l'Initiative des Alpes en 1994, le peuple suisse a souhaité la protection de la région alpine des camions en transit et a donné le feu vert au transfert des marchandises de la route au rail. D'autres votations populaires ont confirmé cette volonté. Mais la Confédération reste sourde à ces appels. Elle prépare même l'échec de la politique du transfert au rail, en proposant la construction d'un deuxième tube routier au Gothard, ce qui aura comme conséquence une augmentation du nombre de camions sur tous les passages alpins.

## INSTRUMENT EFFICACE

En revanche, si l'on introduisait une bourse du transit alpin, parallèlement à la mise en place d'une chaussée roulante au Simplon et au Gothard, on pourrait enfin atteindre l'objectif du transfert des marchandises de la route au rail. Et ce, sans



Le col du Simplon: 80.000 poids lourds par an grimant à 2000 m.

(sp/@ Initiative des Alpes, Susanne Hugo-Lötscher)

devoir construire un nouveau tunnel routier! Une telle bourse, instrument économique efficace, donnerait la possibilité à l'Etat de limiter le nombre de camions en transit par les Alpes suisses et encouragerait le transfert des marchandises au rail. Les chemins de fer trouveraient ainsi un nouvel élan. Le train ne serait pas le seul à

y gagner: le canton du Valais pourrait ainsi préserver son splendide milieu alpin, le montrer fièrement à ses touristes et contribuer à mettre en place une politique des transports cohérente.

**Thomas Burgener**  
membre du comité  
de l'Initiative des Alpes  
ancien conseiller d'Etat valaisan

## Modalohr: l'œuf de Colomb

Michel Béguelin est l'un des grands artisans du report modal de la route au rail. Grâce à lui, et bien sûr à d'autres militants, on n'aurait jamais remporté autant de victoires. Par commencer la fameuse initiative des Alpes. Rappelez-vous cette étonnante réunion au cœur du massif du Gothard au début des années 90. On ne donnait pas cher de cette folle utopie demandant au souverain helvétique de prendre la décision historique de transférer sur le rail les poids lourds traversant les Alpes.

Aujourd'hui, il s'agit de parachever l'œuvre entamée il y a une vingtaine d'années. Si l'on veut que l'initiative des Alpes déploie tous ses effets lors de l'ouverture du tunnel de base du Gothard, il faut s'en donner les moyens. Dans sa chronique dans le journal syndical «Contact», Michel Béguelin

rappelle que le système Modalohr est révolutionnaire et offre le moyen le plus efficace, le plus rapide et le meilleur marché de transporter les semi-remorques. L'autre atout de Modalohr est d'ordre financier. Le terminal au nord de Bâle est déjà opérationnel alors que des pourparlers sont en cours pour aménager la base au sud du Tessin. De plus, les rames utilisées ont 850 mètres de long contre 550 mètres pour les convois actuels. Enfin, le principe économisera l'adaptation des tunnels d'accès au Gothard au gabarit des camions de quatre mètres d'angle. Il s'agit de la bagatelle de 950 millions de francs, sans compter la restriction de capacité sur la ligne durant trois à quatre ans. Or la Suisse a besoin de montants considérables pour construire son réseau ferroviaire de l'avenir. **BLN**

# Fret: euthanasie active ou passive ?

L'époque où chaque gare devait avoir sa cour de débord, où par exemple le marchand de charbon local recevait ses wagons, ou les agriculteurs leur paille, est bien entendu révolue. Et bien des trafics qui se prêtaient naturellement au chemin de fer ont disparu pour des raisons structurelles: concentration ou disparition d'activités économiques; évolution de la technique. Le trafic ferroviaire de marchandises est-il pour autant une cause perdue?

Pour des transports de flux concentrés et massifs; minerais ou charbon entre les ports, le chemin de fer reste sans concurrence, mais la Suisse ne connaît que peu de trafics de ce genre. Les raffineries ou le port de Bâle sont peut-être des exceptions, mais le tout à la route est-il une option pour des trafics plus diffus? A voir les engorgements du réseau routier, on est tenté de répondre non, mais à voir les conditions de travail et de salaire des chauffeurs routiers, le doute s'installe; d'une part, les conditions légales sont déjà très libérales, et d'autre part, elles sont rarement tenues.

Certes CFF Cargo affirme que chaque paquet de mesures est le dernier, un peu comme les aides de l'Union européenne à la Grèce, et chaque dernier paquet est suivi d'un ultime dernier train de mesures. Nous sommes en Suisse des gens perfectionnistes, et nos erreurs sont donc meilleures, et plus chères que les erreurs précédemment faites à l'étranger.

## CLASSIQUE DU GENRE

La fermeture de points de chargements est l'un des classiques du genre. Tous les réseaux voisins s'y sont attelés, avec pour résultat concret un affaiblissement du système. Il est indéniable que le trafic de certains points de chargement est faible; mais on ne se demande jamais pourquoi les autres trafics ont disparu et s'il n'y a pas de possibilités de développement.

C'est ainsi que dans des régions entières, la desserte ferroviaire marchandises n'existe plus. Les



Chargement de bois frontalement touché. (photo sp/cff cargo)

conséquences devraient en être prévisibles: on a vendu la taxe poids lourd au nom du transfert de la route au rail. Comment ce transfert est-il encore possible, sachant que par exemple, le trafic de bois, fortement touché par les dernières restructurations de CFF Cargo est du trafic international? Et surtout comment convaincre les populations des régions concernées d'accepter que le coût des transports routiers de marchandises soit renchéri, alors qu'il n'existe pas de solution alternative à la route? On a d'autre part vu les dernières propositions de la Confédération de

remettre en cause le trafic ferroviaire régional. Des lignes qui ne seraient utilisées que pour le trafic régional voyageur seraient des victimes toutes désignées.

Pourtant, les conditions pour optimiser la desserte fine étaient probablement idéales en Suisse, avec la présence de nombreuses entreprises concessionnaires, très proches des réalités régionales et prédestinées à assumer le trafic des wagons isolés dans leur région.

Mais ce n'est pas la voie qui a été choisie, avec l'octroi d'un monopole à CFF Cargo, entreprise fortement centralisée et très loin du ter-

rain. De plus, la distinction entre le trafic des trains complets, libéralisé, et des wagons isolés, est loin d'être claire: il y a un grand risque de cannibalisation des flux importants de wagons isolés, qui pourraient aussi être assurés par des trains complets, ne laissant alors que les miettes à CFF Cargo.

## LOGIQUE D'ABANDON

On peut aussi s'interroger sur la logique d'indemniser le trafic combiné et non le trafic de wagons complets. Il n'est pas exclu que la conséquence pratique ne soit pas du transfert de la route au rail, mais de nouveau la cannibalisation du trafic marchandises. Ajoutez à cela une pincée d'infrastructure svelte, qui entraîne des temps de parcours dissuasifs pour les trains de marchandises.

En fin de compte, c'est toute la politique de transfert qui risque de faire les frais de la logique d'abandon qui semble dominer, la politique de CFF Cargo rappelant fortement les choix de nos voisins. Le trafic de marchandises ne doit pas seulement relever de la politique d'entreprise, mais d'une vision globale d'aménagement du territoire.

Francis Deatwyler  
député au Grand Conseil bernois

## Cargo CFF: politique de Gribouille

Pour des raisons d'économie, CFF Cargo a décidé de couper à la hache son réseau de points de desserte. Sur les 500 gares encore desservies en Suisse, l'entreprise a tranché dans le vif: 155 points devaient passer à la trappe, mais après la levée de boucliers suscitée par cette mesure draconienne, ce ne seront «que» 128 gares qui seront privées de trafic marchandises.

Dans ce genre de mesures, les raisons sont toujours obscures. Il s'agit bien sûr de pertes sur un service reconnu pour être peu rentable. Mais on pourrait assurément l'organiser de manière à réduire les déficits. Généralement, ce ne sont pas des services

à flux tendu, ce qui signifie que l'on peut diminuer le nombre de trains et former de plus longs convois. L'un des exemples les plus significatifs se trouve à la gare du Col-des-Roches, à la frontière française, sur la ligne Le Locle-Besançon. D'importants tonnages de bois y sont chargés. On pourrait très bien former des convois longs et moins fréquents, alors que les camions devront se rendre à La Chaux-de-Fonds sur un axe déjà hypersaturé. C'est la politique de Gribouille.

Voici la liste des fermetures de Cargo en Suisse occidentale.

**Bâle-Campagne** (Laufonnais): Zwingen. **Berne** (Jura bernois et See-

land): Court, Courtelary, Anet (sauvé), Perles, Sonceboz-Sombeval, Saint-Imier, Tavannes. **Fribourg**: Belfaux-Village, Chênens, Courtepin, Cugy, Domdidier, Ecublens-Rue, Grandvillard, Chiètres, Montbovon, Rosé, Sâles. **Genève**: Genève. **Jura**: Boncourt, Choindez, Courtemaître. **Neuchâtel**: Colombier (sauvé), Gorgier - Saint-Aubin, Le Locle-Col-des-Roches, Saint-Blaise-Lac (BLS), Travers. **Vaud**: Aigle, Clarens, Corcelles-Nord (sauvé), Lausanne, Lucens, Onnens-Bonvillars, Roche, Rolle, Yvonand (sauvé). **Valais**: Charrat-Fully, Evionnaz, Gamsen CFF. (bln)

# Terco le succès d'une interface modale



Le chargement de conteneurs à Chavornay, dans la plaine de l'Orbe.

(photo sp/terco)

Situé dans la zone industrielle de Chavornay et raccordé à la ligne de Travys\* reliant Orbe à Chavornay, le Terminal combiné Chavornay SA (TERCO SA) a été inauguré en automne 2005. Cette plateforme intermodale rail-route comportant quatre voies ferrées et disposant d'engins de manutention pour le transfert modal est connectée aux grands ports maritimes de la mer du Nord. La connexion «terre-mer» s'effectue de la manière suivante:

- par le rail et la voie fluviale avec acheminement ferroviaire entre Chavornay et le port de Bâle (trains «Swissplit» de CFF Cargo), puis au moyen de barges sur le Rhin (service fluvial Contargo) entre Bâle, Anvers et Rotterdam, ainsi qu'intégralement par chemin de fer via les opérateurs Hupac\*\* et IMS (ancien Interconteneur) ;

- par le rail entre Chavornay et les ports maritimes allemands.

Une liaison avec l'Italie, via le tunnel du Simplon, ainsi que l'intégration dans les dessertes Hupac sont projetées.

Pierre-Alain Bolomey nous dresse le portrait de Terco SA, société qu'il dirige depuis 2005, et esquisse son avenir.

- *Quels sont les principaux trafics de Terco SA ?*

Terco a pour partenaires les maisons d'expédition suisses comme DHL, Panalpina, Kühne-Nagel, Pesa, etc. Les trafics sont très variés allant du déménagement au trafic de ciment, en passant par les machines à café et à thé pour Nespresso ainsi que du vieux verre pour les verreries de Saint-Prex. Terco s'efforce également de récupérer l'important trafic de cigarettes de Philip Morris perdu au profit de la route, à la suite de nombreux vols.

- *Les projets de liaison avec l'Italie et d'intégration dans les dessertes Hupac vont-ils bientôt se concrétiser et avez-vous d'autres projets ?*

- L'intégration dans le réseau Hupac est déjà réalisée à destination d'Anvers et de Rotterdam, via Bâle CT. Des discussions avec différents opérateurs et clients sont toujours en cours pour une liaison directe avec Milan et le port de Gênes. Le port de Marseille souhaiterait également recréer un train pour la Suisse romande et desservir Chavornay. Les discussions (choix de l'opérateur, risques financiers) prennent du temps dans un environnement économique européen pas très favorable.

- *Quel est le potentiel de développement du multimodal en trafic national et international ?*

- Selon des projections de CFF Cargo, le volume des conteneurs provenant des ports devrait augmenter fortement ces prochaines années d'où les projets de «portes d'accès» (gateway) à Bâle (Terminal Bâle Nord) et Zurich (Portail Limmattal) avec desserte directe sur Chavornay. Pour le trafic intérieur, en particulier la caisse mobile, CFF Cargo, notre partenaire principal, le traite actuellement à Renens (VD), point de transbordement sans véritable possibilité d'expansion.

- *Y a-t-il de la place pour des sites multimodaux semblables au vôtre en Suisse romande et des collaborations sont-elles envisageables ?*

- Le trafic combiné, pour concurrencer efficacement le camion en direct, nécessite un volume suffisant pour former des «navettes». La multiplication de terminaux ou points de transbordement est peut-être souhaitable sur le plan écologique (longue distance par fer et courte desserte par camion), mais n'est pas vraiment rentable sur le plan économique en raison de la dispersion des volumes.

- *Le redimensionnement du réseau de desserte nationale de CFF Cargo aura-t-il des incidences sur les activités de Terco ?*

- CFF Cargo va proposer à ses clients touchés par le redimension-

nement de son réseau des solutions alternatives parmi lesquelles, évidemment, le transport combiné. D'autre part, les marchandises transportées par le rail sont de plus en plus adaptées au trafic combiné (haute valeur ajoutée, flux tendu, etc.). Ces éléments sont positifs pour le développement du trafic combiné.

- *La société Terco pourrait-elle assumer - seule ou avec une entreprise partenaire (transporteur routier ou ferroviaire) - du trafic marchandises local comme le font les Opérateurs ferroviaires de proximité (OFP) en France ?*

- En principe à l'avenir, tout est possible. Travys, par exemple, est un actionnaire de Terco. Pour l'instant, Terco se concentre sur ses activités traditionnelles que sont le transbordement de conteneurs et caisses mobiles, le stockage de conteneurs vides pour les grandes compagnies maritimes, la location et réparation de conteneurs et l'entreposage sous douane ainsi que l'organisation de transports.

**Propos recueillis par  
Philippe Claude**

\* *Transports Vallée de Joux, Yverdon-les-Bains, Sainte-Croix SA.*

\*\* *Société active depuis 45 ans dans le transport intermodal.*



Pierre-Alain Bolomey à la tête de Terco, à Chavornay. (photo sp/terco)

# Vaud: gravier acheminé par le rail

Quand des collectivités publiques, des opérateurs ferroviaires et des entrepreneurs privés parviennent à définir une logistique d'acheminement en s'engageant financièrement, le transfert du transport de marchandises vers le rail est possible. Dans l'Ouest vaudois, le projet de transport du gravier par chemin de fer qui se concrétisera en 2013 est exemplaire. Ce choix est le résultat de la détermination des différents acteurs locaux et du soutien du canton de Vaud et des régions concernées (Nyon et Cossonay – Aubonne – Morges).

**Le cadre.** Le site de la Ballastière, à Gland, assure quasiment les deux tiers de la production de béton et de produits bitumineux utilisés par les entreprises de construction dans le district de Nyon. Son approvisionnement en gravier provient principalement de divers gisements lointains, seuls deux se trouvent sur le territoire du district (Prangins et Trélex). Jusqu'à présent, l'acheminement du gravier s'effectue uniquement par la route, ce qui signifie que de nombreux camions empruntent le réseau routier régional.

D'importantes ressources en matière première sont situées au pied du Jura où trois futurs lieux d'extraction longent la ligne Bière – Apples – Morges (BAM\*): Les Délices à Apples, Les Genévriers à Montricher et Le Boiron à Ballens. Les Délices et les Genévriers ont chacun un potentiel de 1,5 million de mètres cubes de granulats, volume exploitable durant une période de quinze ans.

**Le projet.** Léman Granulats SA, le consortium exploitant les gravières, traitant le gravier et prenant en charge les matériaux d'excavation, a examiné la potentialité d'un transport par chemin de fer. «Les études ont montré que sur le plan financier, le transport par rail est compétitif par rapport au transport de ces mêmes marchandises par la route sans subvention de l'opération. Par ailleurs, le bilan environnemental



Train de bois remorqué par une machine du BAM.

(photo sp/bam)

sera bien entendu bien plus positif pour le transport de ces marchandises par rail», souligne Denis Dumartheray, syndic de Gilly, membre du comité de direction du Conseil régional (CODIR) de Régionyon\*\* et responsable des projets spéciaux. L'option ferroviaire nécessite divers investissements pour la réalisation d'infrastructures de transbordement et la constitution d'un parc de matériel roulant spécifique.

**Le financement.** Dans une première étape, 13,1 millions de francs seront investis, soit:

- 7,8 millions pour équiper la gravière des Délices et le site de la Ballastière d'installations permettant le chargement et le déchargement des trains;
  - 5,3 millions pour constituer le parc de véhicules ferroviaires composé d'une locomotive et de dix wagons destinés au transport entre Apples, Morges et Gland.
- L'aménagement des infrastructures de chargement/déchargement des trains bénéficiera:
- d'un prêt cantonal de la LADE (loi sur l'appui au développement économique) de 3,9 millions de francs (prêt sans intérêts octroyé en août 2012);
  - de subventions fédérales de 1,75 million de francs, via l'Office fédéral des transports (OFT), pour la pose

des nouveaux branchements ferroviaires (voies de raccordement).

Régionyon et Arcam (Association de la région Cossonay – Aubonne – Morges) cautionnent le prêt de la LADE à la hauteur de 750.000 francs (Régionyon: 250.000 francs, Arcam: 500.000 francs). Les fonds propres du consortium des exploitants s'élèvent à 2,15 millions de francs.

**Le concept.** L'ensemble des éléments de la première étape devrait être opérationnel au cours de l'automne 2013. A ce moment-là, le train effectuera trois allers-retours quotidiens. A l'aller, il transportera le gravier et au retour, il acheminera les matériaux d'excavation qui serviront au remblayage des espaces d'extraction du gravier. Ce sont les MBC qui assumeront le transport ferroviaire. Concrètement, l'acheminement des convois s'effectuera par deux types d'engin de traction:

- l'une des deux puissantes locomotives de la série Ge 4/4 (2400 kW) du BAM, sur la voie à écartement métrique (1000 mm) du parcours Apples – Morges;
- la locomotive du parc de matériel roulant prévu, sur les voies à écartement normalisé (1435 mm) du trajet CFF Morges – Gland.

Les trois paires de sillons diurnes garantissant la circulation des trains de matériaux pierreux sur les voies

des CFF sont déjà réservés. Ainsi, le chemin de fer aura la capacité de transporter annuellement quelque 200.000 tonnes de gravier et 100.000 tonnes de matériaux de remblai. Le transport par train soulagera le réseau routier régional d'environ 10.000 camions par année et renforcera de manière significative le trafic marchandises ferroviaire sur les lignes du BAM\*\*\*.

**Ultérieurement.** L'option ferroviaire pourra être étendue lors de la mise en exploitation des deux autres gravières (Les Genévriers et Le Boiron) en les embranchant à la ligne du BAM et en utilisant le même matériel roulant spécifique.

*Philippe Claude*

\* Cette ligne et son antenne Apples – L'Isle fait partie des «Transports de la région Morges – Bière – Cossonay SA» (MBC) qui groupent les lignes urbaines de bus des Transports publics de Morges et environs (TPM), les lignes de bus régionales MBC et le funiculaire Cossonay-Gare – Cossonay-Ville.

\*\* Régionyon réunit 44 communes du district de Nyon.

\*\*\* Actuellement, du transport de bois, de betteraves, de céréales, de véhicules militaires (des obusiers blindés par exemple).

# Coop - RailCare : engagement exemplaire

Coop a l'ambition d'organiser sa logistique de manière durable et à ce titre privilégie de plus en plus le transfert de la route au rail. Elle utilise à cet effet les services de «RailCare» qui est sa filiale à 100% depuis 2010 – les services de RailCare sont cependant accessibles à des tiers - et qui assure la production d'une chaîne intermodale (camion – train – camion) complète en Suisse.

RailCare permet ainsi à Coop de connecter ses différentes plateformes (nationales et régionales) ainsi que ses filiales. La distance généralement requise est de 90 kilomètres. Mais elle peut être moindre (typiquement sur Aclens – La Praille) dès lors qu'il importe d'éviter les encombrements routiers. Recourant au combiné, Rail-

Care cherche à favoriser de plus en plus les techniques avec chargement horizontal. Son réseau a compté jusqu'au dernier changement de service, neuf nœuds: Daillens, Viège, Brigue, Thoune, Niederbottigen, Roggwil, Härkingen, Frauenfeld et Felsberg. Ils sont reliés quotidiennement par un aller-retour Felsberg – Frauenfeld – Härkingen – Daillens et par un Härkingen – Niederbottigen – Roggwil – Thoune – Viège – Brigue (avec emprunt du tunnel de base du Löt-schberg).

Depuis le changement de service de décembre 2012, ce réseau a été étendu – de nouveaux nœuds ont été activés – grâce à la mise en place d'un aller-retour Oesingen – Castione – Stabio. Il le sera encore en juin prochain, avec la mise en place d'une relation Aclens – La

Praille tri-quotidienne... RailCare, qui a transporté 18.500 caisses en 2012, programme une très nette augmentation de son activité dès 2014-15.

RailCare recourt actuellement à des trains dont les caractéristiques

ne varient pas: longueur de 300 mètres, masse de 700 tonnes et vitesse de 120 km/h. Ces convois dont la composition est donc fixe, sont tractés par deux Re4/4 II CFF, une Re425 BLS et une Br186 louée à Railpool. **S.M.**



Un convoi de RailCare tracté par une machine louée au BLS. (photo Reinhard Reiss)

# Gares de la Côte et de Cornavin : accords

**Nyon, le 22 novembre 2012.** Les CFF, le canton de Vaud, les communes de Rolle, Gland, Nyon et Coppet ainsi que le Conseil régional du district de Nyon ont signé une lettre d'intention concernant le développement des gares des quatre villes précitées. Cet engagement traduit une volonté commune de coordonner la stratégie de développement des gares avec l'évolution de l'offre ferroviaire et l'extension des infrastructures à court, à moyen et à long termes.

Le document entériné précise le type d'offre ferroviaire qui sera mis en place dans le cadre du projet «Léman 2030»; il établit les phases de réalisation et une planification prévisionnelle. Il définit aussi les axes de convergence entre le développement territorial de la région et le développement des gares. Pour les communes concernées, il s'agira, lors de l'élaboration de leurs plans d'affectation urbains, de prendre en considération les emprises futures des nouvelles

infrastructures ferroviaires envisagées par le projet «Léman 2030». Le développement des gares et de leurs alentours est visualisé par des plans schématisant les étapes d'aménagements programmés en 2015, 2020-2025 et au-delà. Les différents aménagements prévus renforceront la fonction d'interface des quatre gares des CFF qui connectent le district de Nyon et ses transports publics – régionaux et locaux – à l'ensemble du réseau ferré suisse.

**Genève, le 19 décembre 2012.** Le canton de Genève, la ville de Genève, l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF ont signé une convention fixant les objectifs et les modalités de l'expertise indépendante sur l'agrandissement de la gare de Cornavin. Le mandat consiste à déterminer comment l'extension se réalisera – en surface ou en souterrain? – et permettra de comparer les deux options après analyse de critères prédéfinis. Ces derniers sont répartis dans trois groupes:

- exploitation (réponse à l'évolution de l'offre, capacité et fonctionnalités offertes, prise en compte du trafic marchandises, développement des possibilités de garage des trains, impact des travaux, temps d'échanges et flux piétonniers);
  - développement temporel (délai de réalisation, possibilité de phasage, compatibilité avec le programme FAIF\* et les développements futurs);
  - faisabilité (aspects techniques, coûts de réalisation, impacts sur l'interface intermodale et les divers modes de transports, impacts sur l'urbanisation existante et future).
- Le mandat comprend deux axes de travail: un axe «exploitation et fonctionnalité», confié, de gré à gré, au LITEP de l'EPFL\*\* et un axe de «génie civil et génie ferroviaire», confié à un bureau privé, au terme d'une procédure de soumission.

L'expertise, dont les conclusions sont attendues à la fin juin 2013, est financée par le canton de Genève, la ville de Genève et les CFF. Les

prestations d'assistance au maître d'ouvrage (organisation des séances de travail, suivi administratif de l'expertise) sont, elles, financées par le canton, chef de file de l'opération. Le choix de la variante répondant le mieux aux critères évalués se fera en juillet 2013. «Quelle qu'elle soit, la solution qui sera retenue devra être la plus utile pour gérer l'ensemble des flux ferroviaires, la plus raisonnable sur le plan financier, et, enfin, la plus profitable en matière d'aménagement urbain, afin que Cornavin puisse renforcer son rôle de pôle d'échanges et de convivialité», souligne Michèle Künzler, conseillère d'Etat en charge du département de l'intérieur, de la mobilité et de l'environnement (DIME) du canton de Genève.

**PhC**

\* Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

\*\* Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne.

# Intermodal: l'offre de Transhelvetica

L'offre de la Transhelvetica portée par VIIA est pleinement compatible avec la politique de la Confédération en matière de transports et complètement adaptée au transit par la Suisse. Elle est complémentaire à la mise en place du corridor des quatre mètres sur l'axe du Gothard et est en mesure de contribuer, avec les autres techniques déjà déployées, au report modal de manière efficace et sûre.

Le système Modalohr a été conçu en fonction de la logistique européenne dont la réalité ne se décrite pas et qui reposera encore durablement sur l'usage massif de la semi-remorque non préhensible de quatre mètres de hauteur d'angle. La capacité du Modalohr à charger horizontalement des semi-remorques standards, en plus des citernes routières, permet de ménager un transfert de la route au rail d'autant plus large qu'il est transparent pour tous les transporteurs d'Europe. Nul besoin dans ces conditions de chercher à les contraindre politiquement ou à les inciter financièrement à se rééquiper en semi-remorques préhensibles...

L'expérience engrangée ces dix dernières années avec l'Autoroute ferroviaire (AF) alpine Aiton (F) - Orbassano (I) et l'AF Bettembourg (L) - Le Boulou (F) montre par ailleurs que le système Modalohr a un coût d'acquisition et de possession modéré et qu'il est d'une grande fiabilité.

Les asservissements nécessaires aux opérations de chargement, déchargement et accostage automatique des convois sont à poste fixe, ce qui facilite l'entretien et maximalise l'utilisation des wagons. Les conditions climatiques (froid, neige, chaleur) et ferroviaires les plus variées (déclivités de 30‰, tunnel sommital de plus de 13 kilomètres, distance parcourue de 1000 km) n'ont pas eu à ce jour d'incidence sur la bonne tenue opérationnelle du système. L'expérience engrangée a d'autre part permis de développer une



Chargement des semi-remorques sur les wagons Modalohr. (phc)

expertise commerciale reconnue et de faire évoluer le wagon Modalohr, initialement conçu pour le service accompagné (ensembles routiers plus chauffeurs) et non accompagné (semi-remorques), vers le seul non-accompagné. La troisième génération du Modalohr qui demeure un wagon double, est en préparation. Elle sera présentée au printemps prochain. Désigné «Modalohr UIC», ce nouveau wagon intègre des contraintes présentes sur les réseaux ferroviaires suisse, allemand et nord européens, tout en autorisant le transport de semi-remorques de quatre mètres de hauteur d'angle sur l'itinéraire du Gothard. Il est prévu pour la Transhelvetica – cette offre a été remise à l'Office fédéral des transports (OFT) en août 2012 – mais doit aussi participer aux extensions que VIIA planifie à court terme pour son réseau européen. Le wagon Modalohr UIC permettra ainsi d'étendre l'AF Bettembourg – Le Boulou à la Scandinavie ainsi qu'à la Catalogne et de lancer en France l'AF Atlantique Bourges – Bayonne. Il sera de fait utilisé pour toutes les nouvelles dessertes, particulièrement celles dites de maillage, que VIIA entend fermement développer.

Novateur, le système Modalohr est porté par une équipe «ouverte» ne dénigrant pas le travail accompli par tous ceux qui œuvrent au report

modal. Cette équipe est disposée, depuis le début de sa démarche en Suisse, à rechercher, via la coopération, de bonnes synergies...

## ETUDE REALISEE

Une étude portant sur l'opportunité de transporter des semi-remorques de quatre mètres sur la ligne du Gothard avec de nouveaux systèmes a été présentée lors d'une conférence organisée par VAP (Verband der verladenden Wirtschaft) le 28 novembre 2012 à Berne. Cette étude a été réalisée par Kombikonsult pour le compte de l'UIRR et sa présentation (par M. Mertel, de Kombikonsult) a été accompagnée des interventions de représentants de l'UIRR (M. Burkhardt) ainsi que de Cargo Forum Schweiz (M. Büttiker). Ces trois interventions ont permis de rappeler le rôle éminent du combiné conventionnel en Europe, mais ont aussi donné cours à des «démonstrations» très orientées, infirmant l'intérêt des nouveaux systèmes que sont le Cargo Beamer et le Modalohr UIC.

Des observateurs présents dans la salle et issus d'entreprises ferroviaires ou de l'industrie ont du reste interpellé les organisateurs sur la pertinence de l'information utilisée pour l'étude – les fournisseurs des nouveaux systèmes n'ont pas été questionnés directement – ainsi que sur sa validité. Plusieurs

erreurs grossières, des «approximations», voire des arrangements avec la réalité (comme le pourcentage de semi-remorques préhensibles commandées actuellement à l'industrie) ont en effet été relevés. De fait, la pertinence de l'étude est discutable. Comment comparer, sans aucune pondération, trois systèmes (Combiné conventionnel, Cargo Beamer et Modalohr) pour une mission – le transport de semi-remorques standard non préhensibles – que seuls deux (Cargo Beamer et Modalohr) sont capables d'accomplir? Difficile dans ces conditions de considérer avec sérieux la conclusion stigmatisant: «le surcoût de 30 à 40% des nouveaux systèmes»... S.M.

## Chablais: cars hybrides

Deux cars à motorisation hybride circulent entre Aigle, Vionnaz et Saint-Gingolph depuis le 9 décembre 2012. Ces véhicules de la série Volvo 7700 Hybride (diesel-électrique) sont les premiers cars postaux de ce type mis en service sur une ligne régionale en Suisse romande. Cette première résulte des essais concluants effectués en juin 2011 durant deux semaines. Le car hybride testé a parcouru 2125 km et a consommé seulement 490 litres de carburant, soit environ 30 % de moins qu'un autobus usuel.

Les deux cars postaux qui assurent la desserte Aigle – Vionnaz – Saint-Gingolph mesurent 12 m de long, peuvent transporter 83 passagers et possèdent un plancher surbaissé. Leur système de propulsion bimode comporte un moteur diesel et un moteur électrique. Un générateur transforme l'énergie produite lors du freinage en énergie électrique. Sur les parcours ponctués de nombreux arrêts, le procédé permet d'accumuler suffisamment d'énergie pour effectuer les redémarrages et les trajets à basse vitesse en mode électrique. Ainsi, les démarrages sont quasiment silencieux et les émissions de CO<sub>2</sub> réduites. Ces avantages contribuent particulièrement au confort des voyageurs et à la préservation du cadre de vie des riverains de la ligne tout en s'inscrivant dans la perspective de mobilité durable mise en œuvre par CarPostal\*.

PHC  
\* En Suisse et dans le Liechtenstein, 18 cars postaux à propulsion hybride et cinq cars postaux équipés d'une pile à combustible (à Brougg en Argovie) sont exploités avec succès.

# Fret de la SNCF ou l'impossible pari

Le dernier acte de l'histoire tourmentée du fret ferroviaire français vient-il d'être écrit par l'étude présentée à la demande de «l'opérateur historique» et consacrée au transport de marchandises par rail? Ses conclusions sonnent comme le glas en soulignant que la concurrence de la route se révèle «intenable», que le wagon isolé représente un surcoût de 25% par rapport à la route, qu'enfin, en cinq ans, le déficit du fret ferroviaire européen, Suisse comprise, atteint les six milliards de francs suisses.

La SNCF arrive-t-elle au terme de ses efforts sur ce segment très disputé de la concurrence? Sa part du marché français est de 11%, mais, dans le même temps, c'est-à-dire depuis l'ouverture du fret à la concurrence, en 2006, celle-ci a pris le quart du potentiel dont 14% pour la seule filiale de Deutsche Bahn AG, Euro Cargo Rail (ECR). Il n'y aurait donc pas de malédiction pour le fret ferroviaire, mais simplement une inadéquation des moyens à l'objectif, voire un potentiel bridé par le statut du personnel qui reste au cœur de l'ancien monopole d'Etat.

## VAINES RELANCES

Les tentatives de relance du fret ferroviaire français n'ont pourtant pas manqué au cours des vingt dernières années. Etudes, rapports parlementaires, plans à long terme comme le Grenelle de l'environnement qui prévoyait, en 2012, une augmentation de 25% par rapport à 2006 du fret sur le rail. Les innovations techniques n'ont pas manqué, qu'il s'agisse d'axes dédiés, de priorité donnée aux trains complets, des camions embarqués sur la ligne du Mont-Cenis, selon la technique Lohr. Toutes ces expériences n'ont pas donné de résultats tangibles et durables et la vérité pour le fret de la SNCF est, peut-être venue de cet ancien président de DB-AG, Harmut Medhorn qui suggérait à son homologue français Louis Gallois une répartition simple des flux ferro-



Dramatique recul du fret de la SNCF.

(photo syl.m.)

viaires entre les deux entreprises: les voyageurs pour la SNCF, le fret pour DB.

Le problème du fret ferroviaire français reste donc entier, en particulier, du fait des déficits structurels de Fret-SNCF et le constat renvoie d'abord aux causes de cette incapacité de la SNCF à reconquérir des parts de marché. La première tient aux contraintes sociales de l'entreprise et à la rigidité du statut, hérité du ministre communiste Marcel Paul. Un conducteur de la SNCF coûte 35% plus cher que son homologue du secteur privé. De même, un agent de manœuvre coûte 30% plus cher. La SNCF ne peut pas davantage lutter avec la route sur le terrain de la vitesse liée à l'absence de rupture de charge, à la fiabilité du secteur routier épargné par les grèves, ni avec les salaires de dumping versés aux chauffeurs de l'Europe de l'Est.

## LA MAIN DANS LE SAC

Prisonnière des certitudes du monopole d'Etat, la SNCF n'a pas anticipé les effets de l'ouverture à la concurrence du fret, en 2006. Elle a tenté de la freiner, avec des moyens qui lui valent, aujourd'hui, une condamnation et une amende

salée pour atteinte à la libre concurrence. Il lui est reproché d'avoir acheté massivement des sillons pour assécher ses concurrents (sans les utiliser tous naturellement) et, plus gravement, d'avoir pratiqué le dumping de prix. L'exemple le plus significatif est celui des trains complets de l'entreprise Solvay, sise près de Dole, confiés à Euro Cargo Rail, et repris, en 2011, par la SNCF au prix d'une baisse de ses tarifs. Pour autant, la SNCF a perdu la clientèle de Gefco, le transporteur de Peugeot, soit plus de 500.000 voitures par an, le tout sur un double échec de l'industrie française: ECR dame le pion de la SNCF et Gefco passe dans le giron d'un transporteur russe...

## L'AFFAIRE DES SILLONS

L'affaire des sillons est l'illustration achevée des difficultés de la SNCF à accepter la concurrence. Les sillons ou droits de circulation sur les voies sont délivrés par RFF (Réseau ferré de France), sous l'aurorité d'une Agence de régulation des activités ferroviaires (Arap). Personne n'est satisfait. La SNCF a assigné l'Arap en responsabilité, alors que ECR a porté plainte

contre la SNCF devant l'Autorité française de la concurrence et obtenu sa condamnation à une forte amende. Le seul moyen d'assurer la neutralité de l'attribution des sillons, c'était de conserver la séparation du propriétaire des infrastructures, en l'occurrence RFF, et des opérateurs. Or le ministre des Transports Frédéric Cuvillier vient d'annoncer une loi qui réunira dans une holding RFF et la SNCF, sur le mode du monopole d'Etat.

C'est une redoutable régression dont le premier effet sera de paralyser l'ouverture du réseau français. Et pour justifier cette décision, le ministre des Transports et le président de la SNCF s'en vont clamer que c'est là le prix de l'efficacité et qu'il n'y aura pas d'ouverture sans un «socle social commun», que l'ouverture du fret est un contre-exemple, qu'obligation sera faite aux concurrents de la SNCF de s'aligner sur son statut. On est revenu au refus de la directive Bolkenstein sur la libre concurrence des services, prévue par les traités. Errement partagé sur le terrain fiscal puisque le gouvernement français envisage de subordonner le libre établissement de ses ressortissants dans l'Union européenne à l'alignement de la fiscalité des XXVII sur la pression fiscale française...

La France accepte la concurrence sur ses lignes internationales de voyageurs. Mais il n'y a, pour l'heure, que deux lignes ouvertes: Paris-Milan et Paris-Rome. La France a accepté la concurrence sur le fret ferroviaire, mais elle considère que c'était là une erreur. Quant à l'ouverture de son trafic domestique, TER (Transports express régionaux), en particulier, et Lignes d'équilibre du territoire qui devaient être ouvertes en 2014 pour éviter leur liquidation, on parle de 2019, voire... de 2035. Louis Gallois l'avait dit en son temps: la SNCF veut la coopération, mais refuse la concurrence.

Pierre Lajoux

# Opérateurs de proximité: une chance

**P**olytechnicien, membre de l'équipe fondatrice mercatique à la SNCF, conseiller technique ministériel, directeur de l'Action régionale de la SNCF, chargé d'une mission ministérielle concernant le plan fret de la SNCF, Jacques Chauvineau est l'initiateur du renouveau des services ferroviaires régionaux de voyageurs et de marchandises.

Entreprise dès 1987 avec le lancement du concept «TER»\*, la métamorphose du transport ferroviaire régional de voyageurs se traduit notamment par l'introduction d'un matériel roulant moderne et l'amélioration de l'offre dont la commande est de la compétence des régions devenues autorités organisatrices. Elle a constitué une véritable révolution dans le paysage ferroviaire français et a littéralement sauvé le trafic régional en France.

## OBJECTIF OFP

La recette adoptée pour dynamiser les dessertes voyageurs régionales sert de référence à la revitalisation du transport local de marchandises. L'association «Objectif OFP», créée en décembre 2009, promeut et accompagne la mise en place d'Opérateurs ferroviaires de proximité. Son action s'inscrit dans la dynamique de l'engagement national visant à développer le fret ferroviaire et s'inspire des exemples allemands et états-unien\*\*.

Concrètement, l'OFP assume la collecte et la distribution de marchandises dans

un espace délimité qui peut être une région, un port, une zone industrielle. Le transport pour et au départ des points d'échange OFP – opérateurs à longue distance – s'effectue au moyen de convois mono- et multi-clients, ou multi-lots.

Grand spécialiste du dossier et président de l'association «Objectif OFP», Jacques Chauvineau répond à nos questions.

Depuis dix ans, le fret ferroviaire a régressé de 40 % en France, tandis qu'il a progressé de 45 % en Allemagne, 55 % aux Pays-Bas et 30 % au Royaume-Uni.

*- La mise en place de nouveaux prestataires plus proches des clients et avec une structure spécifique (polyvalence, souplesse, réactivité, multimodalité) est-elle la solution permettant au rail de reconquérir des parts de marché?*

- Le marché évolue vers des envois plus diversifiés, plus dispersés. C'est un marché difficile pour le rail. Particulièrement pour le rail français, dont la centralisation ne laisse que peu de place à l'initiative locale. La réponse au marché réside dans des organisations locales autonomes, de profil PME, qui apportent au rail une présence commerciale locale, une adaptabilité qu'il n'a pas en France. Cela ouvre la voie à une logistique locale en partenariat avec les chargeurs, en vue de massifier les flux et de chercher des synergies ferroviaires entre eux. Et cela abaisse les coûts. Cette approche est très nouvelle pour le ferroviaire français.

*- La reconquête des parts de marché dans le secteur du fret ferroviaire ne nécessite-t-elle pas aussi des innovations techniques et de nouveaux processus d'exploitation (systèmes de transferts modaux simples, trains réversibles, locomotives à motorisation hybride, gestion automatique du trafic)?*

- En France, la matière grise et l'innovation se sont focalisées sur le TGV, cette fantastique révolution ferroviaire. Le fret qui a longtemps été l'activité «noble» est alors passé au second plan. Et cela au moment où le marché changeait.

On peut parler de panne d'innovation de la part du fret. Il faut la combler, car la France ne peut devenir le maillon faible de l'Europe ferroviaire: des trains plus lourds et plus rapides, une organisation qui utilise la télématique et améliore la coexistence du fret et des voyageurs, des modalités de transfert modal plus performantes...

Mais attention, les innovations techniques ne seront efficaces qu'accompagnées d'une refonte complète des modalités de présence du rail dans les territoires. Il faut «remettre le ferroviaire à l'endroit»!

*- Actuellement, combien y a-t-il d'OFP actifs et prévus en France? Comment sont-ils soutenus aux niveaux financiers et politiques?*

- L'équivalent des OFP existe dans d'autres pays, en Allemagne notamment. Ce sont aussi les «short lines» (tronçons courts) nord-américains, relativement récents. En France, l'idée d'OFP commence à s'imposer. Aucune des grandes forces politiques ne s'est exprimée à son encontre, mais c'est une révolution copernicienne. La précédente majorité a soutenu l'idée. La nouvelle aussi. En revanche, pour le moment, ces OFP n'ont aucun soutien financier. Je crois que le principal obstacle réside dans «l'étrangeté» de ce nouveau concept en France. A contrario, l'idée rencontre beaucoup d'écho localement. Il n'y a que six OFP opérationnels, mais dans la



Jacques Chauvineau (photo sp)

dernière période, les initiatives semblent se multiplier.

*- Des OFP pourraient-ils également assumer des dessertes voyageurs sur certaines lignes régionales actuellement en léthargie?*

- La question n'est pas vraiment d'actualité. La priorité, la grande urgence, c'est le fret. Je crois qu'il y a beaucoup à inventer et à innover y compris pour des lignes capillaires de fret qui sont menacées d'abandon et qui sont des outils de pénétration ferroviaire des territoires. Tous les moyens doivent être engagés en faveur de cet objectif, en tenant compte du fait que la remise en état d'une ligne pour l'ouvrir aux voyageurs est beaucoup plus coûteuse. Des OFP mixtes? Pourquoi pas, à terme. Certains OFP sont adossés à des lignes offrant des services touristiques. Mais dans l'immédiat l'urgence, c'est de sauver le fret.

*Propos recueillis par Philippe Claude*

\* Le Transport express régional (TER) qui associe train et bus.

\*\* Aux Etats-Unis et au Canada, le trafic marchandises courte distance des «Short Lines» représente 25% du tonnage transporté et assure une part élevée d'acheminements par lots de wagons.



Un embranchement ferroviaire.

(photo sp/cff cargo)

# Alsace: travaux et lien avec l'Allemagne

Après l'inauguration le 25 septembre dernier des 1200 mètres du raccordement court de Mulhouse (évitant le rebroussement en gare de Mulhouse des TGV Strasbourg – Lyon – Marseille), le grand nœud ferroviaire d'Alsace-Sud continue à être concerné par des opérations d'importances variables. Il s'agit d'abord du renouvellement complet des trois voies principales 1M Lutterbach – Bifurcation de Wanne – Rixheim; 2M Rixheim - Bifurcation de Wanne - Lutterbach et C, la voie banalisée qui dessert les chantiers de Mulhouse-Nord.

Organisés de 8h à 16h, ces travaux ont débuté en octobre et se sont poursuivis jusqu'à la fin de l'année. Ils impliquent le report de nombreux trains de marchandises sur Mulhouse-Ville. Le nœud ferroviaire de Mulhouse va aussi bénéficier de la mise en place de nouvelles liaisons Voyageurs avec Mülheim et Fribourg-en-Brigau, d'abord par le biais de TER (6A/R

Mulhouse – Mülheim et un A/R Mulhouse - Fribourg en semaine) assurés en X73900 depuis le 9 décembre 2012, puis par le biais d'un A/R TGV quotidien à la fin août 2013. Cette petite révolution a nécessité préalablement de 2011 à 2012 un renouvellement de voie et ballast (RVB) sur la ligne 1.24, le remplacement du cantonnement téléphonique par un block à compteur d'essieux de Bantzenheim à la frontière allemande à l'automne 2011 et le remaniement de la gare de Bantzenheim. De nouveaux quais y ont été construits et un PIPC, gérant aussi les installations d'Ile-Napoléon-Garage (entrée/sortie de l'usine Peugeot-Citroën et voies permettant le croisement des trains), a été activé du 14 au 15 octobre 2012.

Notons que tous les passages à niveau (PN) situés en France ont été, soit supprimés (deux), soit automatisés (trois) et que la vitesse limite a été relevée, dès le changement de service, à 90 km/h de Mul-

house à Bantzenheim (où la contrainte d'arrêt général est supprimée) et portée à 80 km/h au-delà.

Parallèlement, 19 km de voies sur la ligne 3 sont actuellement renouvelés de nuit d'Erstein à Graffenstaden. Ce chantier est en quelque sorte un prélude aux travaux qui seront menés en 2013 sur la ligne 1, avec la modification profonde (dans le cadre du TGV Est) de la bifurcation de Vendenheim, l'amélioration des accès au nord de

Strasbourg et le remplacement d'appareils de voie, au sud de la métropole alsacienne sur la ligne 3. Dans ce cas, des aiguillages seront remplacés et des voies d'évitement régénérées. La section Strasbourg – Bollwiller sera pour sa part mise en télécommande centralisée à l'horizon 2014. Bien que plus éloignés, ces différents chantiers ne seront pas sans incidence, jusqu'à Mulhouse, sur la circulation de nombre de trains de voyageurs et de marchandises... *Sylvain Meillasson*



Autorail Mulhouse - Freiburg à Bantzenheim (16 décembre 2012). (photo S.M.)

## NTV: bilan de six mois

Le nouvel opérateur NTV a transporté en quelque six mois d'activité plus d'un million de voyageurs sur le réseau à grande vitesse italien.

L'entreprise privée transalpine, qui s'intéresse ouvertement au trafic régional en Italie et qui n'écartera pas non plus de réfléchir un jour au marché Voyageurs international, poursuit sa montée en puissance.

Après le prolongement de la relation Milan – Naples en août jusqu'à Salerne (3 allers-retours) et la mise en place d'une desserte Venise – Rome en octobre (5A/R), NTV a étendu en décembre son réseau jusqu'à Turin\* Mais c'est avant tout sur la desserte Milan – Rome (à terme 17A/R dont trois sans arrêt) que les clients sont les plus nombreux.

De profils très différents (hommes d'affaires, étudiants, familles, touristes), ces chalands ont délaissé l'avion et la voiture, peut-être plus

que Trenitalia (TI) qui consent d'importants efforts commerciaux pour découvrir la grande vitesse. C'est à n'en pas douter le premier effet de libéralisation: le choix entre NTV et TI ainsi que la guerre tarifaire corrélée, constituent un levier puissant pour la fréquentation globale des trains en Italie.

Le second effet de l'arrivée de NTV (qui s'est aussi traduite par la création de 1000 emplois directs et 1000 indirects) est la mise à l'épreuve du système ferroviaire italien qui n'est plus utilisé par un seul opérateur de longue distance.

Après quelques controverses, la coopération NTV - RFI (Réseau ferré italien, le gestionnaire d'infrastructure) est maintenant réputée bonne... Les clients de NTV sont très sensibles pour leur part à la qualité de l'accueil exercé par des personnels jeunes et motivés, en gare et à bord des trains qu'ils apprécient pour leurs espaces différenciés et adaptés à un large éven-

tail d'attentes. L'opérateur est lui aussi très satisfait de l'AGV, alias *italo*, mais n'a pas encore décidé de lever ou non l'option de dix rames.

La flotte de NTV était composée à la fin novembre 2012 de 20 AGV (Automoteurs à grande vitesse), 25 à partir de janvier 2013, dont 16 sont en service commercial et parcourent quotidiennement 24.000 km environ. Quatre rames sont concernées chaque jour par des opérations préventives d'entretien. Celles-ci portent, en marge de l'entretien journalier appliqué au parc, sur des visites tous les quatre à sept jours (7500 km), les 18 jours (15.000 km), les 57 jours (45.000 km), les 104 jours (90.000 km) et les six mois. Ces interventions, en plus de celles liées à la maintenance corrective, sont effectuées par Alstom (dont ce sera la mission pendant 30 ans) dans le centre de Nola, près de Naples. Il n'y a pas encore de chiffres définitifs quant à

la fiabilité du matériel. «Nous ne roulons que depuis six mois, nous sommes donc encore dans la période de croissance de fiabilité contractuelle qui doit se clôturer après 24 mois de service commercial», souligne le responsable technique du projet Alstom et directeur technique de la plateforme AGV, Laurent Baron. Mais il ressort d'ores et déjà que les incidents survenus concernent principalement des défauts sur les bogies. Ces derniers n'ont pas été perçus lors des essais réalisés avec l'AGV 001, alias Pégase, à cause du nombre de kilomètres parcourus (100.000 km) relativement faible. Les autres incidents sont extrêmement répartis. Ils ne montrent pas de sujets plus prépondérants que d'autres et «ne conduisent pas tous, loin s'en faut, à des retards en ligne...». *S.M.*

*Suite page 13*

\*Notons qu'il restera difficile d'optimiser les correspondances TGV *italo* du fait des cadencements.

# Triangle de Genève: conversion

**D**u 23 au 26 novembre 2012, une importante opération de technique ferroviaire a été réalisée par les CFF dans le triangle formé de la halte de Vernier (anciennement Cointrin), Cornavin, La Praille. Voici ce triangle:

- l'entrée à Cornavin de la ligne venant de France, à voie unique à partir de Châtelaine, électrifiée sous tension continue 1500 V, bloc automatique CFF à circuits de voie avec signaux SNCF;
- les deux voies contiguës Cornavin - Aéroport, électrifiées sous 16,7 Hertz 15.000 Volt, bloc automatique CFF avec signaux CFF. Ces voies sont partiellement couvertes:

- le raccordement à voie unique Châtelaine - La Praille, par le tunnel de Châtelaine, sous tension continue 1500 V, signaux SNCF;
- le raccordement Cornavin - La Praille, par le tunnel de Saint-Jean avec la halte provisoire de Lancy-Pont-Rouge, double voie sous 15.000 V, signalisation CFF.

Cette opération était l'une des étapes d'envergure du projet de rénovation de la ligne Genève - Bellegarde avec la conversion de la traction électrique aux 50 Hz, 25.000 V et l'équipement intégral en bloc automatique.

Les travaux sont bien avancés du côté suisse avec une échéance fixée à la fin août 2014. Du côté français les chantiers devraient être ouverts rapidement avec le même délai.

La phase en question concernait, pour les voies équipées de signalisation SNCF:

- la mise en service du bloc automatique CFF à compteurs d'es-

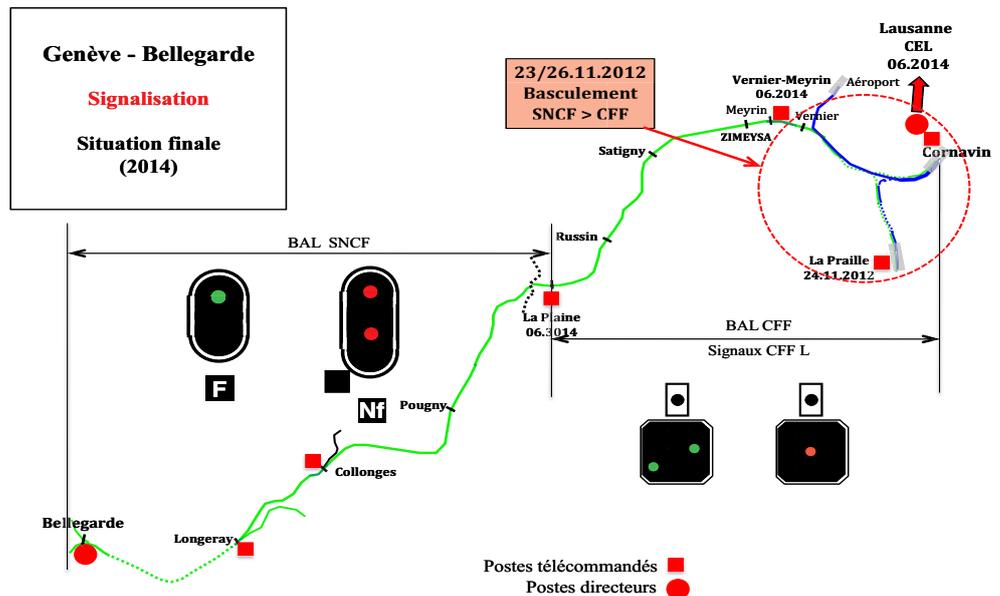


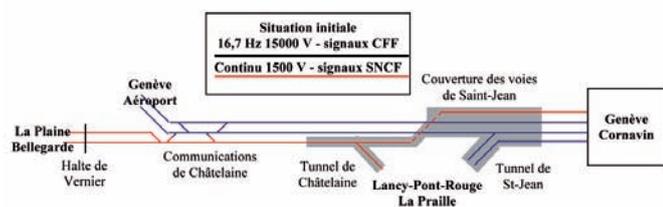
Schéma de la conversion d'électrification et de signalisation dans le triangle de Genève. (carte M. Comte)

sieux en remplacement du bloc à circuits de voie actuel;

- la substitution des signaux CFF type L aux signaux SNCF actuels. Ces modifications ont été accompagnées de la mise en service du nouvel enclenchement de La Praille, télécommandé du poste directeur de Genève-Montbrillant. Ce changement d'équipements de technique ferroviaire s'est traduit par des interruptions de circulations dans l'ensemble du secteur. En même temps, l'alimentation sous tension continue 1500 V du raccordement Châtelaine - La Praille a été supprimée en préparation de la conversion au 50 Hz 25.000 V.

Toutes ces opérations ont été menées à bien dans le cadre des projets «Reconversion 25 kV» et «CEVA» (Cornavin - Eaux-Vives - Annemasse).

Michel Comte



Plan des voies et des bifurcations du triangle de Genève. (schéma m.c.)

## Le TGV à la sauce italienne

Suite de la page 12

Les défauts de jeunesse des rames NTV sont en cours de traitement et seront corrigés dans les mois à venir. Cependant, comme il n'y a pas de réelle expérience préalable à *italo* - un train qui a été conçu en France, mais qui roule en Italie - ni à l'AGV du reste, certains domaines sont encore à défricher et certains points à optimiser. Les «fondamentaux» de *italo* (pantographe/caténaire, roues/rails, chaîne de traction/alimentation, équipements de signalisation embarqués/sol) ont certes tous été validés avec l'AGV 001 qui est représentatif pour ces sujets.

«Mais il est encore possible d'améliorer le confort et la fiabilité globale de l'AGV», reconnaît Laurent Baron. Alors que NTV réfléchit à des évolutions fonctionnelles quant à l'utilisation future de ses rames, Alstom travaille à des adaptations qui participent de la progression du matériel tant sur le plan opérationnel que celui du LCC. L'industriel a ainsi resserré le pas entre le reprofilage des essieux, à l'instar de ce qui se fait avec les matériels Alstom livrés en Espagne. La mesure n'est

pas liée à l'usure excessive des tables de roulement. «Le but est d'enlever moins de matière afin de prolonger la durée de vie des roues», explique Laurent Baron.

En revanche, il est un registre sur lequel NTV et Alstom n'ont pas (encore) prise, celui de l'infrastructure utilisée par *italo*. En effet, pour mesurer les défauts de voie, le gestionnaire d'infrastructure italien, RFI, utilise des ETR500 spécialement instrumentés (ETR500 Y1 et Y2) et corrige la géométrie en fonction des résultats produits par ce type de plateforme.

Selon nos interlocuteurs, cette démarche conduit RFI à traiter des défauts de longueur d'onde maximale d'environ 30 mètres alors que les rames articulées sont sensibles aux défauts de grande longueur d'ondes, jusqu'à 60 / 70 mètres. L'effet de ce biais est perceptible à bord des *italo* sur Naples - Rome, section sur laquelle la voie semble évoluer rapidement, et plus encore sur Rome - Florence, la plus ancienne des lignes à grande vitesse d'Italie, qui est toujours limitée à 250km/h...

S.M.

# Pôle multimodal d'Annemasse: lauréat

L'équipe pluridisciplinaire conduite par les architectes et paysagistes du bureau Gautier+Conquet\* a remporté le concours avec son projet intitulé «Une gare mitoyenne: densifier la ville autour de la gare pour associer centralité et mobilité durable».

L'approche de l'équipe lauréate repose sur deux questions: «A-t-on envie de vivre à côté d'une gare et cela amène-t-il une qualité de vie?» Les réponses sont affirmatives parce que «l'accès aux transports, à la mobilité, est bien une question clé de nos agglomérations de demain.» Le projet, expliquent les lauréats, «définit une organisation urbaine autour des fonctions modales. Celles-ci sont articulées autour de propositions programmatiques et architecturales et de l'aménagement de l'espace public.» Ambitieux et évolutif, le projet vise à faire du site de la gare un pôle d'échanges multimodal «au service des habitants et proche d'eux». Il s'inscrit également dans la démarche urbanistique plus large du nouveau quartier «Etoile Annemasse-Genève» dont la réalisation veut mêler habitat, activités et services.

Les éléments emblématiques du projet sont les suivants:

- les parvis sud et nord de la gare ferroviaire;
- le front urbain sud affirmé comme amorce et extension de l'avenue de la Gare;
- le nouvel accès à la gare ferroviaire et la nouvelle liaison vers le centre-ville au départ du parvis nord;
- la façade de la gare formant un ensemble architectural fort et cohérent afin de souligner la visibilité du lieu;
- la gare routière intégrée au pôle modal à l'est du parvis sud;
- l'ensemble de logements au sud-est de la gare, les divers réaménagements qualitatifs urbains ponctués de touches arborées.

Si les aménagements projetés au sud de la gare vont étendre le cœur d'Annemasse en direction du pôle d'échanges multimodal, ceux envi-



Pôle d'échanges multimodal d'Annemasse: le projet couronné du bureau Gautier+Conquet. (photo-montage sp)

sagés au nord doivent être différents, précisent les auteurs du projet lauréat. Pour ce secteur, ils suggèrent des aménagements de type «cité jardin» ou «éco-quartier» avec une caractéristique privilégiant un habitat intermédiaire attractif qui marque la transition entre la ville dense et les communes voisines d'Ambilly et de Ville-la-Grand.

Grâce aux divers aménagements prévus sur le site de la gare et ses alentours, l'agglomération d'Annemasse disposera d'une interface performante de transports et d'un cadre urbain de très grande qualité. L'équipe lauréate assumera la maîtrise d'œuvre de la réalisation des espaces publics extérieurs du pôle d'échanges multimodal, à savoir les deux parvis avec les aménagements concernant les modes doux, les voitures, les transports publics urbains et les infrastructures de la gare routière. Elle définira aussi les consignes destinées aux architectes des autres composants du projet: le

bâtiment de la gare ferroviaire, le passage souterrain et ses accès aux quais, etc.

Après la phase d'études d'avant-projet, jusqu'au printemps 2013, puis l'enquête publique, les travaux de construction commenceront en 2014 et se termineront à la fin 2017 soit en même temps que la réalisation de la liaison ferroviaire transfrontalière Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA).

Pour les représentants des maîtres d'ouvrage\*\*, le projet de l'équipe Gautier+Conquet «a réussi à faire converger les différents projets de mobilité et d'urbanisme du secteur en un ensemble cohérent. Ce vaste projet du Grand Genève, porteur d'une identité territoriale forte, sera vecteur de renouvellement urbain. Les espaces publics, au cœur du dispositif d'échanges, assurent une meilleure interconnexion des modes de déplacements tout en garantissant le développement de lieux de vie et de loisirs.»

Quant au jury, il salue «le potentiel

proposé par ce projet en matière d'espaces publics, avec un concept intermodal très fonctionnel du point de vue de l'utilisateur et des exploitants». Il apprécie également «l'agencement des différentes fonctions transports, facilitant la lisibilité du site.» Le jury a donc classé ce projet au premier rang, parce qu'il concourt «au développement de l'intermodalité et qu'il est garant d'une cohérence urbaine.»

**PhC**

\* Ce bureau lyonnais et parisien est l'auteur de plusieurs grands projets architecturaux, urbanistiques et paysagers. Parmi ceux-ci, on peut citer les aménagements urbains des tramways de Grenoble (ligne E) et Mulhouse (avec l'Atelier du Paysage-Alsace), de quartiers à Lyon ainsi que le pôle d'échanges multimodal de la gare de Bourg-en-Bresse.

\*\* Conseil général de Haute-Savoie, Annemasse Agglo, communes d'Annemasse, d'Ambilly et de Ville-la-Grand.

# TGV Berne - Paris: grande mobilisation

C'est désormais la mobilisation générale pour le maintien de la liaison directe TGV Berne - Paris. Après la montée aux barricades des élus franc-comtois, les Neuchâtelois et les Bernois s'engagent également pour la sauvegarde de ce lien vital pour l'Arc jurassien franco-suisse.

Devant les menaces de suppression de la seule paire subsistante de TGV Paris - Berne pour la fin de 2013, les milieux économiques et politiques ont décidé de frapper un grand coup. Ils veulent intervenir au plus haut niveau, soit auprès des actionnaires de la société Lyria (SNCF à 74% et CFF à 26%) ainsi qu'auprès du Conseil fédéral.

Le conseiller d'Etat neuchâtelois Claude Nicati, en charge des transports, a dressé le point de la situation. A la fin de 2008, Lyria annonce la suppression de l'une des deux relations Berne - Paris, jugée déficitaire. Les cantons de Berne et de Neuchâtel réagissent pour remplacer cette offre par deux allers-retours (Berne -) Neuchâtel - Pontarlier - Frasné, assurant les correspondances avec les TGV Lausanne - Paris. Tout le monde met la main à la poche: CFF/SNCF paient le quart de la facture; la Franche-Comté le tiers; les cantons de Berne et de Neuchâtel le solde, soit un million de francs au total.

Or l'offre est «ristrette» avec une seule paire de trains contre six relations entre Paris et Zurich. De plus, l'horaire n'a cessé de se dégrader, notamment en raison de travaux. D'un peu plus de quatre heures, le temps de parcours Berne - Paris est passé à 4h30 contre 4h01 via Bâle, même avec rupture de charge dans la cité rhénane.

## SUPPRESSIONS ET RETARDS

Mais il y a plus grave. Durant l'exercice 2012, il y a eu une trentaine de suppressions de liaisons directes Paris - Berne et une septantaine de retards importants, toujours en raison des travaux. Par ailleurs, de gros chantiers ont été entrepris sur le territoire suisse, avec le doublement partiel de la



Rame TGV Paris - Lausanne en gare de Frasné dans sa nouvelle livrée.

(photo bln)

ligne Berne - Neuchâtel et le percement du tunnel de Rosshäusern, chantiers bénéficiant des subsides de la Confédération au titre du raccordement de la Suisse au réseau européen (coût de 140 millions dont 7% financés par le canton de Neuchâtel). La Suisse a également investi 40 millions de francs pour l'augmentation de la puissance électrique sur la rampe jurassienne française Mouchard - Frasné. L'objectif est de ramener le temps de parcours Berne - Paris à quatre heures via Neuchâtel - Pontarlier, soit à égalité avec l'itinéraire bâlois. Cette liaison fait l'objet d'une convention internationale et il appartient à la Confédération de faire respecter ce traité.

## AUCUNE PROMOTION

Or Lyria n'a fait aucune promotion de sa ligne Berne - Paris, bénéficiant toutefois de deux atouts maîtres: coût inférieur de 20% du billet et pas de changement, contrairement à l'itinéraire par Bâle avec le risque de correspondance rompue. L'horaire en ligne laisse également à désirer, puisque les dessertes de raccordement par rame Colibri Berne - Frasné ne sont pas signalées et que l'on bloque 50 places pour les trajets Dijon - Paris. Et pour couronner le tout, on conseille sur la Toile de transiter par Genève, alors que l'on sait que les Genevois sont très

mécontents des nombreux retards enregistrés sur «leur» ligne.

## ARTERE VITALE

Le conseiller national et communal de Neuchâtel Alain Ribaux a déposé une interpellation au Conseil fédéral, contresignée de ses quatre collègues neuchâtelois à Berne. Pour lui, la liaison Berne - Paris est une ouverture vitale pour la Suisse vers le nord-ouest de l'Europe. L'Arc jurassien ne doit pas être oublié et jouit d'une marge de développement, alors que l'arc lémanique et le centre rhénan ont tendance à être asphyxiés.

Les politiques doivent faire preuve de cohérence. Ils ont débloqué de gros crédits pour raccorder la Suisse à l'Europe. Ils n'ont pas à se contredire en récusant leurs investissements. Le parlementaire regrette la réponse évasive du Conseil fédéral à son intervention, qui ne se prononcera qu'une fois la décision prise. Ce qui veut dire que ce sera trop tard. Et inadmissible pour les régions transfrontalières. Président de la Fédération du Transjuralpin (FTJA) et directeur de la Chambre neuchâteloise du commerce et de l'industrie, Pierre Hiltbold s'insurge contre les concepts économiques de Lyria. Si l'industrie neuchâteloise appliquait ses recettes, il y a longtemps qu'elle aurait sombré corps et biens. Quand on fait des investisse-

ments - et ils sont importants sur la ligne - on attend qu'ils soient achevés et que l'on puisse en mesurer les effets.

Pour lui, économie et transports sont indissociables dans notre société. Il n'y a pas d'économie efficace sans transports et vice-versa. Dans le cas du Berne - Paris, cela signifie que l'on doit pouvoir faire l'aller-retour en une seule journée, que cela soit pour des rendez-vous d'affaires ou des loisirs. Ce que devrait faire Lyria, c'est soigner ses clients pour vendre son produit. Les faits démontrent le contraire. Le rôle de la FTJA sera de vérifier les déclarations des divers partenaires, car la société Lyria a tendance à se défausser sur ses actionnaires et inversement.

La délégation de la ville de Pontarlier s'est montrée aussi déterminée que ses amis helvétiques. Le maintien du Berne - Paris est vital pour la capitale du Haut-Doubs, car sa suppression menacerait toute sa desserte ferroviaire. Une pétition a été lancée en octobre et a déjà réuni 6000 signatures. L'exécutif a rendez-vous en janvier 2013 avec le ministre des Transports Frédéric Cuvillier et compte plaider pour les relations transfrontalières essentielles pour l'Arc jurassien, une notion ignorée du gouvernement français.

Le conseiller communal Olivier Arni, chargé des transports du chef-lieu neuchâtelois, annonce la campagne lancée sous forme de pétition que l'on peut signer sur papier et sur la Toile ou en la téléchargeant. Il s'agit de se battre et d'unir toutes les forces de part et d'autre de la frontière. Ainsi, les chances sont réelles de maintenir et de promouvoir la ligne. Quant à la ville de Berne, elle semble ne pas vouloir abandonner sa liaison directe avec Paris, car elle a assuré ses voisins neuchâtelois et comtois de son soutien.

**Blaise Nussbaum**

Suite page 16

On peut signer la pétition sur le site internet: [www.tgv-oui.ch](http://www.tgv-oui.ch)

# Le RER valaisan sur les rails



Rame Domino du RER Valais | Wallis.

(photo sp/regionalps)

Depuis le 9 décembre 2012, le Valais fait partie du club des cantons qui disposent d'un RER (Réseau express régional). Le RER Valais | Wallis est une offre de trains circulant chaque demi-heure aux heures de pointe (6h - 9 h 30 et 16 h - 21 h, du lundi au vendredi) entre Monthey et Brigue.

Dès 2016, la cadence semi-horaire s'étendra à toute la journée sur la liaison Monthey - Brigue, tandis qu'elle sera introduite aux heures de pointe sur la ligne Martigny - Orsières / Le Châble. L'extension du RER Valais | Wallis jusqu'à

Domodossola est également prévue par la suite.

## FORTE DEMANDE

L'adoption du concept RER traduit la volonté cantonale d'accroître l'attractivité des transports publics valaisans. Du coup, le canton et l'exploitant RegionAlps escomptent que la fréquentation des trains régionaux augmentera d'environ 20 % en six ans.

L'offre mise en place en décembre 2012 répond à la forte demande de déplacements aux heures d'affluence et veut proposer une solution alternative pertinente à la

mobilité motorisée individuelle. Pour assurer ce service de manière optimale, RegionAlps a investi quinze millions de francs afin d' étoffer son parc de rames régionales Domino de trois unités supplémentaires.

## REGIONALPS SA

Fondée en 2003, la société anonyme RegionAlps SA est l'opérateur du trafic voyageurs régional en Valais sur les lignes de trains Saint-Gingolph - Monthey - Saint-Maurice - Martigny - Sion - Viège - Brigue (ligne de plaine); Martigny - Sembrancher - Orsières / Le Châble (ligne de montagne); sur la ligne de bus Loèche - Viège.

## QUELQUES CHIFFRES

- Actionnaires: CFF (70%), TMR\* (30%) de 2003 à fin 2009; CFF

(70%), TMR (18 %), Etat du Valais (12%) dès fin 2009.

- Matériel roulant ferroviaire: 13 rames Domino + trois nouvelles en 2013 (ligne de plaine); trois rames Nina\*\* + une nouvelle en 2013 (ligne de montagne).

- Longueur du réseau ferré exploité: 146 km de voies à écartement normal (1435 mm).

- Effectif du personnel: 56 collaborateurs dont 41 conducteurs et sept contrôleurs sporadiques.

- Passagers annuels: environ cinq millions (en 2012), environ six millions (en 2018).

PhC

\* Transports de Martigny et Régions SA.

\*\* Niederflur-Nahverkehr soit rame automotrice à plancher surbaissé pour trafic périurbain.

## Berne - Paris: mesure radicale

Suite de la page 15

Ancien porte-parole des CFF, Sébastien Jacobi ne mâche pas ses mots: «Il faut «tuer» Lyria, comme on a tué Cisalpino qui n'a pas été capable d'assurer de manière fiable les relations italo-suisse. Un opérateur de transport pourrait acheter ou louer une rame TGV pour assurer la liaison (Interlaken) - Berne - Paris dans de bonnes conditions et à moindre coût. On pourrait imaginer que TransN (entreprise née de la fusion des deux sociétés neuchâteloises TN et TRN) se lance dans l'aventure.» Pour conclure, on relèvera que la

mobilisation a déjà commencé en Franche-Comté depuis octobre. La présidente de la Franche-Comté Marie-Guite Dufay a battu le rappel de tous les élus comtois et neuchâtelois dans un entretien avec le directeur de Lyria Alain Barbey. Elle s'est montrée intransigeante. La ligne est un élément indispensable à l'aménagement du territoire de l'Arc jurassien franco-suisse. Elle doit donc être pérennisée, quel que soit l'opérateur. Ce qui rejoint en quelque sorte la proposition de Sébastien Jacobi.

BLN

**OUESTRAIL.**  
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

---

**NOTRE VOCATION**

**Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale**

**NOTRE DOSSIER N° 1**

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

**UN MESSAGE ACTUEL**

**OUESTRAIL adresse aux lecteurs de « Transports romands » ses meilleurs vœux pour la nouvelle année. 2013 sera une année historique avec la décision parlementaire sur le dossier FAIF / PRODES.**

---

>> [www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch) >> [ouestrail@bluewin.ch](mailto:ouestrail@bluewin.ch)