



En tant que président du gouvernement du canton de Bâle-Ville, je me réjouis de donner, pour la revue *TRANSPORTS ROMANDS*, un éclairage sur les thèmes de la mobilité de notre région. La ville de Bâle se trouve au cœur de l'Europe et est parfaitement accessible par le rail, la route et les airs. De plus, le canton est la plaque tournante internationale du trafic européen des personnes et des marchandises. Grâce à sa proximité avec la France et l'Allemagne, Bâle s'illustre en outre par des flux, importants pour la région, de pendulaires transfrontaliers. Pour ne pas être submergés par

le trafic automobile, nous sommes en train d'étoffer l'offre des transports publics dans notre région – et cela également à travers les frontières. Nous avons déjà accompli d'importants premiers pas en commun. Dans le cadre de l'extension trinationale du réseau ferroviaire express régional (S-Bahn) ou de la construction de nouvelles lignes de tram traversant la frontière, nous sommes ensemble sur la bonne voie et nous pouvons engranger les premiers succès. Car la mobilité ne s'arrête pas aux frontières, mais doit être conçue et planifiée à grande échelle.

Bâle se singularise spécialement par une très haute proportion du trafic de vélos et par un pourcentage très faible de voitures en comparaison suisse. Le fait est que la loi bâloise sur l'environnement prescrit que la part du trafic individuel motorisé soit réduit de 10 % sur les routes bâloises de 2010 à 2020. Le « concept directeur de la politique des transports », qui est actuellement en procédure de consultation, indique quelles stratégies et quelles mesures doivent être prises pour atteindre le but fixé. En plus d'une mise en œuvre continue du développement planifié des transports publics et d'une taxation des espaces de parcage, on exige aussi une gestion régionale et intelligente du trafic qui règle et dose mieux la circulation.

Au cours des dernières années, le programme d'agglomération de la Confédération nous a considérablement aidés à empoigner ensemble les problèmes de mobilité de notre région trinationale. C'est pourquoi, il est important que la Confédération, dans le cadre du nouveau Fonds des routes nationales et du trafic d'agglomération (FORTA), subventionne davantage et soutienne sans délai les programmes d'agglomération. Il s'agit ici de convaincre la Confédération de la pertinence de nos revendications et de nos défis, comme région trinationale, et d'obtenir son soutien, comme métropole économique importante de la Suisse.

Je suis convaincu que nous parviendrons, mieux encore, à optimiser la mobilité dans notre région, en concertation avec les cantons du Nord-Ouest de la Suisse ainsi qu'avec la France et l'Allemagne. C'est ainsi que nous atteindrons nos objectifs. Je me réjouis de poursuivre notre excellente coopération trinationale.

Dr Guy Morin  
Président du canton de Bâle-Ville

## S O M M A I R E

<b>EDITORIAL</b>	<b>1</b>
<b>À NOS LECTEURS</b>	<b>2</b>
<b>BÂLE</b>	
Plus d'entrain pour Bâle	<b>3</b>
Bâle, place stratégique européenne	<b>5</b>
Troisième bassin portuaire	<b>10</b>
Agglomération trinationale de Bâle	<b>12</b>
<b>LÉMAN &amp; CHABLAIS</b>	
Une liaison ferroviaire efficace pour les Chablaisiens	<b>13</b>
Transports ferroviaires au sud du lac Léman et dans le Chablais	<b>14</b>
La mobilité ferroviaire du Chablais	<b>15</b>
La ligne du Simplon via Monthey ?	<b>16</b>
La Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman	<b>17</b>
A quelle heure, le prochain bateau pour Vevey ?	<b>18</b>
L'Aigle-Le Sépey-Les Diablerets (ASD) a 100 ans	<b>19</b>
<b>EN BREF</b>	
Le « Neuchâtel » restauré navigue à nouveau	<b>20</b>
Le Noirmont, la gare en grande transformation	<b>21</b>
<b>NOUVELLES DES ASSOCIATIONS</b>	<b>22</b>
<b>VIENT DE PARAÎTRE ET L'AGENDA DE LA MOBILITE</b>	<b>23</b>
<b>L'ACTUALITE DE LA MOBILITE</b>	<b>24</b>

## À NOS LECTEURS

Nous voulons aujourd'hui informer nos lecteurs d'un rapprochement entre notre revue et la publication InfoForum, qui est l'organe officiel de l'association suisse alémanique Pro Bahn Schweiz (Pro Rail Suisse): même rythme de parution, objectifs rédactionnels très voisins, complémentarité linguistique, tout concourt à une collaboration par dessus la frontière mythique de la Sarine. Le site Internet de Pro Bahn Schweiz comporte déjà un accès direct à la page *TRANSPORTS ROMANDS* du site de la citrap-vaud.ch et, réciproquement, la rubrique Médias de ce dernier site conduit directement aux archives complètes de la revue InfoForum. *Last but not least*, nous avons le grand plaisir d'accueillir dans notre Comité d'édition Kurt Schreiber, président de Pro Bahn Schweiz et grand connaisseur de la Suisse romande où il a résidé pendant plusieurs années.

Avant de vous souhaiter une bonne lecture et un bel été, nous saluons très cordialement tous les membres de l'association Alp-Rail qui vont recevoir *TRANSPORTS ROMANDS* à l'essai durant une année.

Notre prochain numéro sera consacré à la grande vitesse côté développement durable.

La rédaction

### ABONNEMENT

Abonnement : 4 numéros au prix de 25 CHF, ou de soutien dès 30 CHF.

Coordonnées pour le versement :  
Banque Valiant SA, Bundesplatz 4, case postale 5333, CH-3001 Berne

- par transfert bancaire,  
N° de clearing 6300 / IBAN : CH91 0630 0016 3225 4040 0 / SWIFT/BIC : VABECH22415
- sur le compte de chèque de la banque,  
CCP n° 30-38112-0 au nom de Transports romands,  
compte n° CH91 0630 0016 3225 4040 0

### PRIX AU NUMÉRO

Prix au numéro : 8 CHF ou 12 €.

## IMPRESSUM

### COMITÉ D'ÉDITION

- Caroline Beglinger Fedorova, co-directrice Association transports et environnement, Berne
- Michel Béguelin, ancien conseiller national et ancien conseiller aux Etats, Lausanne
- Edy Bernasconi, responsable de la rédaction politique suisse, *laRegioneticino*, Bellinzzone et Berne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Alberto Cherubini, ancien rédacteur *contact.sev*, Bex
- Michel Comte, ancien ingénieur CERN, Genève
- Yves Delacrétaz, professeur HEIG Vaud, Institut G2C, Yverdon-les-Bains
- Jean-Claude Hennet, secrétaire général OuestRail, Delémont
- Daniel Mange (DM), professeur honoraire EPFL, secrétaire citrap-vaud.ch, Lausanne
- Christian Pellet, secrétaire de la collection « Le savoir suisse », Presses polytechniques et universitaires romandes, Lausanne
- Giuseppe Pini, directeur de l'Observatoire universitaire de la mobilité (OUM), Université de Genève
- Mehdi-Stéphane Prin, journaliste *24 heures*, Lausanne
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Kurt Schreiber, président de Pro Bahn Schweiz/Pro Rail Suisse, Au (ZH)
- Michaël Thémans, directeur adjoint, Centre de transport, vice-présidence Transfert de technologie EPFL, Lausanne
- Panos Tzieropoulos, directeur LITEP, EPFL, Lausanne
- Bernard Wuthrich, responsable de la rédaction *Le Temps*, Berne

### RÉDACTION

- Philippe Claude (PHC) Rédacteur responsable
- Sylvain Meillasson (SME)
- Blaise Nussbaum (BLN)

Adresse courrier : case postale 349, 2350 Saignelégier  
Adresse courriel : [transportstromands@bluewin.ch](mailto:transportstromands@bluewin.ch)

Site Internet provisoire : *TRANSPORTS ROMANDS* est hébergé par la citrap-vaud.ch (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud), à l'adresse [www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch), page Médias→Transports romands. Vous trouverez sur ce site le plan de parution et la liste des numéros déjà parus, la composition du Comité d'édition et l'actualité de la mobilité, qui constitue la version informatique de la rubrique homonyme parue dans la version papier.

### IMPRESSIION

Imprimerie Monney Service  
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds  
[info@ims-imprimerie.ch](mailto:info@ims-imprimerie.ch)

### GRAPHISME

Alizarine  
Isabelle Bovey  
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne  
[www.alizarine.ch](http://www.alizarine.ch)

INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER  
ISSN 1663-2184

## PLUS D'ENTRAIN POUR BÂLE

### DÉVELOPPEMENT DURABLE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES : QUELS ENJEUX ?

De nombreux points communs rapprochent la Suisse romande et la Suisse nord-occidentale. Ces deux régions disposent de centres économiques prospères et d'une demande de mobilité croissante dont une part importante est transfrontalière.

De ce fait, les infrastructures ferroviaires y arrivent à saturation. Le 9 février 2014, 62 % des citoyennes et citoyens suisses ont approuvé le projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). FAIF est la base qui permettra de relever ce défi avec succès.

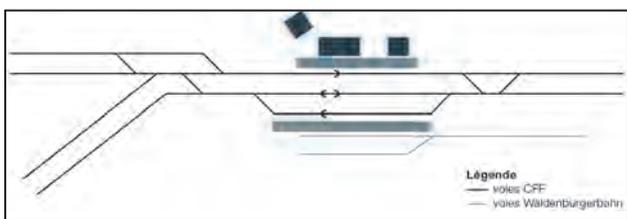
### GRANDES ATTENTES ENVERS FAIF ET BESOINS URGENTS D'AMÉNAGEMENT

Avec 72,3 % de voix favorables, le canton de Bâle-Ville a été le canton de Suisse alémanique le plus favorable au projet FAIF. En Suisse, seuls les cantons de Vaud (73,9 %) et de Genève (76,6 %) l'ont été davantage. Ce plébiscite de FAIF témoigne également du besoin de développement urgent qu'il existe dans ces régions. La priorité donnée à de nombreux projets de ces régions dans le cadre de la première étape d'aménagement 2025 de FAIF en témoigne.

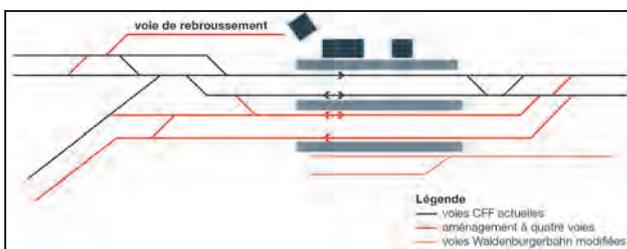
Actuellement, plus de 100'000 personnes prennent le train ou en descendent en gare de Bâle CFF. Nous devrions atteindre le chiffre de 140'000 personnes d'ici à 2030. Pour le trafic régional, l'introduction de la cadence au quart d'heure sur le réseau express régional de la Suisse du nord-ouest permettra d'accroître la capacité. Pour comprendre ce que ces améliorations signifient en termes d'infrastructures ferroviaires, prenons l'exemple de la cadence au quart d'heure sur le tronçon Liestal – Bâle. Pour ce faire, montons à Liestal dans un train du réseau express régional (RER) bâlois qui circule en direction de Bâle.

### LIESTAL, MOINS DE CONFLITS DE CROISEMENTS GRÂCE À L'AMÉNAGEMENT À QUATRE VOIES

À Liestal, l'aménagement à quatre voies est nécessaire pour permettre aux trains de se croiser de manière moins contraignante en gare. Cela permettra l'introduction de la cadence au quart d'heure, tout en renforçant la ponctualité du trafic ferroviaire.



Concept d'exploitation actuel, sans aménagement à quatre voies (CFF)

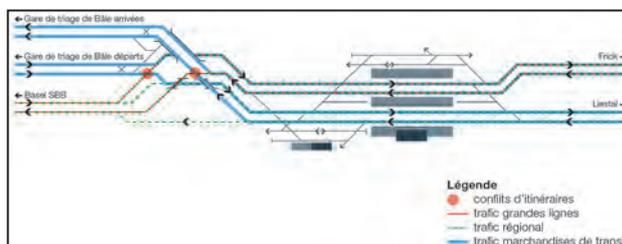


Concept d'exploitation futur, avec aménagement à quatre voies (CFF)

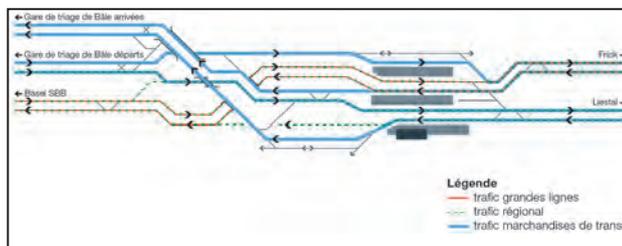
Les CFF élaborent actuellement l'avant-projet de ces aménagements, devisé à 300 millions de francs, dans le cadre du programme « Futur développement de l'infrastructure ferroviaire » (ZEB soit zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur). ZEB est un programme d'aménagement national chiffré à 5,4 milliards de francs, qui a déjà été voté en 2009. Les travaux débiteront au plus tôt en 2018, et la mise en service se fera à l'horizon 2025. En outre, une voie de rebroussement sera nécessaire à Liestal afin de réaliser la cadence au quart d'heure du RER. L'étape d'aménagement 2025 de PRODES (programme de développement stratégique) le prévoit.

### PRATTELN, OUVRAGE DE DÉSENCHÈVÈTÈREMENT EN DEUX ÉTAPES

Continuons notre voyage en direction de Bâle. À Pratteln, la population, en votant oui à FAIF, a posé les bases nécessaires pour éliminer rapidement ce « goulet d'étranglement ». Le projet s'appelle « désenchevêtrement de Pratteln » et prévoit un aménagement des installations de voies et de quais en gare, ainsi qu'un passage inférieur à l'ouest de la gare. Les trains pourront ainsi se croiser sans se gêner les uns les autres. De ce fait, la capacité pourra être augmentée. C'est là une des conditions requises pour introduire la cadence au quart d'heure du RER entre Bâle et Liestal, ainsi qu'entre Bâle et le Fricktal. Pour ce dernier tronçon, des mesures supplémentaires seront nécessaires entre Pratteln et Rheinfelden.



Concept d'exploitation actuel, sans désenchevêtrement (CFF)



Concept d'exploitation futur, avec désenchevêtrement ; première étape (CFF)

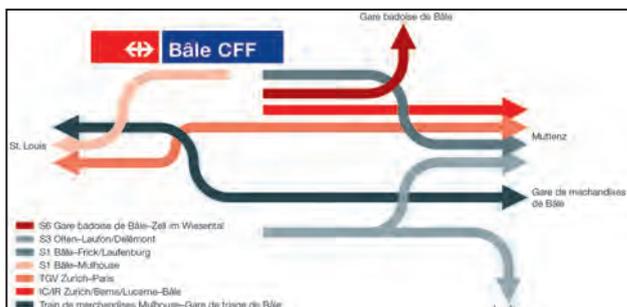
Une étude a été menée sur le désenchevêtrement de Pratteln. Les coûts de la première étape de ce projet, compris dans l'étape de développement 2025 de PRODES, s'élèvent à 500 millions de francs. En comptant la deuxième étape, les coûts totaux du projet s'élèvent à 1,2 milliard de francs. La deuxième étape du projet sera toutefois réalisée uniquement dans le cadre des étapes d'aménagement suivantes, soit après 2025.

### MUTTENZ – BÂLE : AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ

Notre train arrive à présent à Muttenz par l'est. À partir d'ici, les besoins en capacité sont de plus en plus importants. Grâce à une nouvelle voie de RER, le dé-

senchevêtrement de Bâle Est-Muttenz contribuera à permettre la sortie systématique des trains du RER via la gare de marchandises. Cela évitera de nombreux conflits d'itinéraires dans l'entrée de la gare de Bâle CFF, qui est très fréquentée. Une quatrième voie posée entre la gare de Muttenz et la bifurcation de l'Adler créera des capacités supplémentaires pour le trafic RER, qui deviendra ainsi plus autonome de la gare de triage. Nous en sommes au stade de l'avant-projet.

Notre train se trouve à présent à l'entrée de la gare de Bâle CFF. Afin que celle-ci puisse accueillir des trains supplémentaires, y compris en trafic RER transfrontalier, nous devons adapter les installations de voie. C'est le but du projet de renforcement de la tête est de Bâle. En plus de voies à quai supplémentaires, de nouvelles diagonales d'échange sont prévues dans les deux entrées de la gare de Bâle CFF, à savoir les entrées est et ouest. Elles permettront le regroupement des trafics ayant un itinéraire similaire. Une étude est en cours qui porte sur l'aménagement exact des voies et les coûts à prévoir.



Concept d'exploitation actuel, sans augmentation de la capacité (CFF)



Concept d'exploitation futur, avec augmentation de la capacité (CFF)

Les projets de dissociation des trafics et d'augmentation de la capacité sont étroitement liés. Ils font partie de l'étape d'aménagement 2025 de PRODES. Pas moins de 390 millions de francs sont prévus pour ces deux projets et pour la voie de rebroussement de Liestal. Simultanément, un nouveau passage souterrain pour les piétons – permettant la traversée à l'ouest de la gare de Bâle CFF – est à l'étude. Celui-ci permettra de répondre au besoin urgent en capacités supplémentaires pour l'accès aux quais. Le financement de ce projet n'est pas encore assuré.

### ENSEMBLE POUR UN CHEMIN DE FER SÛR, PONCTUEL ET PERFORMANT

Pour tirer un bilan de ce voyage, asseyons-nous au buffet de la gare de Bâle CFF et passons en revue ce que nous avons observé. Sur un réseau déjà forte-

ment sollicité, l'introduction de la cadence au quart d'heure requiert plusieurs projets d'aménagement de grande envergure :

- Premièrement, la cadence au quart d'heure du RER entre Liestal et Bâle requiert à elle seule des investissements estimés à environ 1,3 milliard de francs jusqu'en 2025.
- Deuxièmement, d'importants défis de construction et d'exploitation doivent être relevés. Les travaux doivent être étroitement coordonnés avec l'horaire dans le souci de limiter les répercussions possibles.
- Troisièmement, les coûts d'entretien vont augmenter sensiblement. En général, nous considérons que, pour une nouvelle infrastructure, les coûts d'entretien annuels s'élèvent à 4 % du volume d'investissement. Cela ne sera pas sans conséquence sur les prix des sillons.

Relevons par ailleurs que l'aménagement de la gare de Bâle CFF – malgré l'importance des investissements consentis – ne sera de loin pas terminé. D'autres projets, dont le financement n'est pas encore assuré, attendent leur réalisation. Il y a par exemple un projet-clé de tronçon central pour Bâle, estimé entre 1,2 et 1,5 milliard de francs. Il prévoit une nouvelle liaison RER souterraine performante reliant les gares de Bâle CFF et Bâle Gare badoise.

En approuvant FAIF, le peuple suisse a posé les bases qui nous permettront de relever ces défis et de créer de nouvelles infrastructures pour les générations à venir. Il revient maintenant aux différents acteurs (Office fédéral des transports – OFT –, cantons, CFF) d'unir leurs efforts pour mettre à la disposition de notre clientèle le réseau ferroviaire sûr, ponctuel et performant qu'elle appelle de ses vœux.

Philippe Gauderon  
responsable CFF Infrastructure  
membre de la Direction du groupe

## PORTRAIT



Agé de 58 ans, Philippe Gauderon est membre de la Direction du groupe CFF. Il est entré aux CFF en 1996, à Lausanne, en qualité de directeur de l'ancien premier arrondissement. Après avoir assumé plusieurs fonctions dirigeantes au sein de la division Voyageurs, il a pris la direction de la division Infrastructure en 2009. Auparavant, cet avocat a occupé les fonctions de vice-directeur de l'OFT. Philippe Gauderon est marié et père de trois enfants. Il vit dans le canton de Fribourg avec sa famille.

## BÂLE, PLACE STRATÉGIQUE EUROPÉENNE

### ENTRETIEN AVEC GUY MORIN, PRÉSIDENT DU GOUVERNEMENT DU CANTON DE BÂLE-VILLE

La ville de Bâle occupe une place stratégique au cœur de l'Europe, en ce point singulier des rives du Rhin où se joignent trois pays : Allemagne, France et Suisse. C'est dire que les voies de communication y ont joué un rôle capital au fil des siècles et que Bâle demeure l'un des principaux nœuds européens de transports, tous modes confondus. Cela représente des atouts incomparables, mais aussi des contraintes posant parfois des problèmes complexes.

La tâche est donc consistante selon le président du gouvernement cantonal. Lieu de passage naturel pour le trafic nord-sud et sud-nord, Bâle a construit le premier pont sur le Rhin. Parfaitement connectée, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, la cité est confrontée à un défi de taille : le trafic ne cesse de croître, en particulier avec les pendulaires des cantons voisins ainsi qu'avec les travailleurs frontaliers allemands et français. Certes, ces échanges sont une chance pour Bâle, car ils en stimulent le commerce et l'économie, mais les infrastructures arrivent à la limite de la saturation, même si la mobilité douce affiche un pourcentage élevé en ville de Bâle. Ainsi, la population a fait inscrire dans la loi, par voie d'initiative, une réduction du trafic motorisé, mais l'objectif est plus difficile à réaliser et ne pourra pas l'être pour 2020 comme demandé. Au préalable, il faudra développer les infrastructures des réseaux du RER (réseau express régional) et des trams.

### TANGENTE EST

L'un des dossiers les plus épineux de la région bâloise est la tangente Est (Osttangente), entre la gare badoise (Badischer Bahnhof) et le quartier de Saint-Jacques (Sankt-Jakob), à la jonction de deux autoroutes. Ce dossier est de la compétence de la Confédération qui a prévu les fonds nécessaires. Il s'agit d'élargir les deux pistes de quatre à six voies, dans un quartier de forte densité. C'est pourquoi une pétition a recueilli 30'000 signatures pour enterrer tout ou partiellement ce tronçon. Plusieurs variantes sont à l'étude, mais la question est de fixer la clé de répartition du surcoût entre la Confédération et le canton.



Infrastructures très denses autour de la tangente Est (SME)

Si le canton approuve le report modal sur le rail du trafic à grande distance, ce principe ne s'applique pas de la même manière à l'intérieur d'une agglomération. Pour Bâle, le problème est spécifique, car il s'agit de mener une planification régionale avec le demicanton de Bâle-Campagne, les cantons d'Argovie,

de Soleure et du Jura, le land du Bade-Wurtemberg et la région d'Alsace. Or le trafic se moque des frontières et Bâle n'est pas certain que la Confédération en soit consciente. A titre de contre-exemple, Zurich se trouve dans une situation plus commode, où ville et canton sont les seuls partenaires pour régler le trafic urbain.

Quant aux relations avec les deux pays voisins, les situations sont très différentes sur le plan institutionnel. Ainsi, le land de Bade-Wurtemberg et les collectivités locales disposent de prérogatives fort semblables à celles prévalant en Suisse. C'est plus compliqué avec la France, où l'Etat partage encore beaucoup de compétences avec la région. Un plan de l'agglomération bâloise a été déposé, étape nécessaire pour que l'attribution des fonds aux infrastructures de transport soit constante. L'objectif a été atteint avec la votation fédérale sur le FAIF (Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire) pour le rail et il est à l'étude pour la route avec le programme fédéral FORTA (Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération).

Bâle-Ville jouit d'une situation unique en Suisse en étant au nord de la chaîne du Jura. A ce titre, le canton partage les intérêts de la région au sein de la Conférence du nord-ouest de la Suisse, réunissant les cantons de Bâle-Campagne, Argovie, Soleure et Jura. Guy Morin est convaincu que la région doit parler d'une seule voix et ce consensus a été obtenu. En outre, la conférence métropolitaine de Bâle a été constituée en 2012 avec la participation de diverses institutions, dont la Chambre du commerce et de l'industrie de Bâle-Ville. Ainsi, de grands progrès sont en préparation dans le domaine des infrastructures, en particulier avec le projet de terminal portuaire trimodal et l'aménagement d'un troisième bassin au port de Petithuningue (Kleinhüningen). C'est un projet important, car la voie fluviale, le rail et la route coopéreront encore plus étroitement pour le transport des marchandises.

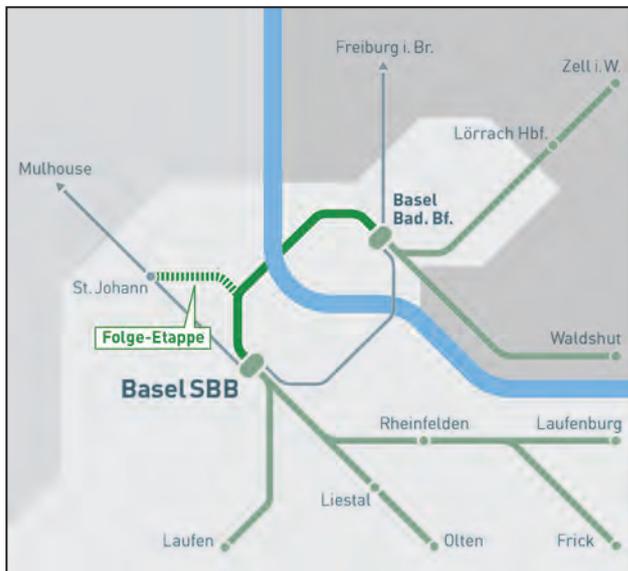
### PROJETS TRANSFRONTALIERS

Les collaborations internationales portent déjà leurs fruits. C'est ainsi que la prolongation de la ligne de tram 8 jusqu'à Weil am Rhein, en Allemagne, sera inaugurée en décembre 2014. Le prolongement de la ligne 3 jusqu'à Saint-Louis est sur le point de passer les instances politiques. Un crédit devrait être accepté par le Grand Conseil bâlois. Quant à l'électrification de la ligne ferroviaire Bâle - Schaffhouse, sur la rive droite du Rhin, elle est aussi à l'étude.



Construction du prolongement de la ligne de tram 8 jusqu'à Weil am Rhein (SME)

Des échanges sont en cours entre le Bade-Wurtemberg et la Confédération auxquels se joignent les partenaires régionaux, notamment les cantons de Bâle-Ville et Schaffhouse). Ce projet pourrait obtenir le soutien de la Confédération, mais le financement n'est pas encore bouclé. On peut donc être prudemment optimiste pour cette réalisation.



« Herzstück », un projet de maillon-clé en deux étapes pour le RER au cœur de l'agglomération bâloise (doc. RER Bâle)

Par ailleurs, Bâle-Ville nourrit l'espoir de réaliser un projet cardinal que l'on appelle « Herzstück » (maillon-clé). L'idée est de relier directement la gare badoise à la gare des CFF par un tunnel ferroviaire passant sous le Rhin, soulageant le goulet d'étranglement constitué par les deux gares. Cette future liaison directe, équipée de deux stations, aura l'avantage de relier directement les RER (S-Bahn ou réseau express régional) des régions. On pourrait par exemple se rendre directement de Lössrach à Porrentruy, sans changement de train ! Le problème, c'est que ce projet est situé intégralement sur le territoire de Bâle-Ville et est devisé à 1,2 milliard de francs, tout en servant aussi les intérêts de Bâle-Campagne et d'autres collectivités. Un crédit d'avant-projet de 30 millions est en discussion, avec une répartition d'un tiers pour Bâle-Campagne et de deux tiers pour Bâle-Ville, accord qui a nécessité deux ans de négociations.

Quant à la desserte ferroviaire directe avec l'EuroAirport (EAP) de Bâle-Mulhouse, c'est un projet auquel tient également Bâle-Ville. Actuellement, on dispose d'une bonne relation par bus toutes les sept à quinze minutes, offre très bien utilisée. Il n'empêche que le raccordement de l'aéroport par le rail serait important pour son attractivité, car il le mettrait par exemple à seulement une heure de Strasbourg, ville qui a perdu ses relations aériennes directes avec Paris depuis l'ouverture du TGV Est en 2007. De plus, la région Alsace tient à ce raccordement, puisque le contrat de plan 2014-2020 avec l'Etat prévoit une participation française de 160 millions d'euros pour cette réalisation.

Un différend fiscal entre la Suisse et la France sur les activités de l'aéroport de Bâle-Mulhouse complique

la donne, mais le président Guy Morin est convaincu que l'aéroport doit garder son statut binational dans l'intérêt des entreprises régionales. Des contacts ministériels ont été entamés récemment entre la Suisse et la France pour résoudre la question.



Projet du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport (EAP EXPRESS)

## RELATIONS AVEC LES VOISINS

Les relations sont excellentes avec le land de Bade-Wurtemberg dont le président est un Vert. Cette région poursuit la même politique de réduction du trafic automobile et de report modal sur les transports publics. Ainsi, les frontaliers allemands sont plus adeptes des transports publics que leurs homologues français, même si les trains entre Mulhouse et Bâle sont bondés aux heures de pointe. Si les compétences sont semblables entre les cantons suisses et les länder allemands, la France affiche quelques années de retard, bien que l'Alsace et le département du Haut-Rhin aient fait des progrès considérables et passent pour des élèves modèles en France.



Rame du RER bâlois sur la ligne transfrontalière Bâle CFF - Lössrach-Weill (SME)

Afin de limiter l'afflux de frontaliers en voiture, Bâle-Ville a décidé de supprimer les zones blanches de stationnement gratuit et d'instaurer le stationnement résidentiel partout pour encourager l'utilisation des transports publics. Mais Bâle-Ville a fait mieux encore en créant un fonds d'infrastructures en faveur de la construction de parc relais dans l'agglomération. Cette idée n'a pas suscité la moindre opposition dans les rangs politiques bâlois, alors qu'elle a capoté devant le corps électoral genevois en mai dernier. Des délégués alsaciens et badois participent à la gestion de ce fonds. D'ailleurs le conseiller d'Etat genevois Antonio Hodgers, en charge de l'aménagement du territoire, est venu récemment avec son état-major pour prendre connaissance de la problématique bâloise.

A ce propos, Guy Morin peut se féliciter du soutien constant des citoyens bâlois aux projets en faveur des transports publics. Un seul bémol a été enregistré le 18 mai dernier, avec le refus d'un crédit pour l'extension d'une ligne de tram entre la gare badoise et le quartier d'Erlenmatt, tronçon enjambant l'autoroute A2 et relativement coûteux, dû aussi aux travaux d'aménagements devant la gare. Il s'agira de redimensionner le projet qui garde toute sa pertinence.

## DEUX COMPAGNIES

La collaboration entre les deux compagnies de transports urbains BVB (Bâle-Ville) et BLT (Bâle-Compagne) est, à de rares exceptions près, excellente. Certes, elle est un peu complexe dans la mesure où les trams exploitent des lignes différentes en empruntant les mêmes infrastructures des deux réseaux. Toutefois, les cantons ont signé un accord pour la ligne 17, via le nouveau tronçon du Margarethenstich, ligne qui reliera le Leimental à la gare des CFF et à la gare badoise, par le pont Wettsteinbrücke. L'essentiel, c'est de viser à l'efficacité et à l'utilisation optimale des deniers publics. Difficile de dire s'il serait plus avantageux d'avoir une seule compagnie d'exploitation et un seul gestionnaire de l'infrastructure. Toutefois, Guy Morin ne cache pas qu'il serait favorable à la fusion des BVB et des BLT, comme il se déclare en faveur de la réunion des deux cantons, ce qui est un tout autre débat !

L'objectif principal reste de répondre aux attentes des usagers, tout en incitant les habitants à recourir au maximum aux transports publics dans une région d'une haute densité de population. Car même dans une zone parfaitement irriguée par les transports publics, les bouchons sont aussi une réalité dans l'agglomération bâloise. Ce qui est un paradoxe.

Blaise Nussbaum



La BLT et la BVB assurent les transports publics des Bâlois (BLT)

**OUESTRAIL.**  
POUR DES LIAISONS FERROVIAIRES PERFORMANTES

## NOTRE VOCATION

Défendre les intérêts ferroviaires de Suisse occidentale (BE/FR/GE/JU/NE/VS/VD)

## NOTRE OBJECTIF ACTUEL

Après le magnifique OUI du 9 février au FAIF (étape 2025), il est déjà temps de poser les jalons de l'étape 2030. L'infrastructure ferroviaire se planifie longtemps à l'avance et pour être réalisé demain, un projet doit se placer en liste d'attente aujourd'hui !

## NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS

Le dixième colloque d'OUESTRAIL. Il aura lieu le vendredi 31 octobre 2014 (10h-13h) à Yverdon-les-Bains et sera consacré au trafic marchandises interne.

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



Dix à 12 % des importations suisses transitent par le Rhin (Port of Switzerland)

# les Diablerets

1'200m - 3'200m



**GLACIER 3000**  
DIABLERETS • GSTAAD



OFFICE DU TOURISME DES DIABLERETS | [INFO@DIABLERETS.CH](mailto:INFO@DIABLERETS.CH) | [WWW.DIABLERETS.CH](http://WWW.DIABLERETS.CH) | +41(0)24 492 00 10

**LE POINT SUR...**

En complément aux propos de Guy Morin, président de Bâle-Ville, Alain Groff, directeur du service de la mobilité du Département cantonal des travaux publics et des transports, apporte les précisions suivantes :

**Doublement de la ligne Bâle – Delémont.** L'extension partielle de la double voie de Aesch à Laufon fait partie des plans du RER. Cela pourrait être réalisé à l'horizon 2021. Nous en sommes à la phase de pré-projet.

**Utilisation des rames interoperables FLIRT France en Alsace et sur la ligne Verte.** Ces rames sont autorisées à circuler en France depuis fin 2012. Mais la réactivation de la ligne Verte n'est pas, en l'état, envisageable. Il n'est pas possible de synchroniser les sillons suisses et français. En raison de l'organisation des horaires, cela entraînerait des attentes trop longues en gare de Bâle et des coûts d'exploitation élevés. La relance pourrait intervenir lors du raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.

**Création de relations TER (Transport express régional) amorcées à Altkirch et / ou à Thann.** Sur le plan de la politique des transports, cela nous paraît judicieux. Mais c'est du ressort de la région Alsace. Cela dépendra des priorités arrêtées. Le prolongement jusqu'à Altkirch de la ligne Verte existait déjà à la fin des années 1990 pour mettre à profit le temps relativement long de stationnement des trains à Mulhouse.

**Electrication de la ligne Bâle – Schaffhouse.** L'intégration complète de la ligne du Rhin supérieur dans le réseau du RER bâlois est d'une importance cruciale pour nous. L'augmentation constante du nombre de voyageurs sur la ligne 6 du RER qui relie le Wiesental à la gare de Bâle CFF montre le potentiel de telles liaisons transfrontalières.

**Ligne de tram 3 et liaison ferroviaire avec l'EuroAirport (EAP).** Le prolongement de la ligne de tram 3

jusqu'à la gare de Saint-Louis améliore sensiblement la desserte du sud Sundgau. Elle exerce aussi la fonction de desserte intérieure à Saint-Louis et s'adresse à des aires en développement. Mais elle n'améliore pas la desserte de l'EAP. Il faudrait dans l'idéal créer une desserte directe, au moyen d'une liaison ferroviaire nouvelle, comme le montrent les prévisions de trafic et les études coûts/utilité réalisées dans le cadre du projet de planification. Ce raccordement ferroviaire est prévu d'ici à 2020. Mais le projet est actuellement bloqué par des négociations entre la France et la Suisse sur les questions de fiscalité et de droit du travail à l'EAP.

**Extension de la ligne de tram 8 en Allemagne.** L'offre des transports publics gagne en qualité et pourra se substituer au trafic routier. Le potentiel pour une amélioration de la répartition modale du trafic transfrontalier est très important. Les quartiers proches de la frontière seront soulagés du trafic de transit.

**Quadruplement de la ligne Fribourg-en-Brisgau – Bâle.** Les impacts seront l'augmentation massive des capacités, la séparation des trafics grandes lignes, marchandises et RER permettant un horaire plus dense ainsi qu'une augmentation probable du transit de marchandises. Bâle sera aussi revalorisée, comme plaque tournante du transport de marchandises avec notamment un nouveau terminal de transbordement.

**Trains à deux niveaux (2N) sur la partie suisse du RER bâlois.** Ce n'est pas à l'ordre du jour. En Suisse du Nord-Ouest, l'affluence des voyageurs n'est pas aussi importante qu'à Zurich (à l'avenir non plus). La composition des trains sera en revanche renforcée. Le matériel roulant actuel permet un échange plus rapide des voyageurs en gare que celui des trains 2N.

**Sillon :** espace-temps réservé à la circulation d'un train sur une voie ferrée.

SME



Rame FLIRT du RER bâlois (Ibabasel2020)

## TROISIÈME BASSIN PORTUAIRE ET TERMINAL TRIMODAL

### UN DÉFI EUROPÉEN POUR BÂLE

L'aménagement du troisième bassin et d'un terminal trimodal dans le port de Petit-Huningue (Kleinhünigen) constitue l'un des principaux défis que le canton de Bâle-Ville se propose de relever dans le cadre de sa politique de transports. Ce dossier est en effet l'un des projets prioritaires du Département des transports bâlois.

La Société des ports suisses du Rhin (Schweizerische Rheinhäfen), issue de la fusion des ports de Bâle-Campagne (BL) et de Bâle-Ville (BS) en 2008, gère les trois ports bâlois en activité : Auhafen Muttentz (BL), Hafen Birsfelden (BL) et Hafen Basel-Kleinhünigen (BS). C'est dans ce dernier port, situé dans le Petit-Bâle et adossé à la frontière allemande, que se trouve le projet colossal d'aménagement d'un troisième bassin et d'un terminal de conteneurs. Pourquoi un tel investissement ? Il se trouve que le transport fluvial des conteneurs est en plein essor dans les ports de Rotterdam, d'Amsterdam et d'Anvers. Bâle, porte d'entrée par excellence des marchandises en Suisse, en subit l'heureux effet, comme nous l'a déclaré Simon Oberbeck, porte-parole des ports bâlois.

C'est afin de favoriser le transfert modal eau-rail et de diminuer la part de camions que l'on a décidé d'aménager le terminal de Bâle-Nord par étapes, d'abord bimodal bateaux-trains (2015 à 2018), puis trimodal avec la route à l'horizon 2020. Le troisième bassin a l'avantage d'être idéalement situé, à proximité de l'autoroute et de la ligne ferroviaire Bâle - Fribourg-en-Brigau. On pourra par exemple charger directement des trains d'une longueur de 750 mètres. Ces convois seront ensuite expédiés dans toute la Suisse, aussi bien vers le terminal du Limmattal (dont la construction a été différée après l'horizon 2020) que vers d'autres plateformes comme Chavornay.

Le projet a été lancé en 2011 et devrait porter la capacité de plus de 100'000 unités (TEU) à 300'000. Il est dirigé par la Société des ports rhénans helvétiques, en partenariat principal avec les CFF qui ont racheté une parcelle de l'ancienne gare de triage badoise. De plus, le projet s'inscrit dans le plan directeur du canton de Bâle-Ville, en coordination avec l'Office fédéral des transports (OFT), vu qu'il irriguera tout le territoire helvétique. Le coût de l'aménagement est devisé de 160 à 180 millions de francs et les discussions sont en cours pour décider de la répartition financière. L'aménagement du troisième bassin de Petit-Huningue ne se limite pas à la construction de ce terminal trimodal. Le port subira par la même occasion d'importantes transformations. C'est ainsi que le quai Klybeck (Klybeckquai) a été désaffecté et ne sert plus au transbordement de marchandises. Il sera ouvert à la population, en étant transformé en promenade, zone à bâtir et aire de diverses activités. La zone dite « Dreiländerecke » (Coin des trois pays) sera réhabilitée avec un pont piétonnier vers Weil am Rhein et un nouvel arrêt du tram 8 dès 2018.

### TRAFIC DE MARCHANDISES

Le port de Petit-Huningue est dédié aux conteneurs, mais aussi aux céréales. Le pétrole et les huiles minérales jouent un rôle majeur dans les ports de Birsfelden et de Muttentz, mais aussi l'acier et les métaux, les produits agricoles de la coopérative suisse Fena-

co. Fait nouveau, le transit de gaz est en plein essor. Voici les proportions des marchandises transbordées dans les ports de Bâle en 2013. Pétrole et huiles minérales : 48 % (50 % en 2012) ; matériaux de construction : 14 % (15 %) ; alimentation et produits agricoles : 13 % (12 %) ; aciers et métaux : 8 % (8 %) ; produits chimiques : 8 % (7 %) ; autres biens : 4 % (3 %) ; véhicules et machines : 3 % (3 %) ; carburants solides : 2 % (-). Le trafic de conteneurs a battu un record absolu en 2013 avec 105'000 unités de conteneurs, soit 2,6 % de plus par rapport à 2012 (plus de 102'000 unités ou +9,5 % en 2012 par rapport à 2011). Le poids total des importations et des exportations s'est élevé en 2013 à 6,83 millions de tonnes, soit une baisse de 5,3 % (7,2 millions de tonnes ou +27 % en 2012). Il va de soi que les importations sont majoritaires avec 5,7 millions de tonnes, soit -7,5 %, (6,2 millions en 2012), contre 1,09 million d'exportations, soit +8,5 %, (1,01 million en 2012).



Trafic de conteneurs record en 2013 avec 105'000 unités (Port of Switzerland)

Dix à 12 % des importations suisses transitent par le Rhin, en particulier un quart à un tiers des produits pétroliers et un quart des conteneurs. Environ 40 % du commerce extérieur suisse passe par Bâle. Le transfert modal se fait de manière privilégiée par le rail pour l'ensemble de la Suisse (63 %), alors que la région bâloise est desservie par la route pour des raisons de proximité. Le nombre de trains ayant desservi les ports se monte à environ 14'000 par an, ce qui représente près de 185'000 wagons.

Le trafic de passagers sur le Rhin n'est pas non plus négligeable à Bâle et se trouve en plein essor. Pour les croisières internationales, le nombre de voyageurs s'est élevé en 2013 à 115'000 (près de 107'000 en 2012), alors que le nombre de passagers en trafic d'excursion se monte à environ 89'000 (103'000 en 2012). La flotte battant pavillon suisse compte 170 bateaux, dont 69 pour les marchandises et 83 pour le tourisme, le solde se répartissant entre remorqueurs-pousseurs et navires spéciaux. Enfin, le chiffre d'affaires s'est élevé à 22,5 millions de francs en 2013 contre 20,9 millions de francs en 2012.

**TEU** : Twenty-foot Equivalent Unit soit Equivalent Vingt Pieds (EVP) est l'unité de mesure des conteneurs. Un conteneur de 20 pieds = 1 EVP et un conteneur de 40 pieds = 2 EVP.

## HISTORIQUE ET AFFECTATIONS

La place bâloise disposait de quatre ports, ensemble réduit à trois unités il y a quatre ans.

### Sankt-Johann (Saint-Jean).

C'était le premier port bâlois de l'ère moderne, construit sur l'aire de l'usine à gaz de Bâle, entre 1906 et 1911. Le seul port du Grand-Bâle est désaffecté depuis 2010. Il est actuellement le siège d'un immense chantier pour la construction du Campus Novartis et d'une promenade le long du Rhin.

### Klein-Hüningen (Petit-Huningue).

Construit en 1919, c'est le premier bassin portuaire de Suisse. Le deuxième bassin a été aménagé en 1936. Il sera réaménagé avec un troisième bassin et un terminal pour les conteneurs (lire page 10). La coopération transfrontalière avec les ports rhénans de Bâle, Weil et Mulhouse est également d'actualité.

### Hafen Birsfelden (port de Birsfelden).

En raison de la demande croissante, le transbordement des marchandises s'est rapidement étendu

vers le sud. C'est de 1937 à 1940 que s'est construit à l'est de Birsfelden le premier port sur l'aire sud. On y trouve le centre d'aciers qui sera développé dans les années à venir, en lien avec la logistique et la production.

### Auhafen Muttenz (port d'Au, lieu-dit au bord du Rhin).

Au nord-est de Birsfelden, cette installation a été construite de 1950 à 1954 sur la commune de Muttenz. Il s'agit du point le plus important de transfert des huiles minérales en Suisse. L'aire portuaire doit être agrandie, avec une liaison ferroviaire sud vers le quartier industriel de Schweizerhalle (2015-2017). On notera que les postes d'enclenchement (postes d'aiguillages) de ces deux ports seront modernisés. Par ailleurs, on souhaite améliorer l'accessibilité fluviale de l'aire portuaire sud. Dans ce but, on a entrepris des tests pour faire passer des bateaux de 135 mètres de long et l'on a procédé à des corrections ponctuelles du lit du fleuve pour augmenter le tirant d'eau.

BLN



Vue du futur terminal trimodal de Bâle-Nord (Port of Switzerland)

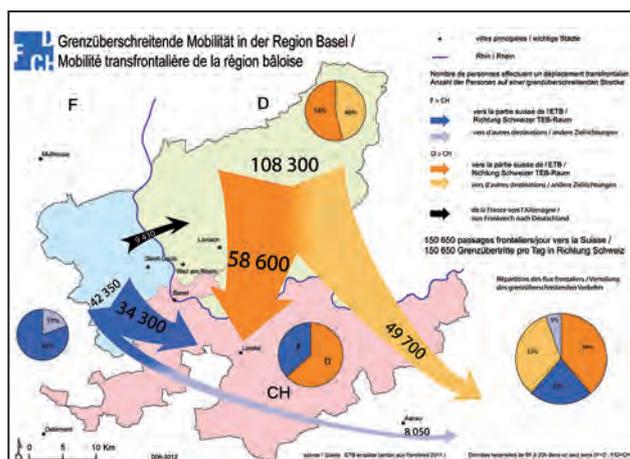
## AGGLOMÉRATION TRINATIONALE DE BÂLE

### DE NOMBREUX PROJETS EN PERSPECTIVE

L'agglomération trinationale bâloise constitue un bassin de vie attrayant et dynamique de 900'000 habitants répartis entre le sud de l'Alsace, le sud du pays de Bade, Bâle et la Suisse du Nord-Ouest. Avec 50'000 frontaliers et plus de 90'000 franchissements de la frontière vers la partie suisse de l'agglomération, les questions d'accessibilité sont une priorité pour les collectivités de l'agglomération trinationale, qui souhaitent garantir l'attractivité économique et la qualité de vie de cet espace.

### ENQUÊTE MOBILITÉ

Ainsi en 2011, l'Eurodistrict trinationale de Bâle (ETB), instance de coopération transfrontalière, a mené une étude pour identifier les mesures qui permettraient d'améliorer l'offre transfrontalière de transports en commun et l'intermodalité au sein de l'agglomération. Grâce aux collectivités locales et au soutien du fonds européen (FEDER-INTERREG IV Rhin supérieur) et de la nouvelle politique régionale de la Confédération helvétique, une enquête cordon aux postes frontières a été réalisée sur l'ensemble des passages internationaux de l'agglomération. La destination principale des flux régionaux transfrontaliers est la ville de Bâle, du fait de ses nombreux emplois et de son attractivité.



Les résultats de l'enquête mobilité transfrontalière (PTV GROUP/ETB)

La voiture individuelle est le mode de déplacement privilégié avec une part modale de 82 % des déplacements transfrontaliers, contre 13 % en transport en commun et 5 % pour la mobilité douce. La moitié des déplacements transfrontaliers sont liés aux trajets domicile-travail. 80 % des 50'000 personnes utilisant leur voiture pour se rendre au travail à Bâle disposent d'une place de stationnement sur leur lieu de travail. Ces résultats montrent clairement que les transports en commun doivent être davantage développés notamment pour améliorer la qualité de vie des habitants de la région et l'accessibilité des zones d'emplois.

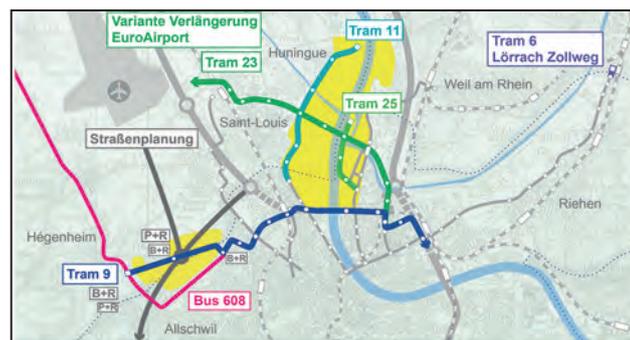
### RÉPONSES EN VUE

Ainsi Bâle et sa région ont choisi d'optimiser le réseau ferré régional et de renforcer, en parallèle, la desserte des zones urbaines en Suisse comme sur les territoires voisins. Cela se traduit par une série de projets d'infrastructures rassemblés au sein du projet d'agglomération de Bâle de la deuxième génération, dans lequel, en plus des projets d'importance

nationale comme le « Herzstück » (voir page 6) ou le cadencement à quinze minutes des trains régionaux sur la partie suisse du réseau, figurent plusieurs projets transfrontaliers tels que :

- l'électrification de la ligne ferroviaire régionale allemande du Rhin supérieur, vers Schaffhouse ;
- le prolongement des lignes de tram 8, en direction de Weil am Rhein (D), et de tram 3, en direction de la gare de Saint-Louis (F) ;
- le développement du pôle d'échanges de la gare de Saint-Louis (F) ;
- le raccordement ferroviaire de l'EuroAéroport de Bâle-Mulhouse (mesure non financée par le fonds du projet d'agglomération).

En complément à ces projets, l'ETB propose de favoriser la desserte de deux secteurs transfrontaliers, là où, à l'horizon 2030, un développement urbain est envisagé. Le secteur du Bachgraben, entre Allschwil (CH) et Hégenheim (F), donne la possibilité de développer une zone d'activité du côté français et de réduire le trafic routier en y installant un terminus de tram et un parc-relais. Le nouveau tram constituerait le prolongement d'une ligne déjà existante en Suisse qui s'arrête avant la frontière. Pour l'instant, il s'agit seulement d'une idée qui doit être étudiée dans un cadre plus large et associée au projet d'aménagement du secteur ouest de l'agglomération, Leimental-Birseck-Allschwil (projet ELBA). La deuxième zone de développement à fort potentiel est située le long des rives du Rhin entre Huningue (F), Weil am Rhein (D) et le quartier Kleinhüningen de Bâle (CH). Pour ce futur quartier, au cœur de l'agglomération, un masterplan trinationale est en cours de réalisation et livrera ses résultats au début 2015. Les premières esquisses de desserte de ce nouveau quartier soulignent la nécessité de créer de nouvelles liaisons entre les rives du Rhin et de relier la partie nord de l'agglomération sans passer par le centre de Bâle.



Les liaisons transfrontalières de transport en commun proposées et les zones de développement, en jaune, prévues (PTV GROUP / ETB)

Planifier des projets pour développer les infrastructures de transports en commun (rail, tram, etc.) dans l'agglomération trinationale de Bâle, c'est relever un véritable défi, compte tenu des complexités techniques et législatives. Malgré ces difficultés, la région trinationale bâloise réussit à concrétiser un certain nombre de projets comme celui du prolongement de la ligne de tram 8 qui sera opérationnel en 2015. Résultats de l'enquête mobilité transfrontalière et d'autres informations disponibles sur :

[www.eurodistrictbasel.eu](http://www.eurodistrictbasel.eu)

Florence Prudent  
Chef de projet mobilité à l'ETB

## UNE LIAISON FERROVIAIRE EFFICACE POUR LES CHABLAISIENS

Depuis plus d'un siècle, les Chablaisiens attendent une liaison ferroviaire entre Bex et Monthey. Des demandes de concession ont été déposées à Berne déjà en 1898 et 1949. Dans les années 1970, le Conseil communal de Bex appuyait à son tour un projet identique, qualifié de « bénéfique pour l'essor touristique et commercial du Chablais vaudois et valaisan ». Aujourd'hui, le Groupe Mobilité Chablais (GMC) relance le débat avec sa proposition de raccordement des lignes CFF du Simplon et du Sud Léman par une bretelle à voie normale entre Bex et Massongex. Un mémoire de l'Ecole d'ingénieurs de Genève de 1997 démontre qu'elle est parfaitement réalisable.

### CONCEPT DÉPASSANT LES LIMITES DE L'AGGLO

Lors de la consultation publique du dossier Chablais Agglo, des citoyens vaudois et valaisans interpellés par les problèmes récurrents de la mobilité dans la région se sont mobilisés. Le fruit de leurs réflexions, portant sur l'amélioration de l'offre en transports publics, la mobilité douce et la desserte du futur Hôpital Riviera-Chablais, a été transmis au comité de pilotage, qui en a simplement poliment pris note. Le sort de Chablais Agglo aurait-il été différent si les propositions du GMC avaient été intégrées à la demande de financement ? Peut-être. Mais une chose est certaine : le projet de raccordement ferroviaire entre Bex et Massongex suscite un réel engouement dans la région et au-delà.

Contrairement aux acteurs du projet Chablais Agglo, les membres du GMC ne se sont pas focalisés sur l'axe ferroviaire à voie étroite Aigle – Monthey, mais ont recherché une solution desservant l'ensemble des communes concernées, privilégiant le confort d'utilisation, la rapidité et l'économie des deniers publics. La proposition du GMC, qui permet de répondre aux critères définis dans le cahier des charges de l'agglomération, n'a pas pour but de concurrencer la ligne Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC), mais au contraire de renforcer son rôle de desserte locale fine entre Aigle, Ollon, Collombey et Monthey. Les Transports publics du Chablais bénéficieront directement d'un nouvel apport de trafic voyageurs aux gares CFF d'Aigle, Bex et Monthey.

### LA CLIENTÈLE S'ÉLARGIT

Le Chablais constitue une réserve stratégique pour la construction de logements et l'implantation d'entreprises. La dépendance vis-à-vis de l'Arc lémanique

reste cependant une réalité et l'augmentation du nombre de pendulaires va se poursuivre.

Afin de juguler la progression inévitable du trafic individuel motorisé, il faut impérativement développer des alternatives pour l'ensemble de la population appelée à se déplacer au quotidien. A force de vouloir imposer la ligne à voie étroite Aigle – Monthey comme colonne vertébrale du réseau de transports dans le Chablais, on risque bien de se priver d'autres solutions intéressantes.

Et pour convaincre les automobilistes d'utiliser le train, il faut leur offrir des parkings à proximité des gares. Celui d'Aigle est actuellement saturé, son extension paraît difficile et augmenterait dans tous les cas les nuisances au centre-ville. Du côté de Collombey et de Monthey, la situation ne paraît guère plus favorable le long de la ligne AOMC. Avec la variante proposée par le GMC, il devient aisé d'élargir l'offre en P+R, en particulier à la gare de Bex. Cette zone, dont il est utile de préciser que l'accessibilité automobile est nettement plus aisée et génère moins de nuisances qu'à Aigle, offre de bonnes perspectives. Bex, qui doit faire face à une forte augmentation de population, ne doit pas laisser passer cette opportunité. Côté valaisan, une liaison directe entre Massongex et la Riviera rendrait de grands services aux nouveaux habitants venus s'établir sur le plateau de Vérossaz. Enfin, *last but not least*, le site industriel de Monthey serait en liaison directe avec Lausanne-Triage, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer de coûteuses manœuvres de rebroussement en gare de Saint-Maurice.

### L'ARGENT NE MANQUE PAS

La croissance du trafic routier et la pression démographique, en particulier sur l'Arc lémanique et dans le Chablais, imposent une amélioration de l'offre en transports publics. Côté vaudois, le RER progresse. Sur la rive sud du Léman, la ligne du Tonkin fait l'objet d'une nouvelle étude, dotée d'un confortable budget de 4 millions d'euros. Le GMC s'en réjouit, car avec sa proposition, les deux lignes ferroviaires seront ainsi connectées, pour le plus grand profit de tous les Chablaisiens. Reste à savoir si les protagonistes de Chablais Agglo souhaitent quitter la voie étroite dans laquelle ils se sont engagés !

Pierre-Yves Pièce  
Groupe Mobilité Chablais



Le raccordement des lignes du Sud Léman et du Simplon proposé par le GMC (A. Dériaz)

### TRANSPORTS FERROVIAIRES AU SUD DU LAC LÉMAN ET DANS LE CHABLAIS UNE PROPOSITION À COMPTE D'AUTEUR

#### CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

La région du Chablais est formée des territoires suisse et français riverains du Léman. Elle compte 354'000 résidents et 126'000 emplois.

Le Chablais suisse est bien desservi par les transports ferroviaires, notamment les trains InterRegio (IR), RegioExpress (RE) et du RER vaudois (dont le terminus actuel est Villeneuve) circulant sur la ligne du Simplon avec des horaires cadencés coordonnés. A cela s'ajoutent les quatre lignes à voies étroites, soit les trains : Aigle – Le Sepey – Les Diablerets (ASD), Aigle – Leysin (AL), Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) et Bex – Villars (-sur-Ollon) – Bretaye (BVB).

Le Chablais français n'a de loin pas le même niveau de transports ferroviaire. L'exploitation entre Saint-Gingolph et Evian-les-Bains est absente sur une ligne laissée à l'abandon. En revanche, la ligne à voie unique entre Evian-les-Bains et Annemasse est opérationnelle, mais avec des fréquences peu attractives pour les pendulaires se rendant sur le versant genevois du Chablais. Les 75'000 pendulaires et les nombreux touristes se déplacent donc principalement en voiture au sud du Léman. Toutefois, les bateaux de la Compagnie générale de navigation (CGN) embarquent de nombreux pendulaires pour l'agglomération lausannoise (axe nord – sud).

#### LE DÉVELOPPEMENT DU CHABLAIS

Avec le potentiel du Chablais français, un développement des transports ferroviaires prend toute son importance en le combinant avec les projets déjà validés par les gouvernements : le RER franco-valdo-genevois dont la pièce maîtresse est la ligne Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) est en cours de réalisation, l'extension du RER Vaud, etc.

Cependant, aucune planification au-delà de 2020 ne prévoit de liaisons directes par le sud du Léman, même si des gouvernements songent à la réhabilitation d'une ligne ferroviaire continue entre Genève et

Saint-Maurice mais à voie unique. Ainsi, cette ligne prendrait toute son importance si elle était déjà attractive pour une part des 75'000 pendulaires avec un horaire cadencé coordonné.

#### LE FUTUR RÉSEAU FERRÉ DU SUD LÉMAN – CHABLAIS PROPOSÉ

Ce futur réseau imaginé par l'auteur aurait la configuration illustrée par la carte ci-dessous.

Cette liaison ferroviaire serait continue et à double voie entre Genève-Cornavin et Saint-Maurice avec :

- la nouvelle ligne en construction du CEVA ;
- l'amélioration de la ligne à voie unique entre Annemasse et Evian-les-Bains par son doublement ;
- la création d'une nouvelle ligne entre Evian-les-Bains et Saint-Gingolph (abandon du tracé existant) ;
- la création d'une nouvelle liaison entre Saint-Gingolph et Villeneuve par un itinéraire parallèle à la route cantonale (RC) H144 permettant de rejoindre la ligne du Simplon ;
- l'amélioration optionnelle de la ligne à voie unique entre Saint-Gingolph et Saint-Maurice par son doublement.

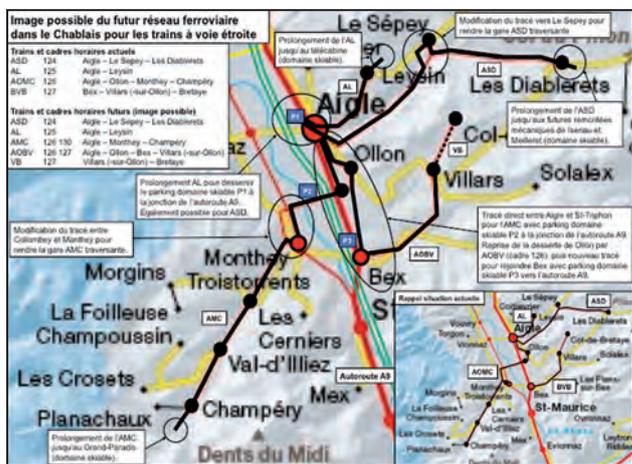
Le nouveau tronçon clé, parallèle à la RC H144, est d'une importance capitale, car il permet de créer une circulation circulaire des trains autour du lac Léman, dans les deux sens, et de supprimer le rebroussement en gare de Saint-Maurice. Cette nouvelle ligne deviendrait très attractive, et même concurrentielle à la voiture, en termes de durée de transport, pour les pendulaires se rendant dans l'agglomération lausannoise ou la Riviera. Basé sur une vitesse commerciale de 90 km/h pour les trains IR, le trajet Evian-les-Bains – Lausanne, serait de 46 minutes, de gare à gare, contre plus de 60 minutes en voiture, respectivement 52 minutes contre 76 minutes depuis Thonon-les-Bains.

L'embranchement pour le hub de la gare d'Aigle permettrait aussi de restructurer le réseau ferré à



voie étroite dans le Chablais suisse. Ce futur réseau regrouperait les quatre lignes ASD, AL, AOMC, BVB au terminus du RER vaudois prévu à Aigle en 2020. Une nouvelle redistribution des lignes permettrait des gains de temps sur les trajets, malgré la concurrence de la voiture pour la desserte des vallées alpines.

Les trains à voies étroites peuvent jouer un nouveau rôle dans l'accès aux stations des domaines skiables, en tant que remontées mécaniques. En créant des parkings de grandes capacités près des jonctions autoroutières croisant les lignes secondaires, il serait possible de diminuer considérablement la circulation automobile sur les routes des vallées. Ces solutions pour le tourisme hivernal sont valables avec des tarifs combinés aux forfaits de skis et des horaires de trains attractifs. Le transfert modal serait encouragé de façon ludique.



## CONCLUSIONS

La création d'une véritable ligne au sud du lac Léman est un enjeu à ne pas négliger, malgré les coûts d'investissements élevés (estimation : plus de 500 millions de francs). Desservant une population de 354'000 résidents, 126'000 emplois et 75'000 pendulaires, ces nouvelles liaisons permettraient un transfert modal de la route vers le rail avec des durées de trajets attractives et concurrentielles par rapport à la voiture. Le tronçon-clé parallèle à la RC H144 permettrait l'exploitation circulaire des trains autour du lac Léman, offrant une qualité de desserte élevée pour un bassin de population proche de 2 millions d'habitants. Cette nouvelle ligne permettrait aussi de restructurer les trains à voie étroite dans le Chablais suisse en créant un véritable hub ferroviaire à Aigle afin d'augmenter le potentiel de voyageurs.

Eric Loutan

## LA MOBILITÉ FERROVIAIRE DU CHABLAIS SUSCITE DE BELLES INITIATIVES



Le Chablais connaît l'un des taux de croissance démographique et de développement les plus forts de Suisse. La réalisation prochaine de l'Hôpital Riviera-Chablais stimulera encore ce coin de pays déjà si dynamique. C'est à la fois une chance pour cette magnifique région, mais cela constitue également un réel défi en matière de gestion du territoire et d'évolution des

infrastructures, en particulier dans le domaine de la mobilité.

Les options politiques en la matière décidées aujourd'hui développeront leurs effets dans les décennies à venir. Il convient ainsi d'anticiper les besoins futurs, de faire preuve d'ambition et de courage pour concevoir et mettre en œuvre les projets à même d'assurer une mobilité pertinente et efficace.

Au niveau fédéral, un cap important a été franchi en février dernier avec l'acceptation par le peuple du Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ce pari gagné en faveur des trans-

ports n'est pas allé de soi. Il aura fallu s'engager fermement pour expliquer les enjeux et les défis à venir. Désormais et fort heureusement, ce fonds existe. Il nous octroie les moyens de développer et de maintenir un réseau ferroviaire performant, et de combler les lacunes qui peuvent exister en termes d'offre.

Le Chablais, terre en plein essor, doit être en premier lieu concerné. Plusieurs belles initiatives visant le développement de ses infrastructures ferroviaires ont d'ores et déjà été émises. Trois d'entre elles sont présentées dans ce numéro de *TRANSPORTS ROMANDS*.

Un engagement sur plusieurs fronts est indispensable pour faire entendre la voix du Chablais auprès des instances fédérales qui ont la charge de retenir les projets qui seront réalisés. Conscients de la nécessité de disposer d'un réseau de transports publics pertinent et performant pour soutenir le développement du Chablais, nous nous engagerons avec enthousiasme et détermination pour que les meilleurs de ces projets obtiennent dans un proche avenir l'écho qu'ils méritent.

Jacques Melly

Conseiller d'Etat, canton du Valais et  
Président de la Conférence des directeurs  
cantonaux des transports de Suisse occidentale  
(CTSO)

## LA LIGNE DU SIMPLON VIA MONTHEY ? UNE ÉVIDENCE !

Depuis de nombreuses années, Monthey et Collombey-Muraz forment une unité urbanistique constituant de loin la deuxième ville du Valais. Avec près de 25'000 habitants, le chef-lieu du Chablais est devenu l'une des zones les plus dynamiques d'un point de vue économique et démographique du canton. On ne compte plus le nombre de pendulaires qui s'installent chaque semaine dans la région et le boom immobilier qui s'en suit.

Le développement des transports publics joue un rôle central dans l'activité économique et l'attractivité d'une région, chacun le sait. Actuellement, toutes les villes valaisannes sont reliées à la ligne centrale du canton, la ligne du Simplon qui relie Brigue à Lausanne, à l'exception notoire de Monthey.

Pourquoi Monthey est-elle laissée pour compte dans la répartition des transports ? A cette question, on peut obtenir des réponses variées, mais pas nécessairement contradictoires. Pour certains, c'est l'influence vaudoise à Berne qui a poussé dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle les autorités fédérales à encourager le chemin de fer via Bex. Pour d'autres, ce sont les mines de sel qui ont poussé la Compagnie du Jura-Simplon à choisir le nord du Chablais comme voie de passage. Pour d'autres enfin, ce seraient les Montheyens eux-mêmes qui auraient renoncé à la ligne pour d'obscurs motifs conservateurs.

### DIVERSES ALTERNATIVES SUGGÉRÉES

Plusieurs options ont été évoquées durant les dernières décennies pour améliorer la desserte de la capitale chablaisienne. Les variantes évoquées ont toujours constitué, à mes yeux, un emplâtre sur une jambe de bois. En admettant que la rupture de charge constitue sans aucun doute l'adversaire premier d'une utilisation rationnelle des transports publics, la solution consistant à améliorer la ligne Aigle – Ollon – Monthey – Champéry (AOMC) revient forcément à renoncer à la solution la plus optimale en termes de temps de parcours, tout en promettant des dépenses pharaoniques et en opposant les villages les uns contre les autres. Quant à la solution prévoyant une nouvelle boucle via Massongex, elle interdit le passage des trains importants ou internationaux via Monthey, notamment les directs en provenance de Genève, et ne résout en rien la question de la connexion de Monthey avec Sion. Ces deux solutions apparaissent certainement comme de bons palliatifs à court terme, mais certainement pas comme une solution durable pour les prochaines décennies.

Un choix devenu inopportun peut être corrigé, et c'est l'objet du postulat demandant de placer Monthey sur la ligne du Simplon. L'idée est simple. La ligne du Simplon doit être améliorée avec l'ajout d'une

voie reliant Aigle à Collombey-Muraz, faisant la liaison avec la ligne du Tonkin, elle-même directement reliée à Saint-Maurice. Ainsi, un train sur deux circulant sur l'axe Lausanne – Brigue pourra s'arrêter à Monthey et l'autre à Bex.

### L'OPTION OPTIMALE

La proposition de déplacer la ligne du Simplon par Monthey est certes l'option la plus ambitieuse, mais aussi la seule qui pose la question de la connectivité de Monthey sur un plan romand, et non pas seulement chablaisien. Nombreux sont les pendulaires montheyens qui se rendent travailler dans le Valais central ou sur l'Arc lémanique. Il suffit d'ailleurs de constater à quel point les parcs-relais (P+R) d'Aigle et de Bex sont remplis de véhicules aux plaques valaisannes pour s'en convaincre. La zone à desservir, l'ancien site industriel « Giovanola », appartient aux collectivités publiques et pourrait devenir un pôle fort de développement économique de l'Arc lémanique, à 35 minutes de Lausanne. Il convient encore de rappeler que le Chablais valaisan est une région touristique d'importance avec le domaine skiable des Portes du Soleil ; une connexion directe à l'aéroport de Genève prend tout son sens dans ce contexte.

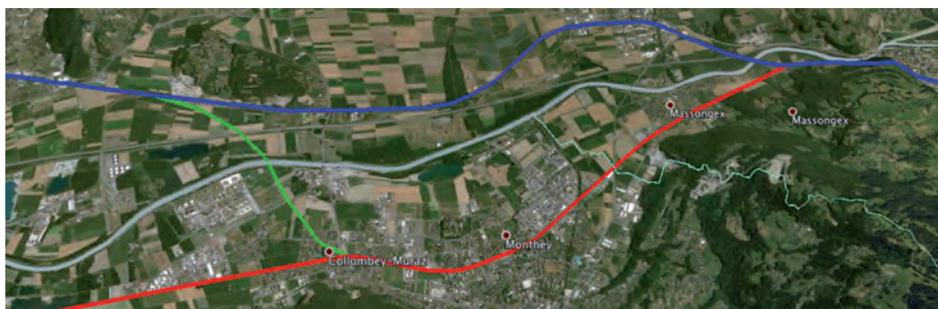
Du point de vue du temps de parcours, la solution proposée présente certainement le meilleur rendement. En considérant que la distance pour rejoindre Monthey sera peu ou prou la même que celle qui permet de relier aujourd'hui Bex (selon nos calculs, environ 800 mètres de plus), la solution proposée permet d'économiser 17 minutes de parcours en provenance de Lausanne et 6 minutes en provenance de Sion.

### POLITIQUE DES ARRÊTS À AJUSTER

Le principal écueil du projet ne réside pas tant dans la ligne que dans la politique des arrêts. Avec une nouvelle gare à Monthey, il se peut que les arrêts doivent être réorganisés pour tenir la cadence imposée par Rail 2000. Cette discussion ne doit toutefois pas devenir un tabou. En effet, mettre en comparaison les dix connexions horaires dans chaque sens pour Monthey et Vevey avec l'absence de connexion pour Monthey, c'est constater le problème d'équité de l'organisation du réseau.

Le projet de ligne du Simplon via Monthey ne pose qu'une question simple : peut-on envisager le développement à long terme de la ligne Brigue – Lausanne en laissant de côté l'une des trois plus grandes agglomérations du parcours, et la ville dont le potentiel de développement est le plus intéressant ? Poser la question, c'est y répondre.

Philippe Nantermod  
député au Grand Conseil valaisan



Raccordement (en vert) des lignes du Simplon (en bleu) et du sud Léman (en rouge)  
(Google map & Ph. Nantermod)

## LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DE NAVIGATION SUR LE LAC LÉMAN (CGN)

### UN ACTEUR DE PLUS EN PLUS IMPORTANT DE LA MOBILITÉ DANS L'ARC LÉMANIQUE ET UNE FLOTTE « BELLE EPOQUE » INCOMPARABLE

Une navigation à roues à aubes qui a débuté sur le lac Léman en 1823 et une Compagnie qui vient de fêter ses 140 ans d'existence. Des hauts et des bas, mais aujourd'hui une CGN à nouveau en plein essor ! Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la navigation lacustre devient le moyen de transport principal entre les localités des deux rives. Le chemin de fer lui ravit progressivement sa place mais au début du XX<sup>e</sup> siècle, débute un formidable essor touristique dont la CGN profite très largement. Arrêt brutal en 1914 avec la guerre, puis timide redémarrage à la fin des hostilités. Entre les deux guerres mondiales et jusque dans les années cinquante, la CGN « survit » tant bien que mal, mais ce qui sauve, faute de moyens pour renouveler la flotte, ses vénérables vapeurs de la démolition. La haute conjoncture des années soixante remet la CGN à flot, mais elle plonge à nouveau dans la tourmente au tournant du millénaire, avec la crise des finances cantonales. C'est l'heure de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) qui sonne, celle-ci va contribuer d'une manière importante à la sauvegarde et à une véritable renaissance de la flotte historique. En parallèle, la CGN retrouve, avec la libre circulation, un rôle majeur de transporteur public entre les deux rives et des taux de croissance annuels à deux chiffres.

### LES HUIT BATEAUX « BELLE EPOQUE » DE LA CGN CLASSÉS MONUMENTS HISTORIQUES EN 2011, LE RÔLE DE L'ABVL POUR SA SAUVEGARDE ET LA RECONNAISSANCE DU « PRIX EUROPA NOSTRA 2014 ».

La flotte Belle Epoque de la CGN n'a jamais été en danger de disparaître dans sa totalité. Certes, les *Vallais* (1913), *Général-Dufour* (1905), *Major-Davel* (1892) et enfin le *Lausanne* (1900) ont disparu, alors que huit unités sont partiellement rénovées dès 1960 et provisoirement sauvées en changeant leurs chaudières ou leur propulsion en type diesel-électrique, mais aucun travail de fond n'est effectué sur les coques et les superstructures. Et c'est au moment où l'inévitable fatigue de ces matériaux commence à poser problème que s'ajoutent les difficultés financières. Quelques amoureux de ces navires décident alors, en juin 2002, de réagir et créent l'ABVL, dont le but statutaire est la recherche de fonds pour contribuer à la sauvegarde des huit survivants de la Belle Epoque

que sont les *Montreux*, *Vevey*, *Italie*, *La Suisse*, *Savoie*, *Simplon*, *Helvétie* et *Rhône*.

Une avarie majeure du *Simplon* (1920), au mois d'août 2003, offre la première occasion de lancer une recherche de fonds de grande envergure. Le vapeur est remis en service en juillet 2005 avec l'aide de 10'000 donateurs et de quatre millions de francs partagés entre la CGN et l'ABVL. Les succès s'enchaînent : grâce aux contributions exceptionnelles de deux fondations, de la Loterie Romande et des donateurs dont les rangs ont grossi à plus de 20'000, le « bateau amiral » *La Suisse* (1910) est entièrement rénové entre 2007 et 2009 pour un montant de 15 millions de francs. Suivent des financements pour des travaux urgents sur les vapeurs *Rhône* (1927), *Montreux* (1904), puis à nouveau sur le *Simplon* et enfin sur le *Savoie* (1914) ainsi que sur la coque de l'*Helvétie* (1926). Même le *Vevey* (1907), rénové en 2012-2013, a bénéficié d'un don de l'ABVL, soit pour la remise en état de ses luminaires d'origine. Au total, ce sont 26 millions de francs qui ont été récoltés en dix ans par l'association, dont 8 sont actuellement provisionnés pour la prochaine rénovation générale de l'*Italie* (1908), bateau jumeau du *Vevey*. Ce projet d'envergure (13 millions de francs) est le prochain défi que l'ABVL s'est fixé de relever. Si les travaux pouvaient commencer encore cette année, cela permettrait de bénéficier de synergies et d'économies estimées à un million de francs. Mais il faut d'ores et déjà envisager et planifier la rénovation générale du *Rhône*, qui deviendra nécessaire dès 2018. En parallèle, le *Simplon* devra encore bénéficier d'une troisième et dernière rénovation partielle. La rénovation de l'*Helvétie* achèvera la marche dès 2020.

### PRIX 2014 D'EUROPA NOSTRA

([www.europanostra.org](http://www.europanostra.org))

C'est avec grande fierté que nous avons enregistré cette distinction, qui honore la flotte Belle Epoque au niveau européen. Après Lavaux, Patrimoine mondial de l'Unesco, c'est un nouvel atout pour le tourisme de l'Arc lémanique. Dans la mesure où l'achèvement du programme des rénovations nécessitera encore d'importants moyens, ce prix prestigieux ne manquera pas de favoriser l'indispensable recherche de fonds, tant publique que privée.

Maurice Decoppet

Président de l'ABVL et de CGN Belle Epoque SA  
([www.abvl.ch](http://www.abvl.ch) et [www.cgn.ch](http://www.cgn.ch))



Parade navale d'une partie de la flotte Belle Epoque du lac Léman (ABVL / CGN)

### A QUELLE HEURE, LE PROCHAIN BATEAU POUR VEVEY ?

#### LE NAVIPLAN DE VÉRONIQUE SULLIGER

Véronique Sulliger, détentrice d'un Bachelor en Mass Communication de l'Université de Boston, est l'auteur du NaviPlan, un concept de présentation inédit de l'offre de croisières de la CGN. Elle nous décrit son idée.

Tout a commencé à la terrasse d'un bistrot montruisien. Attablée face au débarcadère, j'observais avec amusement des touristes pour le moins perplexes face au panneau d'affichage de la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman (CGN). Pas évident de comprendre l'horaire CGN...

Aussi loin qu'on s'en souvienne, l'horaire diffusé par la CGN s'inspire du format de l'indicateur officiel. S'il est vrai que les tableaux-horaires constituent une présentation parfaitement adaptée aux entreprises de transports publics assurant un service régulier d'un point A à un point B, il n'en va pas de même pour une compagnie telle que la CGN : à l'exception des lignes transfrontalières, (Lausanne - Evian, Lausanne - Thonon, Nyon - Yvoire et Nyon - Chens), aucun bateau de la CGN n'effectue d'aller-retour régulier d'un point à un autre.

Certains bateaux ne s'arrêtent pas aux mêmes débarcadères au retour qu'à l'aller. D'autres font diverses boucles dans une partie du lac. Sans compter que les horaires diffèrent selon les jours de la semaine, les saisons, voire plusieurs périodes d'une même saison. Un véritable casse-tête pour tout amateur de croisières sur le lac Léman.

#### UNE PRÉSENTATION SYNOPTIQUE DE L'ENSEMBLE DES CROISIÈRES

En observant ces touristes désorientés au débarcadère de Montreux, j'en suis venue à rêver d'une présentation synoptique des croisières offertes par la CGN ; un système qui illustre le parcours de chaque bateau ; où l'on évite de sauter sans cesse d'une colonne à l'autre, voire d'une page à l'autre, pour suivre le trajet d'un bateau ; un indicateur qui offre des renseignements sur le type de bateau affecté, les correspondances, l'offre de restauration, les croisières en boucle, les possibilités de retour...

**Alors que l'indicateur officiel répertorie colonne par colonne et dans deux sens distincts les courses effectuées par les bateaux, mon objectif était de développer un concept de présentation synoptique de l'offre CGN à l'intention de passagers souhaitant prendre un bateau pour effectuer une croisière.**

Sur cette base, j'ai commencé à griffonner quelques idées sur le set de table du bistrot : les heures en abscisse, les débarcadères en ordonnée, l'heure et le lieu de passage de chaque bateau dans une case à l'intersection correspondante, les cases reliées entre elles par des flèches... et le NaviPlan était né.

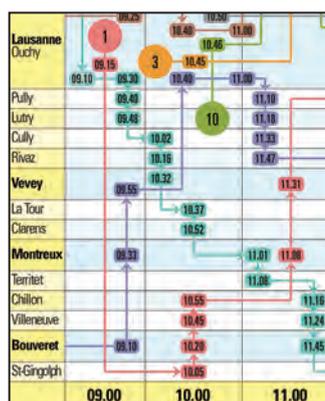
L'indicateur officiel répertorie près de 200 courses CGN. Les courses sont en général - mais pas systématiquement - liées à un bateau. Chaque changement de direction est-ouest implique une nouvelle course, donc un saut de page. Un même bateau peut effectuer de deux à plus de 20 courses par jour, selon les jours et selon les saisons. Les numéros de courses ne sont pas nécessairement séquentiels, ce qui rend virtuellement impossible de suivre le parcours d'un bateau en se référant uniquement à l'indicateur officiel.

#### UNE LIGNE = UN PARCOURS EFFECTUÉ PAR UN BATEAU PENDANT UNE JOURNÉE

Dans le NaviPlan, j'ai décidé d'abandonner purement et simplement la notion de course. Je lui ai préféré la notion de ligne, chaque ligne correspondant au parcours effectué par un bateau pendant une journée. Une première tâche a donc consisté à réorganiser les quelque 200 courses de l'indicateur officiel en 13 lignes distinctes, auxquelles un numéro et une couleur ont été attribués.

Les 13 lignes sont illustrées dans une grille-horaire. Le néophyte aura peut-être l'impression de se retrouver devant une platée de spaghetti ! Mais heureusement, dès que l'on a identifié une ligne et que l'on se met à suivre le parcours du doigt, tout paraît beaucoup plus simple.

	200 (9)	902 (9)	904 (*)
Lausanne-Ouchy	9:15	9:30	11:00
Pully		9:40	11:10
Lutry		9:48	11:18
Cully		10:02	11:33
Rivaz-St-Saphorin		10:16	11:47
Vevey-Marché	○	10:30	○ 12:01
Vevey-La Tour		10:32	12:05
Clarens		10:37	12:10
Montreux	○	10:52	○ 12:25
Montreux		10:59	○ 12:32
Terriet		11:01	12:40
Château-de-Chillon		11:08	12:47
Villeneuve		11:16	12:55
St-Gingolph (Suisse)	10:05	11:24	13:09
Bouveret		11:45	13:25
St-Gingolph (Suisse) ○		12:00	○ 13:38



L'horaire d'été entre 9 h et 11 h au départ de Lausanne-Ouchy en direction de Saint-Gingolph, selon qu'on consulte l'indicateur officiel ou le NaviPlan

#### BIEN PLUS QU'UN HORAIRE

Outre la grille-horaire, le NaviPlan comprend un descriptif complet de chacune des 13 lignes, avec indication du bateau principalement affecté à la ligne, de même que les détails de la restauration et des horaires variables. Il n'y a aucune abréviation ni fastidieux renvoi à un tableau d'explication des signes, toutes les indications figurant en toutes lettres dans le descriptif.

Édité depuis 2010 et distribué gratuitement à 200'000 exemplaires auprès des donateurs de l'Association des amis des bateaux à vapeur du Léman (ABVL) dans le cadre de ses campagnes de recherche de fonds, le NaviPlan couvre les saisons de printemps, été et automne de l'horaire CGN, de mi-avril à mi-octobre. Il est désormais également disponible sur smartphone et peut être téléchargé gratuitement sur l'AppStore. L'application compte plus de 6'000 téléchargements à ce jour.

Véronique Sulliger

## L'AIGLE-LE SÉPEY-LES DIABLERETS (ASD) A 100 ANS

C'est le 22 décembre 1913 que la diligence postale a effectué son ultime course sur le trajet Aigle – Le Sépey, ouvrant ainsi une nouvelle ère, celle du chemin de fer dans la Vallée des Ormonts. Il fallut néanmoins attendre le 7 juillet 1914 pour que l'intégralité de cette dernière soit desservie par le train, avec la mise en service du tronçon Le Sépey – Les Diablerets. Les premières démarches auprès des instances fédérales et cantonales en vue de l'obtention d'une concession débutèrent en 1897. De nombreux projets furent imaginés, que ce soit sur la rive droite ou sur la rive gauche de la Grande-Eau. Ce n'est toutefois qu'en 1905 que le tracé que nous connaissons actuellement devint définitif alors que la société du chemin de fer ASD vit le jour officiellement le 24 décembre 1910.



*Vue de 1914 avec une automotrice à proximité de Verchiez (col. ASD)*

Au cours de son premier siècle d'existence, la vie de l'ASD ne fut pas un long fleuve tranquille. Avant même la mise en chantier de son tracé, en 1911, il connut ses premières interrogations quant à son financement. Ainsi, après le retrait des négociations d'une société suisse, on put compter sur l'engagement de la société allemande AEG, de Berlin, qui exigea l'appui financier du canton et des communes intéressées, et qui obtint, en contrepartie, que l'équipement électrique des futures automotrices lui soit attribué. L'ensemble des montants engagés pour la réalisation de cette ligne de chemin de fer, y compris le matériel roulant, les bâtiments et les terrains, s'est élevé à 4'842'152,89 de francs.

### LIGNE MAINTE Fois MENACÉE

A peine était-il entré en service qu'éclatait la Première Guerre mondiale qui allait freiner l'élan sur lequel la Vallée des Ormonts, notamment, comptait. Certes, les résultats financiers annuels, avant et après la crise des années trente, étaient satisfaisants, du moment, en particulier, que la concurrence de la route était quasi nulle.

Au lendemain du Second Conflit mondial, et un peu de manière paradoxale, les premiers nuages sur l'avenir de l'ASD pointèrent à l'horizon. L'essor économique qui devait profiter à tout le monde n'allait pas réjouir cette ligne qui devait affronter la concurrence accrue de la route, laquelle remportait tous les suffrages. Comme de surcroît le confort du matériel roulant, la qualité de la voie ou la fréquence des trains ne plaidaient pas en sa faveur, à l'heure de décider de son maintien ou non, on eut les plus grandes

craintes dans la Vallée et au-delà quant à la pérennité de la ligne.

En 1972, on passa du « risque d'orage » aux « premières gouttes » avec les essais routiers qui tentaient de démontrer qu'un service par bus était plus économique et surtout plus performant. Cette première tentative tourna court en particulier du fait que plus de 32'000 personnes signèrent un texte demandant le maintien du chemin de fer. L'ASD obtient donc un sursis... de 13 ans.

1985 : coup de tonnerre pour plusieurs compagnies romandes, dont l'ASD. La Confédération annonce la fin de l'octroi de ses subventions et par conséquent la fin programmée du chemin de fer, non sans accorder une nouvelle concession (de chemin de fer) valable jusqu'en 2035 ! Une nouvelle fois, la mobilisation du canton et des communes, comme en 1910, permit non seulement de maintenir en vie le train, mais aussi et surtout, de financer le renouvellement du matériel roulant vieux de près de 75 ans. Cette détermination ferme et claire allait contribuer à la remise en question de la position fédérale qui, aujourd'hui, permet à nouveau le financement des investissements de l'ASD, même si de manière récurrente telle ou telle instance souffle un vent froid sur les chemins de fer en menaçant leur existence au vu de leur faible capacité à subvenir à leurs besoins, comme en 2013.

### LIEN VITAL

Cette année, l'ASD souffle ses 100 bougies. Il est d'avantage qu'un train de montagne aux affluences saisonnières puisqu'il est également devenu un lien quotidien entre « les Hauts » et la plaine pour bon nombre d'utilisateurs. Tout a été entrepris pour qu'il puisse continuer à remplir ses missions grâce aux efforts financiers répétés des collectivités publiques au cours de ces dernières années. Le matériel est récent, l'infrastructure complètement renouvelée, la sécurité assurée, l'offre améliorée. Longue vie donc à l'ASD dans ce XXI<sup>e</sup> siècle.

André von Arx



*Vue de 2012 avec une composition dans les vignes près d'Aigle (A. von Arx)*

## LE « NEUCHÂTEL » RESTAURÉ NAVIGUE À NOUVEAU

Lancé en 1912, le vapeur « Neuchâtel » a sillonné les eaux des trois lacs jurassiens jusqu'en 1968. Il fut alors désarmé et transformé en restaurant flottant, amarré dans le port de Neuchâtel.

A l'initiative de Denis Barrelet, le projet de réhabilitation du vapeur est lancé en 1999 sous la conduite de la nouvelle association Trivapor. Il s'agit d'évaluer la faisabilité du projet et surtout de le financer. En 2004, Trivapor a la chance d'acquiescer en Hollande une machine à vapeur de 1926 qui présente les caractéristiques nécessaires pour équiper le « Neuchâtel ».

Entre-temps, l'association Trivapor s'est renforcée pour compter quelque 3000 membres et donateurs, dont un mécène bernois exceptionnel. C'est ainsi qu'en 2009 la décision est prise d'entreprendre les travaux de restauration et le « Neuchâtel » est transféré à Sugiez, au bord du canal de la Broye, le 18 septembre 2010.

Un hangar est construit pour abriter les ouvriers spécialisés de l'entreprise Shiptec de Lucerne qui procéderont en trois phases : rénovation de la coque et installation de cloisons étanches transversales, mise en place des équipements techniques (machine à vapeur, chaudière, roues à aubes, etc.), construction des superstructures et aménagements intérieurs.

Au terme de trois ans de travaux, le « Neuchâtel » est remis à l'eau en 2013 pour entreprendre les dernières mises au point et surtout les essais de navigation avant son transfert au port de Neuchâtel en automne 2013. Dès janvier de cette année, il navigue pour former le personnel – capitaines et machinistes – et se préparer à la mise en exploitation.

Les courses inaugurales se sont déroulées dans la liesse populaire au début mai 2014 et le « Neuchâtel » navigue désormais à l'horaire, exploité par la Compagnie de navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat (LNM). Le « Neuchâtel » peut aussi être engagé pour des courses spéciales.

Ce nouveau fleuron de la navigation sur les trois lacs jurassiens ravive quantité de souvenirs merveilleux parmi la population régionale et va constituer un attrait majeur pour le tourisme régional.



Le vapeur Neuchâtel superbement restauré (Trivapor)

### QUELQUES CHIFFRES

- année de construction du bateau : 1912
- année de construction de la machine : 1926 (Maffei à 2 cylindres)
- capacité 300 passagers
- longueur à la flottaison : 46 m
- largeur au maître-bau : 6 m
- largeur totale : 11 m
- vitesse du bateau : 23 km/h à 56 tours/minute
- puissance : 265 kW/360 ch
- course des pistons : 900 mm

Guy Quenot

### TRIVAPOR

Case postale 1624  
2001 Neuchâtel  
contact@trivapor.ch  
<http://www.trivapor.ch>



Le vapeur Neuchâtel superbement restauré (Trivapor)

## LE NOIRMONT

### LA GARE EN GRANDE TRANSFORMATION

Les Chemins de fer du Jura (CJ) ont deux importants chantiers en cours sur leur réseau de voies à écartement d'un mètre. L'un concerne l'aménagement d'une plateforme de transfert de déchets à **Bellevue**, près de La Chaux-de-Fonds, l'autre vise la transformation de la gare du Noirmont, lieu de convergence des lignes Tavannes – Le Noirmont et La Chaux-de-Fonds – Le Noirmont – Glovelier. Le premier chantier a peu d'incidence sur le trafic ferroviaire tandis que le second a exigé une substitution totale des trains par des bus, du 24 mars au 17 avril 2014 sur les tronçons Saignelégier – Les Bois et Le Noirmont – Les Breuleux. Vu l'ampleur des travaux à effectuer en gare du Noirmont, les bus assurent la liaison en direction des Breuleux jusqu'au 8 août prochain. Spectaculaire, la transformation des infrastructures de cette gare se déroule en trois phases de 2012 à 2015 :

- **2012-2013** : suppression de sept passages à niveaux dangereux remplacés par un seul équipé de barrières, de signaux lumineux et acoustiques ainsi que l'exécution de divers travaux préparatoires (prolongement du passage sous-voies existant, implantation d'un bâtiment pour la technique ferroviaire, modification des voies de l'entrée Est) ;

- **2014** : réaménagement complet du plan de voies et des équipements d'alimentation en courant de traction, renouvellement des installations de sécurité et de commande des aiguillages, construction de deux quais et de leurs marquises, création d'un accès à l'un des deux quais par escalier depuis le passage sous-voies et aménagement en surface d'un accès aux deux quais, réalisation d'une zone marchandises et de chargement de bois ;

- **2015** : construction d'un nouveau bâtiment de gare, pose d'un système d'information aux voyageurs moderne, aménagement d'espaces publics conviviaux (places de parc, zone de mobilité douce, point d'ar-

rêt de bus) dans le périmètre des actuelles rue et place de la gare.



Vue des travaux de transformation de la gare prise en juin 2014 (PHC)

Au terme de ces travaux, la gare du Noirmont sera plus accueillante, plus performante et plus sûre. Les quais au même niveau que l'accès surbaissé des nouvelles rames facilitera l'embarquement et le débarquement des voyageurs notamment ceux à mobilité réduite ou accompagnés d'enfants en poussette. Sur le plan de l'exploitation, l'entrée et la sortie simultanées des trains en provenance ou à destination de Tavannes et Glovelier optimiseront les correspondances des trains. En outre, les nouvelles infrastructures ferroviaires sont conçues pour être télécommandées.

Nous reviendrons sur les réalisations de la gare du Noirmont et de la plateforme intermodale de Bellevue dans un prochain numéro.

**Bellevue** : situé à 1073 mètres d'altitude, cet endroit est le point culminant du réseau des CJ.

Philippe Claude



Image de synthèse de la future configuration de la gare (BURRI & PARTENAIRES SARL)



**WWW.ALP-RAIL.NET**

#### COMITÉ DU 8 AVRIL 2014

Le comité Alp-Rail s'est réuni dans un lieu symbolique : le pavillon visiteurs du chantier CEVA de la future gare de Genève-Eaux-Vives. L'invité était M. Antoine Da Trindade, directeur du projet CEVA (Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse).

#### BILAN D'AVANCEMENT DES CHANTIERS CEVA

Le 26 mars 2014, lors d'une conférence de presse, le canton et les CFF ont informé le public que les chantiers subissent actuellement un retard de 21 mois. Seul le tunnel de Champel et, indirectement, la finition de la gare de Genève-Eaux-Vives et l'équipement ferroviaire sont concernés. Causes des retards : 12 mois dus à des procédures juridiques de recours contre le projet et 9 mois (estimation) dus aux difficultés géologiques rencontrées lors du percement. Les travaux étant adjugés par lots, le retard « juridique » n'entraîne pas de surcoûts. Ceux dus aux difficultés géologiques font l'objet de négociations, il est prématuré de parler chiffres. Les autres chantiers sont dans les temps, les coûts sont respectés et les surcoûts absorbables. M. Da Trindade répond aux questions, précisant que la galerie Lombard, entre la gare de Champel-Hôpital et les HUG (Hôpitaux universitaires de Genève), est un ouvrage construit par le canton, hors projet. Il explique aussi les raisons des transports de déblais par la route et les mesures prises contre le dumping salarial. La réalisation de CEVA n'exclut pas une gare voyageurs grandes lignes à La Praille, prônée par certains urbanistes. Enfin, il n'y a pas eu de rétention d'information au sujet du retard mais plusieurs études de variantes ont été nécessaires avant de pouvoir cadrer les informations et les publier.

#### RECHERCHE URGENTE D'UN TRÉSORIER

Le comité lance un appel pressant pour remplacer notre ami Jean-Philippe Brass, trésorier sortant, qui a quitté la Suisse pour s'établir à Londres.

#### PROJET GEX RAIL

Éléments positifs : l'appui politique du préfet qui accepte d'insérer la revitalisation de la ligne au CDDRA (Contrat de développement durable Rhône-Alpes) ; Etienne Blanc, député, intervient sur le plan national. Éléments négatifs : l'état de la ligne et le manque de finances conduisent RFF (Réseau ferré de France) à suspendre prochainement le transport par rail de déchets ménagers, seules circulations régulières.

Il est important de rappeler qu'une évaluation du coût du barreau Nord existe, que cette liaison est stratégique pour le Grand Genève et qu'il faut insister afin qu'une étude soit lancée. Le bouclage ferroviaire par CEVA sera achevé dans 5 ans mais ce n'est qu'une étape, pas un aboutissement.

#### RER FRANCO-VALDO-GENEVOIS

Nous continuons à suivre ce dossier de près, malgré les aléas du calendrier de réalisation. Tarification. Pour les opérateurs ferroviaires et les au-

torités organisatrices, ce thème est au centre des débats. Si tous sont convaincus qu'il faut réaliser une communauté tarifaire type Unireso, transfrontalière, la mise en œuvre est à suivre car elle peut rencontrer des difficultés de tous ordres (politique, technique, etc.). Dans ce cadre, l'initiative « Stop aux hausses des tarifs TPG » est particulièrement contre-productive car elle va provoquer des difficultés considérables pour l'existence même de la communauté tarifaire Unireso.

Horaires. Nos membres français doivent rester attentifs à l'amélioration de l'offre lors de la mise en service du RER. Il ne faudrait pas que des problèmes budgétaires conduisent à des services médiocres qui feraient que les pendulaires resteraient sur la route. Accès au RER : lignes d'apport, parc-relais en France, billetterie. Ces thèmes sont à suivre.

#### DISTRIBUTION DE LA REVUE « TRANSPORTS ROMANDS »

L'offre de la revue « TRANSPORTS ROMANDS » est retenue. Les membres collectifs recevront trois exemplaires pour distribution interne. L'association disposera d'un espace dans chaque numéro, à nous de le remplir. Qui s'annonce pour de brefs articles ?

Essai prévu pour une année, ensuite décision de l'assemblée générale (intégration ou non de l'abonnement dans la cotisation).

#### LE POINT SUR LES AUTRES DOSSIERS

- Sortie de la halte de Champel-Hôpital vers les HUG (sortie Lombard). Le financement sera assuré par le canton, hors projet CEVA (confirmation de M. Da Trindade), et les réservations techniques sont assurées.
- Prolongement des trains jusqu'à Genève-Stade. L'étude de S. Pellissier a été transmise au DETA (Département de l'environnement, des transports et de l'agriculture) avec mention de l'urgence d'une décision pour que cette offre figure au prochain horaire des CFF.
- RER Sud-Léman. Le dossier Interreg IV est bouclé et la signature du contrat toute proche.

#### AGENDA

Notre assemblée générale aura lieu à l'automne.

Serge Anet

## citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2014 : LE BAM SOUS TOUTES LES COUTURES

Notre assemblée 2014 s'est déroulée le 10 avril sur la ligne du Bière-Apples-Morges (BAM), partie intégrante de la nouvelle compagnie Morges-Bière-Cossonay (MBC). Après une démonstration en gare de Morges du transfert des wagons à voie normale sur le réseau métrique à l'aide des bogies transporteurs, l'entretien du matériel roulant nous a été dévoilé à Bière dans l'atelier dépôt. Deux exposés sur le nouveau matériel roulant commandé chez Stadler et sur les transformations du funiculaire Cossonay-Gare – Cossonay-Ville ont précédé l'assemblée générale ; celle-ci s'est conclue par un repas haut de gamme, organisé par BAM Saveurs (<http://www.lavoiedes-sens.ch/bamsaveur.php>) dans une voiture belle époque restaurée par l'association BAM Historique (<http://www.bamhistorique.ch/index.php/fr/>).

### NOTRE NOUVEAU COMITÉ

L'assemblée générale 2014 a élu par acclamations son nouveau président, Eric Loutan, et son nouveau trésorier, Daniel Guillaume-Gentil ; elle a également pris congé, avec beaucoup d'émotion et des remerciements chaleureux, de sa secrétaire Christine Biolley.

A la quasi-unanimité, l'assemblée générale a finalement accordé son soutien à l'Initiative des Alpes contre le percement d'un second tube routier à travers le massif du Saint-Gothard et soutiendra, le cas échéant, l'initiative populaire contre ce projet.

### LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE ENTRE GENÈVE ET LAUSANNE

Ce rapport, qui résume l'activité 2013 du Groupe de travail « Plan Rail 2050 », a été rendu public le 18 juin 2014 et a fait l'objet d'un envoi électronique à tous nos membres.

### POUR PLUS D'INFORMATION ET/OU POUR DEVENIR MEMBRE :

[www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch)    [secretariat@citrap-vaud.ch](mailto:secretariat@citrap-vaud.ch)



### RUBRIQUE «L'ACTUALITÉ DE LA MOBILITÉ»

Voir le site Internet de la citrap-vaud.ch sous rubrique Médias->Transports romands

### RUBRIQUE «L'AGENDA DE LA MOBILITÉ»

Voir le site Internet de la citrap-vaud.ch sous rubrique Agenda.

Daniel Mange

## VIENT DE PARAÎTRE

### DISPARITION ET RENAISSANCE DE LA BIBLE DU VOYAGEUR EN TRAIN, L'INDICATEUR EUROPÉEN DE THOMAS COOK

Paru pour la première fois en 1873, le fameux horaire synoptique européen de Thomas Cook (European Rail Timetable) a cessé sa parution en août 2013, après 140 ans de parution et une seule interruption entre 1939 et 1946, guerre mondiale oblige.

Les caractéristiques uniques de l'indicateur européen, une vision synoptique des horaires de toutes les lignes principales de chemin fer des pays européens (du Portugal à la Russie, la Biélorussie, les pays baltes et la Turquie), ont mobilisé une nouvelle équipe qui, sous la direction de John Potter, a racheté les droits à Thomas Cook et relancé dès mars 2014 l'édition. Outre le trafic européen, l'horaire propose deux fois par an des suppléments résumant les horaires de l'Inde (janvier/juillet), de l'Asie du sud-est, l'Australie et la Nouvelle-Zélande (février/août), la Chine (mars/septembre), le Japon (avril/octobre), l'Afrique et le Moyen-Orient (mai/novembre), l'Amérique du Nord (juin/décembre).

Pour la Suisse, toutes les grandes lignes sont prises en compte ; le trafic régional est traité de façon inégale : les lignes Nyon – Saint-Cergue – La Cure, Morges – Apples – Bière et même Apples – L'Isle sont présentes, tandis que l'on peut déplorer l'absence du réseau des Chemins de fer du Jura, ainsi que de l'artère CFF Delémont – Delle.

La souscription pour une parution mensuelle d'environ 600 pages (41.30 CHF, frais de port en sus) ou d'une année complète, soit 12 éditions (470.80 CHF, frais de port en sus), est possible via le site Internet [www.fahrplancenter.com](http://www.fahrplancenter.com) du Fahrplancenter de Winterthur. Une commande est aussi possible à l'adresse anglaise [www.europeanrailtimetable.eu](http://www.europeanrailtimetable.eu) pour un paiement en livres sterling.



Nous souhaitons longue vie à cette nouvelle édition de l'indicateur européen !

Daniel Mange

## L'AGENDA DE LA MOBILITÉ

- **23 – 26 septembre 2014 ; Berlin, Parc des Expositions (Messe Berlin) :** salon professionnel et exposition InnoTrans 2014, 10<sup>e</sup> édition ([www.innotrans.com](http://www.innotrans.com)).
- **31 octobre 2014, 10 h 00-13 h 00, Yverdon-les-Bains:** colloque d'OUESTRAIL consacré au trafic marchandises interne ([www.ouestrail.ch](http://www.ouestrail.ch)).

Bâle / Léman & Chablais

Cette rubrique se retrouve sur le site Internet de la citrap-vaud.ch (communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud), à l'adresse:

[www.citrap-vaud.ch](http://www.citrap-vaud.ch), page Médias->Transports romands->L'actualité de la mobilité. Vous trouverez sur ce site tous les liens vous permettant d'accéder aux documents originaux.

L'actualité de la mobilité est jugée ici, de très réjouissante à très attristante :



### DE BROU À BERNE SANS CHANGER DE TRAIN

Les Transports publics fribourgeois vont faire passer la ligne métrique de Bulle à Broc Fabrique en voie normale. Le chantier, estimé à 50 millions et payé par la Confédération, devrait s'échelonner de 2016 à 2021 (cf. *La Gruyère du 3 mai 2014*). Ce projet pourrait séduire le Bière-Apples-Morges où la suppression du transbordement faciliterait à la fois le trafic marchandises (trains de gravier ou de matériel militaire) et le trafic voyageurs (Morges-Bière comme extension du RER Vaud).

### LE GOTHARD À 250 KM/H

#### MARCHÉ DE 29 TRAINS ADJUGÉ À STADLER RAIL

Les CFF achètent 29 nouvelles rames automotrices destinées au trafic international nord-sud à l'entreprise Stadler Rail. Celle-ci a obtenu la meilleure évaluation en matière de rentabilité globale et de réponse aux attentes de la clientèle, ce qui lui a permis d'emporter le marché. Le volume de ce marché avoisine le milliard de francs. Grâce à ces nouveaux trains, les CFF pourront offrir du confort, des prestations fiables et des places assises en nombre suffisant à leur clientèle, dans l'optique de l'augmentation attendue de la demande après la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri. Les trains devraient être mis en service progressivement dès la fin de 2019, selon l'accord contractuel passé avec Stadler Rail ; ils rouleront à une vitesse maximale de 249 km/h (*communiqué de presse CFF du 9 mai 2014*). Le 2 juin 2014, le Tribunal administratif fédéral a informé les CFF que les soumissionnaires écartés, Alstom et Talgo, ont fait chacun recours contre l'adjudication de la production des nouvelles rames à Stadler Rail.

### LIGNE FERROVIAIRE NOUVELLE ENTRE GENÈVE ET LAUSANNE:

#### UN GRAND PROJET POUR LA MÉTROPOLE LÉMANIQUE

Les sections vaudoise et genevoise de la Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITraP) étudient depuis 2008 le développement à long terme du réseau ferroviaire suisse. La CITraP a publié le 18 juin 2014 son rapport « *Ligne ferroviaire nouvelle entre Genève et Lausanne* » qui propose pour 2030 l'aménagement d'une artère ferroviaire à grande capacité, sans station intermédiaire entre les deux métropoles. A la question : « Des portions de ligne à 3 voies, voire à 4 voies, sont-elles suffisantes pour satisfaire le trafic prévu à long terme par les CFF ? » la réponse est catégoriquement « non » : le rapport démontre que 4 voies sont nécessaires sur l'ensemble du trajet de Genève à Lausanne. Des arguments économiques (coûts d'investissement et coûts d'entretien) et techniques (fiabilité d'une ligne actuellement sans aucun

trajet de substitution, séparation des trafics rapides et lents) montrent ensuite que l'aménagement d'une ligne nouvelle – sans gare intermédiaire et séparée de la ligne historique – est de loin préférable à l'élargissement à 3 ou à 4 voies de la ligne existante. Pour un investissement compris entre 3,8 et 4,4 milliards de francs, les auteurs du rapport proposent la construction d'une telle ligne dont l'aménagement offrirait les avantages suivants qui sont exclus de l'actuel projet de 3<sup>e</sup> voie : sécurité de l'exploitation, stabilité de l'horaire, absence d'un chantier de longue durée sur la ligne historique, grande capacité permettant de ré-introduire le trafic régional sur la ligne historique entre Coppet et Allaman, et possibilité de faire circuler à terme des trains à grande vitesse.

### ZURICH : LIGNE DIAMÉTRALE OUVERTE

Officiellement inaugurée le 12 juin 2014, la première partie de la « Durchmesserlinie », la ligne diamétrale de Zurich, est en service depuis le 15 juin après sept ans de travaux. Grâce à la nouvelle station souterraine de la Löwenstrasse et au nouveau tunnel du Weinberg qui relie la gare centrale de Zurich à la gare de Zurich Oerlikon, les trains des lignes S2, S8 et S14 du RER traversent désormais le cœur de l'agglomération zurichoise sans rebroussement. La réalisation de cette première phase a nécessité l'exécution de travaux complexes sans interruption du trafic ferroviaire. Les éléments marquants du chantier sont : le passage sous la Sihl et la Limmat ; le déplacement du bâtiment de la direction de l'ancienne fabrique de machines et d'outils **MFO** (datant de 1889) pour l'extension de la gare d'Oerlikon ; la construction de grands murs de soutènement (dont un de 650 m de long et 33 m de haut) pour l'élargissement de la tranchée d'Oerlikon permettant d'accueillir la double voie supplémentaire ; l'excavation de 350'000 m<sup>3</sup> de matériaux et la mise en place de 150'000 m<sup>3</sup> de béton rien que pour la station de la Löwenstrasse située sous la gare centrale de Zurich.

Les ponts du Letzigraben (1156 m de long) et du Kohlendreieck (394 m de long), en cours d'achèvement entre Altstetten et la gare centrale de Zurich, constituent la seconde partie de la « Durchmesserlinie » qui sera ouverte au trafic en décembre 2015. Dès ce moment-là, 320 trains du RER et 140 trains de l'offre grandes lignes emprunteront la ligne diamétrale de Zurich. Les voyageurs de Suisse occidentale se rendant à l'aéroport de Zurich-Kloten, à Winterthur, Saint-Gall ou Romanshorn, bénéficieront ainsi d'une durée de trajet plus courte. Avec une capacité accrue des infrastructures en gare centrale de Zurich, les voyageurs disposeront également d'un plus grand nombre de correspondances. Quant à l'offre du RER, la Communauté de transport zurichoise (**ZVV**) et les CFF prévoient de l'étoffer d'environ 25 % durant les prochaines années.

Longue de 9,6 kilomètres, la « Durchmesserlinie » représente un investissement de 2,031 milliards de francs financé par le canton de Zurich (1/3) et par la Confédération (2/3).

**MFO** : Werkzeug- und Maschinenfabrik Oerlikon.

**ZVV** : Zürcher Verkehrsverbund.