



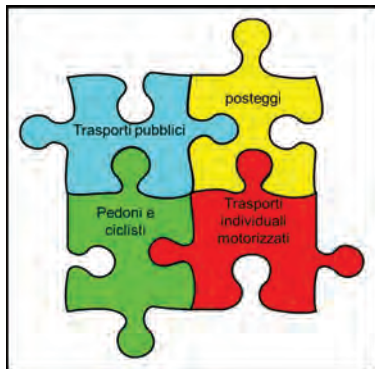
UNE STRATÉGIE GLOBALE POUR FAIRE FACE AUX DÉFIS DE LA MOBILITÉ

Le développement économique et social du canton du Tessin a suivi celui des voies de communication. Celles-ci ont joué un rôle capital pour unifier le canton dans la première moitié du XIX^e siècle, pour éviter l'isolement du reste de la Confédération dans la deuxième moitié du même siècle et enfin pour diffuser les bénéfices de la croissance économique de l'après-guerre au XX^e siècle. Le réseau des routes principales et le pont-digue de Melide, la ligne ferroviaire du Saint-Gothard et la route nationale constituent donc les points de référence de notre histoire économique.

Aujourd'hui le canton doit faire face à de nouveaux défis : assurer une mobilité adéquate à l'intérieur face à une croissance démographique constante et à un trafic pendulaire transfrontalier très élevé, garder la fonctionnalité et la sécurité de l'autoroute menacée par les poids lourds et moderniser le système ferroviaire datant du siècle passé.

La réponse à ces défis doit être différenciée et nécessite un ensemble de mesures à court, moyen et long termes qui doit toucher tous les modes de transport.

L'effort pour améliorer le service ferroviaire est en cours et est garanti aussi pour les prochaines années. On se prépare activement, avec les CFF, à la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard, en 2016, et du Monte Ceneri, en 2019. Comment ? En planifiant un horaire attractif, un matériel roulant moderne, le renouvellement des gares et l'adaptation du réseau des bus.



Stratégie de la mobilité : complémentarité et intermodalité (© TI)

En parallèle, on dispose également d'un crédit important pour développer les parcours à vélo et améliorer ainsi l'accès aux services publics et aux quartiers résidentiels.

Avec les projets d'agglomération, on est en train de définir et de mieux coordonner l'organisation territoriale avec des mesures concernant les infrastructures et les services de transport.

Depuis quelques mois, j'ai lancé un programme spécial pour promouvoir une gestion du trafic automobile plus intelligente. Il s'agit de contenir le trafic aux heures de pointe, qui est à l'origine d'une situation de plus en plus pénible surtout au sud de Lugano, en direction de Chiasso et de Stabio, dans le Malcantone (direction Ponte Tresa), et vers Locarno.

On vise un contrôle strict des places de stationnement autorisées, une réglementation pour les places de parc lors de nouvelles constructions, et l'introduction d'une « taxe de liaison » à la charge des générateurs de trafic axée sur le nombre de parkings, ce qui permettra ainsi de financer l'extension des transports publics.

En même temps, on offre un soutien aux entreprises qui adoptent un plan de mobilité pour favoriser l'utilisation des transports publics, le covoiturage ou bien l'introduction d'un transport collectif ciblé.

Les projets traités dans ce numéro de *TRANSPORTS ROMANDS* revêtent donc pour le Tessin une importance déterminante et sont bien ancrés dans une stratégie globale pour une mobilité durable.

Claudio Zali
Conseiller d'Etat

Directeur du Département du territoire

SOMMAIRE

EDITORIAL	1
À NOS LECTEURS	2
POLITIQUE ET STRATÉGIE	
Les objectifs cantonaux	3
La desserte en transports publics du Tessin	5
CFF et TILO : desserte ferroviaire future du Tessin	7
Les effets territoriaux de la ligne Mendrisio – Varèse	9
Les projets d'agglomération et le projet de train-tram de Lugano	11
PERSPECTIVES	
Chiasso : une gare en mutation	13
L'avenir de la ligne de faite du Gothard : un grand défi pour le Tessin	14
La ligne historique du Gothard rêve d'Unesco	15
L'INDUSTRIE FERROVIAIRE AU TESSIN	
Les Ferriere Cattaneo	16
L'avenir des ateliers CFF de Bellinzona	17
INFRASTRUCTURES	
Révolution ferroviaire dans le triangle Berne – Bâle – Zurich	18
Pôle rail-route inauguré près de La Chaux-de-Fonds	20
LIVRES	21
EN BREF	22
NOUVELLES DES ASSOCIATIONS	23
L'ACTUALITÉ ET L'AGENDA DE LA MOBILITÉ	24

À NOS LECTEURS

La présente édition de *TRANSPORTS ROMANDS* est essentiellement consacrée au Tessin, un canton qui se rapprochera du reste de la Suisse avec la mise en service de la nouvelle ligne ferroviaire transalpine du Saint-Gothard. Sur le plan intérieur, l'accessibilité constitue un défi de taille. Pour le relever, le Tessin est en train de poser les jalons d'une mobilité plus durable. Au fil des pages de ce numéro, vous découvrirez donc quelques-uns de ces jalons.

Nous remercions tout particulièrement Edy Bernasconi, responsable de la rédaction politique suisse de *laRegioneTicino* et membre de notre Comité d'édition, pour le rôle crucial qu'il a joué dans la préparation de ce numéro. Un grand merci également à M. le conseiller d'Etat Claudio Zali, directeur du Département du territoire, ainsi qu'à ses collaborateurs, MM. Riccardo De Gottardi, directeur de la division du développement territorial et de la mobilité, et Martino Colombo, chef de la section de la mobilité, pour leurs contributions.

Pour compléter notre dernière édition consacrée à la grande vitesse ferroviaire (N° 23, septembre 2014), nous avons le plaisir de présenter le projet développé par Matthias Schmid (Institut de la planification du trafic et des systèmes de transport de l'EPFZ) et consacré à l'étude d'une ligne nouvelle entre Olten et Zurich d'une part, entre Olten et Liestal d'autre part.

Last but not least, la rédaction de *TRANSPORTS ROMANDS* est particulièrement heureuse de vous présenter le nouveau site Internet de la revue, accessible dès aujourd'hui à l'adresse www.transrom.ch. Nous attendons bien entendu vos remarques et suggestions pour améliorer cette première version.

Dans le numéro 25 (mars 2015), nous reviendrons en Suisse romande pour nous consacrer à une visite approfondie des transports publics en terre fribourgeoise. Nous vous souhaitons d'ici là d'heureuses fêtes de fin d'année et un excellent millésime 2015.

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 7€.

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*, Bellinzona et Berne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- 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, professeur honoraire, Institut de géographie et durabilité, Université de Lausanne (UNIL)
- Mehdi-Stéphane Prin, journaliste, 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 : transportsromands@bluewin.ch

Adresse Internet : www.transrom.ch

Vous trouverez notamment sur ce site la liste des numéros déjà parus et le plan de parution des éditions à venir, 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.

IMPRESSION

Imprimerie Monney Service
Rue des Musées 35, 2300 La Chaux-de-Fonds
info@ims-imprimerie.ch

GRAPHISME

Alizarine
Isabelle Bovey
Rue Curtat 6, 1005 Lausanne
www.alizarine.ch

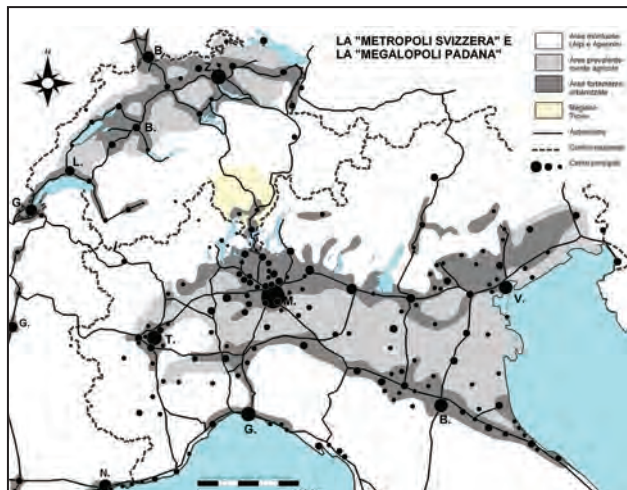
INTERNATIONAL STANDARD SERIAL NUMBER

ISSN 1663-2184

LES OBJECTIFS CANTONAUX EN MATIÈRE DE TRANSPORT ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les objectifs fondamentaux de la politique cantonale en matière de transports et d'aménagement du territoire ont été définis dans le Plan directeur cantonal. Ces objectifs ont été approuvés par le Parlement en 2007 et constituent la référence de base qui inspire les projets réalisés et ceux à l'étude. L'ensemble du Plan a été approuvé par la Confédération en 2013.

Les mots-clés de cette vision sont le maintien et l'**intégration** de la structure polycentrique du canton ; la **complémentarité** entre les quatre agglomérations, la **cohésion** entre les zones urbaines et les régions rurales et de montagne ainsi que le développement du territoire en symbiose avec un paysage riche, diversifié mais également fragile.

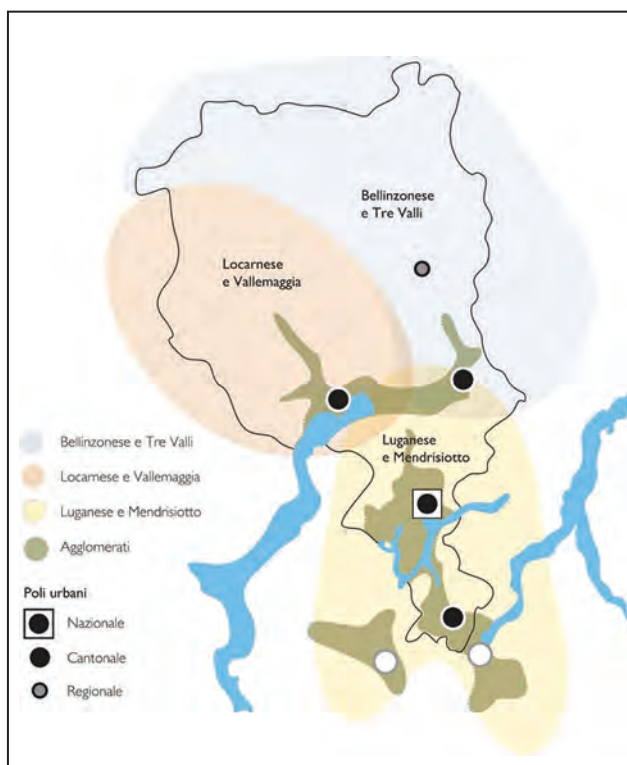


Le Tessin dans le contexte territorial du nord de l'Italie (© TI)

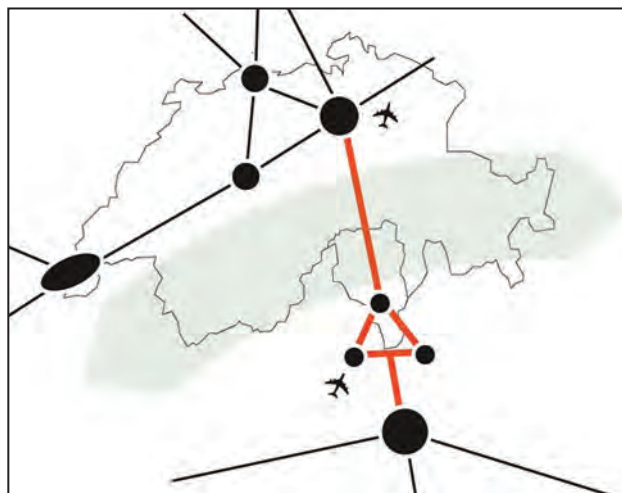
LES OBJECTIFS EN MATIÈRE D'AMÉNAGEMENT

Au nombre de neuf, ces objectifs ont été regroupés sous la dénomination « réseau urbain ». L'image ou la vision finale de l'organisation territoriale du canton est celle d'une « Ville-Tessin » (Città-Ticino) qui puisse concrétiser :

- une forte synergie entre les diverses régions pour mieux faire face aux défis économiques et sociaux d'un monde de plus en plus globalisé ;
- un ensemble équilibré pour garder et valoriser une forte identité commune.



La vision du Plan directeur cantonal « Città-Ticino » (© TI)



La « Città-Ticino » sur l'axe nord-sud (© TI)

LES OBJECTIFS EN MATIÈRE DE TRANSPORT

Au nombre de six, ces objectifs visent une gestion de la mobilité empruntée aux principes de la complémentarité entre les différents moyens de transport, c'est-à-dire leur soutien différencié en fonction de leurs caractéristiques et du contexte territorial, et l'intermodalité, c'est-à-dire leur intégration fonctionnelle.

Un accent spécifique de la politique cantonale de la mobilité concerne le développement par étapes du trafic ferroviaire régional, qui pourra profiter notamment de la mise en service du tunnel de base du Monte Ceneri.

Les projets d'agglomération, avec leurs mesures pour les déplacements à vélo et à pied, pour le renouvellement des gares et des points d'arrêt du réseau des bus, pour canaliser le trafic automobile en dehors des quartiers résidentiels et pour améliorer la sécurité, etc., constituent aussi des éléments très importants pour atteindre ces objectifs.

LES OBJECTIFS « MOBILITÉ » EN BREF

1. Promouvoir un réseau routier et des transports publics intégrés, modernes, fonctionnels et sûrs.
2. Soutenir la complémentarité entre moyens de transport et une répartition modale plus équilibrée en tenant compte de leurs caractéristiques techniques et du contexte territorial.
3. Soutenir la modernisation et l'achèvement du réseau ferroviaire national et transfrontalier.

4. Réaliser le nouveau système ferroviaire régional Tessin-Lombardie.
5. Soutenir l'achèvement du réseau des routes nationales et en garantir fonctionnalité et sécurité.
6. Intégrer l'aéroport de Lugano-Agno dans le réseau des liaisons aériennes avec les principaux centres économiques et touristiques suisses et européens.



Le service ferroviaire régional Tessin-Lombardie : « TIL » (© TI)

LES OBJECTIFS « TERRITOIRE » EN BREF

1. Améliorer l'intégration du canton dans le réseau des villes suisses.
2. Promouvoir la compétitivité de la « Ville-Tessin » (Città-Ticino) en tant que système polycentrique.
3. Relancer l'espace alpin en soutenant avec les cantons voisins des projets communs de développement territorial, en particulier pour la région du Saint-Gothard.
4. Renforcer les agglomérations au moyen des unions communales et de la collaboration à l'échelle régionale.
5. Privilégier une utilisation parcimonieuse du sol par l'emploi rationnel des terrains à bâtir, l'accroissement de la densité et la mixité fonctionnelle, la conversion des friches industrielles et la maîtrise de l'extension des zones à bâtir.
6. Promouvoir des pôles de développement d'importance cantonale et/ou régionale.
7. Définir les endroits spécifiques aptes à l'implantation des grands générateurs de trafic pour les achats et les loisirs et favoriser leur accessibilité avec les transports publics.
8. Soutenir la réalisation d'espaces publics de bonne qualité, attractifs et sûrs.
9. Favoriser un réseau d'espaces verts pour la détente et le temps libre.

Riccardo De Gottardi
Directeur de la division du développement territorial
et de la mobilité



Vue sur le pont-digue de Melide et le Monte San Giorgio (© TI)

LA DESSERTE EN TRANSPORTS PUBLICS DU TESSIN APRÈS L'OUVERTURE DE LA LIGNE ALPTRANSIT DU GOTHARD

Dans les années 1990, le canton du Tessin a décidé une stratégie de développement du réseau et de l'offre ferroviaire basée sur trois étapes fondamentales :

- densification de l'offre et modernisation du matériel roulant ;
- extension vers l'Italie ;
- rapprochement des centres urbains entre eux et réduction des temps de parcours.

Dans un canton fortement orienté vers l'utilisation de la voiture privée et détenant encore aujourd'hui le record suisse du taux de motorisation le plus élevé, avec environ 600 voitures pour 1000 habitants, il s'agissait à ce moment-là d'une stratégie très courageuse mais, comme on le verra plus tard, couronnée de succès déjà après la réalisation de la première étape.

L'objectif final est assez simple à décrire, mais pas à atteindre, en raison des grands investissements et coûts de gestion que cette stratégie génère : relier les centres urbains tessinois entre eux et avec les villes principales en Italie par des fréquences élevées (au minimum la demi-heure pendant la journée), un service de qualité et des temps de parcours raccourcis.

PREMIÈRE ÉTAPE

La première étape de cette stratégie a été, en 2004, l'établissement des lignes ferroviaires régionales cadencées S10, sur l'axe nord-sud Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso, et S20, sur l'axe est-ouest entre Bellinzona-Locarno, exploitées avec du matériel roulant moderne, les trains FLIRT, qui ont remplacé les rames « Colibri » datant des années 1970-1980.



Le réseau TILO en 2005 (© TI)

Au cours de cette étape, diverses améliorations ont été mises en place, entre autres, l'ouverture de nouvelles haltes à Riazino (près de Locarno), Castione-Arbedo (à la périphérie nord de Bellinzona) et Mendrisio San Martino. Plusieurs haltes ont aussi été dotées de parcs relais. Sur l'axe nord-sud, grâce au matériel roulant bicourant, des services S10 et RE ont été étendus vers Côme et Milan. La proximité avec la frontière, l'évolution du nombre de travailleurs frontaliers, la saturation progressive des routes principales et la qualité du service ferroviaire ont contribué à un succès extraordinaire qui s'est traduit par une croissance de la demande dépassant les 10 % par année pendant dix ans.

PROCHAINES ÉTAPES

Trois nouvelles infrastructures sont à la base des prochaines étapes pour le développement du réseau :

- le tunnel de base du Saint-Gothard pour les liaisons entre le Tessin et le nord des Alpes ;
- la ligne Mendrisio-Varèse (Ferrovia Mendrisio-Varese) pour les liaisons entre le canton et la Lombardie ;
- le tunnel de base du Monte Ceneri pour les liaisons cantonales internes.

LE TUNNEL DE BASE DU SAINT-GOTHARD

Avec ce nouvel ouvrage qui sera mis en service à fin 2016, les temps de parcours entre le Tessin et la Suisse alémanique vont être réduits d'une heure environ. Cela signifie que la durée de déplacement entre Lugano et Zurich va passer de 2 h 45 à moins de deux heures.



Le réseau TILO en 2017 (© TI)

Le rail deviendra une alternative attrayante à l'utilisation de la voiture, non seulement en termes de

Spécial Tessin

confort, mais aussi en termes de temps de parcours et de fréquence. En effet l'axe du Gothard est aujourd'hui le seul axe principal en Suisse qui ne connaisse pas de cadence à la demi-heure pour les trains InterCity et EuroCity (IC/EC). Les CFF, à la lumière de l'expérience acquise avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg vont ainsi étendre l'offre afin de garantir, à partir de 2020, un train toutes les trente minutes, ce qui représente une condition très importante favorisant le choix des transports en commun pour des voyages d'une journée à l'intérieur de la Suisse.

LA LIGNE MENDRISIO - VARESE

La construction d'un nouveau tronçon ferroviaire de presque dix-huit kilomètres avec quatre nouvelles haltes comble une lacune dans le réseau régional et vise quatre objectifs :

- la réalisation d'une liaison régionale entre les agglomérations tessinoises et celle de Varese, chef-lieu de la province qui compte environ 900'000 habitants ;
- le rapprochement du canton du Tessin à la Suisse romande grâce à la connexion, à Gallarate, avec l'axe du Simplon ;
- la connexion directe avec l'aéroport international de Milan Malpensa ;
- la connexion directe Varèse-Côme pour les relations Italie-Italie via la Suisse.

L'offre élaborée conjointement par le canton et la région Lombardie avec les entreprises TILO et Trenord permettra des connexions toutes les demi-heures sur les axes Côme-Chiasso-Mendrisio, Varèse-Stabio-Mendrisio et Bellinzone-Lugano-Mendrisio grâce à la réalisation d'un nœud complet de correspondance à Mendrisio auquel se rattacheront ces trois lignes.

La construction de la nouvelle ligne Mendrisio-Varèse sur la partie suisse a été réalisée dans les délais prévus pour la mise en service à mi-décembre de cette année. Malheureusement, à cause du retard sur la partie italienne, la ligne complète ne pourra pas être mise en service avant 2017. A la suite de ce retard, le service sera donc limité à Stabio, près de la frontière, avec des trains circulant aux heures de pointe.

LE TUNNEL DE BASE DU MONTE CENERI

Le col du Monte Ceneri, avec ses 554 mètres d'altitude, est peu élevé mais il représente une vraie séparation physique (voire même psychologique) entre les deux régions principales du canton nommées, et ce n'est pas un hasard, Sopraceneri et Sottoceneri. Du point de vue ferroviaire, la ligne entre Giubiasco et Rivera a des pentes maximales atteignant 26‰ et un tracé sinueux avec une vitesse commerciale réduite. La réalisation du tunnel de base d'AlpTransit permettra de réduire le temps de parcours entre Bellinzone et Lugano qui passera de trente à quinze minutes. Le canton a décidé de financer un ouvrage stratégique et complémentaire au tunnel AlpTransit. Il s'agit de la bretelle de Camorino, un petit bout de ligne qui permettra les liaisons directes entre Locarno et Lugano sans être obligé, comme c'est le cas aujourd'hui, de se rendre à Giubiasco ou Bellinzone et d'y changer de train. Les temps de parcours vont ainsi diminuer de moitié permettant de relier Locarno à Lugano en une demi-heure, soit plus rapidement qu'en voiture.



Le réseau TILO en 2020 (© TI)

La mise en place de ce réseau s'accompagnera de la construction de nouvelles haltes et de la modernisation des gares principales (Chiasso, Mendrisio, Lugano, Bellinzone, Locarno et Biasca) dont la fonction de vraies plaques tournantes de la mobilité s'intensifiera.

En 2020, le concept d'horaire prévoit des prestations toutes les trente minutes sur l'ensemble des lignes avec des renforcements aux heures de pointe. La mise en place de ce service dotera le canton d'un véritable « métro Tessin » qui sera l'alternative la plus rapide et performante pour se rendre d'une ville à l'autre en évitant les bouchons de plus en plus présents sur l'autoroute et les principales routes cantonales.

AUTRES DÉVELOPPEMENTS

Le réseau tessinois des transports en commun n'est évidemment pas limité aux lignes RER. Dans les agglomérations, les réseaux de bus urbains accomplissent la tâche très importante de desservir efficacement les quartiers. Durant ces dernières années, les réseaux ont été progressivement étendus et leur offre étoffée. Le changement d'horaire de décembre 2014 s'est traduit par un doublement des prestations dans l'agglomération de Bellinzone avec la mise en place de lignes urbaines à cadence de trente minutes.

En décembre 2015, Mendrisio bénéficiera d'une restructuration complète du service de bus régional et urbain.

Enfin, un projet décisif pour la région de Lugano sera la réalisation du réseau de tram-train qui est présenté dans l'article aux pages 11-12.

Martino Colombo
Chef de la section de la mobilité

CFF ET TILO

DESSERTE FERROVIAIRE FUTURE DU TESSIN

Après l'ouverture des tunnels de base du Gothard, tout d'abord, et du Monte Ceneri, ensuite, comment le Tessin sera-t-il relié à la Suisse du Nord des Alpes et à la métropole milanaise ?

« Bien évidemment, il s'agit d'un défi historique », répond Roberto Tulipani, directeur de TILO, la société Ticino-Lombardia (Tessin-Lombardie) qui gère le trafic régional et transfrontalier. « Les CFF vont investir plus de 1,5 milliard de francs durant les prochaines années au Tessin. Tout cela en plus des engagements financiers en cours, liés à la construction de la nouvelle ligne ferroviaire alpine (NLFA) du Gothard. L'aspect le plus important est l'influence que la NLFA aura sur le Tessin. Le temps de parcours entre Zurich et Bellinzona sera de 1 h 40 tandis que la fréquence des liaisons doublera afin d'offrir une cadence à la demi-heure. Quant à la durée du trajet Zurich – Milan, elle sera de trois heures au maximum », explique Roberto Tulipani, qui ajoute : « La réduction des temps de parcours favorisera certainement l'essor de la demande à travers les Alpes et aussi au niveau régional. Ce qui est positif, a priori, si l'on considère cette évolution du point de vue de la couverture des frais, vu que le trafic régional est subventionné non seulement par la Confédération mais aussi par les cantons. La ligne de faite, dont le rôle va continuer d'être important soit du point de vue touristique soit pour le trafic régional, sera maintenue avec des liaisons, chaque heure, entre Erstfeld et le Tessin, qui seront intégrées dans le système du RER TILO avec la possibilité de poursuivre le voyage jusqu'à Milan. Tous ces éléments se trouvent dans une phase de planification avancée. »



Le service TILO sur la voie du développement (© TILO)

RÉVOLUTION HISTORIQUE

L'ouverture du tunnel de base du Ceneri va offrir de nouvelles perspectives de mobilité dont les instances cantonales et la société civile n'ont pas encore perçus toutes les opportunités. Quelles sont ces perspectives ?

« Après l'ouverture du tunnel de base du Ceneri, à l'horizon 2019, les temps de parcours se réduiront de moitié à l'intérieur du canton. Il s'agit notamment des liaisons prévues en 14 minutes, entre Bellinzona et Lugano, et en 25 minutes, entre Lugano et Locarno, grâce à la nouvelle ligne S50 qui empruntera le nouvel ouvrage. Ces améliorations au niveau de la mobilité cantonale marqueront la géographie socio-économique du Tessin », explique le directeur de TILO en

précisant : « Les lignes actuelles continueront d'être exploitées. Par exemple, la liaison depuis Lugano-Lamone avec ses arrêts à Taverne, Mezzovico, Rivera et Giubiasco subsistera. Il en est de même pour les lignes S10 (Biasca – Chiasso) et S20 (Castione-Arbedo – Locarno). » Roberto Tulipani ajoute : « Aujourd'hui, le trafic régional connaît une progression annuelle de la demande entre 8 % et 10 %. Sans une adaptation constante de l'offre, nous tablons sur un accroissement annuel moyen des clients de 3 %. Mais cette tendance augmentera significativement dès 2019 grâce à la NLFA. Les prévisions dont disposent les CFF indiquent un doublement des passagers régionaux à l'horizon 2025, alors que ceux utilisant quotidiennement les trains à longue distance devraient croître de 9000 à 15 000. »

LE GRAND DÉFI

La croissance de la fréquentation constitue un grand défi. Quels en sont les points forts ?



La fréquentation annuelle de TILO progresse de 8 à 10 % (© TILO)

« Pour TILO, l'adaptation de l'offre à l'évolution de la demande nécessitera de nouveaux trains », précise Roberto Tulipani, qui reconnaît que la limite de capacité est déjà atteinte avec le matériel roulant disponible. « Nous avons besoin d'au moins treize nouvelles rames polycourants afin de répondre à nos engagements en trafics interne et transfrontalier dans le cadre de la collaboration avec notre partenaire italien Trenord et des accords politiques liés tant à l'ouverture de la nouvelle ligne Mendrisio – Varese que pour assurer le service existant entre Chiasso et Milan. L'acquisition de ces nouvelles rames représente un investissement avoisinant les 200 millions de francs. A noter qu'une commande de nouveaux trains doit tenir compte de l'évolution technologique comme les nouveaux systèmes de sécurité et en premier lieu l'ETCS (système européen de contrôle des trains). Le défi à relever concerne également la politique qui doit jouer son rôle comme elle l'a fait jusqu'à présent. » Roberto Tulipani pense au canton et aussi à la Confédération qui assure actuellement les 50 % des subventions pour le réseau TILO au Tessin. « En outre, il ne faut pas oublier les aspects liés à la coordination avec les transports publics sur route (CarPostal, bus urbains) ainsi qu'à la création de parcs relais (Park&Rail) et d'interfaces train-bus dont une devrait être réalisée à Castione-Arbedo. Les augmentations des frais d'entretien du réseau, toujours plus sollicité, et, par conséquent, des coûts de son utilisation (prix

des sillons) sont également des données à prendre en considération dans le processus qui changera le scénario de la mobilité tessinoise durant la prochaine décennie », conclut Roberto Tulipani.



TILO relie le Tessin à l'aéroport international de Milan Malpensa via Luino (© TILO)



Rame TILO sur la ligne reliant Bellinzzone et Luino à l'aéroport international de Milan Malpensa (© TILO)



TILO relie le Tessin à la gare centrale de Milan (© TILO)

LES ENGAGEMENTS DES CFF AU TESSIN

Aujourd'hui, les 32 000 personnes qui utilisent chaque jour le train au Tessin disposent de 64 liaisons quotidiennes à travers le Gothard, 282 à l'intérieur du canton et 39 avec la Lombardie (gare centrale de Milan et Malpensa via Luino en attendant la nouvelle ligne Mendrisio-Varese-Malpensa). Les projections nous indiquent que ces chiffres vont doubler d'ici à 2025, dans le sillage des ouvertures des tunnels de base de la NLFA, surtout celui du Monte Ceneri, et de la ligne Mendrisio – Varese – Malpensa, que nous avons déjà citée. Durant les prochaines années, les CFF vont investir à peu près 1,5 milliard au sud des Alpes et même davantage, si l'on inclut l'acquisition des nouveaux trains pour les liaisons nationales et internationales. A cela, il faut encore ajouter les 200 millions de francs pour l'acquisition des nouvelles rames nécessaires à l'extension du RER tessinois (lignes S40 et S50) et un montant équivalent pour les adaptations des infrastructures. Enfin, on peut mentionner les investissements qui sont déjà en cours dans la modernisation des gares.

Edy Bernasconi
Responsable de la rédaction politique suisse
laRegioneticino

LA FERROVIA MENDRISIO – VARESE (FMV)

LES EFFETS TERRITORIAUX DE LA LIGNE MENDRISIO – VARÈSE

La réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, notamment public, génère divers effets d'intensité et de nature variables sur le territoire et sur la mobilité qui peuvent être positifs ou négatifs. Une nouvelle infrastructure peut produire une amélioration de l'accessibilité des territoires desservis, une amélioration de la qualité de vie de leurs habitants, l'accélération des échanges, et par là, l'amélioration de la productivité et de la compétitivité des entreprises, favoriser l'émergence ou le renforcement d'une structure spatiale particulière, mais aussi produire de la congestion, de la pollution ou un transfert modal vers des modes de transport moins nuisibles à l'environnement humain et physique, etc. La réalisation de la FMV n'échappera pas à cette affirmation. La thèse d'Aurelio Vigani, d'où ces lignes sont extraites met justement en évidence les effets territoriaux de la FMV*.

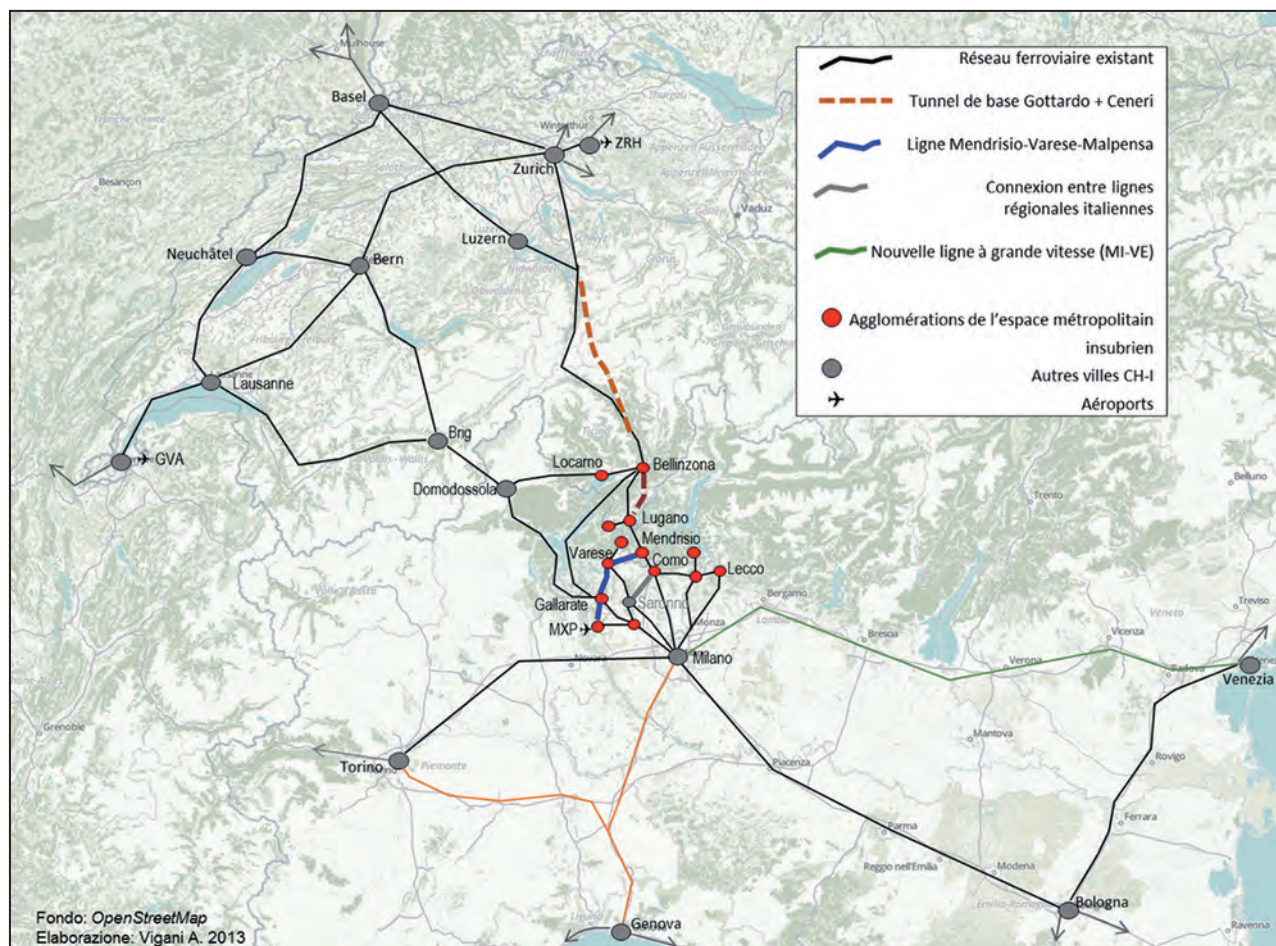
LES OBJECTIFS DE LA RÉALISATION DE LA LIGNE MENDRISIO – VARÈSE

La réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio – Varèse (FMV)**, d'une longueur de 17,7 km (dont 6,57 km sur territoire suisse), constitue le projet stratégique le plus important pour connecter et intégrer, dans le « Triangle d'or » Lugano-Côme-Varèse, les villes de frontière grâce à un système de trains régionaux TILO (Tessin – Lombardie) performant et concurrentiel face à la voiture individuelle. Sa mise en service prévue tout d'abord pour 2014 a été ensuite retardée à 2015, en concomitance de l'Exposi-

tion universelle de Milan, puis finalement renvoyée à des horizons plus lointains à la suite de la découverte, côté italien, d'arsenic naturel. Parallèlement aux travaux de la FMV, les Autorités italiennes moderniseront la ligne permettant de relier directement les villes de Varèse, Arcisate et Côme. En décembre 2014 a été ouvert le tronçon suisse avec des trains reliant Côme à Stabio en passant par Mendrisio.

Du point de vue suisse, la ligne FMV répond à trois objectifs : premièrement, développer un réseau ferroviaire régional transfrontalier performant permettant un report modal d'une partie des usagers (les pendulaires en particulier) de la route vers le rail ; deuxièmement, assurer un accès direct et rapide de la Città-Ticino (Cité Tessin) à l'aéroport intercontinental de Malpensa ; troisièmement, connecter les nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) du Gothard et du Simplon par le biais du nœud de Gallarate.

Du point de vue italien, cette ligne revêt un intérêt stratégique pour l'amélioration de l'offre de transport public entre la province de Varèse et le canton du Tessin, où chaque jour des milliers de pendulaires vont travailler (environ 62'000). En effet, des trains TILO circuleront sur ce réseau, avec des prestations comparables à celles d'un métro léger de surface, qui amélioreront sensiblement la qualité de la mobilité et renforceront les échanges économiques, culturels et sociaux entre les différents pôles du triangle Lugano-Côme-Varèse.



Réseaux ferrés régional et à longue distance de la Suisse et de la Lombardie

Spécial Tessin

DES EFFETS TERRITORIAUX PROBABLES :

L'AMÉLIORATION DE L'ACCESSIBILITÉ À COURT TERME ET L'ÉMERGENCE D'UNE STRUCTURE SPATIALE POLY-CENTRÉE À LONG TERME

L'effet le plus « banal » et à court terme est l'amélioration de l'accessibilité, notion qui mesure la facilité d'atteindre un lieu, une ville, une gare, un aéroport depuis un lieu donné. Cet effet sera d'autant plus fort que la FMV fera partie du réseau régional TILO, lui-même relié aux réseaux ferrés à longue distance.

A l'horizon 2020, l'accessibilité ferroviaire interne au triangle Lugano-Côme-Varèse se trouvera fortement améliorée, par exemple, entre Mendrisio et Varèse (-85 minutes), entre Varèse et Malpensa (-10 minutes), entre Mendrisio et Malpensa (-95 minutes).

L'amélioration de l'accessibilité interne à la région offrira une alternative crédible aux déplacements pendulaires transfrontaliers routiers qui paralysent matin et soir les routes du Mendrisotto empruntées par 60'000 frontaliers et assurera aux villes tessinoises un accès ferroviaire performant à l'aéroport intercontinental de Malpensa.

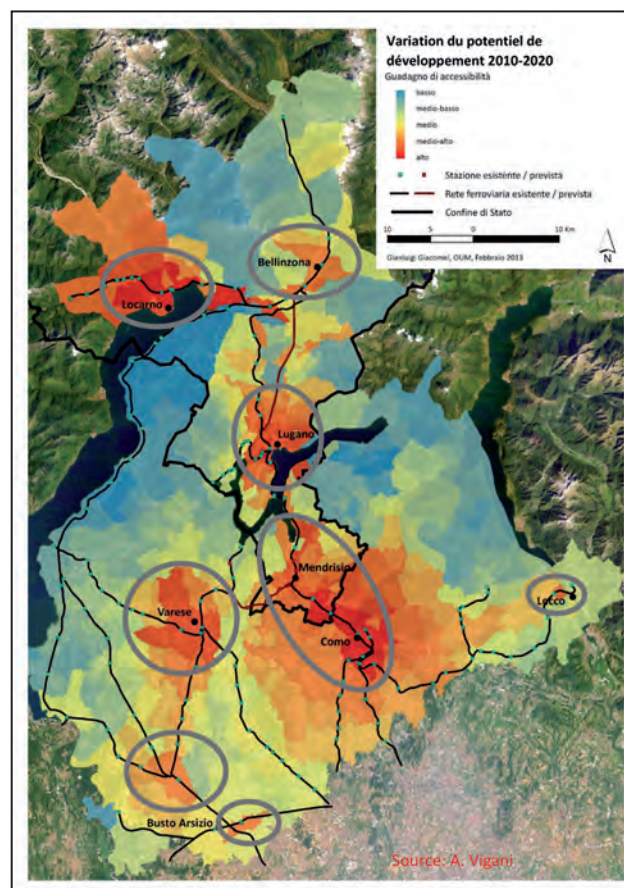
L'accessibilité externe à la région, grâce à la connexion aux NLFA du Gothard et du Lötschberg-Simplon par le biais du nœud de Gallarate, réduira d'environ 35 minutes le parcours Mendrisio-Gallarate-Brigue-Lausanne-Genève.

Toutefois, la réduction des temps de parcours et donc l'amélioration de l'accessibilité ne sont qu'un effet territorial « banal » de la nouvelle ligne, effet capturé par les individus pour réaliser d'une autre façon leur mobilité et par les entreprises pour opérer leurs échanges. La mise en service de liaisons rapides et fréquentes entre Côme et Varèse, via Mendrisio, renforcera l'intégration socio-économique du Tessin dans la dynamique métropolitaine transfrontalière.

La mise en évidence des effets territoriaux de la FMV à plus longue échéance (horizon 2020/2030) nécessite notamment la prise en compte de l'évolution de la population et des emplois, mais aussi de la disponibilité de surfaces constructibles à proximité des gares.

Pour cela, la simulation entreprise, qui mesure les potentiels de développement des villes (et donc les effets territoriaux sur la structure urbaine de la région), pondère les gains de temps grâce à la réalisation de la FMV et de son insertion dans le réseau TILO par les opportunités présentes à destination (nombre d'emplois, de main-d'œuvre, de consommateurs, par exemple) : pour une ville, il est nettement plus intéressant en termes de potentiel de développement de réduire ses temps de parcours vers une métropole, une gare importante, un aéroport intercontinental que vers une petite ville.

Par exemple, la ville de Mendrisio, malgré des gains, moyens à bas, d'accessibilité, enregistrera à l'horizon 2020 un gain moyen à haut en termes de potentiel de développement. Ce constat est valable pour toutes les villes de la région, sans distinction du pays d'appartenance ou de taille démographique.



Potentiel de développement

PROFITER DES OPPORTUNITÉS DE DÉVELOPPEMENT : RÔLE ESSENTIEL DES AUTORITÉS

L'effet territorial sur la structure urbaine pourrait être renforcé si les autorités avaient conçu la nouvelle ligne dans une optique d'aménagement, ce qui n'a pas été le cas. Toutefois, le potentiel de développement de la structure urbaine tel que mis en lumière précédemment reste présent. Les autorités seront-elles capables de profiter de ce potentiel de développement en transformant un projet strictement de transport en un projet d'aménagement du territoire ? Cela nécessitera des stratégies d'action coordonnées entre les deux parties de la frontière au niveau de la politique des transports, d'aménagement du territoire et de développement économique. Le triangle Lugano-Côme-Varèse, grâce au développement d'un transport ferroviaire, acquerra alors une masse critique pour lancer des projets de développement territorial novateurs assurant un développement plus durable de cet espace transfrontalier.

* Transports et développement territorial dans les espaces intermédiaires. Etude sur les effets territoriaux induits par la nouvelle ligne ferroviaire Mendrisio-Varèse, thèse en cours, Université de Lausanne.

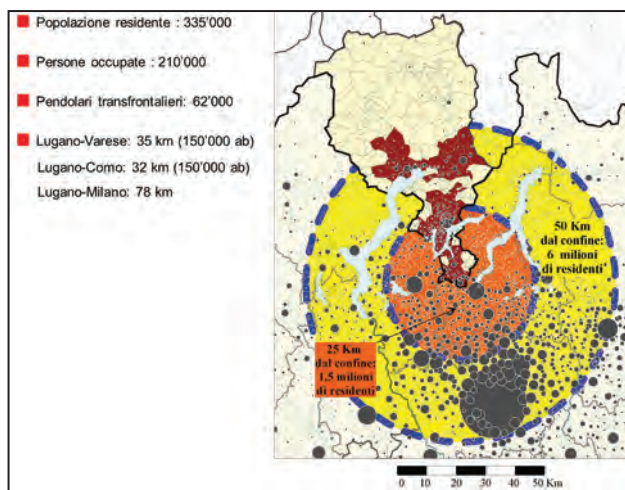
** Voir *TRANSPORTS ROMANDS* n° 18.

Aurelio Vigani, doctorant
Giuseppe Pini, professeur honoraire
Université de Lausanne

LES PROJETS D'AGGLOMÉRATION ET LE PROJET DE TRAIN-TRAM DE LUGANO

Le canton du Tessin compte 334'000 habitants dont les 85 % se concentrent dans les agglomérations de Chiasso-Mendrisio, Lugano, Locarno et Bellinzone. Dans ces agglomérations, on trouve aussi les 90 % des places de travail. Dans un rayon de 25 kilomètres, depuis la frontière, vivent 1,5 million d'habitants. Les villes de Côme et de Varèse, représentant ensemble plus de 200'000 habitants, sont situées respectivement à deux kilomètres de Chiasso et à treize kilomètres de Mendrisio.

Quotidiennement, à peu près 62'000 pendulaires franchissent la frontière pour aller travailler dans le canton.



Bassin de population (© TI)

Les grands problèmes de mobilité se posent donc sur les accès aux agglomérations. Leur solution constitue donc le défi majeur en vue de soutenir le développe-

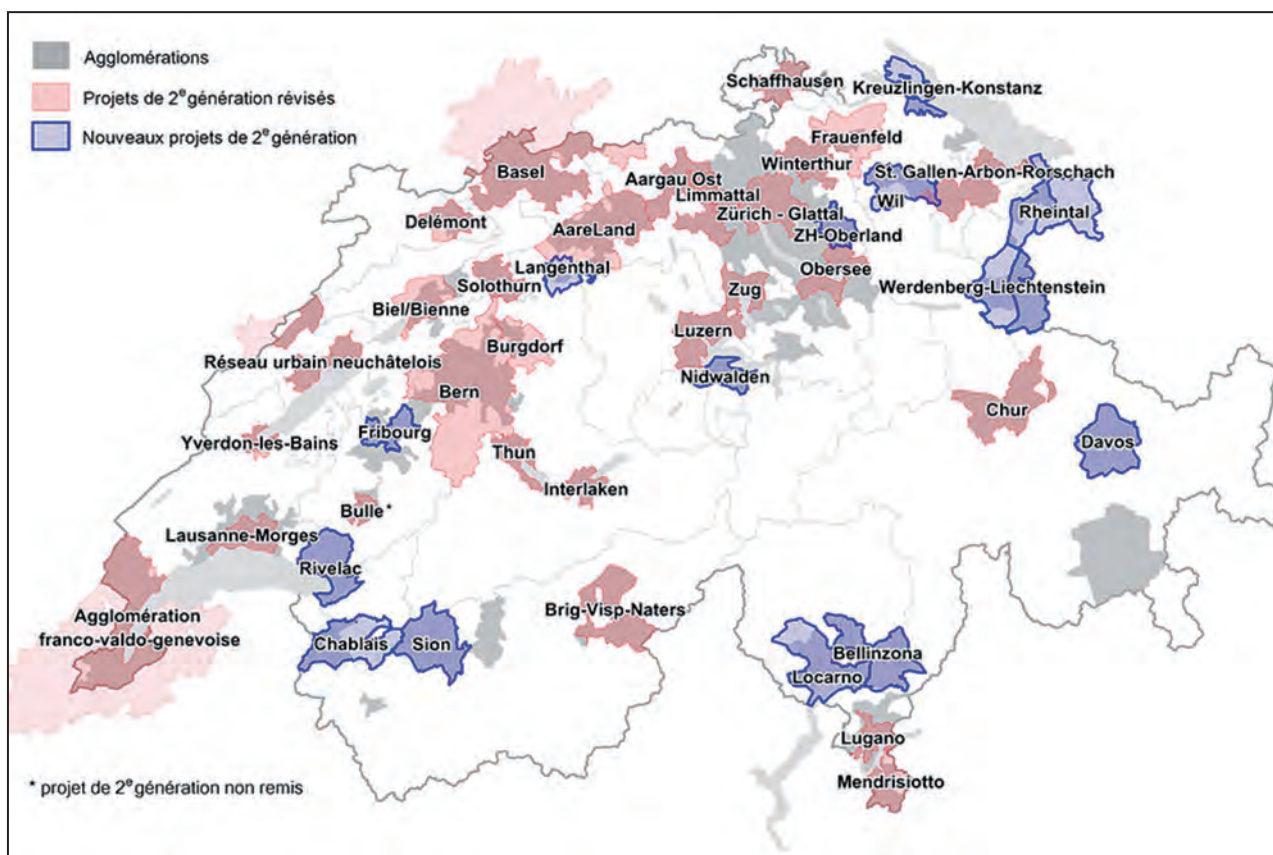
ment économique et de préserver une haute qualité de vie pour la population résidente. C'est pourquoi, le canton du Tessin a très bien accueilli dès le début, en 2006, la nouvelle politique de la Confédération pour les agglomérations.

La réalisation de la liaison ferroviaire Mendrisio-Varèse a bénéficié, en 2008, du soutien prévu par le Fonds d'infrastructure pour les projets urgents. Par la suite, les projets d'agglomération du Mendrisiotto et du Luganese ont été déposés, avec succès, auprès de l'Office fédéral du développement territorial. Actuellement, ces deux projets sont dans la phase de réalisation 2011-2015. L'investissement brut total atteint quelque 250 millions de francs avec une contribution de la Confédération d'environ 109 millions de francs.

En 2011-2012 ont été élaborés, dans la volée de la deuxième génération, quatre programmes : celui du Bellinzone, du Locarnese, du Luganese et du Mendrisiotto.

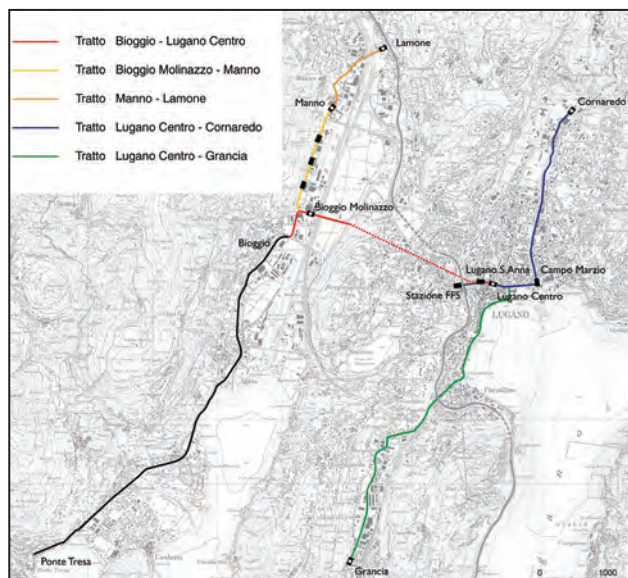
Avec la récente décision du Parlement fédéral, ces programmes bénéficient d'un soutien avec un taux de contribution de 35-40 %, pour un total d'à peu près 70 millions de francs (prix 2005). L'investissement brut s'élève à quelque 180 millions de francs. La plupart des mesures touchent le renouvellement du système ferroviaire régional, y compris les gares (Bellinzone, Lugano, Mendrisio, Locarno, etc.), et du réseau des transports urbains. Certaines mesures concernent le réseau des parcours à vélo et la sécurisation de nombreux tronçons du réseau routier.

Le projet le plus important est bien sûr celui du train-tram de la région de Lugano. Il s'agit de développer



Programmes d'agglomération en Suisse et au Tessin (© ARE)

par étapes la ligne existante du chemin de fer Lugano-Ponte Tresa (FLP) pour en faire à moyen et à long termes un service de desserte pour toute l'agglomération luganaise, qui compte aujourd'hui à peu près 160'000 habitants. Le projet a été conçu comme un élément complétant le système ferroviaire régional ; le réseau ainsi défini est le résultat d'une analyse qui a tenu compte des flux de voyageurs, du territoire et de la structure urbaine, des effets sur l'environnement et des coûts.

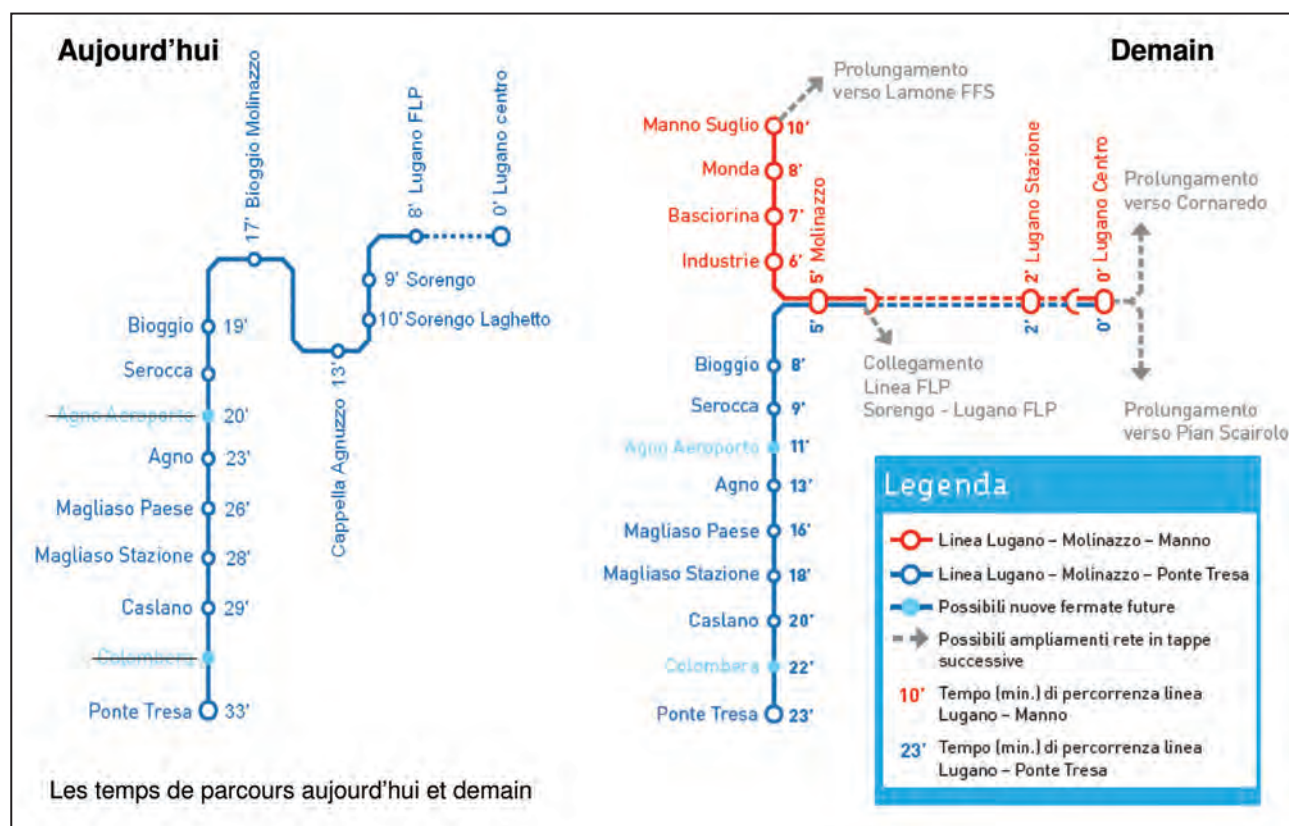


Le projet du réseau de tram-train de l'agglomération de Lugano (© TI)

La première étape est tout à fait stratégique : elle vise l'extension de la ligne vers Manno au nord et la réalisation d'une nouvelle pénétrante vers le centre-ville par un tunnel de 2,2 kilomètres. La connexion avec la gare CFF est assurée via une halte, dans le tunnel, équipée d'escaliers mécaniques. Avec cette première étape, tous les voyageurs bénéficieront d'une réduction moyenne de 30 % du temps de parcours. Le système aura aussi une capacité adéquate pour les besoins futurs. Le Parlement cantonal a octroyé un crédit de 9 millions de francs pour l'élaboration du projet de mise à l'enquête. L'extension vers Manno est financée par le Fonds d'agglomération tandis que la liaison avec le centre-ville est examinée dans le cadre du nouveau Fonds pour les infrastructures ferroviaires.

Le concept de développement ultérieur prévoit une extension vers le nord de l'agglomération pour relier le quartier de Cornaredo, en fort développement, et vers le sud pour relier la zone du Pian Scairolo, déjà très urbanisée mais ne disposant d'aucune desserte performante en transport public.

Riccardo De Gottardi
Directeur de la division du développement territorial
et de la mobilité



Les temps de parcours aujourd'hui et demain avec le tram-train (© TI)

CHIASO : UNE GARE EN MUTATION

A peu près un tiers du territoire de la ville de Chiasso est occupé par les voies de sa gare. L'emprise des installations ferroviaires s'étend aussi sur les communes voisines de Balerna et Novazzano. Une grande partie du faisceau de voies, presque 140 kilomètres, est réservée aux opérations de triage des wagons de marchandises et a été réalisée pendant les années 1960. Depuis lors, beaucoup de choses ont changé.

Aujourd'hui, le rôle de la frontière n'est plus celui qui a marqué l'histoire de cette région depuis l'ouverture du Chemin de fer du Gothard (Gotthardbahn) dans la seconde moitié du XIX^e siècle. L'organisation du transport ferroviaire a connu une évolution telle, au niveau technologique, que certaines des fonctions traditionnelles de la gare de Chiasso ont été réduites, voire rendues inutiles. Pourtant, la localisation géographique de cette gare, située à la frontière la plus méridionale de la Suisse et relativement proche de la métropole lombarde, présente certes des avantages, mais ne sont pas suffisants, à eux seuls, pour assurer une intégration durable dans la chaîne logistique du transport des marchandises aux niveaux national, transfrontalier et continental.



La gare marchandises de Chiasso est la porte d'entrée la plus méridionale du réseau ferré suisse depuis l'Italie (© SEV)

DES COMPÉTENCES À VALORISER

En tant que porte d'entrée de la Suisse depuis l'Italie, Chiasso dispose d'un savoir-faire tant dans les domaines ferroviaires et douaniers que dans celui de la logistique. Toutefois, ces atouts ne sont pas une garantie devant les défis à venir. Un exemple, le fret ferroviaire est de plus en plus orienté vers le transport combiné opéré par des trains blocs ne nécessitant pas de triage, contrairement aux trains conventionnels de wagons complets.

Les changements survenus ces dernières décennies ont eu comme conséquences de réduire considérablement les opérations de triage et de supprimer des emplois dans les services publics ferroviaires, postaux et douaniers ainsi que dans le secteur privé (les maisons d'expédition notamment). Cette mutation a été mise en évidence par les études présentées, il y a quelques années, par le professeur Remigio Ratti et l'ingénieur Fabio Janner à la demande des milieux politiques locaux et des acteurs économiques (expéditeurs et transporteurs).

Malgré l'affaiblissement de sa centralité – la gare Chiasso a perdu son statut international et le soutien

financier, à parts égales, de la Suisse et de l'Italie – la région du Mendrisiotto dispose, aujourd'hui encore, de compétences et de services de haute qualité qui sont de précieux atouts dans le nouveau contexte de la logistique et du transport des marchandises ; des domaines faisant partie de la vocation historique de Chiasso. Mais les nouvelles perspectives du transfert des marchandises de la route au rail liées aux ouvertures des tunnels de base du Gothard et du Monte Ceneri ne pourront pas, à elles seules, assumer la relance du site ferroviaire de Chiasso. Cela, bien que les CFF soient en train d'investir des sommes importantes – une centaine de millions de francs voire plus – pour adapter les installations de la gare marchandises.



Parmi les solutions à envisager : faire de Chiasso un pôle régional de transfert route-rail en partenariat avec les entreprises locales (© SEV)

INITIATIVES RÉGIONALES À PRIVILÉGIER

MM. Ratti et Janner suggèrent donc aux autorités locales d'imaginer des solutions capables de provoquer une relance optimale à Chiasso, ville surnommée autrefois « la piazza commerciale chiassese » (place commerciale de la région de Chiasso). Selon ces deux spécialistes, subir les décisions prises par des acteurs extérieurs ainsi que les effets des changements dans la logistique et les transports de marchandises n'est pas la bonne alternative. Parmi les options à privilégier, ils pensent à des initiatives régionales tirant parti de l'opportunité offerte par le transport intermodal pour faire de Chiasso un pôle de transfert route-rail en collaboration avec les entreprises locales. Un tel pôle intermodal, après le renoncement d'une réalisation semblable dans les années 1980, pourrait être complémentaire des grands terminaux lombards déjà en service ou projetés, comme celui de Milan Smistamento. L'Office fédéral des transports ayant récemment renoncé à étudier la réalisation de terminaux au Tessin pour le trafic de transit, il s'agirait plutôt d'imaginer des projets répondant aux besoins de l'économie cantonale et des régions italiennes limitrophes – Côme et Varèse n'ont plus de gares de marchandises –. Cette solution, parmi d'autres, permettrait de redynamiser le « scalo chiassese » (la gare marchandises de la région de Chiasso) utilisé actuellement par une dizaine d'opérateurs ferroviaires dont tous, d'ailleurs, s'étaient opposés à la fermeture de la gare de triage, au début des années 1990.

Edy Bernasconi

Responsable de la rédaction politique suisse
laRegioneTicino

Spécial Tessin

L'AVENIR DE LA LIGNE DE FAÎTE DU GOTHARD :

UN GRAND DÉFI POUR LE TESSIN

L'avenir de la ligne de faîte du Saint-Gothard représente un grand défi pour la Confédération, les cantons du Tessin et d'Uri ainsi que pour les CFF, qui continueront de l'exploiter lorsque le tunnel de base sera en fonction à fin 2016. Dans leur intention de faire circuler un train RegioExpress, chaque heure et par sens, les CFF ont-ils envisagé une collaboration avec TILO, après le rejet de la candidature de la Südostbahn (SOB)? La desserte RegioExpress Erstfeld – Göschenen – Airolo – Biasca sera-t-elle prolongée jusqu'à Bellinzone, voire Lugano ou même Chiasso, et insérée dans le réseau régional tessinois ?

L'exploitation de la ligne historique étant assurée par les CFF jusqu'à fin 2017, ces derniers réfléchissent à la réouverture des gares de Lavorgo et d'Ambri, dans la vallée de la Léventine. Ensuite, l'Office fédéral des transports (OFT) se réserve de renouveler la concession pour l'utilisation du parcours de montagne avec comme conséquence une relégation de son statut de ligne longue distance à celui de ligne régionale. Le Conseil fédéral, dans son rapport du 8 octobre 2014, rédigé à la suite du postulat du conseiller aux Etats Isidor Baumann (2012) et de la motion de l'ancien conseiller national Remigio Ratti (1999), n'exclut pas cette éventualité. Une telle décision augmenterait la participation des cantons du Tessin et d'Uri à la couverture des frais d'exploitation, sachant qu'aujourd'hui, c'est encore le Conseil fédéral qui le souligne dans son rapport, des pertes annuelles entre 15 et 16 millions de francs sont à prendre en considération. A cela s'ajoutent les coûts d'entretien de la ligne de faîte qui atteignent, annuellement, les 48 millions de francs. La diminution du nombre de trains – notamment les lourds convois de marchandises qui emprunteront, eux, la ligne de base – devrait moins solliciter les équipements de la voie et par conséquent réduire d'un tiers les besoins d'entretien et d'adaptation de l'infrastructure. Il faut aussi consi-

dérer que, selon le rapport du Conseil fédéral, les investissements pour la modernisation vont aussi diminuer massivement. Mais ce n'est pas suffisant pour assurer une rentabilité acceptable, même avec les atouts touristiques et historiques que le parcours offre entre Erstfeld et Biasca. La Fondation CFF-Historic avec la collaboration, entre autres, du Club du Saint-Gothard, qui a son siège à Mendrisio, projette un programme de voyages pour les amateurs des chemins de fer incluant des visites des sites muséaux de Biasca et d'Erstfeld. La sauvegarde de la ligne de sommitale qui, il ne faut pas l'oublier, ne disposera pas du gabarit de quatre mètres prévu pour la nouvelle ligne de base et ses accès (un autre handicap pour les transports de marchandises), est lié à des choix de politique régionale. Son avenir repose donc sur la volonté de valoriser touristiquement la région du Saint-Gothard ; un dessein qui jouera un rôle décisif au-delà des revenus comptables d'une ligne longue de 90 kilomètres qui a fait son temps avec ses fortes rampes et ses faibles rayons de courbes. Des synergies avec l'offre du réseau de la Matterhorn Gotthard Bahn (MGB), entre Göschenen et Andermatt, sont également à développer. Les CFF et la MGB semblent bien décidées à travailler dans cette perspective.

Pour le moment, les réponses aux questions concernant l'avenir de la ligne de faîte du Saint-Gothard restent en suspens. Il faudra attendre les effets de la mise en service du tunnel de base pour trouver les solutions adéquates. C'est probablement la raison pour laquelle, comme nous l'explique l'article de Bernard Wuthrich, ci-après, le Conseil fédéral ne veut pas s'exprimer sur une éventuelle candidature au patrimoine Unesco.

Edy Bernasconi
Responsable de la rédaction politique suisse
laRegioneTicino



Rame automotrice quadricourant Trans Europ Express « TEE » datant de 1961 sur la rampe nord de la ligne de faîte (© CFF Historic)

LA LIGNE HISTORIQUE DU GOTHARD RÊVE D'UNESCO

LE GOTHARD RÊVE D'UNESCO.

Plusieurs acteurs, dont le secrétaire général de Patri-moine Suisse, Adrian Schmid, rêvent d'inscrire le my-thique col au patrimoine mondial. Son intérêt venant de son statut de « paysage de transit », Oliver Martin, chef de la section patrimoine culturel et monuments de l'Office fédéral de la culture (OFC), recommande de faire de la ligne historique, qui grimpe la vallée d'Uri avant de traverser le massif entre Göschenen et Airolo, l'épine dorsale d'une éventuelle candi-dature. Adrian Schmid acquiesce : « L'histoire de la ligne sommitale est non seulement liée aux communi-cations Nord-Sud mais aussi à l'hydroélectricité. L'un de ses atouts, c'est l'église de Wassen. Les voyageurs qui passent par ici laissent tout tomber pour l'admi-rer sous trois angles différents. Ils contemplent les viaducs spectaculaires qui s'empilent les uns sur les autres et se rejoignent par d'impressionnants tunnels hélicoïdaux. Cette construction audacieuse est révé-latrice des difficultés qu'il a fallu vaincre pour réaliser ce passage ferroviaire. Elle a sa place au patrimoine mondial de l'Unesco. »



La gare d'Erstfeld au pied de la rampe nord de la ligne de mon-tagne (© Sentier Gottardo)

Si la valeur historique de la ligne de faite n'est pas re-mise en question, celle de son authenticité se pose. Les CFF sont en train de dresser l'inventaire de leur réseau. L'axe du Gothard en fait naturellement partie. Gares, dépôts, centrales électriques, abris pour câbles, murs de soutènement, ponts, tunnels, tout est consigné dans cet inventaire, qui sera achevé à « fin 2015 », annonce Frédéric Revaz, porte-parole des CFF. « Or, les ponts ne sont pas d'origine. Ils ont été remplacés. L'Unesco sera-t-elle d'accord de consi-dérer leur remplacement comme le développement normal d'une réalisation de ce genre ? » se demande Oliver Martin.

LE CONSEIL FÉDÉRAL FAVORABLE AU MAINTIEN DE LA LIGNE

Il faudra aussi savoir si cette ligne sera maintenue en service après l'ouverture du tunnel de base. « Ques-tion centrale », selon Oliver Martin. Les CFF ont annon-cé début juillet leur intention de continuer de faire cir-culer des trains par la ligne de faite au-delà de 2016. Dans un rapport publié début octobre en réponse à un postulat du conseiller aux Etats Isidor Baumann (PDC/UR), le Conseil fédéral a confirmé que la ligne sommitale du Saint-Gothard ne disparaîtrait pas du paysage ferroviaire helvétique.

Il n'est toutefois pas en mesure de dire aujourd'hui quelle offre de transport sera proposée sur cet axe alpin. Le trafic marchandises ne passera plus par là. Il sera totalement absorbé par la nouvelle liaison di-recte souterraine reliant Erstfeld à Biasca. La ligne sommitale pourrait néanmoins être appelée à jouer un rôle de délestage après 2030, en fonction de l'évolution de la demande sur l'axe nord-sud.



Train de marchandises sur le pont Cherstelenbach (© Sentier Gottardo, Angel Sanchez)

Mais c'est surtout pour le trafic voyageurs que le tra-cé historique sera maintenu. Jusqu'à fin 2017, date de l'échéance de la concession, les CFF feront cir-culer des rames en trafic grandes lignes qui s'arrêteront dans les principales gares de la région entre Schwytz et Biasca. Et après ? Tout est ouvert. Les CFF présente-ront une nouvelle offre. On ne sait pas encore en quoi elle consistera. Il est aussi envisageable de faire pas-ser des trains touristiques par la ligne de faite.

Tout dépendra aussi des coûts d'entretien et de l'am-pleur des investissements qui seront décidés sur l'an-cien axe une fois que le tunnel de base aura été ou-vert. Actuellement, le déneigement et les travaux de réparation liés, notamment, au poids des convois de marchandises coûtent 48 millions de francs par an. Ils devraient pouvoir être réduits d'un tiers. Quant aux investissements, qui s'élèvent à 50 millions par an, leur ampleur future dépendra de l'offre.



Un train de voyageurs amorce la rampe sud de la ligne de faite près de Giornico (© Sentier Gottardo, Angel Sanchez)

Dans ce contexte, le Conseil fédéral juge prématuré de prendre une décision sur une éventuelle candi-dature du « paysage de transit du Gothard » au Patri-moine mondial de l'Unesco. Il souhaite cependant laisser cette option « ouverte » pour plus tard.

Bernard Wuthrich, *Le Temps*

Spécial Tessin

LES FERRIERE CATTANEO

SAVOIR-FAIRE ET INNOVATION

Cette entreprise de Giubiasco, près de Bellinzone, emploie une centaine de personnes dans trois branches industrielles : la fabrication de matériel roulant ferroviaire, la réalisation de structures métalliques pour les ponts ferroviaires et de turbines à gaz. Depuis la cessation des activités de Josef MayerRail, à Rheinfelden, qui produisait jusqu'à 450 wagons par an, la firme tessinoise est le seul producteur suisse de wagons destinés au fret, un domaine – comme le souligne Aleardo Cattaneo, le patron représentant la quatrième génération de la famille – qui comptait sept fabricants entre la fin de la Deuxième Guerre mondiale et les années 1980. Depuis 1948, les Ferriere Cattaneo ont fabriqué quelque 5000 wagons se déclinant en une trentaine de modèles différents. A l'exemple de Stadler Rail, la société tessinoise constitue une exception dans le paysage de l'industrie ferroviaire suisse. Ce secteur qui a subi une période de crise marquée par une série de fermetures et de restructurations avec l'apparition de groupes internationaux tels que Bombardier, Alstom ou Siemens, connaît depuis un certain temps une relance réjouissante dans le créneau des trains destinés au trafic des voyageurs.

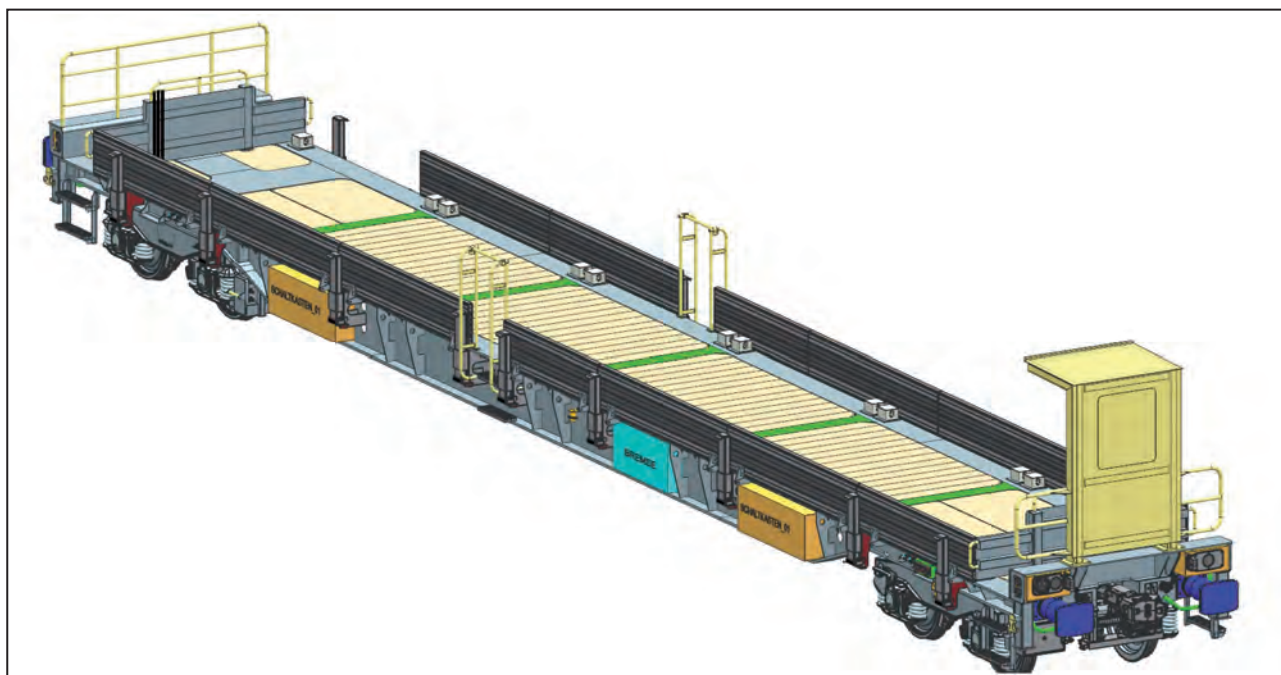
NOUVEAU WAGON DE TRANSPORT INTERMODAL

Le wagon de la nouvelle série T3000 est, actuellement, le produit phare des Ferriere Cattaneo. Il s'agit d'un wagon double articulé comprenant trois bogies et dont le profil très bas le rend compatible à la circulation dans le gabarit UIC international avec une hauteur de chargement de quatre mètres. Grâce à une solution innovante brevetée, le T3000 est capable de transporter toutes les semi-remorques, les conteneurs et les caisses mobiles. Une autre spécificité novatrice de ce wagon, est son système de freins à disques permettant de réduire nettement les émissions phoniques, en comparaison avec les solutions les moins bruyantes existantes. « Il s'agit d'un résultat significatif, si l'on pense qu'en Europe 79 millions de personnes vivent à moins d'un kilomètre des voies fer-

rées », affirme Aleardo Cattaneo, qui se réfère aux nouvelles exigences communautaires en matière de limitation de l'intensité du bruit. Conçu à Giubiasco selon les demandes des différents clients acteurs de la logistique intermodale tels que Hupac, ce wagon est produit en série soit au Tessin, soit en Slovaquie, suite à une collaboration de longue date entre les Ferriere Cattaneo et les usines Tatravagonka de Poprad. Depuis le début de la commercialisation du nouveau T3000, 1500 wagons ont été vendus dont une part importante est destinée au marché européen qui est livré, lui, par le site de production slovaque. Le Suisse Hupac et les Européens Deutsche Bahn, Rail Cargo Wagon, Kombiverkehr, Tx-Logistik, CFL Cargo et Cemat (Italie) figurent parmi les acheteurs. « Le T3000 est un wagon qui peut circuler partout et son utilisation est prévue pour une durée minimale de vingt ans, ce qui correspond au moins à la durée de vie de trois générations de semi-remorques que l'on estime autour de sept ans pour chaque génération », explique l'ingénieur Eugenio Moro, chargé du développement et de la concrétisation du projet. D'après Eugenio Moro, le T3000, avec ses diverses versions, est un produit d'avenir malgré la concurrence d'autres produits comme ceux proposés par Lohr, en France, ou Cargo-Beamer, en Allemagne. « Ces deux wagons répondent à des besoins spécifiques du marché », ajoute Eugenio Moro.

Les Ferriere Cattaneo ont aussi obtenu une autre commande importante en vue de la mise en service du tunnel de base du Gothard. Il s'agit de quatorze véhicules spéciaux, équipés d'attelages automatiques et de freins électroniques – dénommés Xas « Wagon porteur modulaire » et Xads « Wagon porteur camion d'entretien » – qui seront engagés dans les travaux d'entretien du nouvel ouvrage. Une option pour 48 véhicules supplémentaires est en discussion.

Ce nouveau contrat démontre que la recherche et le développement de solutions technologiques novatrices ainsi que la maîtrise des coûts ont joué un



Vue d'un élément des nouveaux véhicules spéciaux qui serviront aux travaux d'entretien dans le tunnel de base du Gothard (© Ferriere Cattaneo)

rôle décisif et se sont révélés payants. Chez Cattaneo, ce n'est donc pas un hasard si les 30 % du personnel travaillent dans le domaine de la recherche.



Le nouveau wagon T3000 pour le transport intermodal est le produit phare de l'entreprise tessinoise (© Ferriere Cattaneo)

L'AVENIR DES ATELIERS CFF DE BELLINZONE DANS LES MAINS D'UNE FONDATION

Six années se sont passées depuis la grève des ouvriers des ateliers CFF de Bellinzone, protestation qui avait déclenché la solidarité de tout le canton. Cette mobilisation réagissait aux intentions des CFF d'externaliser l'entretien des wagons de marchandises – ce qui s'est partiellement vérifié ensuite – et de transférer à Yverdon-les-Bains celui des locomotives.

Elle a suscité de longs pourparlers entre les différents protagonistes qui étaient non seulement les syndicats et les CFF, mais également les autorités politiques cantonales et municipales. Entre-temps, la division Voyageurs des CFF a repris la responsabilité des ateliers assurée auparavant par la division CFF Cargo.

A la suite de l'initiative populaire cantonale « Giù le mani dalle Officine » signée par 15000 Tessinois, le canton s'est activé afin de sauver les ateliers dont le rôle sur le plan des emplois dans la région est très important. En outre, c'est sur la base des conclusions d'une étude menée par l'Ecole universitaire professionnelle de la Suisse italienne (SUPSI) qu'a été créée une fondation dans laquelle siègent des représentants du canton, de la commune, de différentes organisations régionales et des CFF ainsi que des syndicats (Unia, SEV, Transfair). L'objectif de la fondation est de mettre en place, autour des ateliers actuels, un centre de compétence dans le domaine de la mobilité ferroviaire avec la participation directe, pour la recherche et l'étude de projets d'innovation, des institutions universitaires tessinoises (USI et SUPSI). Le défi est donc lancé pour que ces ateliers deviennent un site industriel tourné vers l'avenir.

Edy Bernasconi

Responsable de la rédaction politique suisse

laRegioneTicino

Aris Bernasconi (12 ans), le fils d'Edy Bernasconi



T3000
Le wagon innovant

FERRIERE CATTANEO S.A.
Via Ferriere, 12
CH-6512 Giubiasco (TI)
Tel. 0041-918509191
Fax 0041-918509192
fcsa@ferriercattaneo.ch

Spécial Tessin

RÉVOLUTION FERROVIAIRE DANS LE TRIANGLE BERNE – BÂLE – ZÜRICH

Ces dernières années, l'augmentation de la capacité figurait au premier plan du développement du réseau ferroviaire, alors que les hausses de vitesse étaient en grande partie reléguées au second plan. La planification actuelle du programme de développement stratégique (PRODES) prévoit également en premier lieu des augmentations de capacité. L'étude ci-après a pour but de montrer une manière d'augmenter la capacité souhaitée tout en réduisant de façon significative le temps de parcours, sans pour autant dépasser le cadre de financement initialement prévu.

Afin de pouvoir répondre à la demande croissante du trafic voyageur sur les axes Berne – Bâle – Zurich et d'assurer en même temps la disponibilité d'un nombre suffisant de sillons pour le trafic fret, un développement de l'infrastructure ferroviaire est inévitable. Le plus grand bénéfice est obtenu en combinant l'augmentation de la capacité avec une réduction du temps de parcours, puisqu'en raison de la forte sollicitation de l'infrastructure, un grand nombre de passagers est bénéficiaire des gains de temps réalisés.

La carte à la page 19 montre l'infrastructure proposée. La ligne à grande vitesse (LGV) existante entre Mattstetten et Rothrist est prolongée en direction de Zurich et complétée par une jonction en direction de Bâle. Le raccordement avec la LGV actuelle est prévu à Rothrist respectivement à Roggwil, ce qui permettra de contourner la gare d'Olten sur les liaisons ferroviaires de Berne ou Zurich en direction de Bâle.

TRACÉ DE LA LGV ENTRE ROTHTRIST ET ZÜRICH ALTSTETTEN

De Rothrist à Zurich, l'emplacement du nouveau tracé est prévu au sud des infrastructures ferroviaires existantes, longeant sur certains tronçons l'autoroute A1. De ce fait, d'importantes constructions de tunnels peuvent être évitées dans la zone densément peuplée de Lenzbourg. Au vu des conditions topographiques difficiles, la LGV de 48,6 km exige un taux important de tunnels atteignant 67 %. Le manque de place pour deux voies supplémentaires entre Dietikon et Schlieren engendre la construction de la ligne en souterrain jusqu'à la gare de triage de Mülligen. Entre Wohlen et Lenzbourg, une jonction avec la ligne existante de Rotkreuz à Lenzbourg est planifiée, afin que les trains de Zurich en direction de Lenzbourg et Aarau puissent également emprunter la nouvelle ligne. Pour la LGV, un dimensionnement du tracé conçu pour 250 km/h paraît raisonnable, même si pour des raisons topographiques le tronçon entre Rothrist et Safenwil devra être limité à 200 km/h.

TRACÉ DE LA LGV ENTRE ROGGWIL / ROTHTRIST ET LIESTAL

Le nouveau tronçon de 28,4 km entre Roggwil et Liestal comporte 64 % de tracé en souterrain. L'ouvrage d'art le plus important de la ligne forme un tunnel de 17 km entre Hägendorf et Liestal. Du fait de l'inclinaison longitudinale de 6‰, qui résulte de la différence d'altitude entre les deux entrées du tunnel, une vitesse maximale de 200 km/h est visée pour le tracé. En plus du trafic voyageur, une exploitation du tunnel pour le trafic fret est prévue. En choisissant une vitesse de circulation réduite pour les trains de voyageurs, une plus grande capacité de ligne est possible pour le trafic fret.

En raison des restrictions au niveau de la géométrie des voies et du manque de place, la connexion avec la LGV existante entre Mattstetten et Rothrist n'est pas prévue à Rothrist même, mais plus au sud-ouest, près de Roggwil. La bifurcation des deux voies en provenance de Berne et menant à Liestal est complétée par une voie de liaison pour les trains en provenance de Zurich et circulant à destination de Liestal. Celle-ci bifurque au sud-ouest de la gare de Rothrist de la ligne actuelle et atteint à l'est de Härkingen la nouvelle double voie venant de Berne en direction de Liestal.

À l'aide des calculs de tractions et tenant compte d'une augmentation de vitesse à 250 km/h sur la LGV Mattstetten – Rothrist, les nouveaux temps de parcours pour l'infrastructure présentée ci-dessus ont été déterminés (voir le tableau ci-dessous).

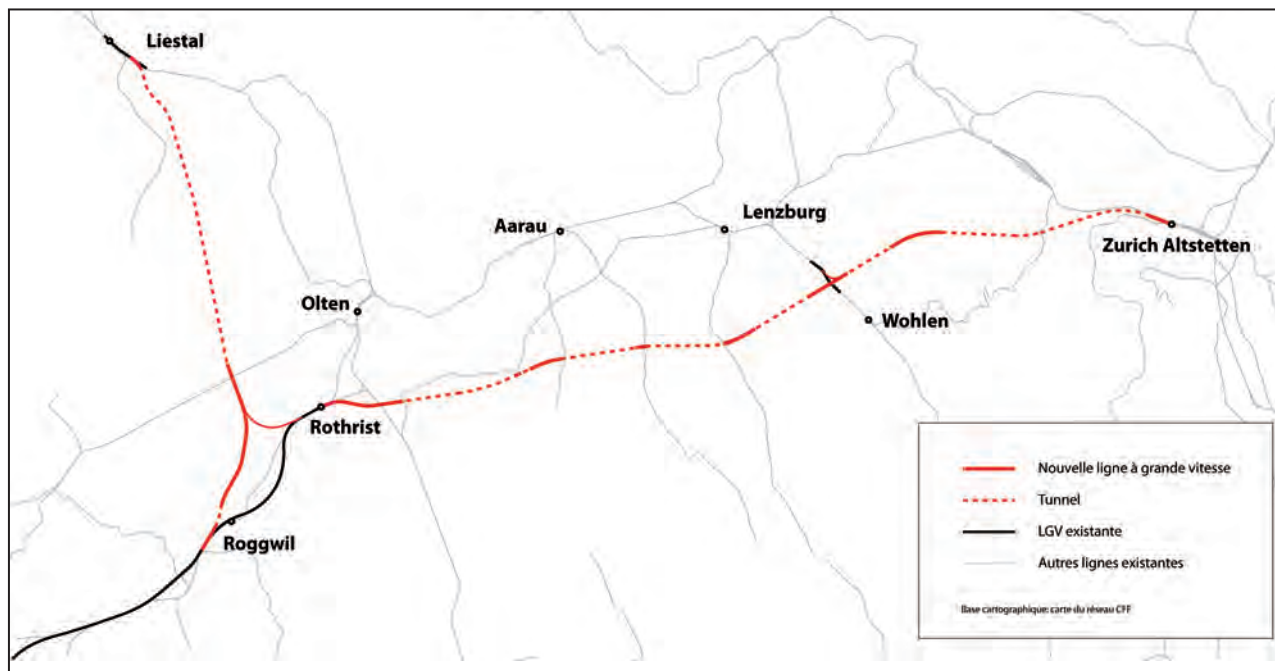
RÉSUMÉ

Les résultats montrent que les coûts de l'infrastructure proposée ne dépassent pas les investissements actuellement prévus dans le cadre des projets d'aménagements sur les lignes entre Liestal, Olten et Zurich. Avec les nouvelles LGV, la mise à disposition des capacités est optimisée tout en garantissant un avantage supplémentaire avec une réduction considérable du temps de parcours. Grâce à la construction des nouvelles LGV, une partie du trafic dans la gare d'Olten pourrait être transférée sur ces voies de contournement, améliorant ainsi la stabilité du réseau.

Matthias Schmid
MSc ETH génie civil
Basler & Hofmann AG, Esslingen

Trajet	Nouvelle durée	Réduction du temps de parcours
Berne – Zurich	37 minutes	19 minutes
Berne – Bâle	33 minutes	16 minutes
Bâle – Zurich	33 minutes	20 minutes

Temps de parcours



Tracé de l'infrastructure proposée dans le réseau ferroviaire actuel (Matthias Schmid)

COÛTS ET CHIFFRES CARACTÉRISTIQUES DE L'INFRASTRUCTURE PROPOSÉE

Tronçon	Coûts	Chiffres caractéristiques	Remarques
LGV Rothrist – Zurich Altstetten	5,25 Mrd CHF	108 Mio CHF/km 135 Mio CHF/min de gain de temps	Ouvrages de jonction et adaptations de l'infrastructure actuelle inclus
Tronçon Zurich Altstetten – Wohlen	2,25 Mrd CHF	115 Mio CHF/km	Ouvrages de jonction à Zurich Altstetten et Wohlen inclus
Tronçon Wohlen – Rothrist	2,99 Mrd CHF	103 Mio CHF/km	
LGV Liestal – Roggwil	3,66 Mrd CHF	129 Mio CHF/km 228 Mio CHF/min de gain de temps	Ouvrages de bifurcation à Roggwil, Rothrist et Liestal inclus ; sans aménagement de la gare de Liestal
Coûts totaux	8,9 Mrd CHF		

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

NOS ENGAGEMENTS

- Pour le retour du tramway entre Bussigny, Renens et Lausanne.
- Pour un meilleur accès à l'hôpital Riviera-Chablais.
- Pour une unique Compagnie des transports publics vaudois.
- Plan Rail 2050: pour un réseau ferroviaire suisse transformé.

NOS OUTILS

- Un site Internet battant neuf à l'adresse www.citrap-vaud.ch
- «Transports romands» est notre revue officielle depuis 2014.

NOTRE PROCHAINE ECHEANCE

Nous nous engageons en faveur d'un projet de ligne nouvelle entre Genève et Renens, avec la restauration du trafic régional entre Coppet et Allaman.

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre:

www.citrap-vaud.ch

secretariat@citrap-vaud.ch

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 2014 au FAIF (étape 2025), il est déjà temps de poser les jalons de l'étape 2030. Pour être réalisé demain, un projet doit se placer en liste d'attente dès aujourd'hui !

Notre légitimité...

...dépend beaucoup de nos membres collectifs et individuels. De nombreuses communes et autres organismes de Suisse occidentale sont déjà membres d'OUESTRAIL. Chaque nouveau membre augmente le poids de nos interventions...

>> www.ouestrail.ch >> ouestrail@bluewin.ch

Spécial Tessin

PÔLE RAIL-ROUTE INAUGURÉ PRÈS DE LA CHAUX-DE-FONDS

Un pôle multimodal a été inauguré en septembre 2014, sur les hauteurs orientales de La Chaux-de-Fonds, au lieu-dit Bellevue (1070 mètres d'altitude), point culminant du réseau des Chemins de fer du Jura (CJ). Trois partenaires – Vadec, la Métropole horlogère et les CJ – ont uni leurs forces pour réaliser cette plateforme destinée au transfert du rail à la route et vice-versa de marchandises et, dans un premier temps, des déchets d'un large secteur de l'Arc jurassien.

Le transport des ordures et des mâchefers (résidus de l'incinération) par les CJ remonte déjà à l'an 2000. Le transfert s'opérait à proximité de la gare des marchandises de La Chaux-de-Fonds, avec transport des conteneurs par camion à travers la ville jusqu'à l'usine de valorisation et de traitement thermique des déchets Vadec. L'ambitieux projet de transformer les friches ferroviaires en quartier urbanistique « Le Corbusier » a contraint les CJ à trouver une solution de rechange. Le site de l'ancienne station de Bellevue, au bord de la route principale H18 La Chaux-de-Fonds – Delémont / H30 La Chaux-de-Fonds – Bienne, a été retenu pour sa proximité de l'usine et la suppression de trajets de camions au cœur de la cité.



Un transfert effectué rapidement par le conducteur de camion (© CSC Déchets SA)

Les études ont été engagées déjà en 2008 avec les partenaires précités – Ville de La Chaux-de-Fonds, les CJ et Vadec –. Cette dernière société valorise dans ses deux usines d'incinération de La Chaux-de-Fonds et de Colombier les déchets du canton de Neuchâtel, du Nord vaudois, du Jura bernois, et du canton du Jura. Cette zone couvre un bassin de population de 370 000 habitants répartis sur 173 communes. La valorisation n'est pas négligeable, puisque l'usine chauffe environ un bon tiers des bâtiments de La Chaux-de-Fonds par son réseau de chauffage à distance.

Quelque 30 000 tonnes de déchets sont ainsi transportées par les CJ, ce qui remplace 3000 trajets de camions à travers les Franches-Montagnes. Les conteneurs sont d'abord transbordés par camions aux centres collecteurs de Courgenay, pour l'Ajoie, et Boécourt, pour la vallée de Delémont. Ils sont ensuite chargés sur les wagons porte-conteneurs des CJ à Glovelier. La même opération se fait entre la gare de Tavannes et la décharge de Celtor avec en plus, en sens inverse, le retour des mâchefers. Le transfert des bennes du camion au train et du train au camion

se fait en un temps record par le seul conducteur de camion.

CHANTIER RAPIDE

Si les études ont déjà débuté en 2008, ce n'est que ce printemps que les travaux d'infrastructure ont véritablement démarré. L'aménagement de la plateforme a nécessité d'excaver 5000 m³ dans la roche calcaire plus dure que prévu et de remblayer 10'000 m³ de matériaux sur un sous-sol quant à lui plus tendre que prévu, ce qui a induit le renforcement du terrain. Le coût de l'aménagement s'est élevé à 5,5 millions de francs, dont une aide fédérale de 40 %, le solde étant couvert par les trois partenaires précités. Environ 70 % des travaux ont été attribués à des entreprises de la région et une centaine de personnes ont travaillé pour ce projet et au chantier. Seul inconvénient de ce programme, le site n'a été opérationnel qu'en août 2014, ce qui a entraîné un peu de trafic poids lourds à travers les villages jurassiens des Franches-Montagnes durant quelques mois, le transbordement ayant été mis hors-service à la gare de La Chaux-de-Fonds à la suite de l'ouverture du chantier du quartier « Le Corbusier ». Ce qui a montré aux riverains de la H18 tout l'avantage du transport ferroviaire dans les Franches-Montagnes.

Le nouveau pôle rail-route inauguré constitue la première phase du projet. Il se compose d'une voie de raccordement branchée à la ligne des CJ en direction des Franches-Montagnes ; de deux voies de transbordement de 123 et 131 mètres de longueur utile ; enfin d'une plate-forme dotée d'un revêtement bitumineux accessible aux camions. Un bassin de rétention-décantation a été aménagé pour les eaux de ruissellement. Une voie de présélection et une voie d'insertion ont été créées sur la route H18 / H30.

SECONDE PHASE PROGRAMMÉE

D'autres étapes d'aménagement ou d'agrandissement sont possibles sur le site soit par exemple un prolongement des voies actuelles ou la création d'une troisième voie de transbordement en site propre avec quai. En outre, une voie d'évitement peut être réalisée, ce qui réduira le tronçon relativement long sans croisement entre La Chaux-de-Fonds et La Cibourg. Il n'y aura toutefois pas de rétablissement de la station désaffectée de Bellevue, en raison de sa faible fréquentation (habitat très dispersé) et des dangers pour les usagers. En revanche, ce croisement permettra d'accroître la souplesse d'exploitation. Et surtout, la station pourrait servir de tête de ligne à un service de type « tram-train » à destination de la gare centrale de La Chaux-de-Fonds, avec divers arrêts notamment au quartier « Esplanade » proche de la gare de l'Est. On pourrait dès lors imaginer un prolongement jusqu'au Grand Pont et aux anciens abattoirs de la cité, avec une voie longeant le futur quartier « Le Corbusier ». Ce serait une solution originale de rétablir une ligne de tram dans la Métropole horlogère.

A moyen terme, l'usine Vadec de Colombier (NE) à proximité de la ligne du Val-de-Travers, cessera son exploitation, ce qui impliquera le transport des dé-

chets de sa zone d'apport à l'usine de La Chaux-de-Fonds. On souhaite que l'on trouve des solutions pour transporter ces déchets par le rail, ce qui impliquera le transbordement des conteneurs de la voie normale à la voie étroite.

Blaise Nussbaum



Des travaux promptement exécutés sur le chantier proche de la route principale H18 / H30 (© CSC Déchets SA)

LIGNE DES HORLOGERS

LA CHAUX-DE-FONDS – BESANÇON

Assurer la pérennité de cette ligne transfrontalière franco-suisse, telle est la volonté du groupe de pilotage de l'Agglomération urbaine du Doubs (AUD), groupant six communes : trois suisses et trois françaises. Le conseiller communal (exécutif) chaux-de-fonnier, Théo Huguenin-Elie, et la députée-maire de Morteau, Annie Genevard, ont signé, le 3 novembre 2014, une lettre adressée à la conseillère fédérale Doris Leuthard et au premier ministre Manuel Valls leur demandant leur appui au maintien de la ligne, essentiel pour le transport des travailleurs frontaliers. Concrètement, il s'agit d'installer le système de sécurité français KVB sur territoire helvétique entre La Chaux-de-Fonds et le point frontière du Col-des-Roches, d'ici à 2017, date à laquelle les CFF auront installé le système européen ETCS. La pose du KVB est estimée à sept millions de francs (+/-30%) par les CFF. La solution serait idéale, car elle autoriserait la vingtaine d'autorails X73500 de Franche-Comté à circuler jusqu'à La Chaux-de-Fonds, offrant ainsi une notable augmentation de capacité. Le nombre de passagers pourrait aisément passer de 300 à 1000 voyageurs par jour entre Morteau, Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

BLN

VIENT DE PARAÎTRE

EINE ZUKUNFT FÜR DIE HISTORISCHE VERKEHRSLANDSCHAFT GOTTHARD (UN AVENIR POUR LE PAYSAGE FERROVIAIRE DU GOTTHARD)

Pour tous ceux qui tiennent à la survie de la ligne de faite du Saint-Gothard, l'ouvrage en question est incontournable : il résume l'ensemble des débats du symposium tenu à Altdorf du 6 au 7 septembre 2013 et consacré à cet unique objet.

Les trois missions fondamentales de la ligne de faite sont décrites de façon exhaustive : desserte régionale des cantons d'Uri et du Tessin (variante des CFF et projet « Treno Gottardo » de la Südostbahn, non retenu), exploitation historique avec des locomotives à vapeur et électriques du siècle passé (actions en collaboration avec le Musée suisse des transports, CFF Historic et le Club del San Gottardo Mendrisio) et, enfin, ligne de substitution en cas de perturbation ou de surcharge du tunnel de base (par exemple, les chaussées roulantes à mettre en œuvre en cas d'échec du projet de deuxième tube routier).

La ligne ferroviaire historique du Gothard aurait sa place dans le patrimoine mondial de l'UNESCO. Mais les obligations qui en découlent, notamment l'exploitation régulière de la ligne de faite et la conservation intégrale de son équipement, ont remis à plus tard la décision du gouvernement.

De superbes cartes postales colorisées illustrent la période « vapeur » du Saint-Gothard et nous plongent dans la nostalgie du XIX^e siècle, à la fois lointain et adacieux.

K. T. Elsasser, U. Habegger, G. Kreis, « Eine Zukunft für die historische Verkehrslandschaft Gotthard », Publikation zum Symposium vom 6. und 7. September 2013 in Altdorf, swiss academies reports, Schweizerische Akademie des Gesistes- und Sozialwissenschaften, Bern, 2014.

La publication peut être obtenue sans frais ; contacts : sagw@sagw.ch ou www.sagw.ch

Daniel Mange

VA PARAÎTRE

HISTOIRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS GENEVOIS LE TOME III EN SOUSCRIPTION

Le troisième volume de « L'histoire des transports publics dans le canton de Genève » publié sous l'égide de l'Association genevoise du musée des tramways (AGMT) paraîtra au printemps 2015. Dans ce nouvel ouvrage, les auteurs Gilbert Ploujoux, Bernard Calame, Gilbert Elmiger et Cédric Noir, abordent les événements marquants des différents modes de transports publics genevois durant la seconde moitié du XX^e siècle. Le livre en quadrichromie avec reliure cartonnée comprendra 440 pages (format 31 x 23 cm) et une abondante iconographie. Il est en souscription, au prix de 76 CHF (port non compris), jusqu'au 31 janvier 2015. Ensuite, son prix de vente sera de 96 CHF (port non compris).

Les volumes I (XIX^e siècle) et II (première moitié du XX^e siècle) sont, eux, toujours disponibles. Les commandes de ces deux ouvrages et la souscription de celui à paraître peuvent s'effectuer par courriel : info@agmt.ch ou par courrier postal : AGMT, case postale 5465, 1211 Genève 11 Stand.

PHC

Spécial Tessin

TUNNEL DE BASE DU GOTHARD POSE DE LA VOIE FERRÉE ACHEVÉE

Le 31 octobre 2014 à midi, c'était la fête dans le tube est à 54 mètres du portail sud. Les ouvriers à l'aide du train spécial de bétonnage coulaient la dernière traverse dans la dalle supportant la voie ferrée. Cette ultime opération ponctuaient quelque 39 mois de travaux durant lesquels près de 125 collaborateurs de l'entrepreneur général « Transtec Gothard » ont travaillé en continu pour couler 380 000 traverses monoblocs dans près de 131 000 mètres cubes de béton et poser 290 kilomètres de rails dans les deux tubes de l'ouvrage ferroviaire du siècle, long de 57 kilomètres. Pour Renzo Simoni, président-directeur-général d'Alp-Transit Gothard SA (ATG SA) : « Un important jalon de la construction du tunnel de base du Saint-Gothard a été atteint dans les délais impartis. Les travaux suivent leur cours. La planification pour assurer l'ouverture en juin 2016 est bonne. » Les tests dans l'intégralité des deux tubes de l'ouvrage débuteront en automne 2015 et les festivités qui marqueront son ouverture se dérouleront au début juin 2016. La mise en service commerciale est prévue, elle, en décembre 2016.



(© Gothard AlpTransit SA)

Quant aux travaux dans le tunnel de base du Monte Ceneri, ils progressent bien. A fin octobre 2014, sur la totalité des 39,8 kilomètres de galeries : 34 kilomètres étaient excavés, soit les 85,4 %. La planification et le développement de la technique ferroviaire peuvent se poursuivre normalement à la suite de la confirmation des adjudications initiales du maître d'ouvrage ATG SA par le Tribunal fédéral. La mise en service de cet ouvrage, en décembre 2019, demeure donc l'objectif visé.

PHC

AFFICHAGE EN GARE DE NEUCHÂTEL PREMIÈRE MONDIALE

La gare de Neuchâtel a vécu une journée historique le 24 octobre 2014 avec l'installation d'un nouveau panneau d'affichage des départs des trains. Il s'agit d'une première mondiale pour les gares, recourant à la technique LED. Le chef-lieu du canton a été choisi, car le tableau d'affichage de ce type datant de 1988 était le plus ancien de Suisse et les pièces de rechange devenaient chères ou introuvables. Après un essai de trois mois, seize autres gares des CFF (dont celles de Bienne, Fribourg, Genève-Cornavin, Genève-Aéroport et Lausanne) seront équipées à leur tour d'une telle installation. Le coût

total s'élève à une quinzaine de millions de francs pour 44 panneaux d'affichage. L'installation se compose de deux écrans, le gauche affichant le départ des trains, celui de droite diffusant de la publicité ou des informations en cas de perturbation du trafic. Ce système a été conçu par l'entreprise américaine Daktronics, du Dakota du Sud, qui équipe les stades et les aéroports du monde entier. Les CFF sont la première entreprise ferroviaire à installer un tel système, mais d'autres compagnies européennes sont intéressées par l'expérience helvétique.

BLN

TRANSPORTS PUBLICS JURASSIENS EVOLUTION RÉJOUISSANTE

Depuis l'introduction de l'horaire Rail 2000, en décembre 2004, l'offre et la demande en matière de transports publics (trains et bus) ont progressé de 57 % dans le canton du Jura.

	Situation 2004	Situation 2013	Evolution 2004 – 2013
Offre de transport en trafic régional (TRV) et trafic urbain (TU) (en millions de véhicules-km)	3.6	5.6	+57%
Fréquentation des transports publics en trafic régional (TRV) et trafic urbain (TU) (en millions de voyageurs-km)	55.7	87.5	+57%
Fréquentation des lignes de bus du réseau de l'agglomération de Delémont (en millions de voyageurs-km)	5.7	8.1	+42%
Fréquentation des lignes de bus du réseau de l'Ajoie (en millions de voyageurs-km)	2.6	4.0	+53%
Fréquentation des lignes de bus du réseau des Franches-Montagnes (en millions de voyageurs-km)	2.7	4.2	+51%
Fréquentation sur l'axe ferroviaire Delémont – Delle (en millions de voyageurs-km)	22.1	32.2	+49%
Nombre d'abonnements « vagabond » en circulation	4'030	5'529	+37%
Population résidente dans le canton du Jura *	69'078	71'738	+4%

(© JU)

En 2013, les CFF, CarPostal et les Chemins de fer du Jura (CJ) ont transporté près de sept millions de voyageurs qui ont parcouru, au total, plus de 87 millions de kilomètres en train ou en bus, souligne la Section de la mobilité et des transports (SMT) du Service du développement territorial (SDT) dans la présentation de son rapport « Portrait des transports publics jurassiens et de leurs utilisateurs », le 17 novembre 2014. La présentation de ce rapport précise aussi que les améliorations de l'offre – horaires étoffés, matériel roulant plus performant, modernisation des infrastructures (gares, haltes, voies) réalisées par étapes en fonction des ressources financières disponibles, ont entraîné une hausse de la fréquentation des trains et des bus jurassiens dans des proportions identiques sur l'ensemble du territoire cantonal. Cette progression spectaculaire est confirmée par les résultats du dernier microrecensement « mobilité et transports », mené par l'Office fédéral de la statistique. Pour la population du canton du Jura, la part modale des transports publics se situe à 21 %, en 2010, alors qu'elle n'était que de 13 %, en 2000. Ce taux se rapproche de la moyenne suisse qui se situe à 23 %, en 2010, contre 18 %, dix ans plus tôt, remarque également la présentation du rapport précité dont la version complète est téléchargeable sur la page Internet suivante : <http://www.jura.ch>

PHC

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

LA PAROLE À NOS MEMBRES

NON AU DEUXIÈME TUBE ROUTIER DU GOTHARD

L'article constitutionnel voté en 1994 par le peuple interdit l'augmentation de capacité du transit routier à travers les Alpes. Refusant le contre-projet à l'initiative « Avanti », les Suisses ont confirmé leur position en 2004. Malgré la volonté populaire, le Parlement a choisi cet automne de construire un second tube autoroutier au Gothard, en principe pour permettre d'assainir le tunnel existant. Une cinquantaine d'associations organisent un référendum contre cette décision, peu respectueuse du souverain et qui sabote la politique de transfert des marchandises vers le rail.

La CITraP Suisse s'engage contre ce gaspillage des deniers publics ; elle est persuadée que les milliards consacrés au doublement du tunnel routier manqueront pour d'autres investissements plus urgents, en faveur de la route comme du rail.

Selon le Conseil fédéral, ce deuxième tube ne serait pleinement utile que lors de l'assainissement du tube existant, soit durant trois ans. Avec 6,3 millions de passages annuels (voitures et camions), cette mesure provisoire coûterait donc 150 francs par passage, soit 20 fois le prix du billet plein tarif Göschenen – Airolo ou quatre fois le prix de la vignette autoroutière annuelle !

Ce projet ne concerne pas directement les transports publics, mais il aura sur eux une incidence indéniable par l'importance des coûts (2,8 milliards de francs), en concurrence directe avec les investissements ferroviaires consentis ces 20 dernières années dans les transversales alpines.

Plus de 44'000 signatures, sur les 50'000 nécessaires, ont déjà été récoltées au 30 novembre 2014. C'est le dernier moment pour que les Romands se manifestent en signant le référendum (disponible sur www.2tube-non.ch) : le peuple pourra alors se prononcer sur la décision de ses autorités fédérales.

Didier Pantet

Membre du Comité de la citrap-vaud.ch

Pour plus d'information et/ou pour devenir membre de la citrap-vaud.ch :

www.citrap-vaud.ch secretariat@citrap-vaud.ch



GENÈVE :

« VINTAGE TROLLEYBUS ASSOCIATION »

Fondée en août 2014, la « Vintage Trolleybus Association » (VTA) a pour but de préserver, entretenir et faire circuler des trolleybus ayant circulé à Genève. Dans le cadre du projet phare visant à rapatrier du Chili un ancien trolleybus Berna, la VTA cherche également à maintenir les liens entre le réseau de Genève et celui de Valparaíso au Chili, réseau de trolleybus classé au patrimoine national chilien.

PREMIÈRES ACTIONS

Avec la mise en service par les transports publics genevois (tpg) de nouveaux trolleybus, deux séries de véhicules emblématiques de la production industrielle suisse des années 1980 sont remplacés après 32 et 27 ans de service dans les rues de Genève.

Afin de garder un représentant de chacune de ces séries, la VTA a obtenu l'accord des TPG pour préserver les unités 666 (Saurer) et 681 (NAW). Il s'agit des deux véhicules qui ont retrouvé leur livrée d'origine en 2012 pour marquer les 70 ans du trolleybus à Genève. Ces véhicules seront à disposition de l'association dès 2015 pour assurer des circulations spéciales ou participer à divers événements.

PROJET 617

Le principal projet qui occupe actuellement l'association, consiste à concrétiser le rapatriement depuis Valparaíso au Chili, d'un ancien trolleybus genevois, l'unité 617.

Ce trolleybus est issu d'une série de 21 véhicules (601-621) livrés à la Compagnie genevoise des tramways électriques (CGTE) en 1965. Ces véhicules ont été construits par l'entreprise Berna AG à Olten, pour la partie mécanique, Schweizer Wagons und Aufzüge-fabrik AG (SWS) à Schlieren, pour la carrosserie, et la société anonyme des Ateliers de Sécheron (SAAS) à Genève, pour la partie électrique.

Pour concrétiser le rapatriement du véhicule, l'association a entrepris des démarches auprès de sponsors afin de réunir les 30000 francs nécessaires à cette opération. Le retour de ce représentant des premiers bus articulés genevois qui a accumulé 49 ans de service successivement à travers les rues de Genève, Santiago et Valparaíso, devrait ainsi fêter son cinquantième anniversaire à Genève en 2015.

REJOIGNEZ-NOUS !

Contribuez à la préservation de ce patrimoine collectif et devenez membre de la VTA. Vous participerez ainsi au retour du trolleybus 617 à Genève et dès 2015, vous bénéficierez des activités réservées aux membres.

Retrouvez toutes les informations sur la VTA ainsi que les modalités d'adhésion sur le site :

<http://www.vintagetrolleybus.ch>

Adresse postale : « Vintage Trolleybus Association » – Case postale 102 – 1255 Veyrier

Spécial Tessin

Cette rubrique se retrouve sur le nouveau site Internet de *TRANSPORTS ROMANDS* à l'adresse:

<http://transrom.ch> 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 :



VERS UNE LIGNE À GRANDE VITESSE LUGANO – MILAN?



Le 17 novembre 2014, le groupe de réflexion italo-suisse «AlpTransit Ticino», sous la houlette de l'ancien conseiller national Remigio Ratti, a présenté son projet de ligne nouvelle Lugano – Chiasso destinée à prolonger les tunnels de base du Saint-Gothard et du Monte Ceneri en direction de Milan. Un montage financier à l'aide d'un partenariat public-privé (PPP) a notamment été évoqué (*Neue Zürcher Zeitung* et *laRegioneTicino* du 18 novembre 2014).

LES NOUVEAUX TRAINS DUPLEX DE BOMBARDIER ENTRERONT EN SERVICE EN 2017 AVEC UN NOUVEAU RETARD D'UN AN



Les nouveaux trains Duplex pour le trafic grandes lignes de Bombardier devraient entrer en exploitation à partir de 2017, soit avec un an de retard supplémentaire. C'est ce qui ressort du nouveau plan de livraison des trains soumis aux CFF par Bombardier. Le retard devrait être rattrapé d'ici à 2020. Le nouveau plan de livraison fait partie d'un accord global réglant les questions liées aux retards. Dans le cadre de cette convention, les CFF acceptent la livraison gratuite par Bombardier de trois trains supplémentaires et de pièces de rechange. Cela, pour autant que la qualité des trains de test réponde aux exigences, au printemps 2015 (*Communiqué de presse* du 19 novembre 2014 des CFF, article «Trois trains gratuits pour solder un litige» de Yelmarc Roulet, *Le Temps* du 20 novembre 2014).

MISE EN SOUTERRAIN DU LAUSANNE-ECHALLENS-BERCHER ENTRE UNION-PRILLY ET LAUSANNE-CHAUDERON: AVANT-PROJET DÉPOSÉ



La ligne Lausanne – Echallens – Bercher constitue l'un des axes principaux de la desserte ferroviaire régionale dans le canton de Vaud. La poursuite du développement de l'offre en transports publics se heurte cependant à la délicate cohabitation, avenue d'Echallens, du train avec les autres usagers du domaine public et pose des problèmes de sécurité. Un avant-projet de tunnel à double voie de plus d'un kilomètre de longueur entre Union-Prilly et Lausanne-Chauderon a donc été élaboré en étroite collaboration entre le canton, l'exploitant et la Ville de Lausanne. Il a été déposé à l'Office fédéral des transports en vue de son intégration dans la convention de prestations 2017-2020. Vous trouverez sur ce site le *communiqué de presse* du 10 novembre 2014, l'*exposé* de la conférence de presse du même jour, le *rapport* résumé et l'article paru dans *24 heures* du 11 novembre.

EUROSTAR: NOUVELLES RAMES SIEMENS POUR FÊTER LES 20 ANS DE PARIS – LONDRES



«C'est dans un contexte de trafic en hausse au troisième trimestre qu'Eurostar a organisé une double célébration. En effet, non seulement cela a fait exactement 20 ans, le 14 novembre, que les trains à grande vitesse relient Londres à Paris et Bruxelles, mais la veille de cet anniversaire a été retenue comme date par l'opérateur transmanche pour dévoiler à la gare de Saint-Pancras le premier train de sa nouvelle génération, le e320. Construits par Siemens et décorés par Pininfarina, ces trains de seize voitures à motorisation répartie transporteront «plus de 900 voyageurs», contre 750 dans les rames actuelles sur une longueur équivalente, tout en pouvant atteindre les 320 km/h.

Les nouvelles rames permettront à Eurostar d'étendre ses dessertes. Si celle vers Genève en décembre est obtenue grâce à une correspondance à Lille avec TGV Lyria, Eurostar se lancera en mai 2015 dans un Londres – Lyon – Avignon – Marseille dont les billets seront mis en vente dès décembre. Puis en 2016, une nouvelle liaison directe doit être lancée entre Londres et Amsterdam via Anvers, Rotterdam et l'aéroport de Schiphol. Une relation sur laquelle plus de trois millions de personnes choisissent actuellement l'avion chaque année.» (Extrait de *Ville, Rail & Transports*, La lettre confidentielle, No 41, 2014)

ALAIN BARBEY À LA TÊTE DU TRAFIC RÉGIONAL CFF, DENIS BERDOZ À LA TÊTE DES TRANSPORTS PUBLICS GENEVOIS



Le nouveau chef du trafic régional CFF en Suisse romande est Alain Barbey ; actuel CEO de TGV Lyria, à Paris, il prendra ses fonctions durant le 1er semestre 2015. Il aura pour mission d'élaborer et de mettre en place l'offre ferroviaire régionale définie avec les cantons. (*Communiqué de presse CFF* du 3 octobre 2014).

Les Transports publics genevois (TPG) ont un nouveau directeur général en la personne de Denis Berdoz qui prendra ses fonctions au cours du premier semestre 2015 ; Denis Berdoz dirige actuellement la société Mauerhofer & Zuber, une entreprise suisse active dans le domaine des transports et de l'énergie.

L'AGENDA DE LA MOBILITE

2015

• 9-11 septembre, Palexpo Genève : première édition du *Ferroworld CEO-Forum*.

2016

• 2 juin :

cérémonie officielle d'inauguration du tunnel de base du Gothard.

• 4-5 juin :

festivités populaires d'inauguration du tunnel de base du Gothard.

• 11 décembre :

changement d'horaire et mise en service commerciale du tunnel de base du Gothard.