

10 Suisse

Cadence semi-horaire dans l'Arc jurassien

HORAIRE 2016 Une chance pour Neuchâtel; une contrainte pour le Jura. Léman 2030 provoque le décalage des trains à destination du Pied du Jura. C'est le plus important effet du nouvel horaire CFF 2016 en Suisse romande, qui entre en vigueur le 13 décembre

SERGE JUBIN

C'est le plus grand chamboulement depuis Rail 2000, en 2004. Ce sont les CFF qui l'affirment. L'horaire 2016, qui entre en vigueur dimanche 13 décembre, exige «que chaque voyageur consulte les heures des trains». Les modifications sont la plupart du temps de détail: quelques minutes, un autre quai. Sauf pour l'Arc jurassien, desservi par la ligne du Pied du Jura, qui subit pleinement les effets du lancement du chantier «Léman 2030» et de la transformation de la gare de Lausanne.

Les trains partiront avec un décalage d'une demi-heure de Lausanne direction Neuchâtel. Ceux de Genève conservent la même heure de départ. Comme ils circulent aujourd'hui «en rafales», soit à 3 minutes d'intervalle, ils offriront désormais la cadence à la demi-heure entre Yverdon et Bienne.

Pour Neuchâtel, c'est une opportunité inespérée. Zurich d'un côté et l'Arc lémanique de l'autre seront accessibles toutes les demi-heures. Tout comme Bâle et le Jura (à condition de changer à Bienne). Seul la liaison avec Berne reste horaire. Pour s'éviter une «rupture intolérable des correspondances en gare de Neuchâtel», dit le ministre Laurent Favre, le canton a adapté l'horaire de ses dessertes internes et y a transposé la cadence à la demi-heure, «un premier pas vers un RER», relève le conseiller d'Etat.

Où comment faire du neuf avec du vieux. Neuchâtel se lance un défi osé, parce que son infrastructure «principale», entre les villes du Haut et du Bas, est d'un autre âge. La ligne a 158 ans! Elle présente de fortes pentes et rebrousse à Chambrelin.

La cadence à la demi-heure est rendue délicate parce qu'il faut presque une demi-heure pour effectuer le trajet (27-28 minutes). Sur

une ligne unique. Tout retard fera s'écouler – momentanément – le dispositif. Le nouvel horaire est «conçu comme une pièce d'horlogerie», fait remarquer avec pertinence Anna Barbara Remund, directrice du trafic régional aux CFF.

Le défi est compliqué par le fait que trois prestataires sont impliqués: les CFF, le BLS et TransN, avec du matériel et des cultures différentes (le BLS maintient les contrôleurs). Le BLS assurera, une fois par heure, le trajet Berne – Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds, et retour. En alternance avec les CFF et TransN, qui utiliseront, eux, les rames performantes Flirt, qui pourront atteindre la vitesse de 110 km/h, et relier les deux villes en 27 minutes, avec trois arrêts, dont un pour croquer au «hub» des Geneveys-sur-Coffran et un autre pour rebrousser à Chambrelin.

«Nous entendons augmenter la part modale vers les transports publics», dit encore le ministre. Elle n'est que de 13%, le programme «Mobilité 2030» du canton vise 25%, avec la nouvelle ligne souterraine. Voilà pourquoi Neuchâtel estime que le passage à la cadence à la demi-heure est une chance, et le présente comme tel: une augmentation de la fréquentation constituera un argument en faveur de la ligne directe et souterraine entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, que Neuchâtel demandera à la Confédération et à son fonds FAIF de payer.

Contraintes et revendications dans le Jura

Le nouvel horaire a les mêmes effets, mais est considéré comme une «contrainte» par le Jura et son ministre Philippe Receveur. Le Jura passe aussi à la cadence à la demi-heure, augmente la fréquence des trains, notamment en soirée. Mais il fait la moue. Il s'estime politiquement perdant. Parce que certains



Avec l'horaire 2016, il n'y aura plus de train direct entre l'Arc lémanique et Bâle passant par Delémont. (KEYSTONE/CHRISTIAN BEUTLER)

temps de parcours sont allongés, de 10 minutes une fois par heure vers Bâle et Berne. Ensuite, et c'est le plus important, parce qu'il n'y aura plus d'ICN direct entre l'Arc lémanique et Bâle par Delémont (ils partiront tous vers Olten et Zurich). Le Jura craint, à terme, de ne plus être relié aux grandes lignes. L'ICN qui fera la navette entre Bâle et Bienne ne les rassure pas.

Avec Bâle et les cantons de la Nordwestschweiz, Philippe Receveur tape du poing sur la table et exige que la Confédération réalise le doublement de la voie à Grellingue, entre Laufen et Bâle, afin de rendre la ligne toujours attractive. Juste avant qu'il ne quitte l'exécutif, en décembre, il entend signer un engagement avec la Confédération garantissant qu'une fois les travaux de Léman 2030 terminés, des trains directs circuleront à nouveau entre Lausanne et Bâle. ■

LES CHANGEMENTS

Jusqu'au 12 décembre

Les trains vers l'Arc jurassien partent à H+45' de Lausanne.

Dès le 13 décembre

Les trains vers l'Arc jurassien partiront à H+15' de Lausanne.

A Neuchâtel, les trains provenant de l'Arc lémanique (l'un de Lausanne, l'autre de Genève) passeront ainsi à H+25' et H+57', alors qu'ils se suivent à H+24 et H+27' actuellement.

Dix-huit minutes de moins entre Genève et Saint-Gall

AXE EST-OUEST L'autre changement majeur du nouvel horaire se trouve à Zurich, avec une ligne qui ne rebrousse plus

Les CFF ont présenté le nouvel horaire à Zurich, mercredi, dans une gare réaménagée qui absorbera le plus de changements le 13 décembre. Avec des modifications du trafic régional, de nouvelles lignes, davantage de capacités et des trains allongés.

La «révolution» c'est l'utilisation de la ligne «diamétrale», qui évite de devoir rebrousser une fois en gare de Zurich. Combinée à la suppression d'arrêts entre Zurich et Saint-Gall, elle réduit considérablement le

temps de parcours sur l'axe principal ouest-est. Le gain est de dix-huit minutes entre l'Arc lémanique et la Suisse orientale. En Suisse romande, au-delà de l'Arc jurassien, il faut ajouter trois minutes entre Lausanne et Renens (et donc entre Lausanne et Genève), en raison du ralentissement des trains induit par les travaux de Léman 2030.

Dans le canton de Vaud, le RER étend sa toile jusqu'à Grandson, avec une cadence à la demi-heure. Morges récupère sa halte ICN sur la ligne Yverdon-Genève.

En Valais, sept InterRegio sur les 44 quotidiens ne feront plus halte à Loèche, afin de ne pas

entrer en conflit avec l'horaire des EuroCity vers l'Italie.

Les CFF font remarquer que le nouvel horaire est «d'une densité exceptionnelle, dont la ponctualité dépend du bon fonctionnement de toutes les correspondances». La responsable du département voyageurs, Jeannine Pilloud, relève qu'un train supprimé ou en retard «n'est pas tragique», à condition qu'une solution raisonnable de remplacement soit proposée.

Les CFF ont ainsi étendu l'offre de 660 trains/km en trafic grandes lignes (+1%) et de 2,7 millions de trains/km en trafic régional (+3,3%). ■ S. J.