

« Neuchâtel Mobilité 2030 »



Pour offrir de meilleures conditions-cadres aux entreprises neuchâteloises et répondre durablement aux besoins de notre population en matière de transport, le réseau de mobilité du canton de Neuchâtel doit être substantiellement amélioré. Par un RER attractif, un réseau de routes performant et le développement progressif de la mobilité douce, le gouvernement veut concrétiser la complémentarité route/rail et atteindre la croissance qualitative grâce au transfert modal vers les transports publics. Le Conseil d'Etat attend de sa stratégie « Neuchâtel Mobilité 2030 » qu'elle ras-

semble les régions et les agglomérations du canton de Neuchâtel, dans la vision « Un canton, un espace ».

Une première étape du RER se concrétisera déjà au moment de l'entrée en vigueur de l'horaire 2016, le 13 décembre 2015. Ainsi, en introduisant la cadence à la demi-heure entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et le Locle mais aussi vers le Val-de-Travers, il améliore la desserte ferroviaire pour les usagers neuchâtelois. Rappelons que l'horaire 2016 représente un défi technique important vu la topographie de la ligne historique entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds. Finalement, le nouvel horaire permettra de mieux relier la population neuchâteloise et son tissu économique aux grandes agglomérations voisines, ce qui est essentiel pour le dynamisme des entreprises neuchâteloises et de l'Arc jurassien.

Ainsi le canton de Neuchâtel construit enfin son RER ! La première étape sera réalisée par le biais de l'horaire 2016. La seconde s'inscrit dans le cadre du programme de développement ferroviaire (Prodes 2030) soumis à la Confédération. En toute cohérence, la stratégie de mobilité 2030 du Conseil d'Etat concrétise une politique de mobilité en faveur d'un report modal ambitieux du transport individuel vers les transports publics. Ces futurs investissements devraient permettre d'absorber une part majeure de la croissance des déplacements grâce au développement des infrastructures et des dessertes en transports publics.

La nouvelle politique des transports du Conseil d'Etat sera ancrée dans la Constitution cantonale. Ainsi les Neuchâtelois seront invités à exprimer leur avis et apporter leur soutien à une stratégie répondant durablement aux besoins de mobilité des régions et agglomérations de leur canton. Un soutien affirmé de la population constituera une base solide et indispensable pour convaincre nos Autorités fédérales.

Laurent Favre
Conseiller d'Etat
Chef du Département
du développement territorial
et de l'environnement (DDTE)

S O M M A I R E

EDITORIAL	1
À NOS LECTEURS	2
HORAIRE 2016	
Le plus grand changement d'horaire depuis Rail 2000	3
Le nouvel horaire à Neuchâtel et dans le Jura	5
LIGNE DIAMÉTRALE DE ZURICH	
Une révolution pour l'axe ferroviaire est-ouest	6
« NEUCHÂTEL MOBILITÉ 2030 »	
Ambitieux projet de transports multimodaux sur les rails	8
L'intermodalité entre les transports publics et le vélo	12
LIAISONS FERROVIAIRES FRANCO-SUISSES	
Etat des lieux	14
TUNNEL ROUTIER DU SAINT-GOTHARD	
Haro sur le deuxième tube	16
NOUVEAU « PASSEPORT » DE MOBILITÉ	
Le SwissPass est là	18
OPINION	
Horaire CFF 2016, une consultation allbi	19
Ligne Sorgues – Carpentras ouverte après 77 ans de léthargie	20
NOUVELLES DES ASSOCIATIONS	21
L'ACTUALITÉ ET L'AGENDA DE LA MOBILITÉ	23

À nos lecteurs

La présente édition de *TRANSPORTS ROMANDS* est notamment consacrée au nouvel horaire 2016, qui changera les habitudes de nombreux voyageurs en Suisse romande, et à l'ambitieux projet « Neuchâtel Mobilité 2030 », qui a pour objectif de concrétiser la vision « Un canton, un espace ».

Nous remercions tout particulièrement M. le Conseiller d'Etat Laurent Favre d'avoir signé l'éditorial ainsi que tous les autres intervenants pour leurs contributions dans ce numéro.

Dans le prochain numéro (n° 29 de mars 2016), nous poserons notre regard sur les infrastructures ainsi que sur le trafic et ses conséquences. Nous vous souhaitons, d'ici là, d'heureuses fêtes de fin d'année et un excellent millésime 2016 qui sera marqué d'un événement majeur pour la Suisse et l'Europe : l'inauguration, au début juin, et la mise en service, le 11 décembre, du nouveau tunnel de base du Saint-Gothard.

Améliorations sur notre site Internet

Toutes les nouveautés présentées en page 24.

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 8 €.

Impressum

Comité d'édition

- Simone Amorosi, directeur adjoint, Centre de transport, vice-présidence EPFL pour l'innovation et la valorisation, Lausanne
- 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, *laRegioniTicino*, Bellinzone et Berne
- Pascal Bovey, délégué à la mobilité du canton du Valais, Sion
- Renaud Bournoud, journaliste RP, *24 heures*, Lausanne
- 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, professeur honoraire EPFL, responsable du Comité d'édition, 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)
- Nicolas Rossé, journaliste économique, RTS-télévision suisse, Genève
- Kurt Schreiber, président de Pro Bahn Schweiz/Pro Rail Suisse, Au (ZH)
- 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 : transportromands@bluewin.ch

Adresse Internet : transrom.ch

Vous trouverez notamment sur ce site la liste des numéros déjà parus et le plan de parution des éditions à venir, les entreprises et associations partenaires, ainsi que la page **En bref**, qui reprend et développe les articles de la rubrique L'actualité de la mobilité 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

Le plus grand changement d'horaire depuis Rail 2000

De nombreuses innovations sur l'axe est-ouest.

Les vastes chantiers de Léman 2030 qui démarrent sur l'Arc lémanique, et qui ont pour objectif d'augmenter à terme les capacités du réseau sur l'axe Genève - Lausanne et au-delà, nécessitent un remaniement très conséquent de l'horaire qui entre en vigueur le 13 décembre 2015. A cette date, une grande majorité de nos clients devront consulter un horaire en ligne avant d'entreprendre un voyage, même si de routine.

Sur le Pied du Jura

La plus importante modification est celle que vont connaître les voyageurs sur la ligne du Pied du Jura. Entre Yverdon-les-Bains et Bienne, les ICN (ndlr : InterCity Neigezug ou InterCity Pendulaire soit une rame à caisses inclinables) en direction de la Suisse alémanique ou de l'Arc lémanique se suivent actuellement en rafales à trois minutes d'intervalle. Avec l'horaire 2016, ils seront décalés de trente minutes, ce qui en soit, améliore la qualité de l'offre. De plus, tous les ICN au départ de Lausanne ou de Genève Aéroport auront désormais pour destination Zürich, les voyageurs désirant se rendre dans la capitale rhénane devront effectuer un changement de train soit à Bienne, soit de Lausanne à Berne ou Olten. A Bienne la correspondance avec les ICN de et pour Genève sera assurée dans les deux sens sur le même quai. Depuis Delémont, Moutier, Granges Nord, le RegioExpresss (RE) Delle - Bienne permettra la correspondance à Bienne pour Lausanne. Les voyageurs en provenance de la Suisse romande à destination de Granges Nord, Moutier, Delémont, Laufon, Bâle, changeront à Bienne.

Dans l'Arc jurassien

Le corollaire de ce grand chambardement est évidemment l'adaptation de toutes les correspondances avec le trafic régional et les autres transports publics. Dans le canton de Neuchâtel, les correspondances avec les Montagnes neuchâteloises et le Val-

de-Travers s'aligneront sur le même rythme semi-horaire. Entre Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds, Le Locle, cette nouvelle cadence nécessitera la collaboration de trois entreprises, CFF, transN, et BLS qui se partageront les dessertes et le matériel roulant pour relier le Haut et le Bas du Canton. Une liaison directe entre la Chaux de Fonds et la capitale fédérale sera également introduite.

Dans le Jura bernois, les horaires de tous les trains seront décalés de trente minutes par rapport à 2015. Des trains supplémentaires circuleront le matin à l'heure de pointe entre Saint-Imier et Bienne d'une part et entre Bienne et La Chaux-de-Fonds d'autre part. Un train supplémentaire circulera du lundi au vendredi entre Moutier (départ 6 h 45) et Sonceboz-Sombeval durant les périodes scolaires.

Dans le canton du Jura, les heures de départ et d'arrivée du RE Delle - Delémont - Bienne seront décalées afin de pouvoir garantir la correspondance sur l'ICN vers Lausanne. C'est pourquoi la correspondance entre le RE et la S3 du RER bâlois ne pourra pas être maintenue, ce qui aura pour conséquence de rallonger le temps de parcours entre Bienne et Laufon d'une vingtaine de minutes.

Dans le canton de Vaud

Le nouvel horaire 2016 apporte aussi son lot de changements dans l'ensemble de la Suisse romande, à l'exception du canton de Fribourg préservé des impacts des grands travaux de l'Arc lémanique. Le RER Vaud étendra son réseau jusqu'à Grandson, avec cadence à la demi-heure, quais prolongés, gare rénovée et renforcement des trains en heure de pointe avec l'introduction en première suisse romande d'une unité multiple formée de trois rames Flirt. Les Morgiens bénéficient de la cadence horaire des ICN (contre quelques arrêts le matin et le soir actuellement) de et vers le Pied du Jura. Pour des raisons d'espacement, ce même train ne pourra plus effectuer à Nyon que des haltes tôt le matin et en fin de soi-



Rame ICN sur la ligne du Pied du Jura, près de Neuchâtel (cff)

rée. Les correspondances avec la Suisse alémanique pourront toutefois s'attraper à Morges avec un gain de temps par rapport à aujourd'hui avec une correspondance à Lausanne. Les Lausannois qui se rendront à Saint-Gall bénéficieront, eux, d'un gain de dix-huit précieuses minutes, au-delà de Zurich, grâce aux trains qui emprunteront la nouvelle ligne diamétrale de la gare souterraine de la Löwenstrasse.

Toujours dans le canton de Vaud, certains InterRegio (IR) ne s'arrêteront plus quotidiennement à Bex, en raison du passage de l'EuroCity (EC) Genève - Milan et d'un horaire très serré. Une navette ferroviaire entre Aigle et Saint-Maurice permettra de combler cette lacune. A Renens, les arrêts des ICN matinaux (6 h 10, 7 h 10) circulant sur la ligne du Pied du Jura ne pourront pas être maintenus, mais les IR desservant la ligne du Simplon continueront à s'arrêter aux heures de pointe.

Dans les cantons de Genève et du Valais

A Genève, les correspondances entre le trafic régional La Plaine - Genève et Lancy-Pont-Rouge - Genève se feront, chaque demi-heure, sur les RE Lausanne - Vevey ou Lausanne - Romont. Une connexion nationale plus rapide a pu être trouvée, aux heures de pointe, entre Lancy-Pont-Rouge et l'IR du Valais dans les deux sens.

En Valais, le passage des trains de RegionAlps à la cadence demi-heure complète entre Monthey et Brigue et les navettes des trains autos Brigue - Iselle circuleront toutes les nonante minutes grâce à la réouverture du deuxième tunnel du Simplon. A Loèche, certains IR quotidiens ne pourront plus s'arrêter, afin de ne pas entrer en conflit avec l'horaire des EC. Les clients concernés auront la possibilité d'emprunter les trains régionaux de RegionAlps. Ceux-ci marquent

davantage d'arrêts, ce qui rallonge un peu les temps de parcours. Des scénarios sont actuellement à l'étude pour améliorer la situation dès 2017.

Côté tarification

Pendant l'année 2016, la Région de Nyon sera pilote pour la Suisse afin de tester le nouvel « abonnement modulable », dernier né de l'assortiment des titres de transport. Celui-ci permettra de conjuguer librement bus, bateau, tram et train, un peu à la manière d'un abonnement général, mais sur un trajet défini géographiquement par le client. Les habitants des régions entre Rolle, Nyon et Genève sont les premiers à pouvoir en profiter dès le 13 décembre 2015. Au niveau Suisse, l'introduction de ce titre de transport pratique et flexible se fera à la fin de l'année 2016.

Grand défi à relever

Les CFF, ensemble avec leurs partenaires, s'apprêtent à relever le défi de ce changement d'horaire en mettant tout en œuvre afin de limiter les inconvénients éventuels et d'être au plus près des attentes et besoins de la clientèle.

Les nouveaux horaires peuvent être consultés sur l'horaire en ligne <http://www.cff.ch> en introduisant une date de voyage dès le 13 décembre 2015. Depuis la fin novembre, horaires de poche et brochures d'information sont disponibles dans les gares, selon les besoins de certaines destinations. Partout où cela sera nécessaire du personnel sera à disposition dans les gares, la semaine du changement d'horaire.

Alain Barbey
Responsable du trafic régional
de Suisse romande
et coordinateur régional Ouest



Rame régionale de type Flirt sur la ligne Genève - La Plaine - Bellegarde, près de Satigny (cff)

L'horaire 2016 à Neuchâtel et dans le Jura

Gain spectaculaire pour Neuchâtel et recul pour le Jura

L'horaire 2016 marque une étape cardinale pour les transports publics dans l'Arc jurassien depuis l'entrée en vigueur de Rail 2000. Cette réorganisation de l'horaire s'organise en fonction de la nouvelle offre sur la ligne du Pied du Jura.

Introduites en 2001, les rames pendulaires ICN à destination de Lausanne et de Genève (et vice-versa) se suivaient « en rafale » à trois minutes d'écart. Le système avait l'avantage d'offrir de parfaits nœuds de correspondance, mais privait le Pied du Jura de la cadence semi-horaire. On a choisi de décaler les rames de Genève et Lausanne d'une demi-heure, ce qui signifie le maintien de la cadence horaire à destination des deux cités lémaniques. Toutefois, une bonne correspondance à Yverdon-les-Bains entre l'ICN pour Genève et le RégioExpress pour Lausanne offre une solution alternative de cadence à la demi-heure.

Les rames ICN de la ligne du Pied du Jura de Genève à Zurich emprunteront le raccordement de Soleure à la ligne nouvelle Berne – Olten, alors que celles de Lausanne à Saint-Gall rouleront via Oensingen. On saluera le retour aux arrêts systématiques à Morges (mais non à Nyon) des ICN Zurich – Genève et retour.

Cadence à la demi-heure pour Neuchâtel

La nouvelle trame sur la ligne du Pied du Jura a eu d'heureuses répercussions pour le canton de Neuchâtel, avec l'introduction d'un horaire cadencé à la demi-heure sur les lignes des Montagnes et du Val-de-Travers. Autre innovation, le grand retour des liaisons directes entre la Ville fédérale et les Montagnes. Désormais, on aura chaque heure une relation directe Berne – La Chaux-de-Fonds, via Neuchâtel, par rame tractée du BLS, avec correspondance immédiate pour Le Locle. La demi-heure suivante, un RégioExpress reliera Neuchâtel au Locle, assuré par les CFF avec les rames « Flirt » de transN (Val-de-Travers) et de Tilo (Ticino-Lombardia). Les rames du BLS donneront la correspondance quai à quai à Neuchâtel pour Genève, alors que les « Flirt » donneront la connexion pour Lausanne, mais sans garantie de correspondance.

Tous les trains Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel se croiseront désormais aux Geneveys-sur-Coffrane, promu nœud de correspondance pour le Val-de-Ruz. Ils ne s'arrêteront plus à Montmolin-Montézillon ni à Corcelles-Peseux. Des navettes ferroviaires Corcelles – Neuchâtel rouleront chaque demi-heure, avec quelques exceptions. Pour desservir Montmolin, le Service cantonal des transports a créé une relation Montmolin – Les Geneveys – Cernier assurée par CarPostal. Par ailleurs, la ligne de bus de transN Neuchâtel – Peseux – Colombier – Bôle sera prolongée chaque heure jusqu'à Chambrelieu, offrant d'excellentes relations entre Colombier et les Montagnes.

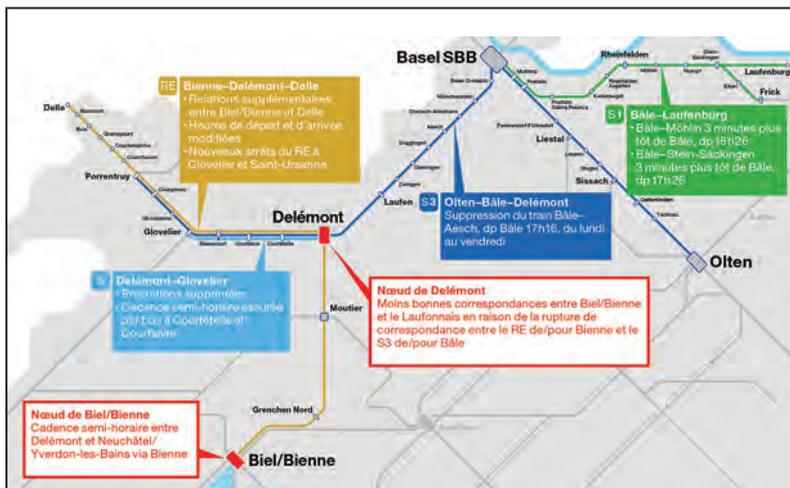
La ligne du Val-de-Travers, Neuchâtel – Fleurier – Buttes, bénéficiera d'un traitement quasi similaire à la ligne des Montagnes, avec une cadence à la demi-heure du lundi au vendredi jusqu'en début de soirée, sauf en période creuse. Les week-ends, la cadence sera horaire, avec le renfort de deux rames de 7 à 9 heures et de 15 à 17 heures, pour répondre à la demande des touristes. Pour Les Ponts-de-Martel, la correspondance à La Chaux-de-Fonds se fera avec les rames de Berne, donc à Neuchâtel pour Genève et l'aéroport. En revanche, il n'y a pas de grille systématique pour la ligne Les Brenets – Le Locle, où l'on a privilégié les transports scolaires.

Le canton du Jura défavorisé

Pour le canton du Jura et Moutier, la principale détérioration, c'est la rupture de charge à Bienne pour se rendre à Neuchâtel, à Lausanne ou à Genève. En revanche, la fréquence demeure semi-horaire entre Delémont et Bienne, avec les rames ICN Bâle – Bienne ou avec les RégioExpress Delle – Bienne. Ceux-ci desserviront désormais toutes les gares entre Porrentruy et Delémont.

La grille des Chemins de fer du Jura ne sera pas modifiée. La connexion à La Chaux-de-Fonds se fera avec les rames de Berne, donnant correspondance à Neuchâtel pour les trains à destination de Genève. Quant à la ligne La Chaux-de-Fonds – Bienne, elle est bouleversée par le décalage d'une demi-heure des RégioExpress. En correspondance avec les trains du Locle, ils assureront la correspondance à Bienne avec les ICN Lausanne – Saint-Gall (donc desserte de Zurich-Aéroport). En revanche, les voyageurs à destination de Bâle devront transiter par Olten.

Blaise Nussbaum



Les changements majeurs générés par l'horaire 2016 sur les lignes Delémont – Porrentruy – Delle, Delémont – Bienne et Delémont – Bâle (cff)

Inauguration de la ligne diamétrale de Zurich

Une révolution pour l'axe ferroviaire est-ouest

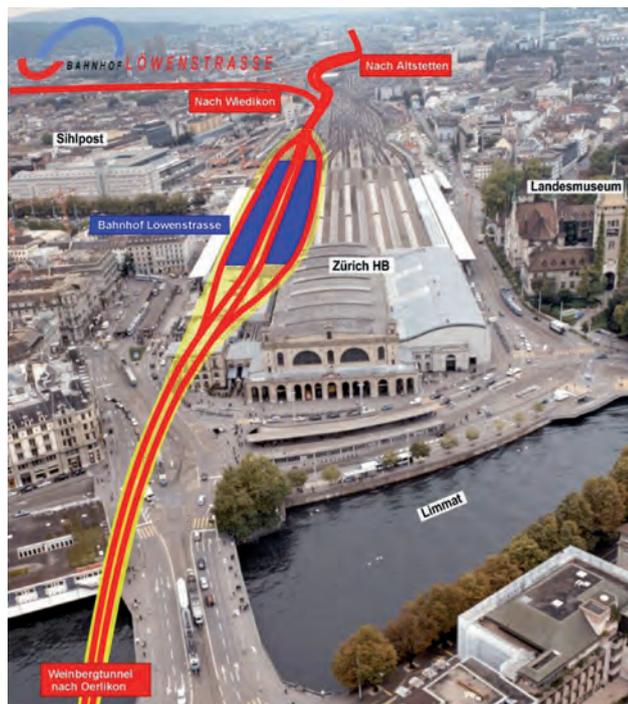
La gare centrale de Zurich, avec un trafic journalier de plus de 400'000 passagers, est l'une des gares ferroviaires les plus fréquentées du monde. Profitant de l'élan de « Rail 2000 », le canton de Zurich et les CFF ont lancé le projet de « ligne diamétrale », qui a été plébiscité par le peuple zurichois, le 23 septembre 2001 (81,9 % de votes favorables). Les études de projet et l'élaboration de variantes ont pu dès lors commencer. En 2007, les premiers coups de pioche ont été effectués et l'ensemble des travaux sera terminé en 2016 avec l'extension de la gare d'Oerlikon.

Cette ligne, qui permettra d'accroître la capacité de la gare centrale de Zurich, traverse diagonalement l'agglomération zurichoise et s'étend sur une longueur de 9,8 kilomètres. Elle est divisée en quatre sections. La section I, à l'ouest, relie, via deux nouveaux ponts ferroviaires, la gare périphérique d'Altstetten avec la nouvelle gare Löwenstrasse. La section II comprend la gare de passage souterraine de Löwenstrasse à quatre voies ainsi que des surfaces commerciales avec 37 nouveaux magasins et restaurants. La section III est formée par le tunnel à double voie du Weinberg, long de 4,8 kilomètres, qui permet la liaison entre la gare Löwenstrasse et l'échancrure ferroviaire à Oerlikon, qui constitue la section IV.

Deux sections en souterrain

Les deux sections souterraines présentent des exigences techniques très élevées. La gare Löwenstrasse est située sous la gare principale de Zurich et la rivière Sihl, tandis que le tunnel du Weinberg passe

sous l'aile sud historique de la gare centrale de Zurich, construite il y a 150 ans, et la rivière Limmat (voir fig. 1).



Vue schématique de la gare souterraine Löwenstrasse (cfr)

La gare Löwenstrasse se situe en terrain meuble, 10 à 15 mètres sous le niveau de la nappe phréatique. L'excavation a été effectuée selon la méthode dite « en taupe ». Ces travaux ont été réalisés par tranches, nécessitant que deux ou trois voies de la gare

prestations d'ingénierie

$$\int \text{tunnels} \frac{\text{qualité} \cdot \text{trafic} \cdot \text{environnement} + \text{énergie} \cdot \text{génie civil}}{\log(\text{technique ferroviaire}) \cdot \xi + 1} d\xi$$

= $\sum_{N=\text{ingénierie}} \text{conseil} \cdot \text{Pöyry} \cdot N^1$ { la formule de votre succès }



Elektrowatt est devenue Pöyry – une entreprise de conseil et d'ingénierie avec 700 collaborateurs en Suisse et une forte présence en Suisse romande. Nous réalisons des projets d'envergure ainsi que des petits projets pour nos clients de la région: aménagement de pompage-turbinage du Nant de Drance, contournement autoroutier de Bienne, CEVA BAMO Technique ferroviaire à Genève, Tram t1 de Lausanne.

de Zurich soient simultanément et temporairement raccourcies sur 100 mètres afin de permettre l'exécution des travaux (creusement de parois moulées, puis bétonnage de la dalle). Il n'y a eu aucune interruption de l'exploitation ferroviaire durant l'ensemble des travaux.

Les premiers 150 mètres du tunnel du Weinberg passent sous l'aile sud immédiatement après la gare de Löwenstrasse et sont excavés selon une méthode « mixte ». Il s'agit d'une excavation « en taupe » avec des parois moulées creusées à partir de deux galeries longitudinales préalablement creusées (voir fig. 2) et un abaissement de la nappe. Des poutres en béton précontraint, coulées dans des galeries transversales, ont ensuite été réalisées et ont apporté une rigidité suffisante pour assurer la stabilité et limiter les tassements de l'aile sud. Depuis Oerlikon, le tunnel à deux voies traverse essentiellement la molasse et a été excavé au tunnelier ouvert, en direction de la gare centrale. Pour le passage à travers des tronçons en terrain meuble sous la rivière Limmat, le tunnelier a pu se convertir en tunnelier à bouclier à pression des boues.

Inauguration en deux étapes

Le 15 juin 2014, les CFF et la ZVV (Zürcher Verkehrsverbund) ont mis en service la première partie de la ligne diamétrale de Zurich, qui ne concerne que le RER zurichois. Trois lignes (S2, S8 et S24) passent par la nouvelle gare de la Löwenstrasse et par le tunnel du Weinberg, entraînant ainsi une réduction du temps de parcours de cinq minutes.

Le 13 décembre 2015, la seconde partie de la ligne diamétrale, soit le tronçon d'Altstetten à la gare

Löwenstrasse, sera mise en service. À ce moment-là, l'horaire du RER zurichois va changer fortement et l'offre sera augmentée d'environ 25 %. De plus, les trains CFF des grandes lignes de l'axe est-ouest passeront aussi par la ligne diamétrale, sans nécessité de changer de direction, permettant ainsi une réduction moyenne des temps de parcours de six à sept minutes. En particulier, l'InterCity entre Genève-Aéroport et Saint-Gall (via Berne – Zurich) circulera à l'avenir via la ligne diamétrale et sans arrêt entre Winterthur et Saint-Gall, gagnant ainsi dix-huit minutes à l'arrivée.

Les coûts des travaux se montent à 2.031 milliards de francs, répartis entre la Confédération (2/3 ou 1'354 millions CHF) et le canton (1/3 ou 677 millions CHF). Les coûts budgétisés et les délais annoncés ont été entièrement respectés.

Olivier Müller

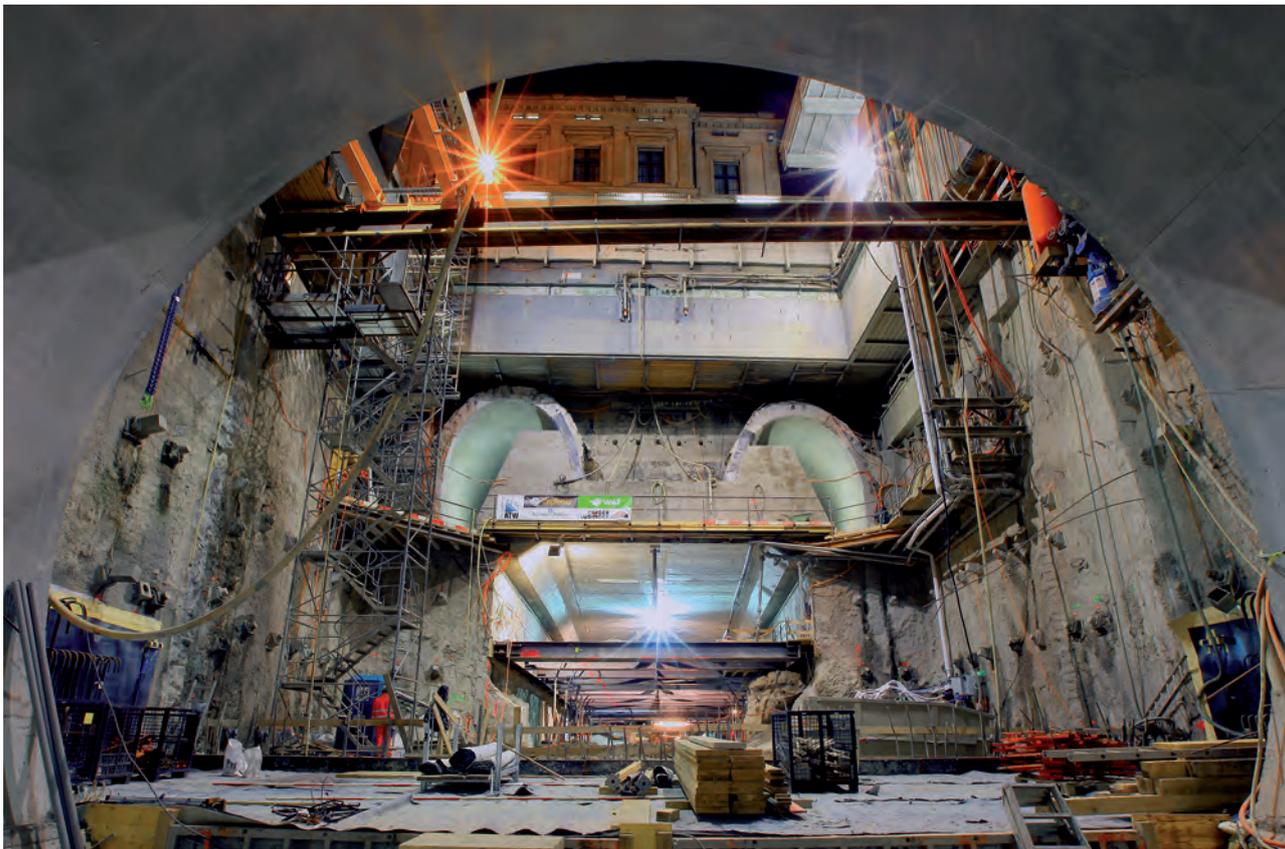
Ingénieur civil EPFL/SIA, chef de projets

Pöyry Suisse SA, Vevey

Reto Graf

Ingénieur civil EPFL/SIA, responsable succursale

Pöyry Suisse SA, Vevey



Puits, galeries et excavation sous la gare principale de Zurich (Pöyry)

« Neuchâtel Mobilité 2030 »

Ambitieux projet de transports multimodaux sur les rails

Le canton de Neuchâtel est à un nouveau tournant de son destin. Le 28 février 2016, le corps électoral neuchâtelois devra décider de son avenir en se prononçant sur le projet gouvernemental intitulé « Mobilité 2030 ». Le dossier est ambitieux et consensuel, car il touchera tous les modes de transport : rail, route et mobilité douce.

On se souvient qu'en septembre 2012 le peuple neuchâtelois avait refusé, du bout des lèvres, la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel (ou défunt TransRun) qui aurait mis les deux agglomérations du canton à moins de quinze minutes tous les quarts d'heure. Les lendemains de ce refus de justesse furent amers, creusant davantage encore le fossé séparant le Haut du Bas.

Différentes démarches furent entreprises au lendemain de ce cruel échec. Le jeune mouvement « Le Haut veut vivre » lança avec succès une initiative demandant la création d'une liaison en moins de dix-sept minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds, d'ici à 2025. Par ailleurs, le groupe LIEN (Liaisons expresses neuchâteloises) a repris ses calculs et présenté un projet allégué estimé à 600 millions de

francs au lieu des 919 millions prévus initialement.

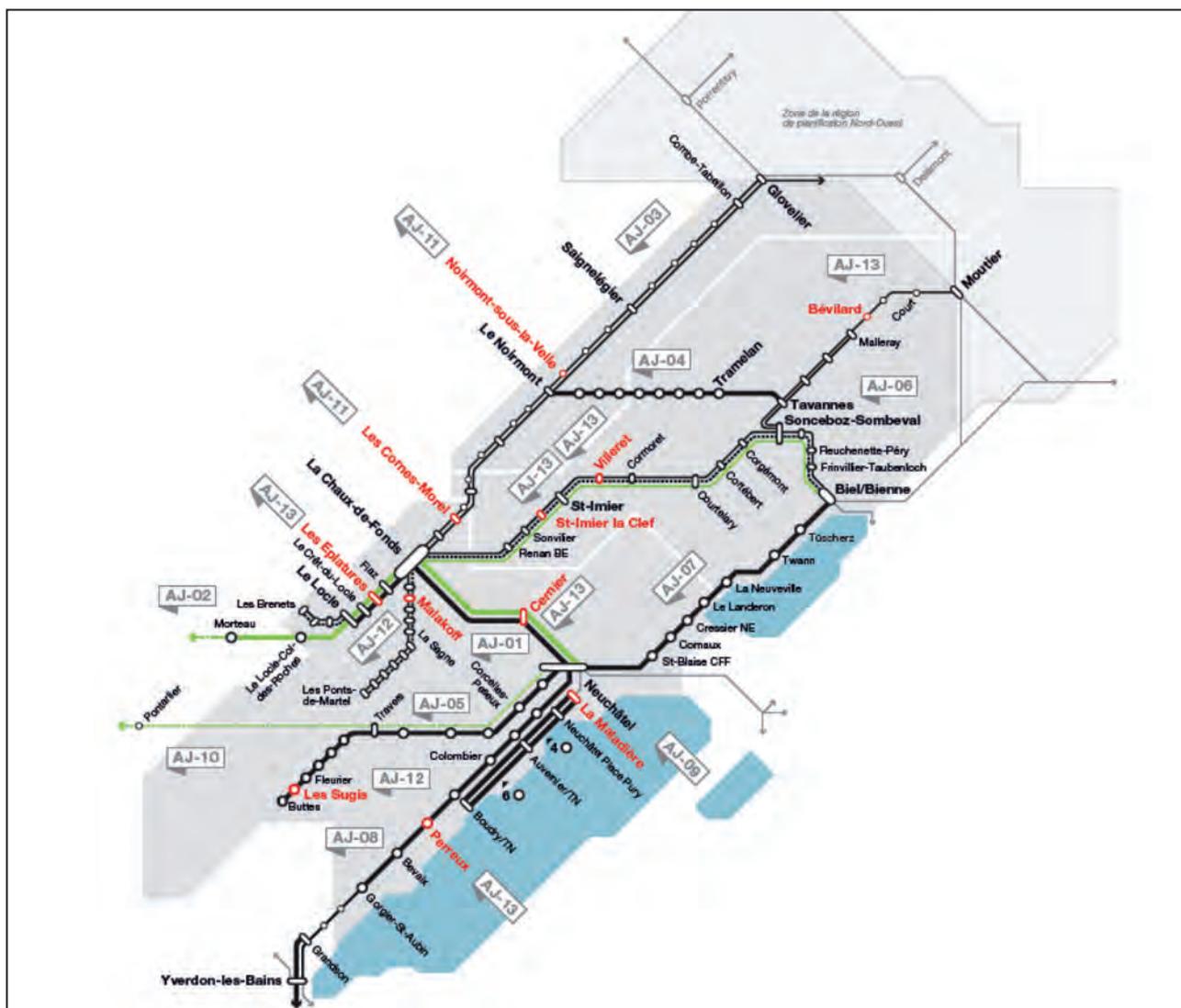
Entre-temps, la donne a changé fondamentalement sur le plan fédéral avec la création du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) pour le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) approuvé par le peuple helvétique, le 9 février 2014. Dès lors, le canton de Neuchâtel a pu soumettre à la Berne fédérale un projet de véritable Réseau express régional (RER). Les services administratifs ont dû cravacher ferme pour boucler le projet dans les délais, car l'ancien projet devait être repensé de fond en comble pour répondre aux demandes de toutes les régions du canton.

Le Grand Conseil vient d'approuver à l'unanimité, le 3 novembre 2015, le projet du Conseil d'Etat, intitulé « Mobilité 2030 », car il rassemble tous les modes de transports, publics comme privés.

Quatre axes principaux

Mathieu Erb, secrétaire général du Département du développement territorial et de l'environnement, nous a présenté la stratégie globale du Conseil d'Etat neuchâtelois en matière de mobilité. Celle-ci s'articule selon quatre axes :

- création d'un RER neuchâtelois qui comprend la



Le réseau ferroviaire neuchâtelois prévu par « Mobilité 2030 » s'inscrit dans un espace plus large relié aux régions voisines situées au cœur de l'Arc jurassien (Rapport Mobilité 2030)

ligne directe Haut – Bas (La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel), ainsi que divers aménagements du réseau ferroviaire ;

- inscription de la H20 dans le réseau des routes nationales, permettant l'évitement des villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, ainsi que l'assainissement du tunnel routier de la Vue-des-Alpes ;
- rénovation du réseau de routes cantonales vieillissantes et entretien d'ouvrages d'art (ponts et tunnels) ;
- mobilité douce avec engagement d'un million de francs par an durant une vingtaine d'années. Il s'agit d'un projet d'importance cantonale, n'excluant pas les initiatives des villes et des communes. Un rapport a déjà obtenu en septembre dernier une large approbation du Grand Conseil pour divers projets importants.

Ainsi la création du FAIF et du FIF offre la chance exceptionnelle pour le canton de Neuchâtel de moderniser son réseau ferroviaire, tandis que le fonds routier Forta, encore en gestation, devrait lui permettre d'achever ses axes routiers dans les Montagnes et ses raccordements avec la Franche-Comté. C'est une occasion unique à ne manquer sous aucun prétexte, car ces projets qui ne pourront voir le jour qu'avec l'appui financier de la Confédération projettent le canton dans le XXI^e siècle des transports.

On sait que c'est aux Chambres que reviendra finalement la compétence de sélectionner les projets déposés par les cantons. Conscient de l'enjeu, le canton de Neuchâtel entend renforcer son lobbyisme à Berne. Le conseiller d'Etat Laurent Favre, en charge des transports, a conservé le vaste réseau de relations qu'il avait tissé durant son mandat au Conseil national. Il reste environ une année et demie avant l'évaluation et le pré-tri des projets par l'Office fédéral des transports (OFT). Le Conseil fédéral sera ensuite saisi du dossier en 2017 et présentera le message aux Chambres en 2019.

Après le double refus du TransRun et de l'augmentation de la vignette autoroutière par le corps électoral neuchâtelois, le gouvernement estime indispensable de donner un signal fort à la Berne fédérale sous la forme d'un large soutien de la population à ces projets vitaux pour les transports dans le canton de Neuchâtel. Comme l'initiative du « Haut veut vivre » pour une relation rapide Haut-Bas doit être soumise au peuple, le gouvernement cantonal a décidé de soumettre au souverain un contre-projet de RER neuchâtelois faisant partie intégrante du dossier « Mobilité 2030 ».

Le RER neuchâtelois articulé en cinq points

La conception du RER neuchâtelois comprend cinq chapitres essentiels. Sa colonne vertébrale est naturellement la ligne ferroviaire directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel. D'une longueur d'environ 16 kilomètres, elle traversera le canton de part en part en souterrain, sous la Vue-des-Alpes, le Val-de-Ruz et la chaîne de Chaumont. Elle disposera d'une gare souterraine de croisement à Cernier à laquelle se greffera le réseau de bus irriguant tout le Val-de-Ruz. On a modifié le projet originel en faveur d'un tracé inté-

gralement souterrain, ce qui permet de ménager les terres agricoles et le paysage de cette belle vallée, tout en évitant la construction d'ouvrages d'art coûteux. Le temps de parcours prévu est de quatorze minutes (douze minutes selon les calculs théoriques des ingénieurs), croisement compris à Cernier, ce qui permettra une cadence au quart d'heure, en tout cas aux périodes de pointe. Le devis est de l'ordre de 900 millions de francs. Cette ligne a été retenue par la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) comme projet prioritaire pour l'Arc jurassien. Elle devra encore obtenir la sanction favorable de l'OFT, du Conseil fédéral et en dernier ressort des Chambres fédérales.

Jonction ferroviaire Bôle – Corcelles

Deuxième élément du RER, il est prévu de raccorder la ligne historique du Franco-Suisse par le Val-de-Travers, ouverte en 1860 entre Pontarlier et Neuchâtel, à la ligne actuelle des Montagnes. On construira un nouveau barreau entre Bôle et Corcelles-Peseux, ce qui permettra de continuer de desservir par le rail l'agglomération de Corcelles-Peseux forte de quelque 10'000 habitants. Ce détournement présentera l'avantage de soulager le tronçon Vauseyon – Auvernier de la ligne du Pied du Jura, emprunté par les ICN, les régionaux de la Béroche et un important trafic de fret. L'offre proposera une desserte à la demi-heure entre Neuchâtel et le Val-de-Travers jusqu'à Buttes. Le coût de cette bretelle est évalué à une cinquantaine de millions de francs.

Ligne transfrontalière Le Locle – Morteau

La route des Microtechniques (La Chaux-de-Fonds – Morteau) est totalement engorgée dans l'agglomération locloise aux heures de pointe par le trafic des frontaliers travaillant dans le Jura neuchâtelois et au-delà. Depuis l'an 2000, une desserte ferroviaire a été introduite avec un vif succès, mais l'offre ne parvient pas à répondre à la forte demande en raison d'un matériel roulant insuffisant (quatre autorails X73500, dont un de réserve ou en révision). L'objectif est de renouveler intégralement la voie et d'électrifier la ligne entre le point frontière du Col-de-Roches et Morteau, cité principale du Haut-Doubs.

L'avantage de la solution est d'intégrer ce tronçon au RER neuchâtelois et au réseau des CFF, en offrant une cadence à la demi-heure. L'objectif est d'offrir une desserte compétitive et capacitaire aux frontaliers (plus de 11'000 pour tout le canton de Neuchâtel). A l'heure actuelle, la majeure partie des frontaliers (95 %) est obligée de venir en Suisse en voiture, avec un très faible taux de covoiturage, soit seulement 1,15 personne par véhicule. Les coûts d'aménagement sont évalués sur territoire suisse à une quarantaine de millions de francs. Il s'agit de réaménager de nouvelles stations ainsi que des voies de croisement au Crêt-du-Locle et au Col-des-Roches.

Le devis sur le tronçon français est du même ordre de grandeur. Le renouvellement intégral de la voie (rails longs, traverses et ballast) ainsi que l'électrification de la ligne Le Col-des-Roches – Morteau, sur territoire français, sont du ressort de la future grande région Bourgogne – Franche-Comté qui doit émerger

des élections régionales en novembre 2015. Le canton de Neuchâtel espère convaincre les autorités de la nouvelle région de l'enjeu vital de la ligne pour les travailleurs frontaliers et de la nécessité de consentir un tel investissement.

Prolongement du Littorail

Quatrième élément du RER, le prolongement du Littorail. Il s'agit de la liaison Boudry – Neuchâtel, ligne à voie métrique desservant la zone occidentale du chef-lieu. Il est prévu de prolonger ce lien jusqu'à l'Université, en correspondance avec le Funambule à destination de la gare, et au quartier de la Maladière (centre commercial, sportif et polytechnique). Ce lien est fondamental, car il améliorera sensiblement la relation actuellement peu performante entre le centre-ville et la gare des CFF. On créera un véritable pôle multimodal favorisant un report du trafic individuel vers les transports publics et la mobilité douce. Le coût de ce prolongement est devisé à quelque 60 millions de francs.

Cinq nouvelles gares

Le gouvernement a également inscrit dans son programme, l'aménagement de cinq nouvelles gares ferroviaires à proximité des agglomérations du canton. Ces stations sont les suivantes :

- Malakoff, sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel (exploitant transN) desservant le quartier sud-est du Cerisier en plein développement ;
- Les Eplatures sur la ligne Le Locle – La Chaux-de-Fonds (CFF), desservant la zone industrielle entre les deux villes ;
- Les Cornes-Morel, sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Saignelégier – Glovelier (Chemins de fer du Jura : CJ) desservant un quartier d'habitat dense à l'est de la Métropole horlogère ;
- Perreux, sur la ligne Neuchâtel – Gorgier – Yverdon-Bains (CFF) desservant un pôle industriel en plein essor ;
- Les Sugits, sur la ligne Neuchâtel – Buttes (CFF), à la sortie de Buttes en direction de Fleurier, desservant une zone industrielle en développement.

Les coûts de chaque nouvelle station sont estimés à huit millions de francs par halte, soit 40 millions au total. Ces aménagements faciliteront les déplacements des employés des zones industrielles et des habitants des quartiers périphériques denses de la ville.

Financement

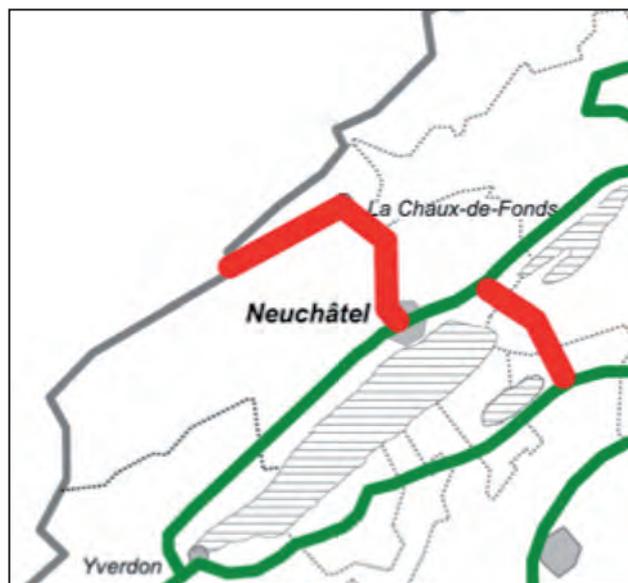
La réalisation de ce RER neuchâtelois est naturellement subordonnée à son approbation par les Chambres fédérales, en principe en 2019. En cas de feu vert de la Confédération, le canton entend assurer le préfinancement de la construction de la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, si bien que les travaux pourraient démarrer dès 2020 au lieu de 2030. Le canton souscrira un emprunt de 900 millions de francs auprès d'une société d'investissement. Il garantira cet emprunt et s'acquittera des intérêts passifs, évalués à 110 millions de francs payables en quinze ans. La Confédération remboursera l'emprunt de la ligne nouvelle dès 2030, à l'exception, naturellement, des intérêts.

Pour consolider l'édifice, le canton a estimé judicieux de recourir à une construction constitutionnelle. Au cas où le « Haut veut vivre » retirerait son initiative, le contre-projet n'aurait plus de raison d'être. Or le Conseil d'Etat veut que le peuple neuchâtelois se prononce sur ce concept de « Mobilité 2030 » pour exprimer sa volonté aux autorités fédérales. C'est pourquoi le corps électoral sera invité à se prononcer le 28 février 2016 sur un décret constitutionnel portant sur le principe de la complémentarité des transports et sur la disposition temporaire relative au financement de l'emprunt.

A quand la H20 route nationale ?

Quant à l'inscription de la H20 (Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Col-des-Roches) dans le réseau des routes nationales, le projet est nettement moins avancé, puisqu'il dépend de la création du fonds fédéral routier Forta, sur le modèle du fonds FIF. Le projet a pris du retard, car le Conseil fédéral en proposait une version allégée excluant les régions périphériques telles que la Thurgovie, Glaris et Neuchâtel. Le Conseil des Etats a renvoyé le dossier en commission pour qu'il soit intégralement retravaillé. On a donc bon espoir que la H20 soit repêchée et incluse dans le paquet des nouvelles routes nationales.

Néanmoins, le tunnel routier de la Vue-des-Alpes, inauguré en 1993 nécessite des travaux indispensables d'assainissement et de sécurité. Il faudra aménager une galerie de fuite dans les deux tunnels. En outre, les chaussées de l'axe cantonal sont fortement détériorées dans la traversée des villes du Haut. Si la H20 n'est pas intégrée dans le réseau des routes nationales, le financement actuel des routes principales sera toujours en vigueur. Ce qui signifie pour le canton une charge de 11 millions de francs pour le seul entretien et de pas moins de 200 millions de francs pour la galerie de sécurité de la Vue-des-Alpes.



L'inscription de la H20 (Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds – Le Locle – Le Col-des-Roches) dans le réseau des routes nationales dépend de la création du fonds fédéral routier Forta (Etat de Neuchâtel)

Planification des routes cantonales

Le réseau routier cantonal neuchâtelois souffre d'un manque flagrant d'entretien. Plusieurs ouvrages

d'art présentent des signes inquiétants de vieillissement. C'est notamment le cas du Grand-Pont à La Chaux-de-Fonds, qui enjambe le faisceau de voies à l'ouest de la gare centrale. Il fera l'objet d'interventions lourdes en 2018 et 2019. L'ensemble des assainissements des ponts et tunnels du réseau cantonal est évalué à 38,1 millions de francs jusqu'en 2029. Parmi les autres interventions, figure la réduction des nuisances sonores routières en milieu habité, par parois antibruit, fenêtres isolantes et revêtement absorbant.

Quelques projets sont déjà en cours d'élaboration. C'est le cas du tronçon de six kilomètres entre Les Ponts-de-Martel et La Sagne, route dangereuse et sinueuse, à gabarit étroit et passant à proximité d'habitations. Les travaux débiteront en 2017 et se poursuivront par étapes durant trois ans. Le coût est évalué à 15 millions de francs. Un autre gros chantier est programmé avec l'assainissement du tunnel de la Clusette, inauguré en 1975, point névralgique de la H10 et vital pour l'accès au Val-de-Travers. Aucun entretien d'envergure n'avait été accompli, sauf l'intervention d'urgence au début des années 2000 pour prévenir la chute de la dalle supérieure. L'état de la galerie nécessite la rénovation totale des équipements et la création d'issues de secours. Les travaux sont programmés entre 2019 et 2022, pour un coût de 34,7 millions de francs, dont une vingtaine sera prise en charge par le fonds de la Confédération pour les routes principales dont la H10 fait partie.

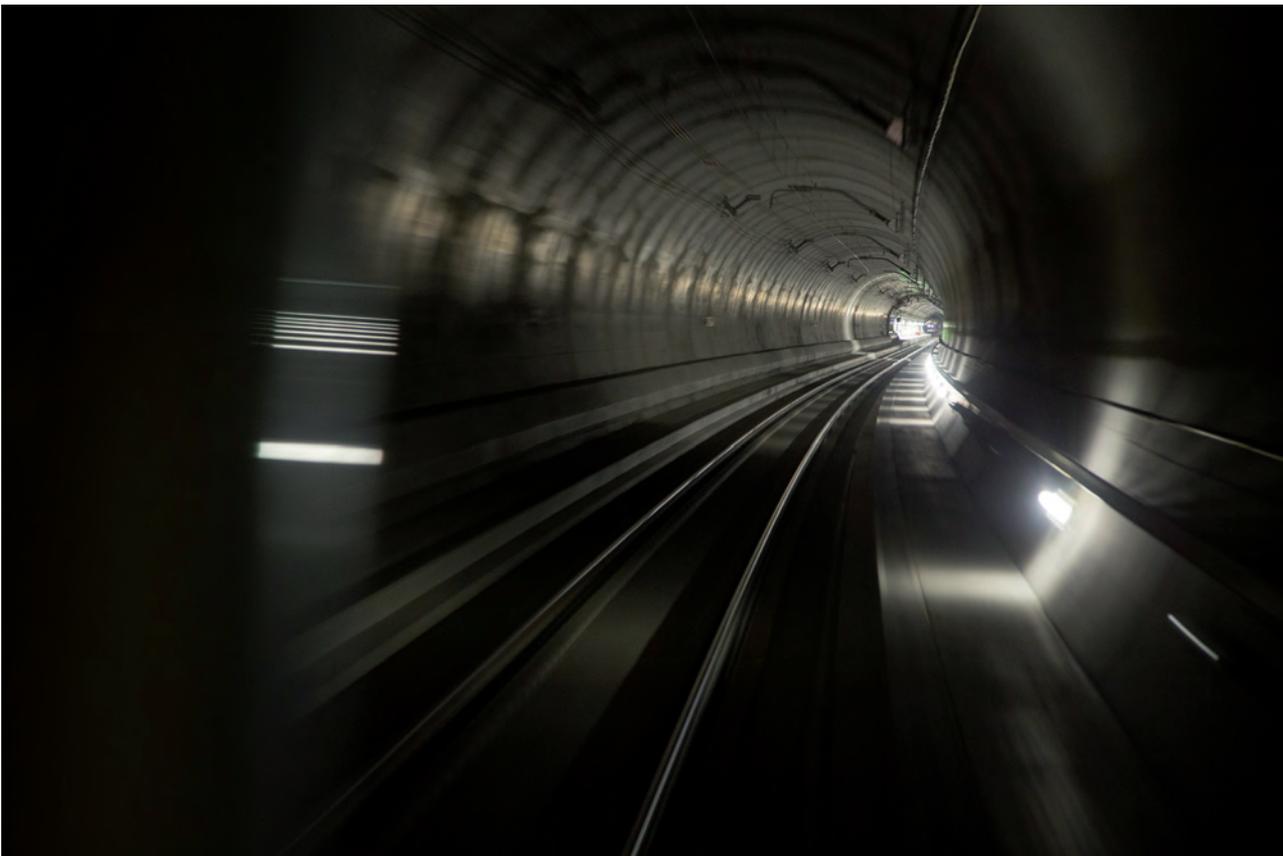
Par ailleurs, divers tronçons critiques sont en cours d'examen. C'est le cas de l'évitement de Fontaine, au cœur du Val-de-Ruz, traversé par un trafic de

7000 véhicules par jour, avec accès direct à la zone industrielle très développée. La traversée problématique de l'est de la ville de La Chaux-de-Fonds, entre le tunnel de la Vue-des-Alpes et l'axe en direction des Franches-Montagnes et du vallon de Saint-Imier, serait partiellement souterraine. Planifiés de 2023 à 2028, les travaux coûteraient 150 millions de francs, dont 90 pourraient être couverts par la Confédération au titre des routes principales, puisqu'il s'agit de la H18 La Chaux-de-Fonds – Bâle. Enfin, dernier point critique, la traversée de Peseux par la H10, fortement saturée par le trafic provenant du chef-lieu et à destination du Val-de-Travers, des vallées des Ponts-de-Martel et de La Brévine.

Mobilité douce

Pour compléter ce vaste panorama de tous les modes de transport, le canton a décidé d'ouvrir un chapitre dédié à la mobilité douce, afin de combler son grand retard. Il encouragera les modes doux pour les déplacements quotidiens, en visant un report modal sur les transports publics et la mobilité douce (marche, vélo, etc.). On définira des normes d'équipement et de signalisation, en milieu urbain et hors localité ; on développera un réseau cyclable intercommunal, pour le travail et les loisirs, en tenant compte du rapport coût-efficacité ; on favorisera l'intermodalité entre transports publics et mobilité douce, avec des stations de vélos à proximité des gares, des quartiers denses et des entreprises. Le canton souhaite investir deux millions de francs par an en faveur de la mobilité douce, soit 20 millions d'ici à 2035 (voir la présentation en p. 12).

Blaise Nussbaum



Relier par une infrastructure ferroviaire performante les Montagnes neuchâteloises au Littoral neuchâtelois du canton (cfr)

L'intermodalité entre les transports publics et le vélo

Une vision stratégique cantonale

Après pas loin de vingt ans de reports successifs, le canton de Neuchâtel s'est enfin doté d'une vision stratégique du développement des mobilités douces, avec pour objectif prioritaire d'intensifier l'usage du vélo. La stratégie repose en effet sur l'hypothèse que ce sont les déplacements à bicyclette qui apportent le meilleur complément aux transports publics, en alimentant le réseau et accroissant la zone de « chalandise » des arrêts de bus ou des gares. Il était temps, lorsque l'on sait que sur le canton, seuls 3 % des trajets pendulaires sont effectués à vélo, contre 9 % en moyenne Suisse. Avec cette nouvelle stratégie, qui s'intègre dans une vision globale de la mobilité à l'échelle cantonale, le canton s'engage non seulement à développer son réseau cyclable, mais entend également consacrer vingt millions de francs sur vingt ans au développement des conditions-cadres propres à favoriser la pratique du vélo.

Une solution efficace pour couvrir le premier ou le dernier kilomètre

Si le vélo ne constitue raisonnablement pas une alternative crédible pour les déplacements quotidiens de plusieurs dizaines de kilomètres, il peut, dès le moment où une ligne de transports publics existe, être utilisé pour rejoindre cette dernière rapidement, ou pour atteindre efficacement sa destination finale depuis l'arrêt ou la gare d'arrivée. Soit en embarquant son vélo (pliable) dans le train ou le bus, soit en le stationnant à l'interface de transports publics. Il s'agit ainsi de privilégier chaque mode de déplacement là où il est le plus adapté : c'est la définition même de l'intermodalité.

Dans une chaîne des déplacements comprenant un tronçon en transports publics, c'est très souvent le déplacement dans le premier ou le dernier kilomètre qui représente le maillon faible, pouvant aller jusqu'à faire renoncer à l'utilisation des transports publics en l'absence de solution satisfaisante. Ainsi, parallèle-

ment aux efforts importants qui sont actuellement consentis pour améliorer la fréquence des trains sur le canton (cadencement à la demi-heure), il est primordial de traiter de l'amélioration des cheminements de mobilité douce vers les gares et de la mise à disposition d'une offre en stationnement vélo de qualité sur ces pôles d'échange principaux.

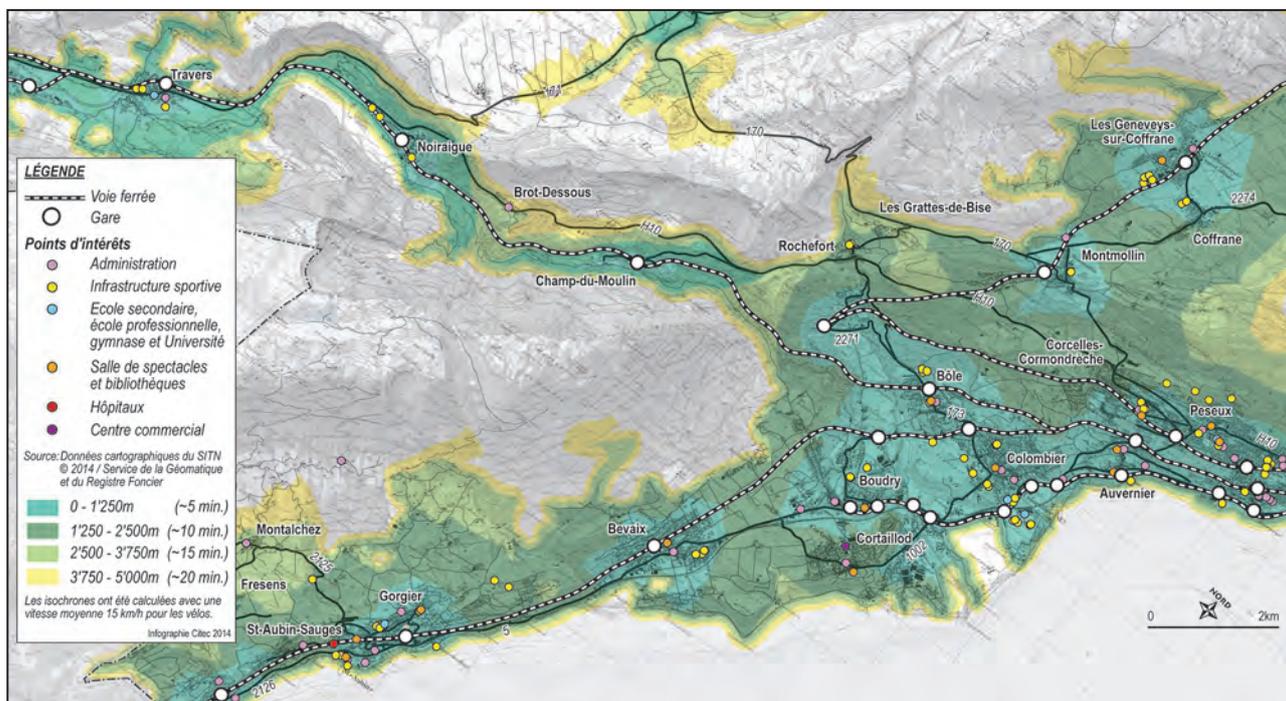
Exploiter l'excellente couverture territoriale du réseau ferré

Actuellement, le réseau ferroviaire neuchâtelois permet d'atteindre 92 % des emplois du canton en parcourant moins de 2,5 kilomètres depuis une gare ou une halte ferroviaire, ce qui correspond à une dizaine de minutes à vélo et une demi-heure de marche. Même si l'on exclut le périmètre de 500 mètres autour des gares, pour lequel le potentiel de développement des modes doux concerne essentiellement la marche, on touche encore un grand nombre d'emplois.

Au vu de ce potentiel, l'intérêt de faire rayonner les itinéraires cyclables à partir des gares constitue une évidence pour le Conseil d'Etat neuchâtelois, d'autant plus que cette démarche conduira inévitablement à la réalisation d'un réseau cyclable très performant, qui pourra s'offrir à l'usage de tous les déplacements internes (même sans combinaison avec le train).

Le stationnement vélo, pierre angulaire de l'intermodalité

L'utilisation du vélo comme moyen de rabattement vers les pôles d'échange multimodaux est fortement liée à la possibilité d'y stationner dans de bonnes conditions. Ainsi, chaque point d'arrêt pertinent d'un réseau de transport public devrait proposer du stationnement vélo en quantité suffisante et bénéficiant d'un effet attractif par son niveau de service (confort d'utilisation, éclairage, abri, sécurité, lutte antiviol, etc.).



Bassins de chalandise des haltes ferroviaires du littoral Est neuchâtelois (Citec)

Si les entreprises de transports publics sont appelées à financer les projets de parking vélo situés sur leur propriété, une aide cantonale permettant de soutenir les communes dans la réalisation de « bike & ride » (B+R) ou de vélostations devrait constituer une des premières mesures de la nouvelle stratégie de mobilité douce.

Julien Lovey
Géographe UNIGE
Responsable Citec Neuchâtel



Les deux roues à l'honneur à Neuchâtel (Neuchâtelroule! velospot)



La nouvelle vélostation de Neuchâtel (Citec)

Liaisons ferroviaires franco-suisse

Etat des lieux

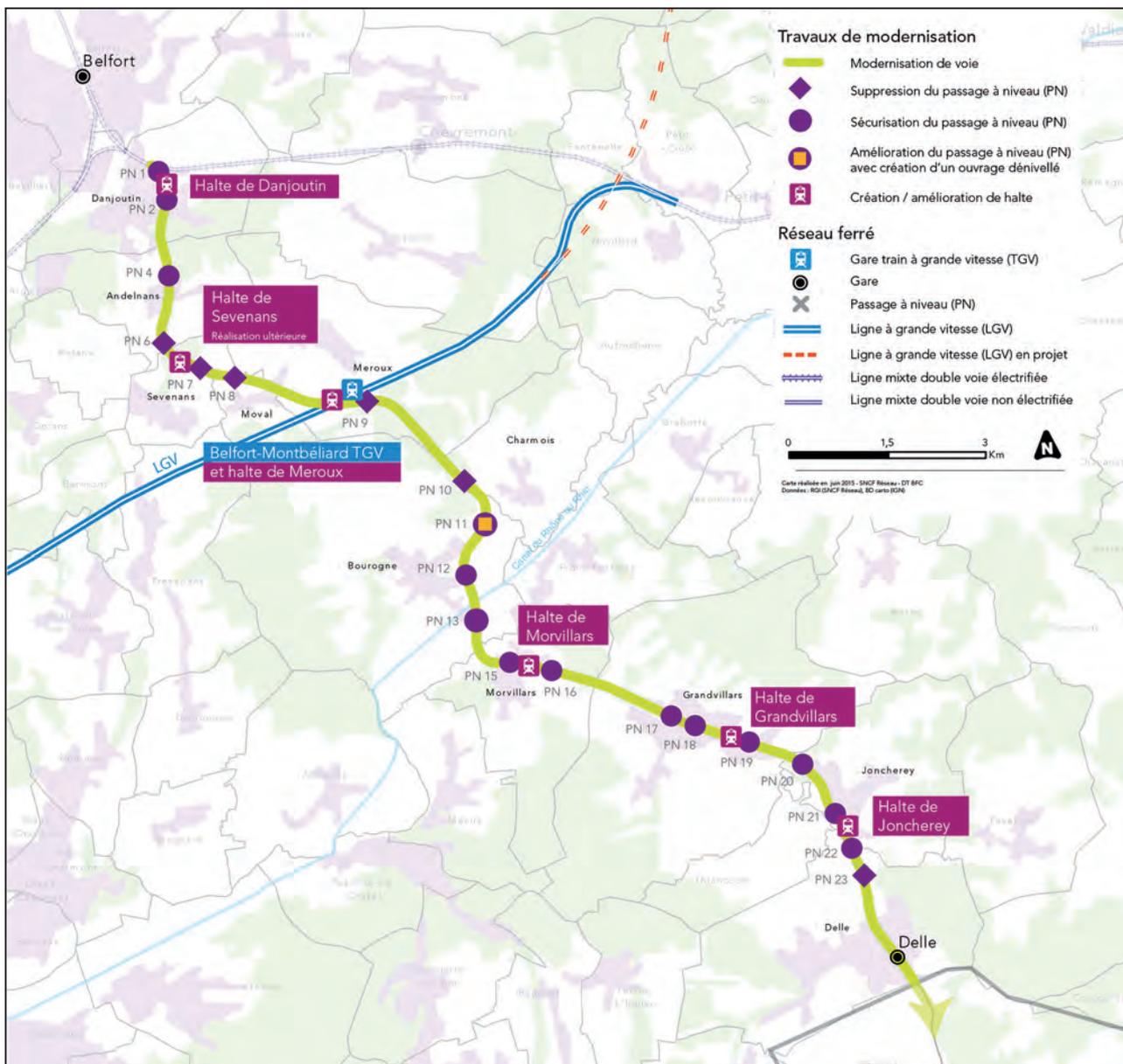
Les liaisons ferroviaires entre la Suisse et la France ont une longue histoire mais connaissent actuellement un développement contrasté. La tendance générale est au maintien, voire à l'amélioration de l'offre. Cependant, les efforts de relance sont contrariés par les décalages existant entre les deux pays. Le sort des relations La Chaux-de-Fonds – Morteau et Delle – Belfort est emblématique de cette réalité. Des différences techniques, économiques ou encore d'agenda politique pèsent sur les démarches à entreprendre ou déjà lancées. Les solutions qui sont en voie de réalisation dépendent des volontés, plus ou moins ambitieuses, des différents acteurs concernés de part et d'autre de la frontière.

Le développement ferroviaire dans le Jura suisse s'est effectué à plusieurs niveaux et en plusieurs étapes. Comme dans d'autres régions du pays, l'influence étrangère sur ce processus a été déterminante. Les lignes La Chaux-de-Fonds – Le Locle et Porrentruy – Boncourt (– Delle), établies en 1857 et 1872 par le Jura Industriel et le Porrentruy – Delle (alias Jura Bernois dès

1876), visent à favoriser les échanges avec la France, suite au développement horloger et à l'annexion de l'Alsace. Cette amorce de réseau ferroviaire à écartement standard européen sera parallèlement étoffée par des infrastructures utiles au désenclavement national et régional.

Un grand potentiel entre Le Locle et Morteau

La liaison (La Chaux-de-Fonds –) Le Locle – Morteau (– Besançon) est devenue effective en 1884, grâce au Jura – Berne – Lucerne (JBL) et au Paris – Lyon – Méditerranée (PLM). Elle assure aujourd'hui plusieurs missions (trafic pendulaire, liaison entre chefs-lieux, rabattement TGV) et affiche en l'état un contraste ferroviaire saisissant. L'infrastructure sur Suisse a été électrifiée (15 kV 16,7 Hz) dès 1931 et est dotée d'une signalisation lumineuse avec le système de sécurité Signum, et ZUB depuis 2014, avant de passer à l'ETCS Level 1 (système européen de contrôle-commande des trains de niveau 1 avec maintien de signaux extérieurs), en 2017. L'infrastructure sur France est plutôt rudimentaire : traction autonome et cantonnement assisté par informatique (CAPI). La capacité limitée



Des haltes seront aménagées, des passages à niveau seront supprimés ou sécurisés, la ligne sera entièrement reconstruite et électrifiée (snct réseau)

des trois autorails X 73500 (plus un en réserve) habilités à circuler entre La Chaux-de-Fonds et Morteau (six allers-retours quotidiens en semaine) et celle du système CAPI sont très contraignantes. La fréquentation de la section transfrontalière s'établit actuellement à guère plus de 250 voyageurs par jour. Au regard du nombre élevé de frontaliers (10'000 par jour), cette valeur peut paraître faible. Mais elle a tout de même une signification réelle. La marge de progression pour ce qui constitue la seule liaison de transports publics de part et d'autre de la frontière ne peut qu'être importante ! Il convient à cet effet de lever des incertitudes, sur Suisse comme sur France. Le Conseil d'Etat neuchâtelois et le Conseil Régional de Franche Comté sont du reste bien conscients de la signification de la ligne. Même s'il est encore trop tôt pour évaluer l'impact des prochaines élections et du redécoupage régional en France, une « taskforce » a déjà été mise en place... Un premier point de vigilance est la compatibilité des systèmes de sécurité, du fait de la « montée en gamme », effective ou programmée, côté Suisse. Une solution provisoire a déjà été trouvée avec le doublement des aimants Signum en sortie de gare du Locle. En revanche, des solutions pour la migration vers l'ERTMS Level 1 (système européen de gestion de la circulation des trains de niveau 1) sont toujours activement recherchées. Un second point de vigilance est le maintien de la substance de l'infrastructure sur la section Col-des-Roches – Morteau. Un montant a été budgété au contrat de projet Etat-Région 2015-2020. Mais une diminution de la vitesse de 60 à 50 km/h pourrait intervenir lors du changement d'horaire. En revanche, l'offre actuelle sera reconduite à l'identique. Mais, en avril 2016, une correspondance TGV à Besançon sera perdue.

Delle – Belfort réouverture annoncée pour 2017

La liaison Delle – Belfort découle à l'origine de l'intérêt des Français à établir un nouvel itinéraire vers Bâle, puis vers l'Italie. Pour la compagnie de l'Est, il s'agissait en effet de contourner l'Alsace et d'éviter autant que faire se peut les itinéraires frontaliers contrôlés par le PLM. C'est pour cela que cette compagnie attendra Delle en 1877 (le PLM a déjà inauguré la ligne Montbéliard – Morvillars – Delle en 1868) et que la gare de Delémont est orientée Ouest-Est. Plus tard encore, l'importance des trafics de et vers la France pour le nouveau tunnel du Lötschberg justifie la réalisation de la section Lengnau – Moutier par la compagnie de chemin de fer des Alpes bernoises (BLS), appuyée financièrement par la compagnie de l'Est. Le rôle du chemin de fer s'estompera avant la fin du XX^e siècle avec la fermeture de Delle – Belfort entre septembre 1992 (liaison voyageurs Delémont – Belfort), mai (trafic régional au-delà de Boncourt) et septembre 1993 (trafic marchandises au-delà de Boncourt). La ligne à grande vitesse Rhin – Rhône, perpendiculaire à la section Delle – Belfort (22 km), et la gare Belfort – Montbéliard TGV ont justifié la remise en service de Boncourt – Delle (1,6 km), le 10 décembre 2006. Il s'agit alors pour le canton du Jura et la Région Franche Comté (qui financent la remise en état de l'infrastructure et l'exploitation) d'un prélude à la réouverture complète de la ligne initialement attendue pour 2011. Malgré l'engagement financier des Suisses (24,7 mio € pour la Confédération, 3,2 mio €

pour le canton du Jura), la signature de la Convention de financement n'interviendra finalement qu'en 2014.



La liaison ferroviaire sera rétablie entre Delle et Belfort, dès 2017, offrant ainsi (PHC)

Les travaux (110 mio €) qui portent sur la régénération complète de la voie, l'électrification, la pose d'une signalisation moderne et la suppression ou la sécurisation de certains passages à niveau, ont débuté en septembre dernier. On comprend néanmoins que la question de l'exploitation de la future liaison, à partir de 2017, fait encore débat. Visiblement, l'offre de transport ne serait toujours pas arrêtée, en raison de la limite que la Région Franche Comté se serait fixée en matière de déficit annuel d'exploitation. L'enjeu est de taille. A moins d'une ambition suffisante, les trains CFF venant de Bienne pourraient être limités à Belfort-Montbéliard TGV. Les trains SNCF pourraient, eux aussi (hormis quelques courses jusqu'à Delle), ne pas dépasser cette gare. La grille quotidienne se limiterait à dix allers-retours quotidiens (au lieu de dix-neuf), avec des correspondances TGV peu attractives, l'absence de desserte structurante du territoire de Belfort et une utilisation peu efficiente des moyens de production. En l'état, Suisses et Français ne souhaitent pas commenter publiquement l'avancement réel du dossier. Peut-être de quoi, à quelques semaines du renouvellement et de la fusion des assemblées régionales en France, éviter la polémique et redonner un élan décisif à ce projet particulièrement porté par la Suisse (Confédération et canton du Jura).

Sylvain Meillasson



La convention de financement des travaux permettant la réouverture du parcours français de la ligne transfrontalière Delémont – Belfort a été signée le 1er septembre 2014 en gare de Delle (PHC)

Tunnel routier du Saint-Gothard

Haro sur le deuxième tube !

Au premier abord, le présent article ne concerne pas les transports publics. Mais l'importance de la dépense votée l'automne passé par le Parlement pour le doublement du tunnel routier du Saint-Gothard et son impact sur la rentabilité du nouveau tunnel ferroviaire de base (qui sera inauguré en juin 2016) en font un sujet d'inquiétude majeur pour l'avenir du rail et du transfert sur celui-ci du trafic marchandises transalpin, pourtant plébiscité par le peuple suisse à deux reprises.

Outre que cette augmentation de capacité est anticonstitutionnelle, elle ne s'intègre pas dans le programme d'élimination des goulets d'étranglements de l'Office fédéral des routes (OFROU). On peut se demander pourquoi nos autorités ne tiennent pas compte des résultats des études, pourtant sérieuses, de cet Office. Selon la carte des goulets attendus sur le réseau des routes nationales, publiée par l'OFROU, le Gothard ne figure pas au nombre des tronçons critiques. Malgré le tapage médiatique organisé cette année pour signaler sur toutes les radios le moindre début de ralentissement à Göschenen ou Airolo, il ne s'agit que d'engorgements saisonniers comparables à ceux de Villeneuve sur l'A9.

Un crédit de 5,5 milliards de francs est prévu par la Confédération pour éliminer les goulets les plus critiques à l'horizon 2030. Une seconde tranche sera nécessaire pour achever ce travail dans le cadre du fond d'infrastructure routière FORTA toujours en discussion aux Chambres.

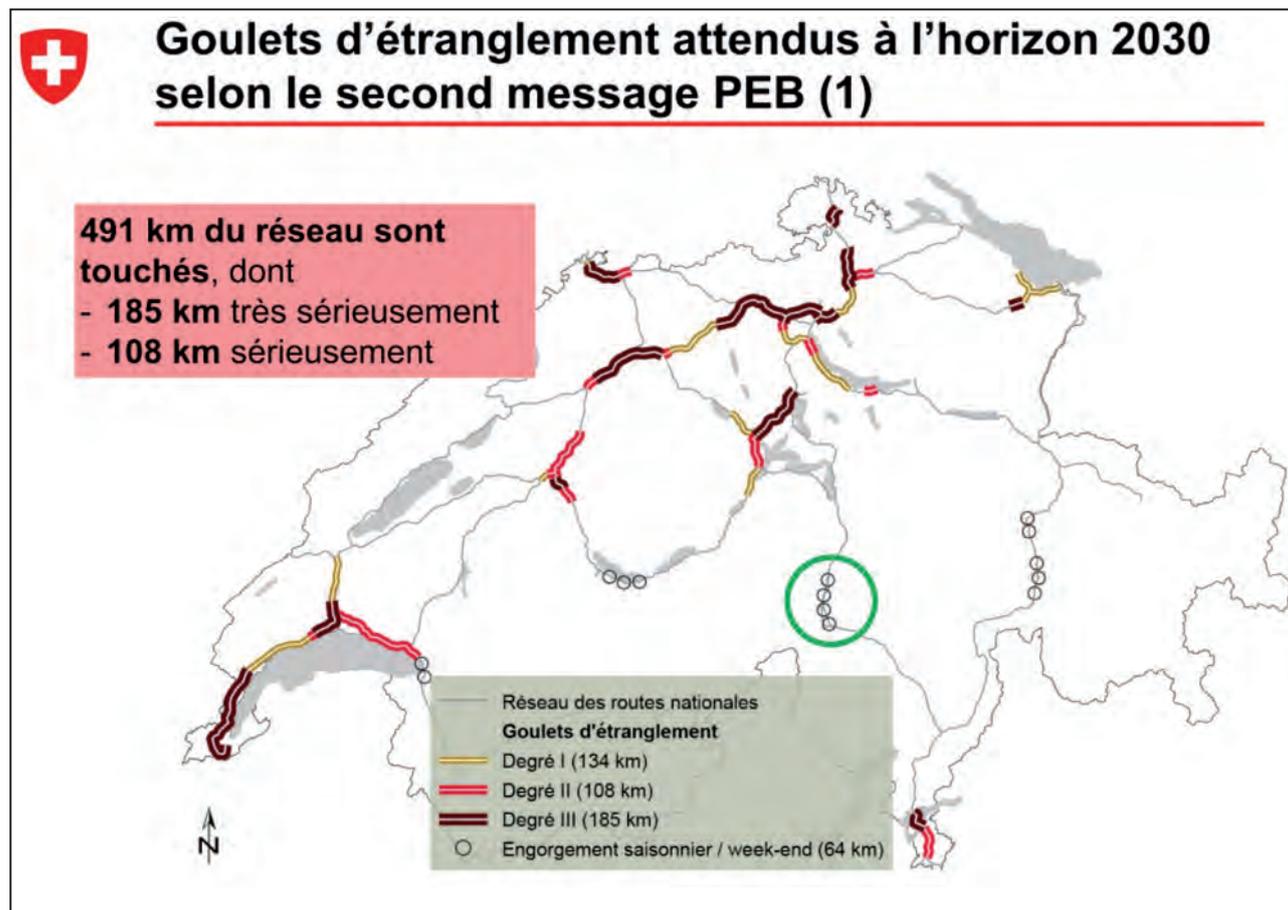
L'OFROU publie aussi chaque année la carte des

trafics journaliers moyens des routes nationales où l'épaisseur des tracés est proportionnelle au trafic. Le trafic au Gothard est inférieur de plusieurs ordres de grandeur à celui des principaux axes du plateau suisse et de l'Arc lémanique. Il est comparable à celui de la Transjurane (A16), inférieur à celui de l'avenue du Léman à Lausanne et 3,5 fois plus faible que sur le pont du Mont-Blanc à Genève !

Mais alors qu'est-ce qui motive notre gouvernement à gaspiller 2,8 milliards de francs (selon un premier devis approximatif...) dans le percement de ce cinquième tube à travers le Gothard ? L'argument invoqué est la déviation de trafic nécessaire pour permettre d'assainir le tunnel existant. On n'aura jamais vu une mesure provisoire (3 ans) aussi coûteuse !

L'argument de la sécurité est aussi souvent évoqué par les promoteurs de ce second tunnel routier. Pourquoi donc attendre son percement dans 15 à 20 ans pour l'améliorer alors qu'il est facile de faire diminuer le principal facteur de risque (le nombre de camions) dès l'ouverture du nouveau tunnel ferroviaire de base en 2016. Il y a neuf accidentés en moyenne annuelle dans le tunnel du Gothard, proportionnellement quatre fois moins que sur le reste de l'axe Bâle - Chiasso (A2). Le Gothard ne figure pas parmi les 1091 points noirs de sécurité recensés sur le réseau des routes nationales. Les investissements pour augmenter la sécurité routière sont donc beaucoup plus « rentables » ailleurs !

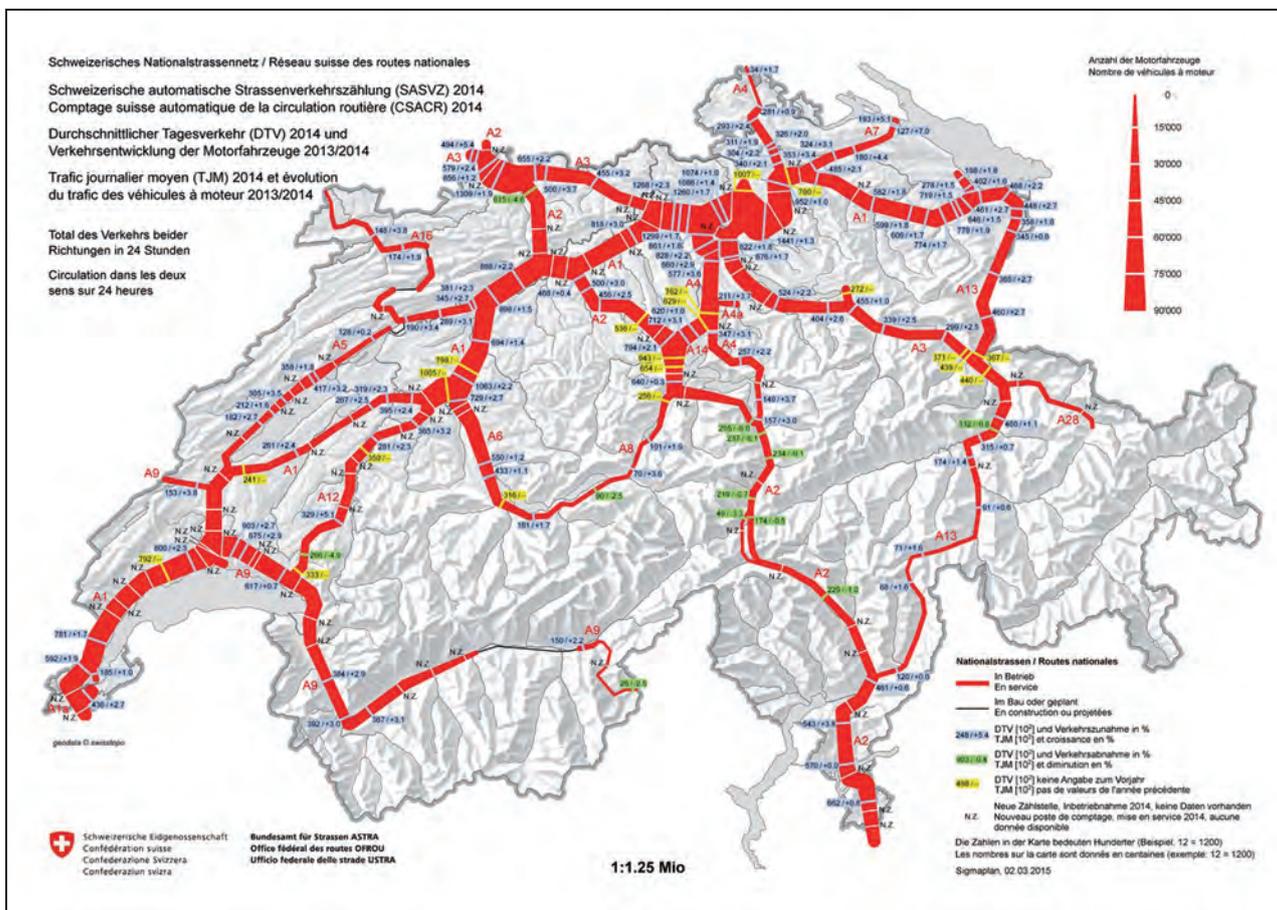
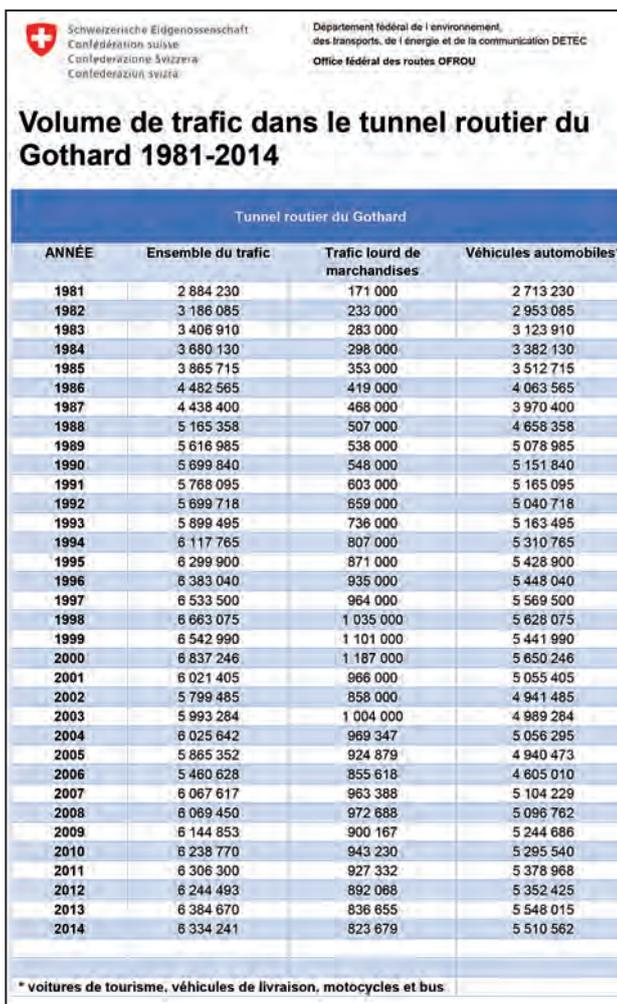
L'argent gaspillé au Gothard ne sera pas disponible pour désengorger la région zurichoise, l'Arc lémanique et le sud du Tessin. Il manquera aussi pour les in-



vestissements nécessaires dans les transports publics. Mais il profitera aux automobilistes étrangers lors des périodes de transhumance touristique estivale. Les poids lourds saisiront cette aubaine pour saboter la politique de transfert de la route au rail et polluer le massif du Gothard. Les Suisses, eux, dégusteront le goût de bouchon journalier sur les autoroutes du plateau tout en payant les impôts (ou taxes) nécessaires à éponger ce gaspillage. Quel tableau !

Non, au mépris de la réalité du trafic et des prévisions de son propre Office des routes, le Gouvernement veut construire un tunnel et non pas résoudre un problème de trafic lancinant pour les citoyens suisses ! Heureusement, 50 associations ont réuni 125'000 signatures (dont près de 10'000 au Tessin) et déposé un référendum le 13 janvier dernier. Le Conseil fédéral a décidé de temporiser. Il n'y a plus qu'à attendre le vote du 28 février 2016 pour corriger cette décision de nos élus !

Didier Pantet



Nouveau « passeport » de mobilité

Le SwissPass est là !

Le 1er août dernier, les entreprises de transports publics ont lancé en Suisse le SwissPass. Cette carte à puce est la clé d'une mobilité simplifiée et conviviale sur tous les réseaux, y compris ceux de demain.

Il est rouge, pratique, et c'est le sésame de la mobilité du futur : voici le SwissPass, la nouvelle carte de transports publics de Suisse. Dans un premier temps, il doit servir de support à l'abonnement général (AG) et au demi-tarif, ainsi qu'à des services supplémentaires tels que l'autopartage, le vélopartage et des forfaits de ski. A compter de 2016, il intégrera progressivement des abonnements de communautés tarifaires, d'autres titres de transport et des offres de partenaires. A moyen terme, quelque trois millions de voyageurs détiendront le SwissPass.



Opération de contrôle avec la nouvelle carte SwissPass au moyen d'un « smartphone » (cff)

S'il est destiné à remplacer la petite carte bleue de l'AG et du demi-tarif, le SwissPass va encore plus loin : outre le train, le bus, les remontées mécaniques et le bateau, il permet d'utiliser des services partenaires, parmi lesquels Mobility CarSharing, PubliBike ou SuisseMobile, ainsi que des forfaits de ski. Le SwissPass intègre une puce basée sur la technologie RFID, déjà utilisée avec succès en Suisse, entre autres pour l'accès aux stations de sports d'hiver.

Depuis le 1er août, l'abonnement général et le demi-tarif ont pris la forme du SwissPass. Mais les deux abonnements de transports publics préférés des Suisses n'ont été ni supprimés, ni remplacés : seul leur support a changé. A noter que le type d'abonnement et sa durée de validité ne figurent plus sur la carte.

Une évolution plus qu'une révolution

Le SwissPass a déjà fait couler beaucoup d'encre, preuve qu'il touche et intéresse les gens. En fin de compte, le SwissPass est moins une révolution qu'une évolution, un premier pas vers une billetterie électronique intégrée, vers un système adapté à notre pays. Les seuls éléments imprimés sur la carte sont la photo, le nom, le sexe et la date de naissance du titulaire, de même qu'un numéro anonyme. Lors du contrôle, le lecteur de puce RFID du personnel affiche sur l'écran le type d'abonnement détenu par le voyageur. Ces informations sont enregistrées dans une base de données.

Pour le secteur des transports publics, la protection des données est la première des priorités. C'est pourquoi aucune donnée personnelle, aucune prestation ne sont enregistrées sur la puce. Personne ne peut localiser un SwissPass ou son propriétaire, pas plus qu'il ne peut établir un profil de déplacement. Les données recueillies lors du contrôle ne constituent qu'une information ponctuelle et ne permettent pas de savoir où le client est monté ni où il descendra.

Et ce n'est pas tout : les données du contrôle ne peuvent pas être vendues ou utilisées à des fins de marketing. Le SwissPass a été présenté au Préposé fédéral à la protection des données, lequel n'a émis aucune réclamation. Sur le nouveau site swisspass.ch, les clients peuvent à tout moment consulter leurs données, la date d'arrivée à échéance de leur abonnement et les prestations de partenaires en cours de validité.

Renouvellement automatique

Actuellement, plus de 60 % des clients renouvellent leur AG ou leur demi-tarif aussitôt arrivé à terme. Avec le lancement du SwissPass, l'abonnement sera renouvelé automatiquement dès lors que son titulaire n'aura pas procédé à sa résiliation.

Soixante jours avant l'arrivée à échéance de leur abonnement, les clients recevront un courrier leur indiquant qu'ils pourront le résilier pour la fin du mois suivant. Sans avis contraire de leur part, l'abonnement sera renouvelé automatiquement. S'ils ne souhaitent pas de renouvellement automatique, ils pourront résilier leur abonnement en quelques clics sur swisspass.ch, à tous les points de vente, par téléphone, par lettre ou par e-mail. Ils pourront en outre activer une fonction de rappel par SMS ou e-mail en se connectant à leur compte sur swisspass.ch

Sylvie Schneuwly
Porte-parole pour la Suisse romande
Union des transports publics (UTP)

Cap du demi-million franchi après trois mois de vente

Au début novembre, soit trois mois après son introduction, plus de 500'000 voyageurs utilisent déjà la nouvelle carte SwissPass pour leurs déplacements et leurs loisirs. Quant aux contrôles, plus de 5,5 millions d'opérations de vérifications ont été effectuées par 177 entreprises de transport public jusqu'à la fin du mois d'octobre passé.

Dès la fin de l'année prochaine, deux communautés tarifaires romandes, mobills et unireso, seront les premières de Suisse à proposer leurs abonnements sur le SwissPass ainsi que l'abonnement modulable.

PHC

Horaire CFF 2016

Une consultation alibi

Une consultation alibi, comment qualifier autrement la consultation lancée au mois de mai dernier par les CFF au sujet de leur nouvel horaire 2016 ? En effet, alors que le projet d'horaire soumis à consultation péjorait de manière dramatique la desserte de Nyon et de sa région, alors que les autorités de la Ville, de la Région et du Canton réagissaient vertement pour faire modifier cette situation intenable, on constate que la consultation n'a servi à rien : les CFF ont fait la sourde oreille et n'ont strictement rien changé à leur projet d'horaire. C'est consternant !

Pour une des gares parmi les mieux fréquentées du canton, ce nouvel horaire est aberrant. Sur les dix trains de la ligne Genève – Bienne, rescapés d'une première coupe orchestrée en 2012, un seul train s'arrêtera à Nyon en 2016... et à 6 h 25 le matin. La tempête des réclamations, Autorités en tête, n'y a donc rien fait. Les CFF sont restés de marbre, Léman 2030 oblige.

Temps de parcours rallongé entre Nyon et Yverdon-les-Bains

« On ne peut rien faire pour vous » a été la réponse des CFF en écho à celle du canton sensé défendre nos intérêts : vos pendulaires se rendant à Yverdon-les-Bains bénéficieront une fois sur deux toutes les heures, d'une correspondance à Morges ou à Lausanne et auront ainsi le choix de patienter treize minutes à Morges pour un parcours de 51 minutes ou de changer de quai en six minutes à Lausanne pour un trajet de 62 minutes, au lieu des 35 minutes actuelles.

Cela veut dire en réalité pour les adeptes du train, qu'ils devront choisir entre piétiner treize minutes au froid en hiver sur les quais de Morges ou s'activer en six minutes avec armes et bagages pour attraper une correspondance à Lausanne. Quand on sait qu'aujourd'hui les mêmes pendulaires mettent 35 minutes de Nyon à Yverdon sans changer de train... il faut que l'on nous dise comment expliquer leur bonheur comme le publiait le communiqué de l'Etat de Vaud en mai « Le nouvel horaire 2016 des CFF est globalement positif pour la mobilité des Vaudois ».

Elle a bon dos la mobilité des Vaudois. Surtout quand on vient d'une région aussi motorisée que l'Ouest

lémanique. Quand on sait les efforts que la Ville de Nyon et sa Région fournissent depuis plusieurs années pour tenter d'infléchir les habitudes et d'orienter les accros des transports individuels motorisés vers les transports collectifs et donc le train. Alors oui, le nouvel horaire est consternant. Il casse indubitablement la chaîne des transports habilement construite – bus et train - pour permettre aux voitures de rester au garage et au trafic routier de respirer.

Une péjoration fâcheuse

Doit-on comprendre que l'Ouest lémanique n'a pas été pris en compte dans la pesée des intérêts globaux alors que le canton est au bénéfice de l'extraordinaire développement économique de la région du bout du Lac ? En termes de mobilité, cette même région a consenti, avec la ville, d'importants investissements pour prioriser les voies bus et augmenter leur cadence. Et permettre ainsi aux voyageurs d'arriver à l'heure à la gare et se transformer en clients fidèles des CFF. Cette desserte péjorée risque de décourager ce bel élan et d'inciter les nouveaux adeptes des transports publics à revenir à la voiture.

La consultation de l'horaire CFF 2016 une consultation alibi ? Certainement, car la suppression de l'arrêt des ICN à la gare de Nyon était vraisemblablement programmée en 2012 et le nouvel horaire 2016 ne vient que le confirmer. On nous objectera sans doute des impossibilités techniques, mais qu'est-ce qui aurait empêché par exemple de partager les arrêts de la ligne en question entre Nyon et Morges, un train sur deux s'arrêtant à Nyon et l'autre à Morges. Je le répète, c'est consternant ! Tout au plus pouvons-nous espérer que dans les années qui viennent Nyon retrouvera une voix qui lui manque au Conseil d'Etat, car du temps où cette voix était présente, le Tribunal qui était convoité par Morges a été maintenu à Nyon et l'Hôpital qui était menacé est aujourd'hui en pleine expansion.

Mais il ne faut donc pas perdre espoir et croire que demain retrouvera une voie directe Nyon – Bienne.

Elisabeth Ruey-Ray
Conseillère municipale à Nyon
en charge de la sécurité publique,
de la mobilité et des transports



Rame ICN dans les environs de Nyon (cff)

Ligne Sorgues – Carpentras (France)

Réouverture après 77 ans de léthargie

Après deux ans de travaux, les 16,7 kilomètres de voie unique de l'antenne de Sorgues – Châteauneuf-du-Pape (sur la ligne historique Lyon – Marseille) – Carpentras ont été complètement modernisés. La réouverture officielle a eu lieu le 25 avril dernier après 77 ans d'interruption d'activités en service voyageurs.

gares intermédiaires devenues de véritables pôles d'échanges écologiques.

Les dimensions très généreuses des parkings d'échange (16 places de bus, 235 places pour voitures à Carpentras) montrent clairement la volonté des autorités d'encourager massivement le passage



Les différentes réalisations effectuées (snCF-réseau)

Il s'agit d'une très bonne nouvelle dans un contexte de fermetures de lignes et de suppressions de trains dans d'autres régions françaises. Combinée avec la mise en service du raccordement entre les gares d'Avignon-Centre et Avignon-TGV, cette infrastructure permet désormais des circulations directes Avignon-TGV – Carpentras offrant de bonnes correspondances avec les TGV de et vers de nombreuses villes françaises et européennes. La durée du parcours entre Avignon-TGV et Carpentras est de quarante minutes et de trente minutes au départ d'Avignon-Centre. Deux gares intermédiaires ont également été modernisées et aménagées : Entraigues-sur-la-Sorgue et Monteux. Une attention particulière a été portée à l'aménagement des trois gares de la ligne qui sont de véritables pôles d'échanges multimodaux écologiques. Dans un premier temps, le cadencement à l'heure est assuré avant de passer aux trente minutes aux heures de pointe dès 2016. La ligne non électrifiée voit circuler les nouvelles rames Régiolis B 84500 (bimode, diesel pour le tronçon Sorgues – Carpentras, et électrique pour Avignon-TGV – Sorgues) qui offrent une capacité de 220 places et un excellent niveau de confort. Cette réhabilitation Sorgues – Carpentras aura coûté 80 millions d'euros et a été financée par l'Etat, la région Paca (Provence-Alpes-Côte d'Azur), le département du Vaucluse, plusieurs communautés d'agglomérations et de communes ainsi que par SNCF Réseau. La ligne bénéficie en outre de la signalisation automatique et d'une commande des aiguillages informatisée.

de la voiture privée au chemin de fer. Un exemple à méditer et à imiter...

Samuel Pellissier

Cette réouverture était inscrite au contrat de projets Etat-région Paca 2007-2013. Un autre montant de 22 millions d'euros a été investi par les diverses collectivités locales pour un aménagement exemplaire des

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
Préparer la prochaine étape de développement de l'infrastructure ferroviaire (étape 2030). Assurer de bonnes cadences sur l'ensemble du réseau et augmenter la capacité sur les lignes saturées.

NOTRE PROCHAIN RENDEZ-VOUS
Ce sera en principe notre prochaine assemblée générale au printemps 2016. Mais où ?
On ne sait pas encore. Alors si vous avez une idée, ne manquez pas de nous en faire part à notre adresse électronique !

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

citrap-vaud.ch

communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud

Président: Eric Loutan
 Vice-président: Pierre Bonjour
 Secrétaire: Didier Pantet
 Téléphone: 079 590 35 48

Ingénieurs en transports Quelle formation ?

Ingénieur en transports : cette dénomination recouvre une multitude d'activités liées à la mobilité et aux transports publics. Cette terminologie est d'ailleurs souvent mal interprétée, car utilisée par de nombreux professionnels de la branche qui ne sont pas au bénéfice d'un diplôme d'ingénieur.

Les ingénieurs en transports planifient, conçoivent et exploitent les réseaux et infrastructures de transport. Des sommes colossales sont investies par la Confédération, les cantons et les communes dans les réseaux routiers et ferroviaires, ainsi que dans les services de transport public. L'ingénierie des transports joue un rôle crucial pour garantir l'usage adéquat de ces fonds publics et la performance des systèmes de transport de demain.

Pourtant, les bureaux, entreprises et administrations qui recherchent des ingénieurs en transport peinent à en recruter en Suisse romande. Les hautes écoles, EPFL et HES, n'en mettent, semble-t-il, pas suffisamment sur le marché. Une part croissante des ingénieurs en transports est désormais recrutée à l'étranger. Quel est le problème ? Les hautes écoles montrent-elles un désintérêt pour ce type de formation ? Le métier d'ingénieur en transports ne séduit-il pas assez les jeunes ? Les cursus de formation offerts ne sont-ils pas satisfaisants ?

Le débat de la citrap-vaud

Pour en débattre, la citrap-vaud a invité, le 1er octobre 2015 à la gare de Lausanne, des acteurs provenant de l'administration, d'opérateurs de transports publics, de bureaux d'études, de l'EPFL et de la HEIG Vaud pour exprimer leurs besoins spécifiques. Il en ressort essentiellement deux profils : l'ingénieur en « mobilité » (planification des déplacements et de l'accessibilité avec un ou plusieurs modes de transports et les aménagements relatifs à leur exploitation) et l'ingénieur en « transports » (spécialiste des techniques de circulation, des réseaux d'infrastructures, d'exploitation et d'entretien).

Toutefois, ce passionnant métier n'engendre pas assez de vocations pour justifier sa propre filière de formation. Les EPF et les HES doivent rivaliser d'astuces pour intégrer dans les cursus, en général liés au génie civil, des cours de mobilité et de transports. Mais ce n'est guère suffisant pour le monde économique : les cursus de formation doivent évoluer. Ainsi l'EPFL pourrait par exemple s'orienter sur la recherche de techniques spécifiques de transports et de modélisations, tandis que les HES formeraient des ingénieurs « prêts à l'emploi ».

Le débat ne fait que commencer. Un groupe de travail composé de professionnels de la branche va se constituer afin de définir les orientations nécessaires minimales à intégrer dans un ou plusieurs cursus de formation.

Eric Loutan
 Président de la citrap-vaud
 Organisateur du débat du 1er octobre 2015

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

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



Communauté d'intérêts pour les transports publics, section Genève

Président: Michel Ducret
 Vice-président: Pierre Hofmann
 Adresse: case postale 211, 1211 Genève 8
 Téléphone: 076 321 91 18
 Courriel: info-geneve@citrap.ch
 Internet: citrap-ge.ch

Non au démantèlement des TGV Lyria au départ de Genève !

La CITraP Genève est consternée par la dégradation de la desserte des TGV Lyria pour Genève et sa région, annoncée pour décembre 2015. Les suppressions affectent le premier TGV matinal au départ de Paris en semaine, un aller-retour entre Genève et Paris le dimanche, la paire de TGV entre Genève et Marseille, ainsi que la relation entre Genève et Lille, introduite en décembre 2014. De plus, des arrêts intermédiaires de certains TGV entre Paris et Genève sont supprimés pour permettre d'effectuer le trajet sous la barre symbolique des 3 heures : ceci fait disparaître des correspondances attractives pour la partie française du Grand Genève.

Lyria justifie ces suppressions par le manque de rentabilité des trains et la forte concurrence des vols à bas prix et, désormais, des autocars bon marché. Il s'agit de se « recentrer sur son cœur de cible ». La CITraP Genève critique vivement cette capitulation de Lyria, et son manque d'ambition et de dynamisme. Elle soutient l'action de l'Association Rail Dauphiné-Savoie-Léman (ARDSL) qui intervient elle aussi pour demander des mesures évitant les dégradations programmées de l'offre en TGV pour la région. Quelques années avant le lancement du réseau Léman Express qui doit redynamiser le rail autour de Genève, cette régression de l'offre ferroviaire est une incitation regrettable à se tourner vers d'autres moyens de transport.

Pierre Hofmann
 Vice-président CITraP Genève



Association lémanique pour la promotion du rail

Coprésident pour la Suisse : Patrice Plojoux
Coprésident pour la France : Jean-Paul Roch
Secrétaire : Boris Schereschewsky
Adresse : route des Molards 22, CH-1281 Russin (Suisse)
Téléphone : +41 79 311 28 74
Courriel : p.plojoux@bluewin.ch
Internet : alp-rail.net (en reconstruction)

Assemblée générale du 15 octobre 2015 Quelques échos

Le président Patrice Plojoux rappelle que la période écoulée a permis de cibler deux objectifs prioritaires : préserver les emprises foncières ferroviaires dans le Pays de Gex et, sur le plan interne, prendre toutes les dispositions pour une réactualisation du site Internet d'**alp rail** dont l'importance est cruciale pour l'association. Pour le futur, les principaux sujets de préoccupation d'**alp rail** concernent notamment :

1. Le choix d'une variante souterraine pour l'agrandissement de la gare de Cornavin.
2. Les projets de tarification des transports publics.
3. Les interfaces entre TPG et CEVA/Léman Express.

Dans son rapport, Jean-Paul Roch, coprésident, nous fait part des différents chantiers et projets d'infrastructure de technique ferroviaire en relation avec la future exploitation du Léman Express (signalisation, enclenchements, appareils de voie et aménagement des parkings relais).

Pour 2016, l'assemblée reconduit à l'unanimité le comité dans sa composition actuelle.

Président : Patrice Plojoux, adjoint et secrétaire : Boris Schereschewsky,

Coprésident pour la France : Jean-Paul Roch, adjoint : Roger Brasier, trésorier : Serge Anet, teneur de compte pour la France : Thierry Boudious.

La partie statutaire se poursuit par l'exposé de l'invité, M. René Leutwyler, ingénieur EPFZ, chef de projet CFF Léman 2030. Dans une remarque introductive, M. Leutwyler estime que la route et le rail doivent être complémentaires. A l'horizon 2030, 100 000 personnes vont penduler chaque jour entre Genève et Lausanne. Il faudra d'une part des trains plus longs à deux étages, des quais appropriés, des performances d'accélération et de freinage adéquates, une gestion de trafic (signalisation embarquée) permettant un intervalle de deux minutes entre les trains, et d'autre part la réalisation d'importantes infrastructures dans l'aménagement des gares et de l'équipement ferroviaire. Quais plus longs, transformations d'envergure en gare de Lausanne, nouveaux points de croisement et voies de dépassement.

Avec l'ouverture du CEVA/Léman Express et de l'exploitation de la ligne de la Plaine au quart d'heure, prévues pour décembre 2019, le nœud de Genève devrait être saturé d'ici 2020 : il y manquera deux voies. La question de l'agrandissement de Genève Cornavin devient donc urgente. La solution de l'agrandissement en profondeur (16 mètres) est actuellement celle qui est envisagée dans la mesure des moyens financiers disponibles. Le débat entre les acteurs que sont les CFF, le Canton et la ville de Genève, les services immobiliers, ainsi que la Confédération, devrait pouvoir commencer l'année prochaine.

Boris Schereschewsky
Secrétaire

NOS PARTENAIRES

Nos partenaires sont présents sur le site internet de *TRANSPORTS ROMANDS* à la page: [entreprises partenaires](#).



Cette rubrique constitue un résumé de l'ensemble des dossiers d'actualité visibles sur notre site Internet à la page **En bref**. Vous trouverez sur ce site, comme sur la version électronique de **TRANSPORTS ROMANDS**, tous les liens vous permettant d'accéder aux documents originaux.

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



Le cœur du Léman Express battra au quart d'heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge

La première étape du Léman Express (ex CEVA) prévoit une circulation des trains au quart d'heure entre Coppet et Lancy-Pont-Rouge aux heures de pointe dès fin 2017. Les travaux nécessaires à ce développement de l'offre ont débuté le 6 octobre 2015. Pour un investissement d'environ 100 millions de francs, financés par la Confédération et les cantons de Vaud et Genève, deux îlots de croisement des trains régionaux seront construits dans les gares de Mies (VD) et Chambésy (GE). Plus de détails dans le **communiqué de presse** du 6 octobre 2015.

CFF, mobilis, unireso Un abonnement sur mesure pour les pendulaires

Un nouvel abonnement fait son apparition dans la palette des titres de transports, dès le 13 décembre 2015. Les régions de Nyon et de Genève sont les pre-

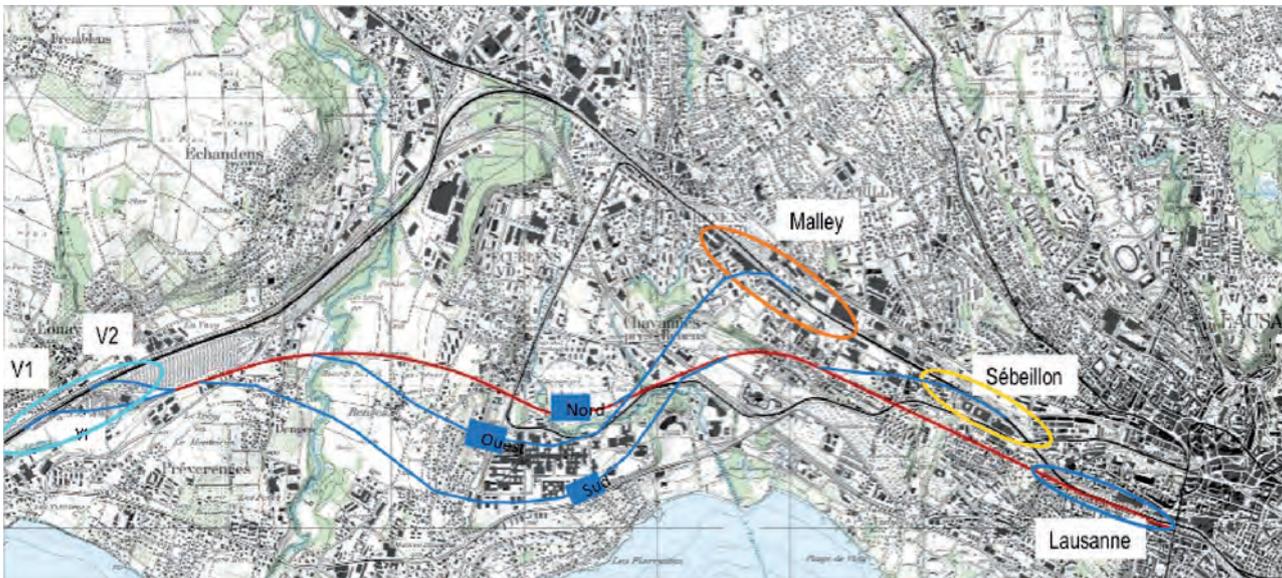
mières bénéficiaires de l'abonnement modulable. Il est pratique, flexible et spécialement adapté à la clientèle pendulaire qui se déplace entre deux pôles urbains et conjugue au quotidien bus, tram et train. Une introduction au niveau national de ce titre de transport est prévue pour décembre 2016. Plus de détails dans le **communiqué de presse** du 3 novembre 2015.



Vers une nouvelle desserte ferroviaire des Hautes Ecoles de l'Ouest lausannois ?

Dans sa leçon d'honneur donnée le 11 novembre 2015 à l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), le professeur Martin Schuler a résumé les conclusions d'une étude menée par le bureau d'ingénieurs BG sur mandat de l'EPFL. Pour assurer la desserte à long terme des Hautes écoles de l'Ouest

lausannois (EPFL et Université de Lausanne), une nouvelle ligne ferroviaire souterraine des CFF relierait Morges-Est à Lausanne ; trois tracés sont proposés (voir carte ci-dessous), ainsi qu'un projet d'horaire et un cadre financier. L'idée d'irriguer les Hautes écoles par le réseau CFF est due au professeur Schuler ; elle pourrait bien entendu se combiner avec le projet de ligne nouvelle Genève - Lausanne défendu par les associations citrap-vaud et CITrap Genève.



Carte montrant les trois tracés de Morges-Est à Lausanne via les Hautes écoles (extrait du rapport BG Ingénieurs Conseils « Nouvelle liaison ferroviaire Lausanne - Morges via les Hautes Ecoles » du 6 février

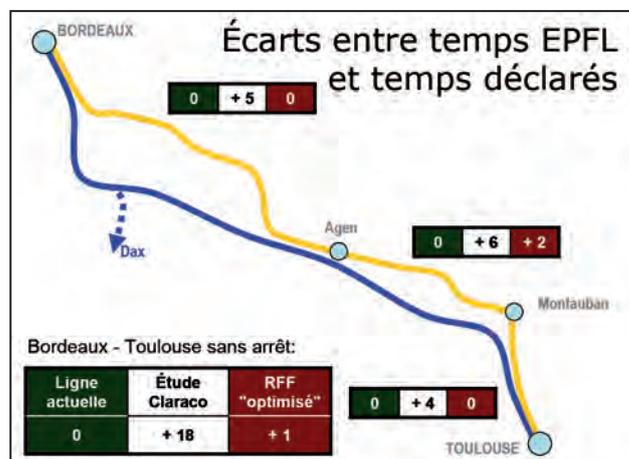
L'ACTUALITÉ DE LA MOBILITÉ

Grande vitesse Bordeaux – Toulouse L'EPFL au cœur du débat



La grande vitesse dans le Sud-Ouest de la France est l'objet d'une vive controverse. L'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL) – et plus précisément son groupe LITEP, spécialisé dans les questions ferroviaires – a analysé le projet de LGV (ligne à grande vitesse) et les alternatives qui lui sont proposées pour relier Bordeaux à Toulouse.

Dans leur rapport de juillet 2015, les auteurs – sous la direction du Dr Panos Tzieropoulos – confirment notamment que le « prix de la minute gagnée » est plus élevé dans le scénario d'une requalification de la ligne actuelle (3,5 milliards d'euros pour des gains de temps de l'ordre de 20 minutes) que dans l'option d'une ligne nouvelle à grande vitesse (5,7 milliards pour des gains de temps de 49 à 56 minutes). Ils écartent aussi l'hypothèse de trains pendulaires ; malgré des investissements conséquents, ces derniers ne permettraient de gagner que 17 minutes sur la ligne actuelle.



SITE INTERNET

Nouveautés sur le site Internet de TRANSPORTS ROMANDS

Notre présence améliorée

Nous avons le plaisir de vous signaler une nouvelle fonctionnalité de votre site Internet transrom.ch. Actuellement, dans la colonne de gauche de ce site, sous le titre «Articles récents», figurent les derniers parus des articles composant la page d'actualité **En bref**. Plus bas dans cette colonne, les rubriques «Archives» et «Catégories» permettent d'accéder aux articles de cette même page **En bref** selon leur mois de parution, respectivement selon les catégories (mots clés) énumérées.

Abonnement aux articles en ligne

Encore plus bas dans cette colonne de gauche, vous pouvez vous abonner aux articles du site après introduction de votre adresse électronique au-dessous de la rubrique «Abonnez-vous à ce blog par e-mail». Vous recevrez alors un message électronique vous signalant la parution de tout nouvel article; à partir de chacun de ces messages vous pouvez vous désabonner. Ainsi, en activant la commande «Abonnez-vous...», vous transformez votre site passif en un site dynamique, où l'information vient à vous et vous signale les informations majeures de **TRANSPORTS ROMANDS**.

L'AGENDA DE LA MOBILITÉ

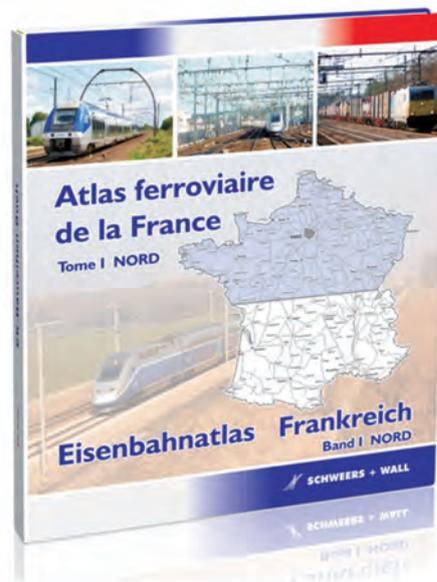
2016

- **28 février** : votation fédérale sur un deuxième tube routier au Saint-Gothard.
- **28 février** : votation neuchâteloise sur le RER Neuchâtel.
- **26 au 27 avril** : bk16, 2. **Trinationaler Bahn-Kongress**, Basel.
- **1er juin** : cérémonie officielle d'**inauguration** du tunnel de base du Gothard.
- **4 au 5 juin** : festivités populaires d'**inauguration** du tunnel de base du Gothard.
- **11 décembre** : changement d'horaire et mise en service régulière du tunnel de base du Gothard.

VIENT DE PARAÎTRE

Longtemps attendu, enfin paru

L'atlas ferroviaire Schweers + Wall pour la France. Après la parution des éditions consacrées à l'Allemagne, l'Autriche, l'Italie et la Suisse, l'éditeur **Schweers + Wall** (schweers-wall.de) vient de publier le premier de deux atlas ferroviaires consacrés à la France. Le tome I couvre le nord de la France jusqu'à une ligne La Rochelle – Mâcon et décrit le réseau ferré à l'échelle 1 : 300 000 avec la même précision que les éditions antérieures : voie unique ou double, largeur de l'écartement, type de courant électrique, etc. La profondeur historique n'est pas oubliée, avec la représentation des innombrables lignes disparues. En résumé, un ouvrage incontournable pour voyager dans le temps et dans l'espace. On peut notamment le commander par Internet aux **Editions du Cabri** (cabri.fr).



Atlas ferroviaire de la France. Tome I, Nord. Schweers + Wall, Cologne, 2015. Prix indicatif: 39 euros.