



LA LIGNE DES HORLOGERS

Menaces et solutions

Réunion AUD 17 mars 2014

Extrait de la carte du guide régional Franche-Comté



Les obstacles qui pèsent sur le développement et l'avenir de la « Ligne des Horlogers »

- La **capacité limitée** des circulations s'adressant aux travailleurs frontaliers sur la relation Morteau La Chaux-de-Fonds, résultant du faible nombre de matériels équipés pour circuler en Suisse (seulement 4 autorails X 73500 de 80 places équipés Signum).
- **Dès 2017**, le remplacement du système de sécurité suisse Signum par le système européen ERTMS (ETCS 2) **qui interdira aux autorails X 73500 l'accès au réseau CFF.**
- Côté français, les **performances limitées** du système de sécurité assurant l'espacement des trains et la protection vis-à-vis du risque de « nez à nez » : **cantonnement téléphonique avec CAPI** (Cantonnement assisté par informatique) → **16 circulations voyageurs maximum par jour les 2 sens confondus.**
- Le **vieillissement de l'infrastructure** et le retard pris dans sa maintenance, véritable bombe à retardement !

Les problèmes de capacité des trains frontaliers

Le contexte :

- **Potentiel de travailleurs frontaliers captable par les transports collectifs très élevé.**
 - 10 300 passages routiers/jour par les points frontières du Col de France et des Brenets, dont plus de 90 % de frontaliers (sources douanes données 2009) soit de l'ordre de 9300 !
 - Avec 5% de part de marché pour le ferroviaire → 450 voyageurs.
 - Avec 10%, ce qui n'a rien d'irréaliste → **900 voyageurs.**
 - Depuis le début des années 2000, au gré des recompositions d'offres le nb de relations AR s'adressant aux travailleurs frontaliers est passé de 1 à 3. L'offre à 3 AR a entraîné une dynamique de progression de la fréquentation remarquable, cassée par la capacité insuffisante des rames.
 - Actuellement, fichier de 1000 abonnés et seulement 300 voyageurs/jour

Les problèmes de capacité des trains frontaliers

Les solutions :

- **Disposer d'un plus grand nombre de matériels aptes à circuler en Suisse.**
 - **Donc, idéalement, équiper d'autres X 73500 du système Signum, malheureusement, c'est irréaliste compte tenu de son coût et de son remplacement dès 2017 par l'ETCS.**
- **Rétablir la rupture de charge au Locle Col des Roches**
 - **Cette hypothèse est, pour nous associations d'usagers, inacceptable !**
 - *A l'origine, les trains CFF au départ du Locle allaient sur Bienne en desservant le Vallon de St Imier. Avec la mise en service du cadencement Rail 2000, ils ont été réorientés sur Neuchâtel.*
 - *Une très vives réaction des frontaliers travaillant dans le vallon de St Imier, obligés ainsi de changer de trains à deux reprises, a poussé la SNCF et les CFF à corriger le tir en permettant aux trains français d'atteindre La Chaux-de-Fonds.*
 - **Revenir à la situation antérieure, imposant un double changement à de nombreux usagers, serait un retour en arrière contre-productif, susceptible de faire rebasculer des usagers du trains vers le transport individuel !**

Les problèmes de capacité des trains frontaliers

Un nouvel espoir :

- **L'échéance de 2017, avec la généralisation de l'ETCS en Suisse, remet en cause la circulation des trains jusqu'à la Chaux-de-Fonds.**
- **Suivant les solutions mises en œuvre, il serait possible de régler définitivement le problème de capacité.**

La généralisation de l'ETCS en Suisse. Quelles solutions ?

- **Équiper les trains SNCF de l'ETCS.**
 - **Irréaliste à court terme, compte tenu des études nécessaires et du coût par engin. Seuls les Régiolis thermiques ou bi-mode pourraient en être facilement équipés, sous réserve d'homologation. Mais ce n'est pas l'option retenue pour les commandes en cours.**
 - **Une perspective prometteuse s'offrirait pourtant à nous. RFF cherchait un terrain d'expérimentation pour une version simplifiée de l'ERTMS dite « Régionale » pour des lignes comparables en importance à la ligne des Horlogers. Dès 2005, RFF projetait de la retenir comme ligne expérimentale. De fait, cette hypothèse résolvait élégamment le problème de la capacité sur le parcours Suisse et de la limitation en nombre de circulations de CAPI côté français. Malheureusement, semble-t-il, devant le peu d'enthousiasme des acteurs francs-comtois pour cette expérience, elle se fera ailleurs...**

La généralisation de l'ETCS en Suisse. Quelles solutions ?

- **Équiper l'infrastructure CFF du double système : ETCS et KVB (contrôle de vitesse par balises) propre à la France.**
 - **Bien que ne déchainant pas l'enthousiasme des CFF, cette solution pragmatique est techniquement viable. Elle a d'ailleurs été retenue sur certains tronçons dans le cadre du projet CEVA sur Genève.**
 - **Dès mise en service, elle permettrait à l'ensemble du parc d'X 73500 (plus de vingt engins) d'atteindre la Chaux-de-Fonds, sans équipement supplémentaire et sans nouvelle homologation.**
 - **A terme, moyennant une homologation auprès de l'OFT, c'est l'ensemble des matériels achetés par le Conseil Régional, qui pourrait circuler jusqu'à la Chaux-de-Fonds (AGC, Régiolis, ...)**

La généralisation de l'ETCS en Suisse. Quelles solutions ?

- **Rétablir la rupture de charge au Locle Col des Roches ou au Locle.**
 - **Déjà évoquée, elle est pour nous, dans les deux cas, inacceptable !**
 - Tout au plus, pourrait-elle être admise, **à titre transitoire** (un ou deux ans) **avec des engagements fermes** de réaliser les travaux nécessaires au rétablissement du changement unique en gare de la Chaux-de-fonds, seul nœud de correspondance raisonnable, au sens Rail 2000 !

Les perspectives à long terme

- **Toutes les pistes mériteront d'être examinées :**
 - **Exploitation Le Locle Morteau aux normes suisses avec ou sans électrification et mise en place de navettes à fréquence élevée apportant, enfin, une réponse à la hauteur des enjeux en terme de transition énergétique et report modal.**
 - **Equipement de l'ensemble de la ligne en ERTMS. Ce qui s'imposera un jour avec le remplacement du KVB sur l'ensemble du RFN français (horizon 2025).**
 - **Elles devront, dans tous les cas prendre en compte les différentes vocations de l'ensemble de la ligne : périurbain de Besançon, irrigation du territoire diffus, international grande distance et lien vers le réseau à grande vitesse, besoins transfrontaliers.**