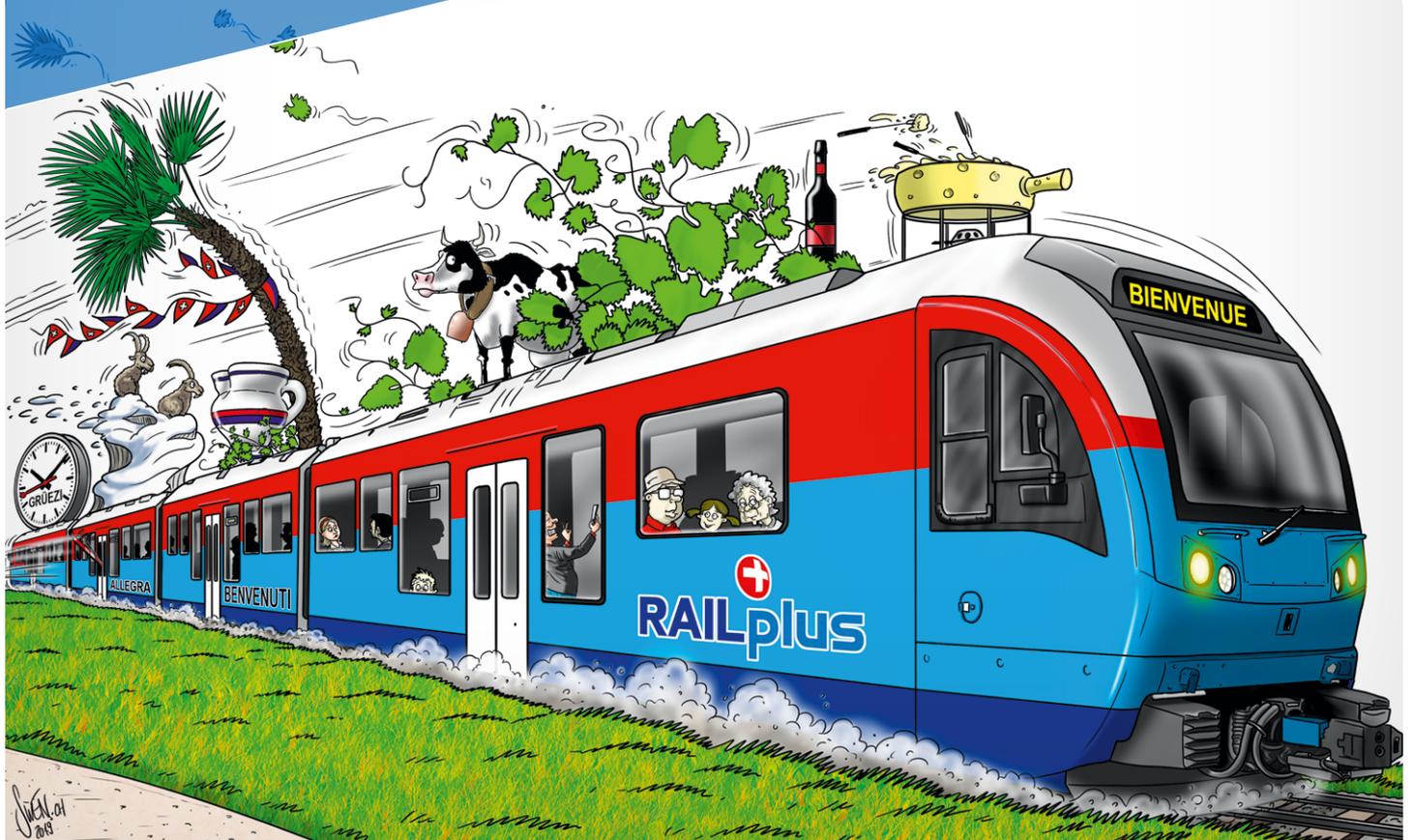


Newsletter RAILplus 1 / 2019

NEWS

Dans ce numéro:

- › Buongiorno Ticino
- › RAILplus sous les palmiers – escapade au Tessin à bord des nouvelles compagnies membres de RAILplus
- › Entretien avec Fredy Miller, directeur de Aare Seeland mobil AG



Éditorial du directeur

BUONGIORNO TICINO LES CHEMINS DE FER À VOIE MÉTRIQUE DU TESSIN REJOIGNENT RAILPLUS.



Madame, Monsieur,

Tout va très vite: en janvier 2018, les chemins de fer à voie métrique de Suisse romande rejoignaient RAILplus. Aujourd'hui, c'est au tour des compagnies tessinoises. Cette nouvelle adhésion permet à RAILplus d'accroître son influence et de renforcer son rôle dans le paysage ferroviaire suisse.

La compagnie FART (Centovalli) et la société FLP (Lugano-Ponte Tresa) font partie de RAILplus depuis le transfert d'actions et l'assemblée générale du 23 mai 2019. Ensemble, les désormais 18 chemins de fer affiliés à RAILplus couvrent une distance de quelque 1'300 kilomètres, soit plus de 25% du réseau ferroviaire helvétique.

Cette coopération au sein de RAILplus repose sur le principe de solidarité: chaque société met à disposition son savoir-faire et bénéficie en contrepartie des prestations et des concepts des autres compagnies ferroviaires. Les chemins de fer du Tessin profitent désormais eux aussi de cette collaboration fructueuse, puisqu'ils participent dès à présent aux groupes de travail et aux projets de RAILplus.

Cependant, pour qu'une collaboration soit réussie, il importe de bien connaître ses partenaires. C'est pourquoi nous avons choisi de consacrer la majeure partie de cette newsletter à nos nouveaux membres. Nous vous souhaitons une agréable lecture.

Buongiorno e benvenuti!

Joachim Greuter
Directeur



RAILPLUS SOUS LES PALMIERS

ESCAPADE AU TESSIN À BORD DES NOUVELLES COMPAGNIES MEMBRES DE RAILPLUS

La société RAILplus franchit le Gothard et est désormais également représentée au Tessin avec les compagnies FLP (Ferrovie Luganesi SA) et FART (Ferrovie Autolinee regionali Ticinesi SA). Ces deux chemins de fer à voie métrique de Suisse méridionale ont rejoint RAILplus ce printemps. Oliver Marfurt, responsable des mécaniciens au sein de la société AVA (Aargau Verkehr AG) et rédacteur de cet article, a des liens familiaux au Tessin et connaît donc très bien ces deux compagnies ferroviaires.

Du temps de ma grand-mère, le Tessin était, si l'on peut dire, le paradis des chemins de fer à voie métrique et des tramways. Jusque dans les années 60–70, de nombreuses compagnies à voie métrique sillonnaient le sud de la Suisse. Mes ancêtres tessinois les connaissaient toutes: les chemins de fer du Val Maggia et Biasca-Acquarossa ou encore les compagnies Lugano-Tesserete et Lugano-Cadro-Dino. Les curieux trouveront sur Internet de nombreux documents passionnants sur ces entreprises ainsi que des photos et des films de cette époque. Sur place, il reste encore quelques vestiges de ces chemins de fer qui n'échapperont pas au mécanicien averti que je suis. Seules les compagnies Lugano-Ponte Tresa et Centovalli ont complètement survécu. Enfant, je les ai empruntées à maintes reprises. Et, grazie a mia nonna, parfois même dans la cabine du conducteur! Son dialecte tessinois a effectivement permis d'ouvrir de nombreuses portes.

La première part de Lugano, à quelques pas de la gare CFF fraîchement rénovée. Des voies de ce petit train moderne, la vue sur le centre-ville de Lugano, avec son clocher, son lac et le Monte Bré en arrière-plan, est magnifique. Après le départ, le train orange au smiley sympathique traverse deux tunnels en grinçant légèrement. Entre les deux s'étend le no man's land de la banlieue, bordé de palmiers et de toutes sortes de buissons méditerranéens. Peu après, un petit lac se profile à l'horizon. Il s'agit du lac de Muzzano, une réserve naturelle appartenant à l'organisation Pro Natura. Les joggeurs et les promeneurs en font le tour, alors que nous, nous poursuivons notre route paisiblement. Certes, le train ne bat pas des records de vitesse, mais il parcourt sa route avec élégance et générosité. Après un autre tunnel, le voyage se poursuit, parallèlement à l'autoroute. Le trafic y est étonnamment fluide, car les bouchons sont en général quotidiens ici. Les nombreux villages alentours sont devenus, ces dernières années, des centres industriels et des

agglomérations de Lugano. Ces derniers provoquent souvent le chaos dans les rues de la région, mais apportent aussi de nouveaux pendulaires à FLP. La ligne et l'offre horaire ont été développées, les trains de la compagnie circulent désormais toutes les quinze minutes aux heures de pointe en tant que S60 du réseau régional tessinois. L'aéroport de Lugano Agno, que nous apercevons et que nous contournerons lors de notre voyage, se porte, quant à lui, un peu moins bien. Son avenir est d'ailleurs incertain. Les quelques jets parsemés çà et là ressemblent plutôt à des modèles délicatement posés sur une maquette. Nous traversons la plaine de la rivière Vedeggio et passons, à la gare d'Agno, tout près de l'atelier et du dépôt de la compagnie. C'est là également que se situe l'administration de l'entreprise. Sur la gauche se trouve un aiguillage d'un autre genre, une réelle attraction pour les mordus du rail. En effet, l'entrée dans le dépôt s'effectue à l'aide d'un double aiguillage symétrique plutôt rare. Entre Agno et Magliaso, la route longe la rive ouest du lac de Lugano. Le lac est calme, la vue, imprenable. Le trajet à travers le paysage aux allures de parc près de Magliaso réveille des sensations printanières à un certain passager de Suisse alémanique. Un lieu de choix pour les camps, les premières amours mais aussi les peines de cœur. Quelques minutes plus tard, à Caslano, un doux parfum de chocolat vient chatouiller les narines des voyageurs. Ouverte au public, la fabrique de chocolat qui s'y trouve est un must pour les amateurs de cette douceur. Après 12 kilomètres et 10 arrêts, soit environ 25 minutes de trajet, nous arrivons à Ponte Tresa, à la frontière italienne. Les rails de FLP n'ont jamais mené plus loin. L'idée de prolonger la ligne jusqu'aux villages de Sessa et de Novaggio, voire jusqu'à Luino au bord du lac Majeur, a bien été envisagée, mais elle n'a jamais vu le jour. C'est dommage en fait, car j'aurais bien aimé poursuivre mon voyage. Pour en savoir plus sur l'histoire passionnante de la compagnie FLP, l'évolution du petit chemin de fer bleu-blanc en chemin de fer d'agglomération moderne, il est conseillé de visiter le musée qui lui est consacré, non loin de la gare de Ponte Tresa.

La deuxième compagnie présentée ici traverse, quant à elle, la frontière. Le chemin de fer Centovalli relie Locarno à Domodossola, en Italie. Ce trajet de 52 kilomètres jalonné de 33 gares est exploité par FART et sa société sœur italienne SSIF (Società Subalpina di Imprese Ferroviarie). Avec le Centovalli Express, FART et SSIF garantissent une liaison internationale à voie étroite et assurent également une liaison

entre les lignes du Saint-Gothard et du Simplon. D'une durée de près de deux heures, le voyage à bord du Centovalli Express est extraordinaire et la vue est à couper le souffle. Depuis 1990, la Centovallina, petit surnom affectueux pour le train Centovalli, commence son voyage dans la gare souterraine de Locarno. Quelques minutes durant, les images de murs couverts de graffitis se mêlent à l'odeur typique d'un tunnel ferroviaire: ambiance métropolitaine au Tessin. Je n'oublierai jamais l'époque d'avant le tunnel durant laquelle les trains de la compagnie FART traversaient péniblement les rues de Locarno pour rejoindre la gare et leur allure de navires lorsque le lac Majeur débordant de ses berges inondait les rails. Une fois sortis du tunnel, nous nous trouvons dans le Val Maggia. La route principale et la Maggia sont parallèles aux voies. Presque sec, le lit de la rivière est jonché de pierres et de roches rondes polies. À Ponte Brolla, nous tournons dans les Centovalli. Nous poursuivons notre route agrémentée de nombreux virages serrés à travers des forêts de châtaigniers et des jungles de palmiers, franchissons d'énormes ponts enjambant des ravins profonds et passons devant des villages pittoresques. Après une vingtaine de kilomètres, nous empruntons l'un des ponts les plus impressionnants de notre itinéraire et atteignons la frontière à Camedo. Dès ce moment-là, nous voyageons en Italie. Mais les voyageurs ne s'en aperçoivent pas vraiment. Le personnel à bord, habitué à travailler dans plusieurs pays, continue sa route avec nous. En revanche, le paysage que nous contemplons de nos fenêtres change. Les Centovalli sauvages et d'apparence farouche se fondent dans le val Vigezzo, un brin plus charmant. La Centovallina devient la Vigezzina. Plus large, la vallée italienne est jalonnée de vastes prairies verdoyantes, entourées de montagnes enneigées et de rochers escarpés. Nous traversons des localités plus importantes, comme Re, Malesco et Santa Maria Maggiore. À certains arrêts, un chef de gare attend les trains, bavarde avec les agents et nous fait signe. Une sympathique employée de la compagnie pousse habilement un minibar dans l'étroit couloir du train, vendant du café et toutes sortes de friandises. L'idylle ferroviaire comme au bon vieux temps! Le train tremble et cahote, la descente devient de plus en plus raide. En plusieurs virages, il serpente progressivement jusqu'au fond de la vallée. Lors de la descente, la vue sur Domodossola, notre destination, est magnifique. Nous y arrivons peu de temps après, sous terre à nouveau, comme si cette ville voulait se cacher. Je dois admettre que Domodossola, à première vue, n'a pas l'air vraiment accueillante et séduisante. Mais la vieille ville avec ses cafés et ses restaurants chaleureux finit par me convaincre et m'invite à m'y attarder jusqu'à ce que mon voyage à travers les cent vallées me ramène à Locarno.

Alors que la compagnie Centovalli circulant entre Locarno et Domodossola transporte essentiellement des touristes, le train Lugano-Ponte Tresa est plutôt emprunté par les pendulaires. Façonnés par la langue, les paysages et les régions qu'ils relient, les deux ont leur charme, comme les chemins de fer de Suisse romande qui ont rejoint RAILplus l'année passée. Toutefois, de nombreuses modifications sont prévues ces prochaines années. Leur identité visuelle va changer, les horaires seront densifiés et les lignes seront rénovées ou reconstruites. La compagnie FART est en train de remplacer son matériel roulant vieillissant par du matériel moderne et FLP ouvrira, d'ici quelques années, un tunnel reliant la gare CFF et le centre-ville de Lugano. Ce projet futuriste s'appelle Rete tram-treno del Luganese. Les nouveaux véhicules aux allures de tramways ont déjà été commandés, de nouvelles lignes sont prévues comme extensions de FLP au nord et au sud de Lugano. C'est évident: les chemins de fer tessinois à voie métrique sont en pleine mutation, contrairement à quelques décennies auparavant. Mille grazie!

Texte: Oliver Marfurt, responsable des mécaniciens au sein de la société AVA (Aargau Verkehr AG)

Informations

- sur la compagnie FLP, le musée et les heures d'ouverture: www.flpsa.ch
- sur la compagnie Centovalli et la région des cent vallées: www.centovalli.ch ou www.vigezzinacentovalli.com



En route vers Ponte Tresa



Le Centovalli Express prêt à partir à Locarno



Train au sourire sympathique

Fart FERROVIA DELLE CENTOVALLI	
Partenza per	
Domodossola	0649 0749 0850 1004 1050 1150 1250 1450 1550 1650 1747 1847
Intragna	0540 0614 0707 0804 0904 1004 1134
Camedo	1204 1304 1404 1504 1604 1704 1747 1804 1834 1907 2107 2307 0007
<small> Lunedi - Venerdì Venerdì e sabato Solo Venerdì - e domenica Sab (fino a Intragna) giorni festivi </small>	

Perle rare à la gare de Locarno



CHIFFRES CLÉS

Aare Seeland mobil AG

Collaborateurs:	260 (hors filiales et activités auxiliaires)
Longueur du réseau:	177 km
Longueur de la voie ferrée:	67 km
Point le plus bas:	Aarwangen, 436 m
Point le plus haut:	Prêles, 822 m
Écartement des rails:	1'000 mm
Déclivité la plus forte:	Jusqu'à 40 % (Funiculaire Vinifuni)
Recettes provenant du trafic:	13 millions



ENTRETIEN AVEC FREDY MILLER, DIRECTEUR DE AARE SEELAND MOBIL AG

Monsieur Miller, où se situe, aujourd'hui, l'entreprise Aare Seeland mobil AG?

Notre compagnie a plus de 100 ans d'histoire. Après des années mouvementées dans l'après-guerre, où des mesures de réaménagement ont été prises et où l'entretien a été négligé en raison de pressions financières, notre réseau ferroviaire est en excellent état aujourd'hui. Depuis quelques années, nous enregistrons régulièrement une hausse de la demande de 2 à 3% par an. Lors de la mise en service du prolongement du réseau de Niederbipp à Oensingen en 2012, la demande sur la ligne Soleure—Oensingen a augmenté de 10% en un an. Aujourd'hui, nous sommes un train régional avec une cadence au quart d'heure ou à la demi-heure doté d'un matériel roulant très confortable. Notre flotte d'automotrices GTW circulant dans le Seeland depuis 1997 fait l'objet d'un programme complet de remise en état chez Stadler Rail. Nous avons également investi massivement dans l'infrastructure et la sécurité. Nous avons pu supprimer 70 passages à niveau et en assainir près de 170. Des tronçons à double voie efficaces, un tracé des voies adapté et des arrêts modernes permettent de garantir la régularité des horaires. En tant qu'entreprise de chemin de fer, de bus, de bateau, de fret, de tourisme et de restauration, nous sommes très largement positionnés et bénéficions de nombreux effets de synergie. Nous ne percevons aucune indemnisation dans nos activités auxiliaires telles que le transport de marchandises, la navigation, la gastronomie et le tourisme, et nous les gérons avec succès dans le secteur privé.

Quels sont vos plus grands défis pour ces cinq prochaines années?

Dans le cadre de notre planification pour 2030, nous sommes confrontés à des défis majeurs pour répondre à la hausse de la demande. Nous investissons dans des projets d'infrastructure d'avenir tels que la rénovation de la gare de Langenthal, les nouvelles routes de transit à Aarwangen et à Soleure et la transformation complète des gares de Nidau et de Lattrigen. Nous circulons dans les agglomérations et les zones urbaines. Il s'avère donc particulièrement difficile de trouver des solutions pour tous les usagers de la route dans cet espace restreint. Par ailleurs, nous élaborons une stratégie concernant l'achat de matériel roulant et l'extension des sites d'ateliers. Heureusement, au cours des cinq dernières années, nous avons pu réserver des parcelles stratégiques. Concernant les bus, nous avons procédé, cette année, à une concentration des sites. Dans la Haute-Argovie par exemple, nous avons supprimé trois dépôts et construit le centre de bus le plus moderne du Plateau suisse.

Qu'a apporté votre adhésion à RAILplus dans le passé?

Nous sommes membres de RAILplus depuis la première heure. L'échange entre les chemins de fer est très précieux et nous disposons de projets concrets. Par

exemple, nous coordonnons ensemble la formation de nos mécaniciens et nous déterminons, depuis peu, l'intégralité du processus de formation. Je souhaiterais également mentionner notre gestion commune dans le domaine des achats. Aujourd'hui, nous acquérons des matériaux standard tels que des câbles, des traverses en béton ou du matériel informatique pour les postes de travail à des prix plus avantageux. Le modèle des groupes de travail me plaît beaucoup. Les spécialistes des différents domaines échangent leurs points de vue concernant les finances, l'informatique, le matériel roulant, l'exploitation ou encore l'infrastructure, et développent ainsi de nouvelles idées et solutions. RAILplus a également gagné en importance sur le plan politique, de sorte que nos prises de position communes liées aux chemins de fer à voie métrique sont davantage prises en compte par la Confédération et les cantons. Les politiques sont de plus en plus attentifs à notre point de vue.

Quelles sont vos attentes à l'avenir envers RAILplus?

RAILplus fait désormais partie intégrante du paysage ferroviaire. Je suis particulièrement heureux que nous soyons actifs dans toute la Suisse et que nos collègues de Suisse romande aient rejoint RAILplus voilà une année. Et même les Tessinois se joignent à nous. RAILplus repose sur l'échange de savoir-faire et sur l'exploitation de synergies entre les différentes compagnies. Ces deux domaines doivent encore être développés et intensifiés là où cela s'avère judicieux. Pour chaque grand projet d'acquisition, je me demande s'il n'est pas préférable de faire appel, au préalable, à un partenaire RAILplus. Je pourrais aussi très bien m'imaginer que, dans le domaine de l'ingénierie, nous renforçons notre dialogue avec nos partenaires industriels et que nous fixions davantage de normes communes. Une certaine dépendance à l'égard des divers fournisseurs et des offres existe toujours dans notre secteur.

Pour terminer, une question personnelle: combien de mètres votre train électrique mesure-t-il chez vous?

Mon appartement est malheureusement trop petit. Mais peut-être qu'un jour, je pourrai mettre sur pied une installation de ce genre.



