

Rapport de la région de planification Ouest/CTSO **PRODES 2030**

Développement de l'offre ferroviaire régionale



Planifier pour nos générations futures

Le 9 février 2014, le peuple suisse a dit OUI au FAIF (financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire). Les cantons se sont fortement engagés en faveur de ce projet de développement de notre infrastructure ferroviaire et nous relevons au passage, non sans fierté, que le taux d'approbation en Suisse occidentale (64.7% de OUI) dépassait la moyenne nationale (62% de OUI).

En nous engageant pour le développement de notre réseau ferroviaire, nous voulons suivre la voie tracée par la Constitution fédérale qui précise à son article 2 que «*La Confédération favorise le développement durable*». Très clairement, cela signifie que face à la demande croissante de mobilité, nous devons tout mettre en oeuvre afin que cette croissance se reporte principalement sur les transports publics.

Si le volet «financement» constituait la pièce maîtresse du vote sur le FAIF, les modifications législatives qui en découlent octroient également de nouvelles compétences aux cantons. En vertu de l'article 48d, al. 2 de la Loi fédérale sur les chemins de fer, «*les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale. Ils définissent des régions de planification adéquates. Les entreprises ferroviaires concernées sont associées de manière appropriée*».

C'est donc à cette nouvelle exigence que répond la remise du présent rapport à l'Office fédéral des transports. Ce dernier, s'appuyant sur les rapports des six régions de planification couvrant l'ensemble du territoire national, sélectionnera les mesures à inscrire dans le message relatif à l'étape 2030 du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES).

Le Conseil fédéral soumettra ensuite son message au Parlement au plus tard en 2018 et c'est ce dernier qui définira l'architecture de l'étape 2030 de PRODES.

Notre rapport n'est donc qu'une étape, certes, mais néanmoins un indispensable exercice d'anticipation sans lequel l'adaptation de notre réseau ferroviaire manquerait à coup sûr la prochaine correspondance.



Jacques Melly
Président de la CTSO,
Chef du Département des transports,
de l'équipement et de l'environnement (VS)



Barbara Egger-Jenzer
Directrice des travaux publics,
des transports et de l'énergie (BE)



Maurice Ropraz
Chef du Département de l'aménagement,
de l'environnement et des constructions (FR)



Nuria Gorrite
Cheffe du Département des infrastructures
et des ressources humaines (VD)



Luc Barthassat
Chef du Département de l'environnement,
des transports et de l'agriculture (GE)



Laurent Favre
Chef du Département du développement
territorial et de l'environnement (NE)

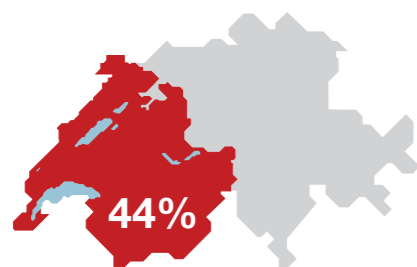


Philippe Receveur
Chef du Département de l'environnement
et de l'équipement (JU)

Présentation socio-économique

Territoire

La Suisse occidentale comprend les cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et Jura. La superficie totale est de 17'990 km².



Population

En 2013, les cantons couverts par le périmètre de la CTSO abritaient 3'091'100 habitants, soit le 38% de la population suisse. A l'horizon 2030, le scénario moyen de la Confédération prévoit un accroissement de plus de 10% de la population, dans le même périmètre, pour atteindre les 3'331'224 habitants. Sur la même période, l'augmentation de la population à l'échelle nationale devrait être de 7.9% ce qui confirme le dynamisme démographique des cantons de la Suisse occidentale.

Politique économique

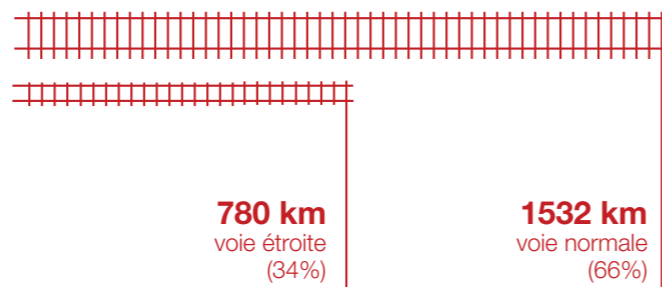
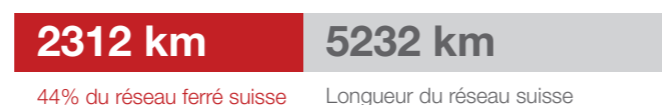
Les cantons se fixent comme objectif commun de mieux positionner la Suisse occidentale en tant que territoire où le développement économique est à la fois dynamique, innovant et respectueux de l'environnement.

De par leur dynamisme économique, les sept cantons de la Suisse occidentale ont contribué à eux seuls à plus de 40% de la croissance du PIB suisse en 2010.

Emplois

Au 1^{er} trimestre 2014, l'Arc lémanique et le Mittelland comptent 1'666'000 emplois dans les secteurs secondaire et tertiaire, ce qui correspond à près de 40% des emplois en Suisse. Le taux d'activité pour les personnes de plus de 15 ans se situe légèrement au-dessous de la moyenne nationale avec 66.8% d'actifs.

Longueur du réseau ferré de la CTSO



Répartition modale 2010 et objectif 2030

La répartition des kilomètres parcourus par moyen de transport est un des indicateurs de la mobilité les plus utilisés. Le choix d'un mode de transport plutôt qu'un autre repose sur une évaluation subjective de l'utilisateur quant à la qualité, l'efficacité, la compétitivité et le prix des prestations offertes. Cette appréciation de l'utilisateur se fonde sur les princi-

paux critères que sont la fréquence, la desserte du territoire, le temps de parcours, la tarification et le confort. La part modale des transports publics permet d'offrir un bilan global du fonctionnement du système, mais également de définir des objectifs durables et ciblés pour la mobilité de demain.

	2010				Objectif 2030
	Transport individuel motorisé	Transports publics	Mobilité douce	Autres ¹	Transports publics
BE	63%	27%	8%	2%	D'ici 2030, la part modale des transports publics dans le Canton de Berne sera d'au moins 29%. Le but politique est un plafonnement du Transport individuel motorisé.
FR	74%	18%	6%	2%	Le canton vise une amélioration significative de sa part modale des transports publics.
VD	73%	20%	5%	2%	Entre 2000 et 2010, la part modale des transports publics a gagné 5 points. D'ici 2030, près d'un tiers des distances parcourues se fera en transports publics.
VS	73%	21%	4%	2%	Le Canton du Valais a comme objectif 2030 d'atteindre une part modale des transports publics de l'ordre 26 % à 30% (soit dans la moyenne nationale).
NE	74%	21%	4%	1%	Le Canton de Neuchâtel a comme objectif une amélioration substantielle de la part modale des transports publics dans l'agglomération.
GE	66%	23%	9%	2%	L'objectif est d'augmenter fortement la part modale des transports publics des déplacements transfrontaliers, ainsi que ceux de moyenne et longue distance.
JU	73%	21%	3%	3%	La part modale des transports publics a fortement augmenté ces dix dernières années, près de 60% en plus. Le Canton du Jura vise une part modale comprise entre 25 et 30%.
Suisse	67%	23%	8%	2%	Le développement de l'offre et de l'infrastructure permet aux Transports publics d'absorber une grande partie de la croissance du trafic voyageurs et marchandises. La part modale des transports publics augmentera dans ces deux segments à l'horizon 2030.

Tous les déplacements selon la distance parcourue par mode de transport.

¹ Autres moyens de transport : en l'absence d'une autre indication, on entend sous cette désignation les camions, les autocars, les taxis, les bateaux, les téléphériques, les avions, les appareils apparentés à des véhicules, etc.

Sources : Moyenne suisse : Office fédéral de la statistique, microrecensement mobilité et transports 2010
Parts modales cantonales : données cantonales déclarées 2010

Le rail, notre solution pour la mobilité de demain



Pour une région forte, nous souhaitons une **offre internationale** compétitive :

- en améliorant l'intégration de la Suisse occidentale dans le réseau européen à grande vitesse,
- en offrant des liaisons directes plus fréquentes et plus rapides vers les grands centres économiques européens,
- par la mise en œuvre complète des raccordements aux lignes à grande vitesse.



Grâce à une **offre nationale** répondant aux besoins de la Suisse occidentale, nous renforçons l'économie et la qualité de vie de tous les Suisses :

- en reliant notamment les centres économiques, les régions touristiques et les aéroports internationaux,
- en améliorant l'accessibilité depuis les autres régions de la Suisse,
- en adaptant le nombre de places assises offertes dans les trains Grandes lignes en fonction des besoins des pendulaires de notre région,
- en soutenant la Perspective du rail à long terme arrêtée par l'Office fédéral des transports¹.



A notre échelle, nous nous engageons pour une **offre régionale** de qualité :

- en proposant des liaisons attractives entre les pôles régionaux,
- en intégrant mieux les réseaux RER et les lignes régionales dans l'offre nationale, y compris les liaisons transfrontalières,
- en assurant des capacités suffisantes de transports pour le trafic pendulaire aux heures de pointe,
- en répondant aux besoins particuliers du trafic de loisirs,
- en desservant efficacement les sites stratégiques d'agglomération identifiés par les services d'aménagement du territoire,
- en créant les conditions favorables à une mobilité financièrement maîtrisable et durable,
- en assumant notre part d'indemnisation supplémentaire pour les coûts non couverts occasionnés,
- en nous engageant pour une offre en transports publics qui irrigue autant que possible l'ensemble du territoire.

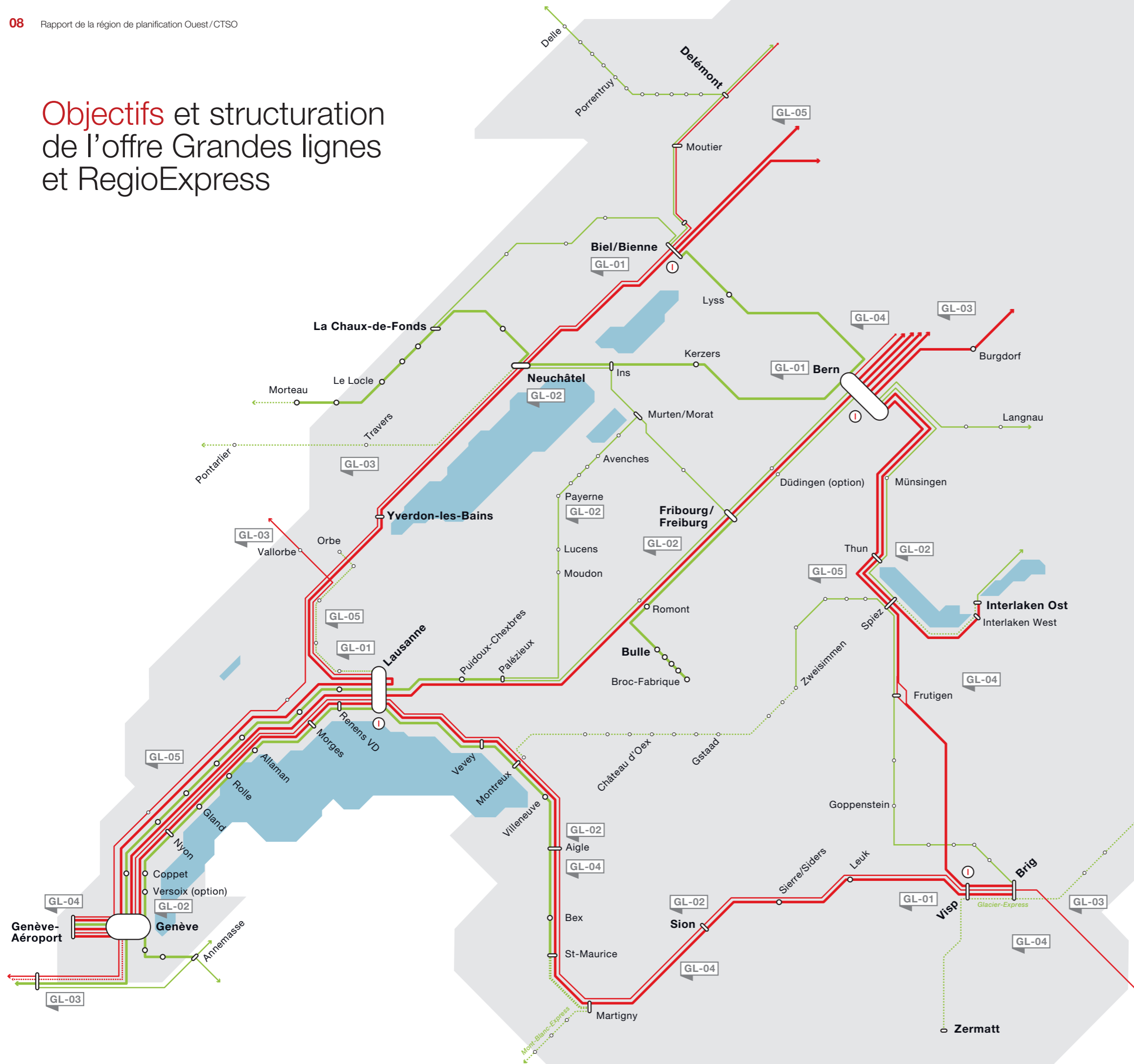


Par une **offre en trafic fret** moderne et flexible, nous renforçons les conditions-cadres pour nos emplois et notre environnement :

- en privilégiant le transfert modal par l'augmentation des capacités sur l'axe Lötschberg-Simplon,
- en assurant des capacités suffisantes pour le trafic marchandises tant sur les lignes principales que sur les lignes secondaires,
- en regroupant les points de desserte pour créer de véritables centres régionaux logistiques et/ou des terminaux pour les conteneurs.

¹ disponible sous www.bav.admin.ch/aktuell/03876/03904/03913/?lang=fr

Objectifs et structuration de l'offre Grandes lignes et RegioExpress



GL-01
Des nœuds complets à Berne, Biel/Bienne, Lausanne et Viège.
 Le concept des nœuds de correspondances instauré dans Rail 2000 est conservé. Biel/Bienne et Lausanne, dernières gares d'importance à ne pas être des nœuds complets, basculent vers des nœuds 00/30.

GL-02
Des nœuds de correspondances attractifs avec les lignes RER et régionales.
 Les trains EC, IC et IR doivent marquer l'arrêt dans les gares d'importance cantonale pour y assurer les correspondances sur le trafic régional (trains et bus). Les possibilités de créer des nœuds régionaux structurés 00/30 ou 15/45 doivent être étudiées.

GL-03
Des liaisons directes plus fréquentes et plus rapides vers les grands centres économiques européens.
 Les liaisons directes depuis la Suisse occidentale en direction de Paris, Lyon, Francfort et Milan sont maintenues et améliorées en terme de fréquence et de temps de parcours.

GL-04
Des liaisons directes entre les centres économiques, les régions touristiques et les aéroports internationaux.
 Les aéroports internationaux sont reliés de manière directe avec les principales régions économiques comme la Métropole lémanique, l'Arc jurassien et la Région Capitale suisse. Les stations des Alpes vaudoises, valaisannes et bernoises profitent également de liaisons directes, fréquentes et de qualité sur les aéroports de Genève ou de Zurich.

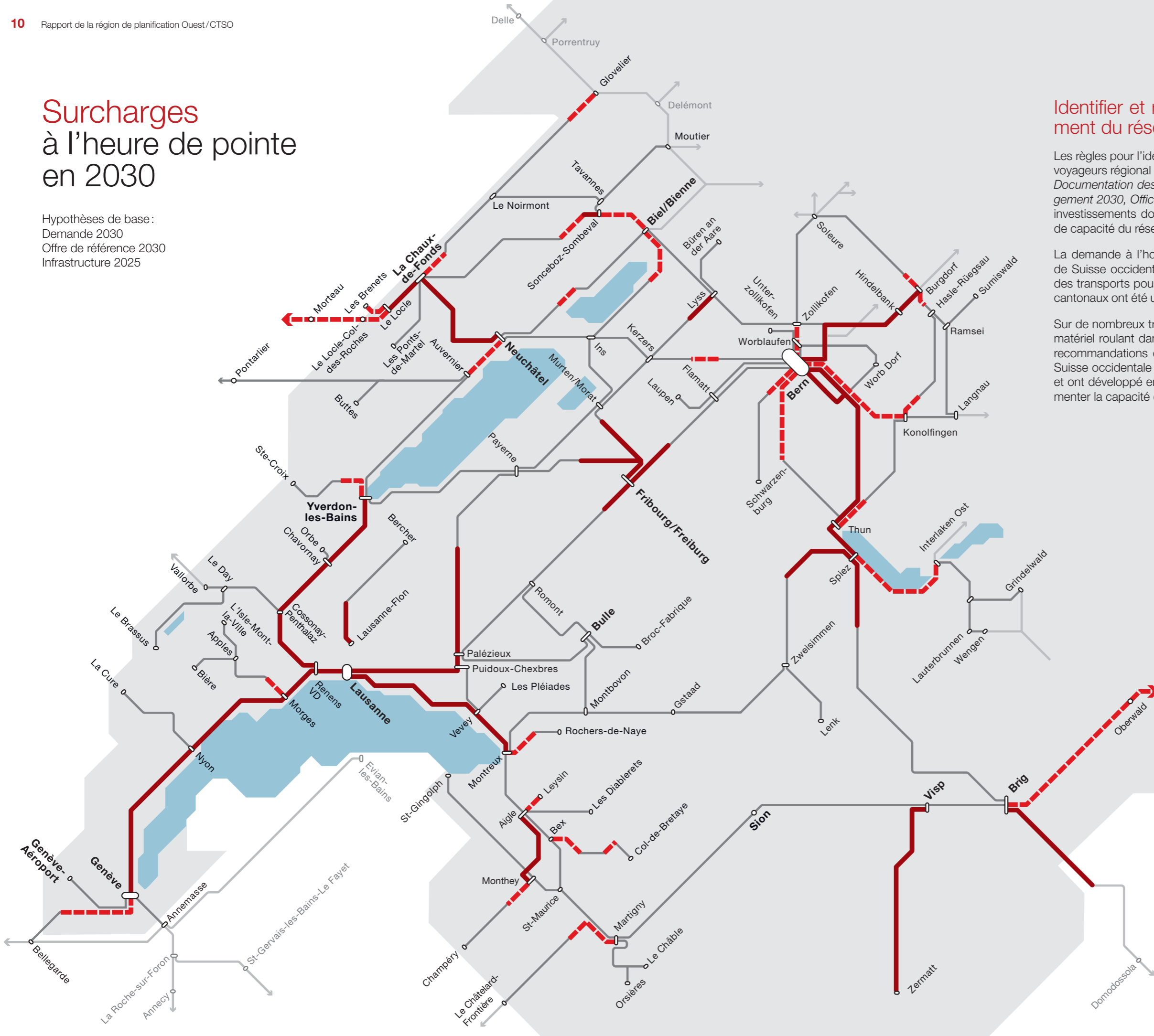
GL-05
Plus de places assises en trafic Grandes lignes.
 La capacité des trains actuels sera insuffisante à l'horizon 2030. L'augmentation des places assises en trafic Grandes lignes deviendra nécessaire sur les lignes de Lausanne – Yverdon-les-Bains, Lausanne – Genève, Lausanne – Montreux, Berne – Interlaken et Berne – Brig.

Légende

- Trafic Grandes lignes (EC, IC, IR)
- RegioExpress/TER
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- arrêt gare
- ⊙ nœud complet 00/30

Surcharges à l'heure de pointe en 2030

Hypothèses de base:
Demande 2030
Offre de référence 2030
Infrastructure 2025



Identifier et résoudre les goulets d'étranglement du réseau ferroviaire

Les règles pour l'identification des besoins de PRODES 2030 en trafic voyageurs régional et RegioExpress sont spécifiées dans le document *Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, Office fédéral des transports, avril 2014*. En priorité, les investissements doivent servir à résoudre les problèmes de manque de capacité du réseau ferroviaire.

La demande à l'horizon 2030 a été modélisée sur toutes les lignes de Suisse occidentale. Le processus a été piloté par l'Office fédéral des transports pour les lignes principales. Les modèles de projection cantonaux ont été utilisés en complément pour les lignes secondaires.

Sur de nombreux tronçons, les fréquences de trains et la capacité du matériel roulant dans la référence 2030 ne suffisent plus. Suivant les recommandations de l'Office fédéral des transports, les cantons de Suisse occidentale ont identifié les principaux goulets d'étranglement et ont développé en priorité des projets d'offre qui permettent d'augmenter la capacité du système ferroviaire là où c'est nécessaire.

Les modèles de demande utilisés par les espaces de planification:

- Genève** Modèle multimodal transfrontalier (MMT) du Grand Genève
- Vaud** Trafic CFF: modèle CFF-ARE
Trafic des autres compagnies: modèle de demande du canton de Vaud, DGMR Vaud.
- Valais** Trafic CFF/BLS/RegionAlps: modèle CFF-ARE
Trafic des autres compagnies: taux de croissance liés aux perspectives socio-démographiques, DTEE/Compagnies privées.
- Fribourg** Trafic CFF/BLS: modèle CFF-ARE
Trafic des autres compagnies: Modèle multimodal de demande du canton de Fribourg, SMO.
- Berne-Oberland** Modèle global des transports du canton de Berne
- Arc jurassien** Lignes CFF neuchâteloises: modèle CFF-ARE avec élasticité de la demande liée à l'offre de référence 2025
Lignes bernoises: modèle global des transports du canton de Berne
Autres lignes (CJ, TransN): taux de croissance global liés aux perspectives d'évolution démographique et d'emplois

Légende

- Réseau analysé
- Réseau hors périmètre
- Surchage entre 100% et 125% de la capacité à l'heure de pointe
- Surchage supérieure à 125% de la capacité à l'heure de pointe
- arrêt gare

Une région, six espaces de planification

La région de planification Ouest a été définie sur un périmètre correspondant à quelques exceptions près à celui de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO) réunissant les cantons de Berne, Fribourg, Vaud, Valais, Neuchâtel, Genève et Jura.

Pour gagner en efficacité et pour assurer la prise en compte des besoins locaux, les travaux ont été conduits dans six espaces de planification, eux-mêmes regroupés dans deux comités de coordination.

Comité de coordination Arc lémanique

Espace de planification Vaud

La croissance de l'économie et l'essor de la démographie vaudoises contribuent à la prospérité de toute la Suisse. L'amélioration coordonnée des liaisons ferroviaires nationales et régionales vise un objectif clair: absorber dans les transports publics une part aussi importante que possible de la croissance des besoins en mobilité. Autour et vers les gares, le canton organise également une densification importante, dans toutes les régions, de la desserte locale et urbaine. Ces ambitions conjuguées pour une offre en progression sont la clé d'un report modal important et durable.

Espace de planification Valais

Le Valais est situé à la croisée des axes ferroviaires du Simplon et du Lötschberg, qui relient nos cantons à de grands pôles économiques et politiques. Le RER Valais|Wallis qui utilise ces infrastructures, doit offrir un service régional de qualité, avec un haut niveau de service. Ce RER assure les échanges avec notre desserte fine (rail, route ou câbles) qui irrigue les flancs de cotéaux et nos vallées latérales. Nous voulons développer ce RER pour qu'il continue à profiter à tout notre territoire.

Espace de planification Genève

Le canton de Genève est au cœur de la deuxième agglomération de Suisse, avec une croissance économique et démographique parmi les plus importantes d'Europe. Le réseau ferroviaire franco-valdo-genevois n'est pas encore suffisamment développé pour répondre aux besoins en déplacements toujours grandissants de la Métropole Lémanique et du Grand-Genève, tant aux niveaux régional, national, que transfrontalier. Après la mise en service de CEVA en 2019 et l'extension souterraine de la gare Cornavin en 2025, l'étape 2030 de PRODES doit s'inscrire dans la poursuite de cet effort sans précédent dans le développement du réseau, et poser les jalons de son évolution future.

■ = Zone de la région de planification Ouest

■ = Zone de la région de planification Nord-Ouest et Suisse centrale

Comité de coordination Arc jurassien - Berne - Fribourg

Espace de planification Arc Jurassien

L'Arc jurassien a une longue expérience dans l'horlogerie et la microtechnique et occupe de fait une place prépondérante dans les exportations suisses. Sa renommée internationale se base sur des échanges intenses aussi bien avec les cantons voisins qu'avec la Région Franche-Comté. Pour assurer une bonne compétitivité, un réseau RER cadencé à 30 minutes voire à 15 minutes est impératif. Des relations performantes avec les grandes agglomérations suisses et franc-comtoises ainsi qu'avec le trafic international sont des conditions-cadres essentielles.

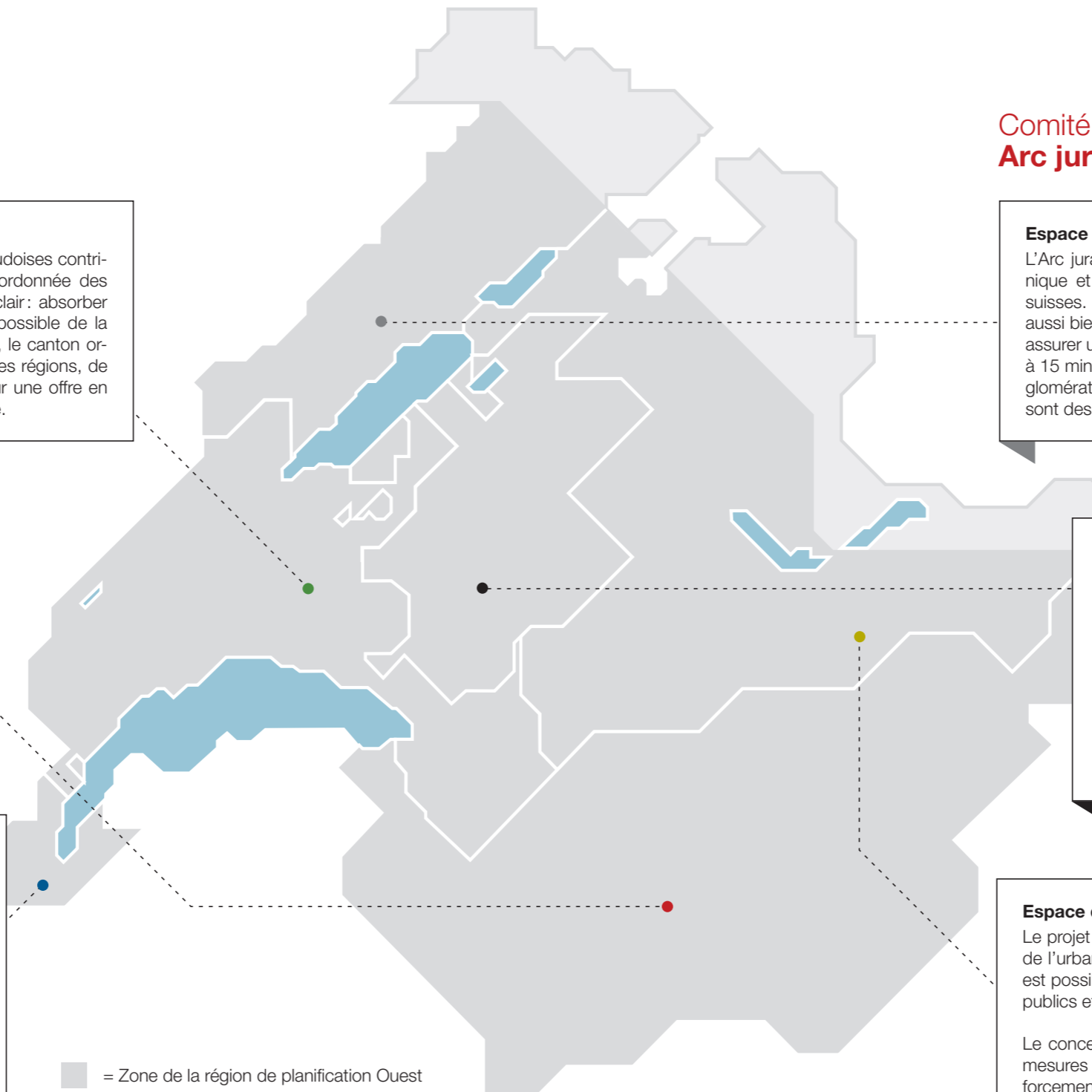
Espace de planification Fribourg

Fribourg occupe une place prépondérante au centre de la Suisse. A mi-chemin entre l'Arc lémanique et le bassin zurichois, le boom démographique de ces dernières années renforce son rôle de pont entre les deux communautés linguistiques et pose la nécessité d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire tant à l'intérieur du territoire que vers l'extérieur. Une densification de la desserte des pôles régionaux, des liaisons performantes entre les chefs-lieux des districts et la capitale cantonale ainsi que vers les régions avoisnantes sont des conditions sine qua non pour répondre aux défis de mobilité posés par le développement de notre canton.

Espace de planification Berne - Oberland

Le projet de territoire du canton de Berne (PT-BE) prévoit une concentration de l'urbanisation et un développement à l'interne du tissu bâti. De ce fait, il est possible de freiner la croissance du trafic. La part modale des transports publics et celle des mobilités douces devraient augmenter.

Le concept d'offre donne une réponse aux prévisions de la demande. Les mesures à mettre en œuvre permettent des capacités suffisantes et un renforcement de l'offre sur les corridors importants des agglomérations. Elles doivent aussi améliorer les conditions d'accessibilité aux régions du canton.



Espace de planification Genève

Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

ML
Cadence 15 minutes des RegioExpress entre Genève et Lausanne.
 Toutes les 15 minutes un train RegioExpress au départ de Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges et Renens en direction de Lausanne et de Genève.

Des capacités suffisantes sur le RER franco-valdo-genevois

GE-01
Augmentation de capacité du RER entre Genève et La Plaine.
 Cadence 15 minutes entre Genève et La Plaine, et cadence 30 minutes entre La Plaine et Bellegarde (hors territoire). Circulation de compositions RER de 225 m de long entre Genève et La Plaine.

GE-02
Trains plus longs entre Genève et Coppet.
 Circulation de compositions RER de 225 m de long entre Genève et Coppet.

Une desserte efficace de l'agglomération du Grand Genève

GE-03
Nouvelle halte Châtelaine.
 Création d'une nouvelle halte sur la ligne Genève-La Plaine entre Genève et Vernier, arrêt de tous les trains RER Genève-La Plaine.

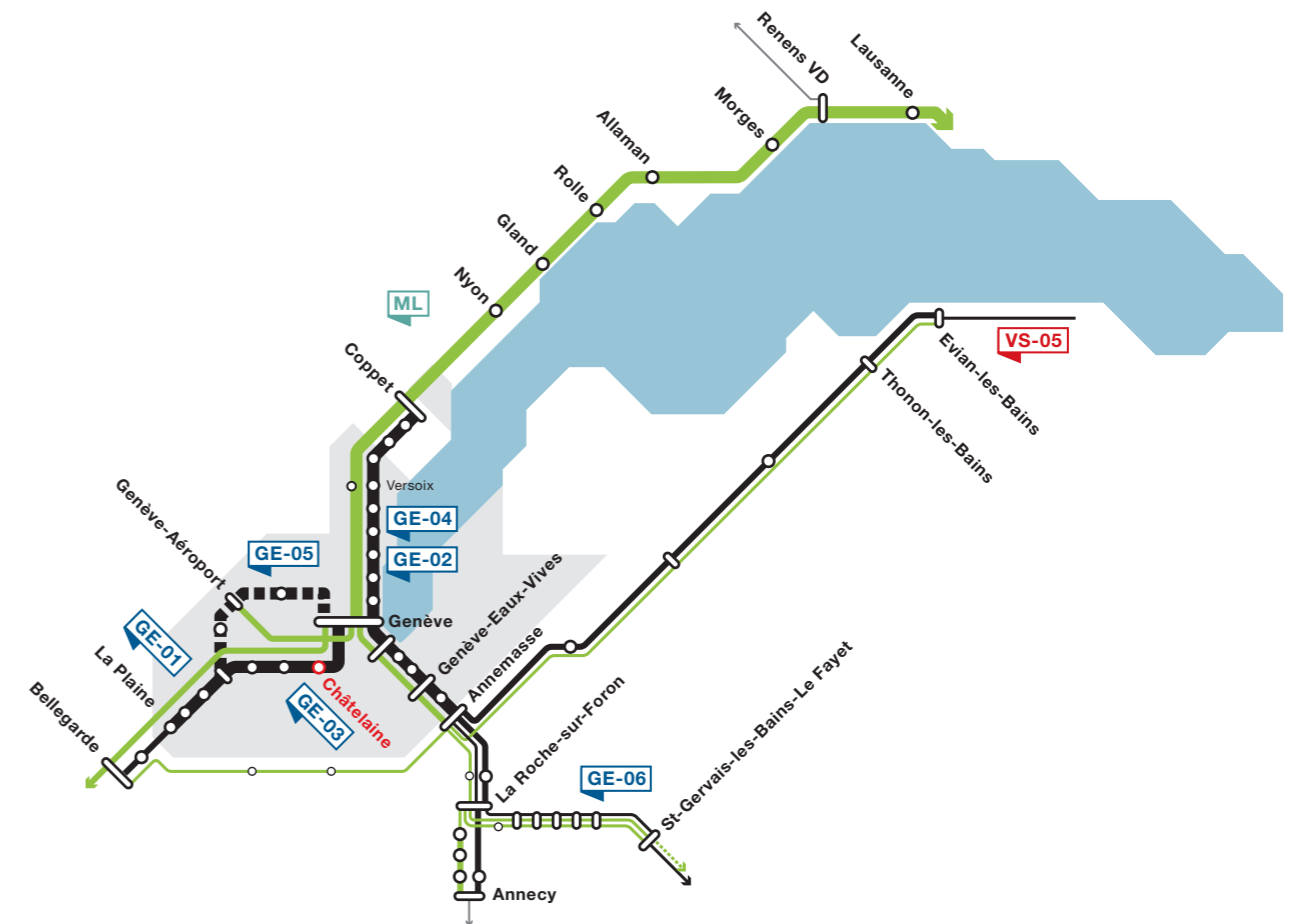
GE-04
Arrêt à Versoix pour les RegioExpress.
 Arrêt toutes les 30 minutes des RegioExpress de/pour Genève-Aéroport.

GE-05
Liaison nouvelle Rive-Gauche – Aéroport.
 Raccordement du RER franco-valdo-genevois à l'Aéroport, avec desserte du quartier des Nations, Meyrin-Cité et la zone industrielle de Meyrin-Satigny.

GE-06
Développement de l'offre sur l'étoile d'Annemasse (hors territoire).
 Renforcement de l'attractivité et de la performance du RER franco-valdo-genevois en Haute-Savoie avec l'augmentation des cadences sur les branches Annemasse – Evian, Annemasse – St-Gervais et Annemasse – Annecy, et la création de produits semi-directs.

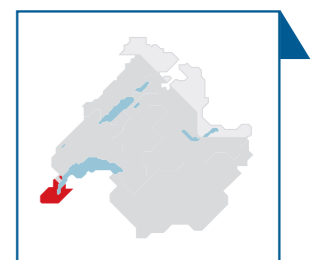
Projets d'offre d'autres espaces de planification avec impact direct sur le RER franco-valdo-genevois

VS-05
RER Sud-lémanique: remise en service de l'offre régionale trans-frontalière entre St-Gingolph et Evian (F) à la cadence horaire (hors périmètre).
 Connection des RER Valais|Wallis et RER FVG par la rive sud du Léman, avec une cadence horaire du RER Valais|Wallis jusqu'à Evian (F).



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress/TER
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare



L'offre au-delà des gares de La Plaine, Annemasse et de Coppet ne fait pas partie du périmètre de l'espace de planification Genève.

Espace de planification Valais

Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

VS-01
Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice, prolongée jusqu'en Valais central aux heures de pointe.
 Prolongement aux heures de pointe des RegioExpress jusqu'à Martigny.

VS-02
Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique.
 En regard des importants potentiels de trafic entre l'agglomération Monthey-Collombey et le bassin lémanique, il est demandé que des compléments d'offres performantes soient mis en place.

Un RER mieux intégré dans le réseau national

VS-03
Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis entre Monthey et Brigue.
 Cadence à la demi-heure stricte et systématique du RER Valais|Wallis, sans restriction liée tant au trafic EC Genève – Milan, qu'au trafic marchandises sur l'axe du Simplon.

VS-04
Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux heures de pointe jusqu'à St-Gingolph.
 Prolongement de la cadence 30 minutes jusqu'à Collombey-Muraz-La Barne pour une desserte homogène de l'agglomération Monthey-Collombey. Aux heures de pointe ce train est prolongé jusqu'à St-Gingolph.

VS-05
RER Sud-lémanique: remise en service de l'offre régionale transfrontalière entre St-Gingolph et Evian (F) à la cadence horaire (hors périmètre).
 Connexion des RER Valais|Wallis et RER FVG par la rive sud du Léman, avec une cadence horaire du RER Valais|Wallis jusqu'à Evian (F).

VS-06
Cadence horaire entre Brigue et Domodossola en trafic régional.
 Un train par heure entre Brigue et Domodossola pour offrir une desserte régionale répondant aux besoins tant des habitants et emplois, qu'aux attentes liées au tourisme transfrontalier.

Des capacités suffisantes sur les lignes régionales

VS-07
Renforcement des cadences des TPC entre Monthey et Aigle aux heures de pointe, ainsi que jusqu'à Champéry.
 L'offre régionale Monthey – Aigle cadencée à 30 minutes est renforcée, aux heures de pointe, par deux trains supplémentaires rapides circulant eux aussi à une cadence de 30 minutes. Des renforts cadencés sont mis en circulation en période de forte demande entre Champéry et Monthey.

VS-08
Cadence 30 minutes du TMR entre Salvan et Martigny aux heures de pointe, avec prolongation possible jusqu'à Finhaut.
 Aux heures de pointe, mise en place d'une cadence 30 minutes entre Salvan et Martigny pour répondre aux besoins des pendulaires. Cette offre cadencée peut être prolongée à la demande jusqu'à Finhaut, pour répondre aux attentes du tourisme.

VS-09
Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt.
 Bien que la fréquence au quart d'heure Täsch – Zermatt a été déjà prise en compte dans la planification PRODES 2025, les capacités d'accueil à Zermatt doivent être augmentées pour répondre à l'évolution de la demande. Le tronçon Viège – Zermatt doit également être amélioré pour offrir plus de stabilité et de flexibilité lors des pointes saisonnières.

VS-10
Cadence 30 minutes du MGBahn entre Fiesch et Andermatt.
 L'offre régionale Zermatt – Fiesch cadencée à 30 minutes est prolongée, pour répondre aux besoins des pendulaires et aux attentes du tourisme.

Une desserte efficace des sites stratégiques d'agglomération

VS-11
Nouvelles haltes CFF de Monthey-Giovanola et Collombey-Muraz-La Barne, sur la ligne Monthey – St-Gingolph.
 Création de deux nouveaux points d'arrêt dans l'agglomération de Monthey-Collombey en relation avec le programme d'agglomération Chablais.

VS-12
Nouvelle halte de Sion Ouest entre Châteauneuf-Conthey et Sion.
 La création d'un nouveau point d'arrêt à l'ouest de Sion offrira une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel, en relation avec le programme d'agglomération Agglo Valais central (Sion-Sierre).

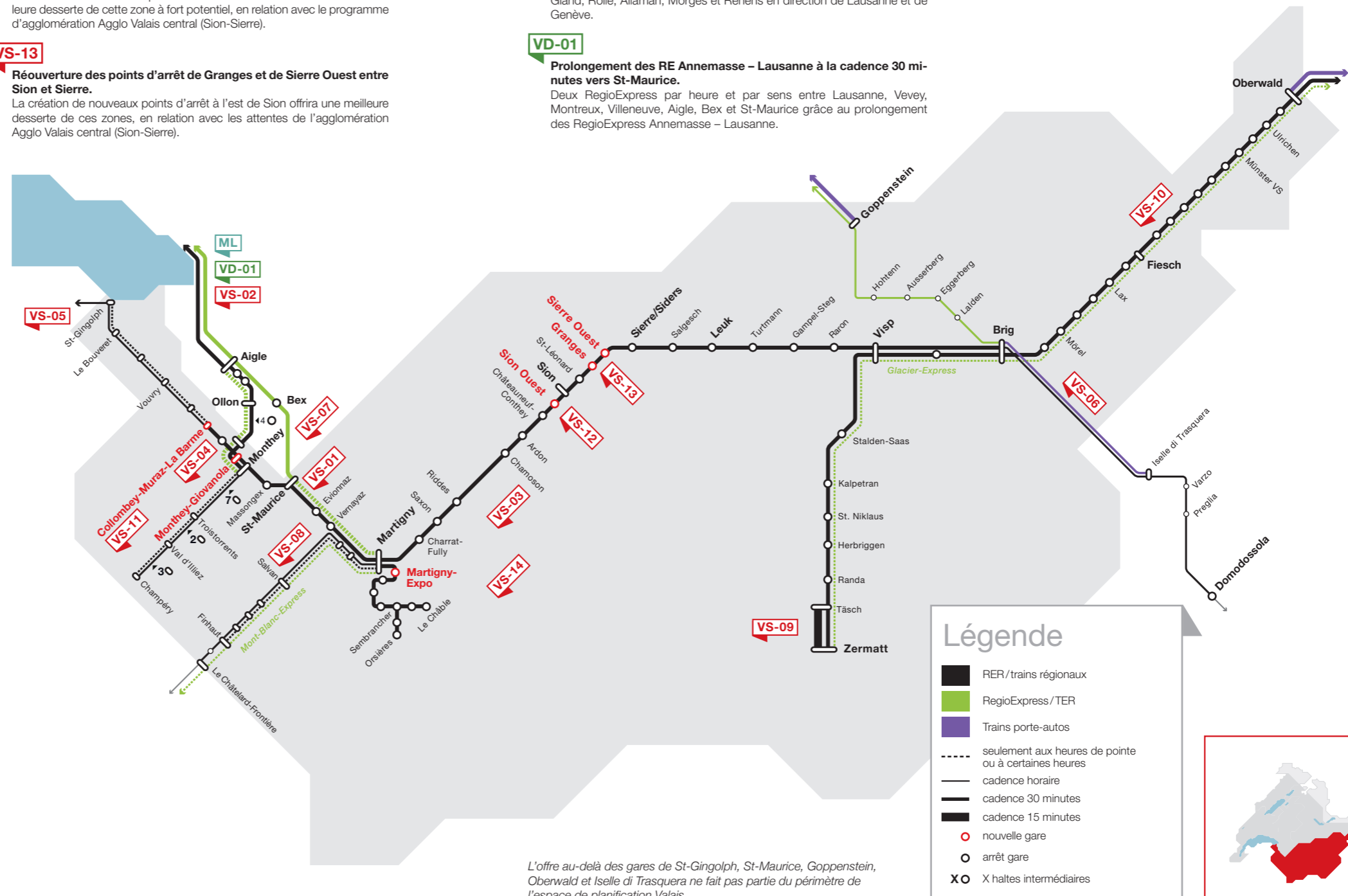
VS-13
Réouverture des points d'arrêt de Granges et de Sierre Ouest entre Sion et Sierre.
 La création de nouveaux points d'arrêt à l'est de Sion offrira une meilleure desserte de ces zones, en relation avec les attentes de l'agglomération Agglo Valais central (Sion-Sierre).

VS-14
Nouvelle halte de Martigny-Expo.
 La création de ce nouveau point d'arrêt à Martigny doit offrir une meilleure desserte de cette zone à fort potentiel, en relation avec les attentes de la Ville de Martigny.

Projets d'offre d'autres espaces de planification avec impact direct sur l'offre régionale valaisanne

ML
Cadence 15 minutes des RegioExpress entre Genève et Lausanne.
 Toutes les 15 minutes un train RegioExpress au départ de Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges et Renens en direction de Lausanne et de Genève.

VD-01
Prolongement des RE Annemasse – Lausanne à la cadence 30 minutes vers St-Maurice.
 Deux RegioExpress par heure et par sens entre Lausanne, Vevey, Montreux, Villeneuve, Aigle, Bex et St-Maurice grâce au prolongement des RegioExpress Annemasse – Lausanne.



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress/TER
- Trains porte-autos
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare
- X haltes intermédiaires

L'offre au-delà des gares de St-Gingolph, St-Maurice, Goppenstein, Oberwald et Iselle di Trasquera ne fait pas partie du périmètre de l'espace de planification Valais.



Espace de planification **Fribourg**

Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

FR-01
Cadence 30 minutes Bulle – Fribourg/Freiburg en 30 minutes de temps de parcours.
 Accélération de la liaison rapide entre Bulle, Romont et Fribourg/Freiburg pour améliorer l'intégration de l'agglomération de Bulle (25'000 habitants) dans le réseau national.

FR-02
Cadence 60 minutes Fribourg/Freiburg – Neuchâtel en 45 minutes de temps de parcours.
 Création d'une nouvelle liaison rapide entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel avec arrêts à Courtepin, Murten/Morat et Ins et des temps de parcours attractifs entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel.

FR-03
Cadence 60 minutes sans changement Lausanne – Palézieux – Romont – Fribourg/Freiburg – Berne.
 Maintien d'une relation horaire sans changement entre Palézieux, Fribourg/Freiburg et Berne grâce au prolongement du produit rapide Anne-masse – Palézieux jusqu'à Berne.

FR-04
Cadence 30 minutes Gruyères – Bulle – Châtel-St-Denis – Palézieux avec 30 minutes de temps de parcours entre Bulle et Palézieux.
 Liaisons directes Gruyères – Palézieux et accélération Bulle – Palézieux pour améliorer l'attractivité vers l'Arc lémanique.

Un RER mieux intégré dans le réseau national

FR-05
Amélioration des conditions d'accueil des voyageurs en gare de Fribourg/Freiburg.
 Augmentation de la capacité des espaces d'accueil et des accès aux quais. Nouveau passage côté ouest avec réduction des temps de correspondance entre les quais et vers la gare routière.

FR-06
Compatibilité des quais de la gare de Fribourg/Freiburg avec les longueurs de quais fixées pour les haltes du RER Fribourg/Freiburg.
 Acceptation possible de trains du RER Fribourg/Freiburg à 150 mètres de toutes les lignes, prolongeables à 220 mètres (S1 Berne – Fribourg/Freiburg à 200 m. à 2 étages).

FR-07
Cadence 15 minutes Fribourg/Freiburg – Givisiez des lignes RER 20 et 30.
 Meilleure répartition dans le temps des deux trains en provenance de Payerne et des deux trains en provenance de Murten/Morat pour créer une cadence 15 minutes entre Givisiez et Fribourg/Freiburg.

Des capacités suffisantes sur les trains RER

FR-08
Cadence 30 minutes intégrale Fribourg/Freiburg – Payerne – Yverdon-les-Bains.
 Pas de partage de capacité entre les trains du RER et les trains fret entre Fribourg/Freiburg et Payerne.

FR-09
Cadence 30 minutes S1 Berne – Fribourg/Freiburg prolongée jusqu'à Rosé.
 Produits de la S1 prolongés en complément des trains du RER Fribourg/Freiburg entre Fribourg/Freiburg et Rosé avec arrêt à Villars-sur-Glâne, Avry-sur-Matran et Matran.

FR-10
Cadence 30 minutes de la ligne RER 40 Romont – Fribourg/Freiburg prolongée jusqu'à Düdingen.
 Produits du RER 40 prolongés en complément des trains de la S1 entre Fribourg/Freiburg et Düdingen avec arrêt à Fribourg/Freiburg Poya.

FR-11
Cadence 30 minutes de la ligne RER 20 Fribourg/Freiburg – Murten/Morat – Ins – Neuchâtel.
 Cadence 30 minutes intégrale en trafic RER entre Fribourg/Freiburg et Neuchâtel avec arrêt à toutes les stations, en complément de la nouvelle liaison rapide Fribourg/Freiburg – Murten/Morat – Neuchâtel.

Une desserte efficace des sites stratégiques d'agglomération

FR-12
Réaménagement de la halte de Givisiez avec arrêt des trains TPF et CFF.
 Arrêt des deux trains de la ligne Payerne – Fribourg/Freiburg et des deux trains de la ligne Murten/Morat – Fribourg/Freiburg à Givisiez, porte d'entrée de l'agglomération de Fribourg.

FR-13
Création d'une nouvelle halte à la hauteur de Avry-sur-Matran sur la ligne Romont – Fribourg/Freiburg.
 Nouvelle halte sur la ligne Fribourg/Freiburg – Romont à la hauteur du CO d'Avry-sur-Matran. Arrêt de tous les trains du RER.

FR-14
Création d'une nouvelle halte à la hauteur de Agy sur la ligne Givisiez – Fribourg/Freiburg.
 Nouvelle halte sur la ligne Givisiez – Fribourg/Freiburg à proximité des installations sportives de St-Léonard et de la zone commerciale d'Agy. Arrêt de tous les trains du RER.

FR-15
Cadence 60 minutes RER Bulle – Romont avec arrêts aux haltes intermédiaires.
 Réintroduction de la liaison RER Romont – Bulle avec arrêt aux haltes intermédiaires supprimées temporairement à l'introduction de la 1^{ère} étape du RER. Correspondances à Romont de/vers Fribourg/Freiburg (en complément de la cadence 30 minutes rapide Fribourg/Freiburg – Bulle).

FR-16
2ème liaison horaire entre Romont et Lausanne avec desserte régionale entre Romont et Palézieux.
 Desserte chaque 60 minutes des haltes de Siviriez, Vauderens et Oron avec liaisons directes ou bonnes correspondances en direction de Lausanne et de Fribourg/Freiburg.

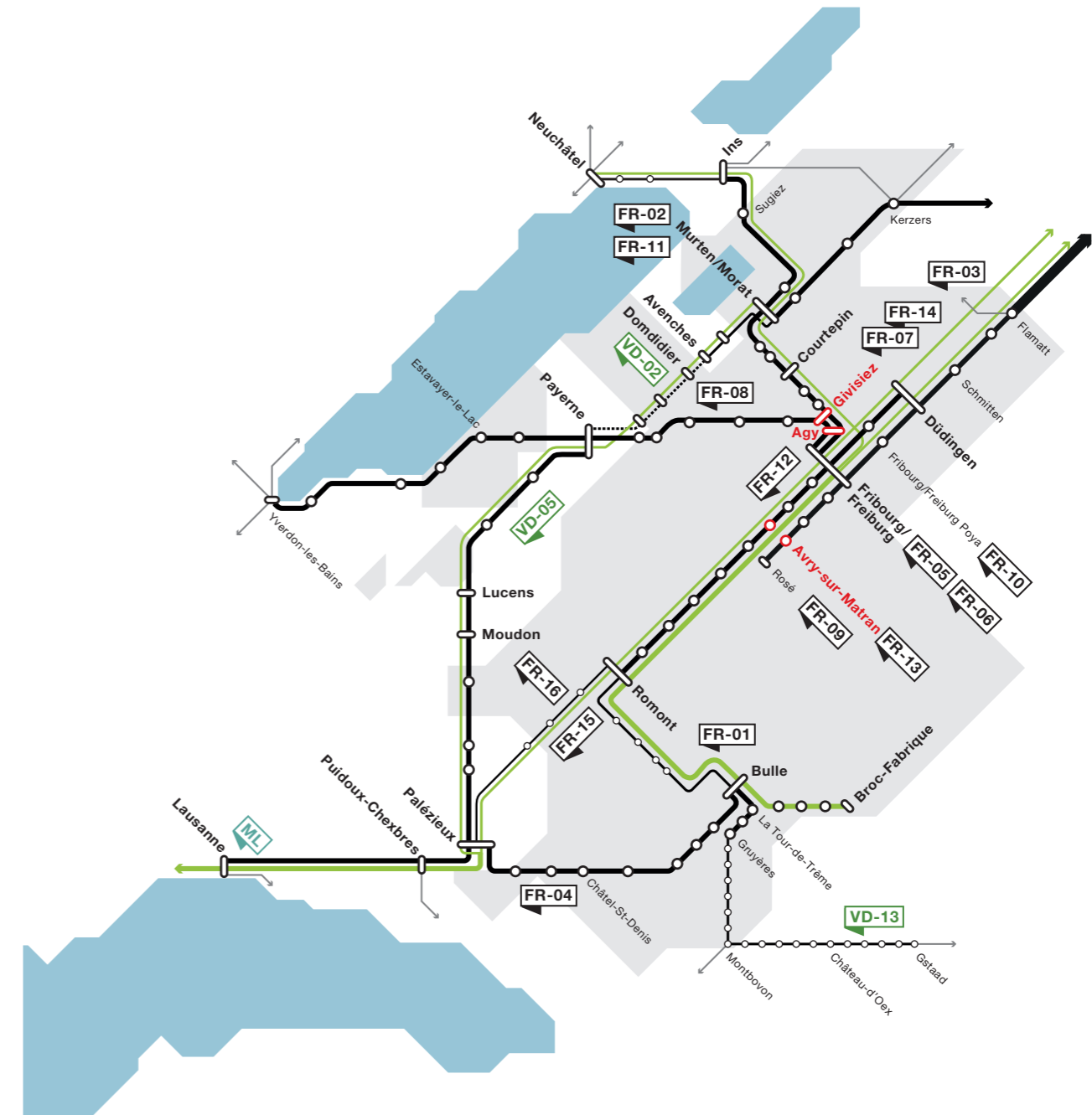
Projets d'offre d'autres espaces de planification avec impact direct sur le RER Fribourg/Freiburg

ML
Cadence 15 minutes des RegioExpress entre Genève et Lausanne.
 Toutes les 15 minutes un train RegioExpress au départ de Coppet, Nyon, Gland, Rolle, Allaman, Morges et Renens en direction de Lausanne et de Genève.

VD-02
Liaison horaire rapide RE Lausanne – Murten/Morat et intégration du sillon dans les RE Genève-Aéroport – Lausanne.
 Nouveau produit rapide entre Lausanne, Payerne et Murten/Morat avec un temps de parcours concurrentiel à la voiture entre Lausanne, Payerne et Avenches.

VD-05
Cadence à 30 minutes sur le RER Lausanne – Payerne.
 Deux trains RER par heure entre Lausanne et Payerne avec arrêt à toutes les haltes entre Palézieux et Payerne.

VD-13
Prolongement de la cadence horaire Bulle – Montbovon vers Château-d'Oex et Gstaad.
 Création d'une nouvelle liaison sans changement de train entre Bulle, Gruyères, Château-d'Oex et Gstaad.



Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare
- X haltes intermédiaires



L'offre au-delà des gares d'Yverdon-les-Bains, de Palézieux, de Flamatt et de Ins ne fait pas partie du périmètre de l'espace de planification Fribourg.

Espace de planification Berne-Oberland

Offres Grandes lignes et régionale cohérentes dans l'Aaretal et l'Oberland

BE-01
Renforcement de la ligne S1 Berne – Thoune aux heures de pointe.
 Offre renforcée avec des trains supplémentaires aux heures de pointe du matin et du soir avec desserte des haltes entre Münsingen et Thoune pour absorber les besoins non couverts.

BE-02
Offres Grandes lignes et régionale cohérentes et complémentaires dans l'Aaretal et l'Oberland.
 Une offre qui assure à la fois les capacités entre les agglomérations de Berne et Thoune et qui garantit l'accessibilité des destinations touristiques de manière attractive pour le trafic de loisirs et de tourisme. Grâce à l'engagement de nouveaux véhicules unifiés sur les trains régionaux, le volume de transport peut être assuré avec la circulation en double traction avec des quais de 200 m entre Spiez et Zweisimmen.

BE-03
Cadence horaire intégrale des RE entre Spiez et Zweisimmen.
 Optimisation de l'offre grâce à une cadence horaire toute la journée.

Une offre répondant à la demande entre les agglomérations

BE-04
Etudier un échange des parcours entre les lignes S1 et S12 sur les parcours Berne – Fribourg/Laupen.
 Engagement optimisé du matériel roulant à deux étages sur la ligne S1 Thoune – Fribourg pour mieux répondre à la demande.

BE-05
Capacité suffisante entre Berne et Neuchâtel aux heures de pointe.
 Engagement de matériel roulant de 200 m sur les trains RegioExpress et trains supplémentaires entre Ins et Berne aux heures de pointe pour la desserte des haltes intermédiaires sur l'axe Berne – Neuchâtel.

BE-06
Cadence 30 minutes des RegioExpress entre Berne et Berthoud.
 2 RegioExpress par heure entre Berne et Berthoud avec une desserte du site stratégique de développement du Wankdorf.

BE-07
Capacité suffisante entre Berne et Langnau aux heures de pointe.
 L'offre régulière est renforcée avec la circulation de trains supplémentaires aux heures de pointe du matin et du soir entre Berne et Langnau.

Augmentation de la performance et de l'efficacité des transports publics dans les agglomérations

BE-08
Regiotram Biel/Bienne avec offre renforcée.
 Augmentation des cadences jusqu'à 7,5 min entre Ipsach Herdi et Biel/Bienne ainsi qu'un renforcement à l'heure de pointe avec la mise en place de double traction entre Lattrigen et Biel/Bienne.

BE-09
Adaptation du matériel roulant sur la ligne S9.
 Augmentation des capacités de transport sur la ligne S9 avec la circulation en double traction pour une longueur maximale de 120 m.

BE-10
Adaptation du matériel roulant sur la ligne S8.
 Modification des capacités de la ligne S8 avec le changement de la fonction de desserte par la circulation de rames en unité triple d'une longueur maximale de 180 m.

BE-11
Offre renforcée sur la ligne de tram 6 (Fischermätteli – Worb Dorf).
 Cadence à 7,5 minutes jusqu'à Gümligen Siloah pour mettre à disposition une capacité suffisante.

BE-12
Prolongement du S31 jusqu'à Toffen aux heures de pointe.
 Prolongement pour offrir les capacités suffisantes sur l'axe Berne – Belp – Thoune.

BE-13
Cadence 15 minutes sur la ligne S6 entre Berne et Niederscherli.
 Avec une offre densifiée, il est possible de répondre à la demande et de mieux desservir les sites de développement entre Berne et Köniz.

Capacité suffisante sur les lignes régionales

BE-14
Adaptation du matériel roulant entre Chiètres et Lyss.
 Assurer les volumes de transport avec la circulation de trains à 100 m.

BE-15
Adaptation du matériel roulant entre Berthoud et Soleure.
 Assurer les volumes de transport sur la ligne S4 avec l'engagement en double traction de nouvelles compositions unifiées de 100 m de longueur.

BE-16
Adaptation du matériel roulant entre Berthoud et Sumiswald.
 Assurer les volumes de transport sur la ligne S4 avec l'engagement en double traction de nouvelles compositions unifiées de 100 m de longueur.

BE-17
Adaptation du matériel roulant entre Berthoud et Thoune.
 Assurer les volumes de transport avec la circulation d'un nouveau type de composition unifiée à 100 m entre Berthoud et Thoune.

Meilleure desserte de sites avec un potentiel élevé dans les agglomérations

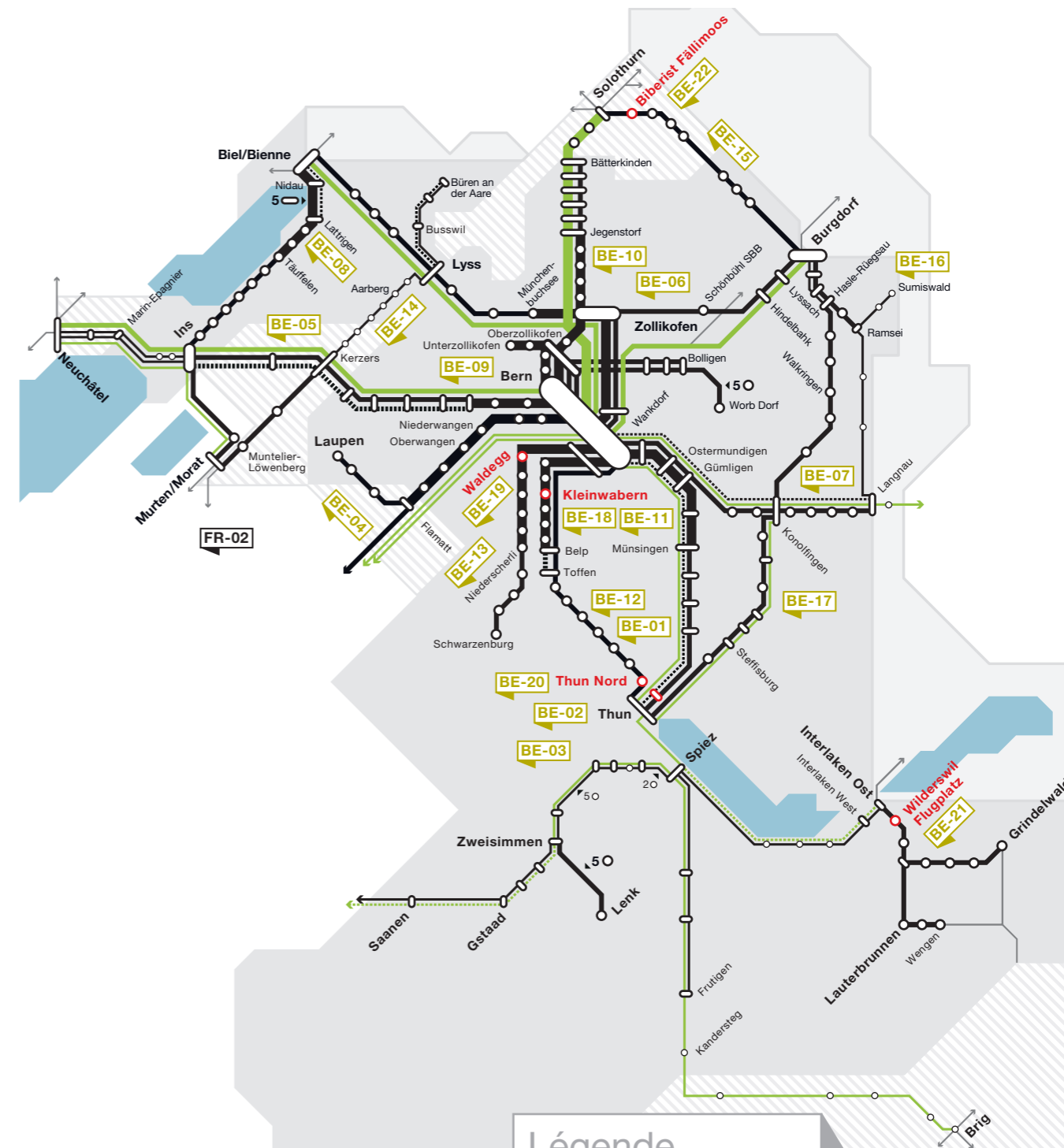
BE-18
Nouvelle Halte Kleinwabern.
 Réalisation d'une nouvelle halte pour la desserte du quartier en développement et pour permettre un pôle d'échange entre le S-Bahn et la future ligne de tram.

BE-19
Nouvelle halte de Waldegg.
 Desserte du site de développement stratégique de Liebfeld par une nouvelle halte Waldegg. Arrêt des trains de la ligne S6.

BE-20
Nouvelle halte Thun Nord.
 Réalisation d'une nouvelle halte pour la desserte du site stratégique de développement Thun Nord, arrêt des trains des lignes S1 et S4.

BE-21
Nouvelle halte Wilderswil Flugplatz.
 Création d'une nouvelle halte Wilderswil Flugplatz en parallèle à la réalisation d'un nouveau P+R afin de désengorger le trafic routier dans les vallées de la Lütschine.

BE-22
Nouvelle halte de Biberist Fällimoos.
 Option à long terme d'une meilleure desserte de Biberist.

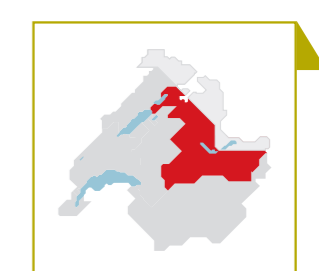


- Périmètre du canton de Berne dans l'espace de planification Berne-Oberland
- Périmètre du canton de Berne hors de l'espace de planification Berne-Oberland
- ▨ Périmètre hors du canton de Berne traité dans l'espace de planification Berne-Oberland

Légende

- RER/trains régionaux
- RegioExpress
- seulement aux heures de pointe ou à certaines heures
- cadence horaire
- cadence 30 minutes
- cadence 15 minutes
- nouvelle gare
- arrêt gare
- X haltes intermédiaires

L'offre au-delà des gares de Flamatt, de Murten/Morat, de Neuchâtel, de Biel/Bienne, de Solothurn, de Burgdorf, de Langnau, de Saanen et de Brig ne fait pas partie du périmètre de l'espace de planification Bern-Oberland.



Espace de planification Arc jurassien

Des liaisons attractives entre les pôles régionaux

AJ-01
Cadence 15 minutes des trains régionaux entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel.
 En raison de la nécessité d'assainir la ligne historique pour 430 millions de francs, une nouvelle ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel est mise en service avec une nouvelle halte à Cernier (point de croisement). Le temps de parcours La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel est de 14 minutes. La cadence 15 minutes est mise en place entre Le Locle, La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel avec arrêts intermédiaires au Crêt-du-Locle, Fiaz, Cernier. A Neuchâtel, les trains sont diamétralisés et permettent la continuité avec les autres branches du RER.

Des liaisons d'équilibre du territoire

AJ-02
Cadence 30 minutes des trains transfrontaliers entre Morteau et La Chaux-de-Fonds.
 Deux des quatre trains desservant Le Locle sont prolongés vers Morteau avec une cadence 30 minutes. Cette offre implique l'électrification de la ligne jusqu'à Morteau en courant suisse.

AJ-03
Deux trains par heure entre La Chaux-de-Fonds – Glovelier.
 Un train rapide (RE) et un train régional (R) par heure sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Glovelier. Le train rapide dessert La Chaux-de-Fonds-Est, Les Cornes-Morel, La Ferrière, Les Bois, Le Noirmont, Saignelégier et Combe-Tabellion. Le train rapide est prolongé au-delà de Glovelier vers Delémont. Le train régional dessert toutes les gares de la ligne y compris les nouvelles haltes.

AJ-04
Cadence 30 minutes Le Noirmont – Tavannes.
 Un train cadencé à 30 minutes dessert toutes les gares entre Tavannes et Le Noirmont. Les correspondances sont assurées de part et d'autre de la ligne sur la ligne Bienne – Moutier à Tavannes respectivement La Chaux-de-Fonds – Glovelier (– Delémont) au Noirmont. Si la connexion avec Saignelégier n'est plus assurée au nœud du Noirmont, la continuité de la liaison en direction de Saignelégier devrait être prise en compte par les prolongements des circulations au-delà du Noirmont.

AJ-05
Augmentation de l'offre des trains du Val-de-Travers.
 Les trains circulent avec une cadence 30 minutes entre Neuchâtel et Buttes. Pour répondre à la demande attendue en période de pointe, un matériel plus capacitaire est nécessaire. Des liaisons directes Le Locle – La Chaux-de-Fonds – Buttes sans changement à Neuchâtel sont proposées. Pour maintenir une desserte ferroviaire des communes de Corcelles-Cormondrèche et Pesoux, un nouveau tronçon ferroviaire entre Bôle et Cormondrèche est proposé. Ainsi, plus de 10'000 habitants restent connecté au réseau ferroviaire à une cadence 30 minutes.

Des capacités suffisantes sur les lignes régionales

AJ-06
Deux relations directes par heure Vallée de Tavannes – Bienne.
 Sur les lignes Bienne – Sonceboz – La Chaux-de-Fonds/Moutier, le nombre de circulations reste inchangé par rapport à l'offre de référence : un train rapide (RE) et un train régional (R) par heure sont offerts sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Bienne. A Sonceboz, le train rapide et le train régional effectuent une coupe-accroche respectivement vers/de Malleray et Moutier. Dans la Vallée de Tavannes, les deux trains desservent tous les arrêts et assurent les correspondances sur la ligne des CJ au Noirmont. En période de pointe, un train régional supplémentaire circule entre La Chaux-de-Fonds et Bienne. Un matériel plus capacitaire est prévu pour l'exploitation des lignes pour répondre à la demande attendue.

AJ-07
Augmentation de la capacité des trains entre Bienne et Neuchâtel.
 Un train cadencé à 30 minutes circule toute la journée entre Bienne et Neuchâtel. Pour l'exploitation de cette relation, un matériel plus capacitaire est prévu pour répondre à la demande attendue.

AJ-08
Augmentation de l'offre des trains de la Béroche.
 Les trains circulent avec une cadence 30 minutes entre Neuchâtel et Gorgier. Pour répondre à la demande attendue en période de pointe, un matériel plus capacitaire est nécessaire. La mise en service de la nouvelle ligne directe entre La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel constitue une opportunité pour des relations directes performantes La Chaux-de-Fonds – Gorgier toutes les 30 minutes.

Une desserte efficace de l'agglomération

AJ-09
Amélioration de l'accessibilité centre-ville – gare de Neuchâtel.
 Amélioration de l'accessibilité à la gare de Neuchâtel depuis le centre-ville avec le prolongement de la ligne du Littoral de la place Pury à la Maladière, permettant ainsi de garantir l'accès à la gare de Neuchâtel via le Fun'ambule.

Une ligne régionale intégrée dans le réseau international

AJ-10
Accessibilité au réseau à grande vitesse français et garantir une offre transfrontalière.
 Un train cadencé chaque 2 heures sur la ligne Neuchâtel – Pontarlier – Frasné dans chaque sens permettant de garantir d'une part une offre transfrontalière de base et d'autre part l'accès au réseau à grande vitesse français en offrant des correspondances de qualité sur le TGV Paris – Lausanne à Frasné.

Une desserte efficace des sites stratégiques

AJ-11
Nouvelles haltes sur le réseau des Chemins de fer du Jura:
11-1 Les Cornes-Morel: desserte du nouveau quartier en développement.
11-2 Noirmont Sous-la-Velle: desserte de la zone d'activité en développement.

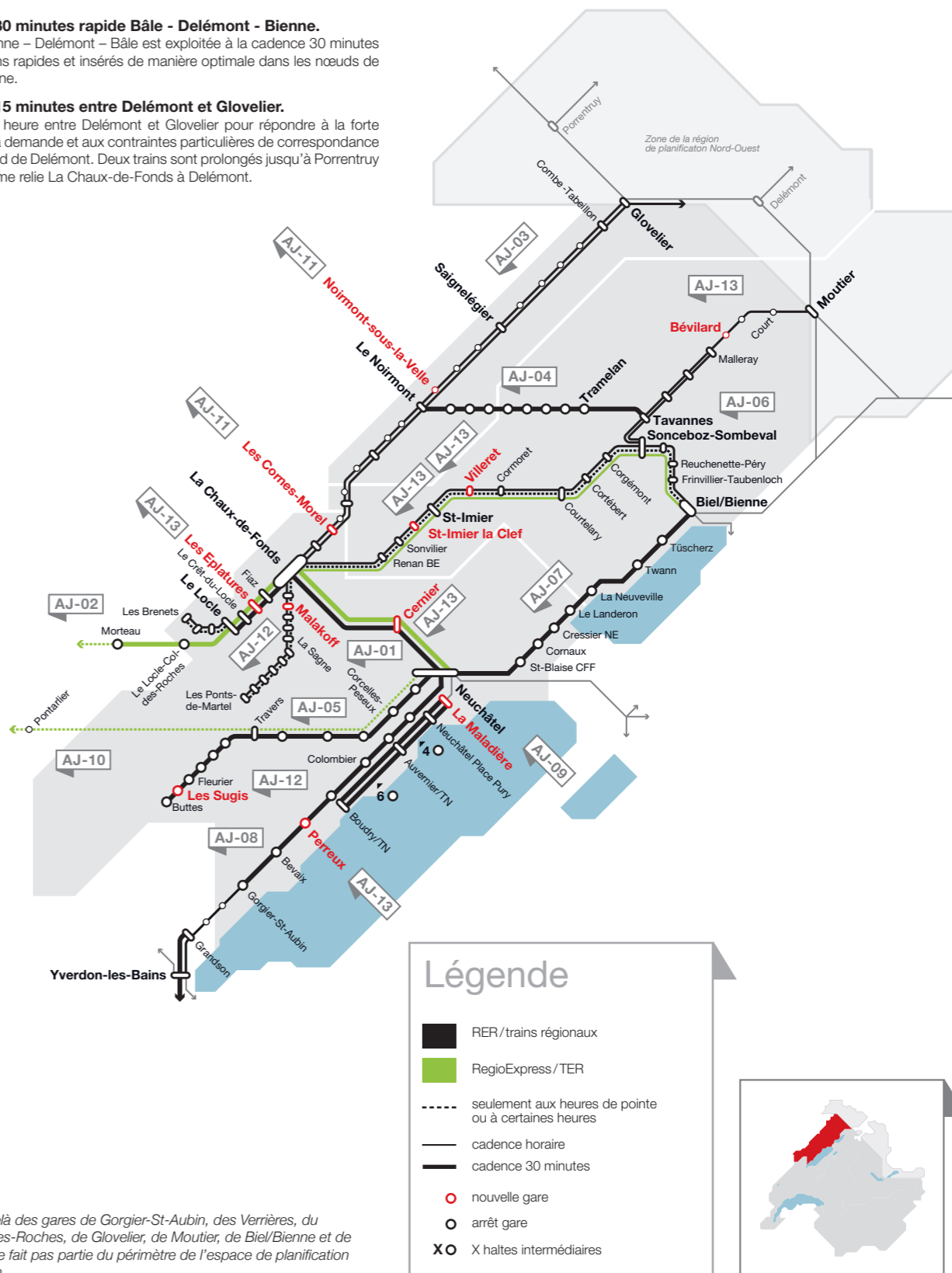
AJ-12
Nouvelles haltes sur le réseau de TransN:
12-1 Création de nouvelle halte sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts de Martel: Malakoff: desserte de la zone d'activité en développement, Le Reymond: Suppression de la desserte.
12-2 Création d'une nouvelle halte sur la ligne Neuchâtel – Buttes: Les Sugis: desserte de la zone d'activité en développement.

AJ-13
Nouvelles haltes sur le réseau CFF:
13-1 Création de la nouvelle halte de St-Imiez la Clef sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Bienne, desserte du pôle économique cantonal en développement.
13-2 Déplacement de la halte de Villeret sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Bienne, meilleure desserte des zones habitées et de la zone d'activité en développement.
13-3 Création de la nouvelle halte de Bévilard sur la ligne Sonceboz – Moutier, desserte du village et de la zone d'activité en développement.
13-4 Création de la nouvelle halte de Perreux sur la ligne Neuchâtel – Gorgier, desserte du pôle économique cantonal en développement.
13-5 Création d'une nouvelle halte de Cernier sur la ligne directe La Chaux-de-Fonds – Neuchâtel, desserte ferroviaire du Val-de-Ruz.
13-6 Création d'une nouvelle halte des Eplatures sur la ligne La Chaux-de-Fonds – Le Locle, desserte de la zone d'activité en développement.

Projets d'offre afférents à la régions de planification de la Suisse du Nord Ouest mais situés dans l'espace CTSO

Cadence 30 minutes rapide Bâle - Delémont - Bienne.
 La ligne Bienne – Delémont – Bâle est exploitée à la cadence 30 minutes par des trains rapides et insérés de manière optimale dans les nœuds de Bâle et Bienne.

Cadence 15 minutes entre Delémont et Glovelier.
 4 trains par heure entre Delémont et Glovelier pour répondre à la forte hausse de la demande et aux contraintes particulières de correspondance dans le nœud de Delémont. Deux trains sont prolongés jusqu'à Porrentruy et un troisième relie La Chaux-de-Fonds à Delémont.



Les projets clés de la région Ouest

La région de planification a identifié environ 90 mesures de développement de l'offre qui répondent en premier lieu à des problèmes de capacité à l'horizon 2030. Une majorité de ces projets d'offre ne devraient en principe pas déclencher de mesure d'infrastructure. Certains sont encore au stade de premières réflexions et nécessiteront des études plus approfondies ces prochaines années dans le cadre des groupes de travail de PRODES.

La région de planification Ouest demande à l'Office fédéral des transports de procéder à l'analyse de l'ensemble des projets d'offre présentés dans ce rapport afin d'identifier les besoins en infrastructure et d'en établir le rapport coût/utilité.

Huit projets clés (cf. liste ci-dessous) ont été mis en évidence pour un développement cohérent et coordonné de l'ensemble des mesures proposées dans ce rapport.

ML

Cadence 15 minutes des RegioExpress entre Genève et Lausanne.

Le développement de la desserte RegioExpress, lien ferroviaire principal entre les agglomérations de la métropole lémanique, est primordial. Il vise à accompagner la croissance et le dynamisme tant économique que social de la région, et doit répondre aux surcharges planifiées à l'horizon 2030. Les prolongements des 4 produits au-delà de Lausanne, vers Morat, Berne et St-Maurice/Martigny font l'objet de mesures séparées.

VD-02

Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye.

VD-05

Le district Broye-Vully a connu un fort développement socio-démographique avec +2.5%/an d'habitants entre 2007 et 2013. Cela en fait le district vaudois le plus dynamique sur cette période. L'offre projetée assure une cadence RER à la demi-heure entre Payerne et Lausanne, ainsi que la mise en place d'une offre RegioExpress concurrentiel à la voiture entre Morat, Avenches, Payerne et Lausanne. Cette offre est connectée au RegioExpress en direction de Genève afin d'offrir une desserte directe entre le district Broye-Vully et l'Ouest lausannois.

GE-01

Cadence 15 minutes sur le cœur du RER franco-valdo-genevois.

Dans le but d'offrir une réponse adaptée à l'évolution planifiée de la demande au cœur de l'agglomération du Grand-Genève et pour optimiser le nœud de correspondance RER de Genève Cornavin, le RER franco-valdo-genevois doit entièrement passer à la cadence 15 minutes sur le canton de Genève. Cela implique l'introduction d'un produit supplémentaire entre Genève et La Plaine.

VS-03

Cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis sur la ligne CFF du Simplon.

Le RER Valais|Wallis doit offrir un service régional de qualité en disposant des mêmes conditions-cadres que la Confédération offre au reste du pays. Il est donc primordial que l'offre régionale puisse circuler, sans restriction, de manière régulière et systématique entre Lausanne et Brigue.

Notre RER est l'élément structurant du système de transport valaisan et doit assurer les échanges avec la desserte fine des offres de transport (rail, route ou câbles) et mobilité douce qui irrigue les agglomérations, les flancs de coteaux et nos vallées latérales.

FR-07

FR-09

FR-10

Cadence 15 minutes dans l'agglomération de Fribourg.

Avec le soutien du canton, le centre cantonal s'est engagé au travers du projet d'agglomération à accueillir d'ici à 2030, une forte croissance en termes d'habitants et d'emplois (+27'000 à 35'000 habitants; +16'000 à 17'000 emplois). L'offre cadencée à 15 minutes dans ce périmètre compact permettra d'offrir les conditions cadres pour absorber l'augmentation du nombre de passagers due à cette croissance.

AJ-01

Liaison directe et rapide à cadence 15 minutes entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds.

En raison des coûts d'assainissement de la ligne historique estimés à 430 millions de francs sans aucune amélioration de performance, une nouvelle ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds est demandée pour mieux relier au reste de la Suisse les pôles économiques des montagnes neuchâteloises forts d'environ 90'000 emplois et habitants.

BE-06

BE-08

BE-10

BE-11

BE-13

Augmentation des capacités sur les lignes surchargées dans les agglomérations de Berne et de Biel/Bienne.

Sur plusieurs lignes dans les agglomérations de Berne et Bienne, la capacité doit être augmentée pour assurer une capacité suffisante en places debout, soit par des trains plus longs, des trains supplémentaires ou une densification des cadences.

BE-02

Offres Grandes lignes et régionale cohérentes et complémentaires dans l'Aaretal et l'Oberland.

Une offre qui assure à la fois les capacités entre les agglomérations de Berne et Thoun et qui garantit l'accessibilité des destinations touristiques de manière attractive pour le trafic de loisirs et de tourisme.

Suite et conclusions



Une vision commune conforme aux directives fédérales

Les sept cantons de la région de planification Ouest soutiennent la nouvelle démarche mise en place par l'Office fédéral des transports pour la planification PRODES 2030. Avec la publication de ce rapport et des fiches d'offres y relatives, ils démontrent ainsi leur volonté de développer une offre régionale en respectant les dispositions édictées par la Confédération.

Ils s'engagent, sous réserve de l'approbation des futurs budgets annuels par leur Grand Conseil respectif, à commander les offres de prestations décrites dans le présent rapport et à prendre en charge leur part du besoin en indemnisation supplémentaire occasionné.

Une planification intégrée de tous les types de trafic

Les phases suivantes de la planification qui conduiront à l'approbation par les Chambres fédérales du message PRODES 2030 en 2018, sont connues. La région de planification Ouest souhaite être associée étroitement à la suite du processus et être informée des résultats et des choix qui seront pris par l'Office fédéral des transports dans les prochaines étapes. Les développements de l'offre Grandes lignes et ceux du trafic marchandises ne sont pas de la compétence de la région, ils devront tenir compte des objectifs exprimés dans ce rapport et les fiches d'offres afin d'être eux-aussi compatibles avec les extensions d'offres régionales.

Une offre régionale cohérente dans toute la Suisse occidentale

Le développement de l'offre régionale PRODES 2030 prévu dans la région de planification Ouest vise à disposer de capacités suffisantes aux heures de pointe et ainsi absorber les surcharges mises en évidence. Les solutions proposées sont pragmatiques et durables. Elles répondent aux défis socio-économiques et démographiques de la Suisse occidentale. Une bonne intégration dans le réseau national est assurée avec des niveaux d'offre équilibrés par rapport aux autres régions. L'investissement consenti est raisonnable et les coûts d'exploitation restent supportables pour les clients, les entreprises et les collectivités publiques.



Nous construisons dès aujourd'hui le réseau des générations futures

Nos propositions de développement de l'offre ferroviaire permettront de relever les enjeux futurs de mobilité dans toute la Suisse occidentale, d'une manière raisonnable et réaliste.

La région de planification Ouest, de loin la plus grande, représente le 44% du territoire helvétique, héberge 38% de la population suisse et génère 40% des emplois. Son réseau ferroviaire en majorité à simple voie et géré par des compagnies privées constitue le 44% de l'ensemble du réseau ferré suisse.

La Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale veillera à une répartition équilibrée des investissements et des avantages entre les différentes régions de Suisse.

Les gouvernements des sept cantons de Suisse occidentale attendent de la Confédération l'application d'une méthode transparente, fiable et comparable pour l'analyse de tous les projets d'offres.

Editeur

Conférence des directeurs
des transports de Suisse
occidentale (CTSO)
Brise-Vent 5
2800 Delémont
www.ctso.ch

**Concept, rédaction,
réalisation graphique**

promodal.ch SA
Case postale 7181
CH - 1002 Lausanne
www.promodal.ch

Photos couverture et page 29

© Irina Schmidt/Shutterstock.com

Photos pages 6,7 et 28

© promodal.ch SA

Novembre 2014

Conférence des directeurs
des transports de Suisse
occidentale (CTSO)
Brise-Vent 5
2800 Delémont
www.ctso.ch

