

La Suisse occidentale doit prendre le bon train !

Etape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2035



EDITORIAL

Le nouveau fonds fédéral d'infrastructure ferroviaire a été accepté par le peuple suisse en février 2014. Depuis le 1^{er} janvier 2016, notre pays dispose d'un financement pérenne pour assurer, en première priorité, l'entretien et l'amélioration du réseau existant. Mais il permet aussi de planifier de nouvelles offres de transport et de réaliser les aménagements qui leur sont nécessaires, tant pour le trafic des voyageurs que pour le transport des marchandises par le rail.

L'exercice d'appel à projets réalisé par l'Office fédéral des transports entre mars et fin 2014 a conduit les acteurs de la mobilité ferroviaire à formuler près de 300 propositions d'évolution des prestations, que ce soit pour les voyageurs ou les marchandises. Avec un coût de l'ensemble des infrastructures requises s'élevant à quelque 60 milliards de francs.

En tenant compte des moyens financiers disponibles dans le fonds, et d'une évaluation des projets déposés, le Conseil fédéral a avancé deux scénarii. L'un envisage de libérer 7 milliards de francs pour des aménagements à réaliser d'ici à 2030. L'autre prévoit de débloquer un peu moins de 12 milliards pour une étape de développement double, qui se déploierait jusqu'à l'horizon 2035. Dans son message qui sera prochainement transmis au Parlement, le gouvernement proposera, pour chacune de ces enveloppes, les infrastructures qu'il estime judicieux de construire.

Dans ce contexte, les cantons de Suisse occidentale s'unissent pour défendre 9 projets-clés au service d'une offre ferroviaire performante et attrayante sur tout le territoire. Répondant en tous points aux exigences fixées dans le processus de priorisation des demandes, ces mesures poursuivent et amplifient en Suisse de l'ouest le développement du réseau national d'excellente qualité qui fait la force du pays.

Le financement de ce programme nécessite de relever à 13 milliards la somme totale à disposition pour l'étape d'aménagement 2035. Ce montant peut être assumé sans problème par le fonds d'infrastructure ferroviaire, qui disposera des moyens suffisants grâce à ses différentes sources d'alimentation.

Le rail est une composante essentielle de la fiabilité de notre pays. Il est au cœur de la cohésion entre les régions qui le composent. Nous avons les moyens de préparer la Suisse de demain, une Suisse mobile, fière, solidaire et entreprenante. Soyons ambitieux et saisissons notre chance !



Jacques Melly

Président de la CTSO,
Chef du département de la mobilité,
du territoire et de l'environnement
du canton du Valais



Christoph Neuhaus

Directeur des travaux publics,
des transports et de l'énergie
du canton de Berne



Nuria Gorrite

Cheffe du département des infrastructures
et des ressources humaines
du canton de Vaud



Jean-François Steiert

Directeur de l'aménagement,
de l'environnement et des constructions
du canton de Fribourg



Laurent Favre

Chef du département du développe-
ment territorial et de l'environnement
du canton de Neuchâtel



Serge Dal Busco

Chef du département des infrastructures
du canton de Genève



David Eray

Ministre de l'Environnement
du canton du Jura

LA MOBILITÉ, FACTEUR DE PROSPÉRITÉ

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

En 2015, date du dernier recensement effectué par l'Office fédéral de la statistique, la Suisse occidentale représentait 36% du produit intérieur brut national (PIB). La valeur ajoutée brute générée s'élevait, quant à elle, à plus du 38% du total national. La Suisse occidentale comptait 1'875'000 emplois, alors que le taux d'activité pour les personnes de 15 à 64 ans se situait légèrement au-dessous de la moyenne nationale avec 79.2% (moyenne suisse 81.3%).

La mobilité est un facteur essentiel de la prospérité économique et de la création d'emplois. La mise en service du Léman Express ainsi que le développement de la cadence au quart d'heure au cœur du RER Vaud renforceront la compétitivité de la Métropole lémanique. Autour de Berne, le S-Bahn-Bern continue à se développer grâce à une augmentation des cadences sur plusieurs axes d'ici à 2030.

Pour les régions excentrées des axes principaux, il est urgent d'augmenter la qualité de l'offre en transports publics dans le but de répondre à la demande prévisible et de développer leur attractivité économique et d'assurer la cohésion entre les territoires.

UNE RÉGION EN FORT DÉVELOPPEMENT





La Suisse occidentale est composée des cantons de Berne, de Fribourg, de Vaud, du Valais, de Neuchâtel, de Genève et du Jura. Son territoire couvre une superficie de 17'990 km² s'étalant de la chaîne du Jura à celle des Alpes. La diversité du territoire constitue une chance et un défi tant en termes de mobilité que d'accessibilité.

En 2017, ces sept cantons abritaient 3'226'506 habitants, soit 38% de la population suisse. Les trois cantons démographiquement les plus jeunes de Suisse sont Fribourg, Vaud et Genève avec un âge moyen inférieur à 41 ans.

À l'horizon 2035, le scénario de référence de la Confédération prévoit un accroissement de près de 18% de la population de Suisse occidentale qui atteindra 3'795'000 habitants¹. Un scénario «haut» prévoit que la barre des 4 millions d'habitants sera franchie. Toujours à l'horizon 2035, l'augmentation moyenne de la population à l'échelle nationale devrait être de 16%, confirmant le dynamisme démographique des cantons de Suisse occidentale.

UNE PART MODALE RENFORCÉE EN FAVEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

TABLEAU RÉPARTITION MODALE

	2015			
	 Transport individuel motorisé	 Transports publics	 Mobilité douce	 ...
BE	63%	27%	8%	2%
FR	74%	18%	6%	2%
VD	73%	20%	5%	2%
VS	73%	21%	4%	2%
NE	75%	17%	6%	2%
GE	66%	23%	9%	2%
JU	74%	19%	6%	1%
Suisse	67%	23%	8%	2%

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

¹Autres 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 2015
Parts modales cantonales: données cantonales déclarées 2015

La part modale des transports publics en Suisse occidentale est inférieure à la moyenne nationale. Cette situation est grandement influencée par la qualité et la compétitivité de l'offre des transports publics. En effet, la cadence, le temps de parcours, le nombre de changements ou le confort du matériel roulant déterminent le choix d'une utilisation des transports publics.

Les compagnies de transports publics de Suisse occidentale ont modernisé leur matériel roulant avec l'introduction de rames automotrices modernes à plancher bas. L'offre de trafic régional a été développée grâce à l'introduction des cadences à 30 minutes sur les lignes des RER Fribourg/Freiburg et RER Valais|Wallis. Le succès est chaque fois au rendez-vous, se traduisant par une hausse marquée de la fréquentation des transports publics concernés. Il reste cependant insuffisant sans la mise en œuvre de nouvelles infrastructures.

¹ Scénarios de l'évolution de la population des cantons 2015-2045, Office fédéral de la statistique, Neuchâtel, 2016

L'INNOVATION COMME MOTEUR

Les compagnies de transports et les Hautes Écoles de Suisse occidentale s'engagent dans l'innovation pour la mobilité. De nombreuses innovations ont été mises en œuvre telles que le premier métro automatique de Suisse qui circule depuis plus de 10 ans à Lausanne, le lancement du bus électrique TOSA à Genève et les navettes autonomes déjà en service dans plusieurs agglomérations.

De la gestion des flux de personnes aux applications smartphones, la Suisse occidentale est devenue un gigantesque laboratoire à ciel ouvert. Les travaux d'extension des gares CFF de Genève, de Lausanne et de Berne, prévus d'ici 2030, nécessiteront des approches innovantes dans la gestion quotidienne des trains et des clients. Ces nouvelles technologies ne suffiront pas à répondre aux besoins en mobilité de notre région. De nouvelles infrastructures seront aussi nécessaires.



© TPF



© Canton de Genève

DES RÉSEAUX SATURÉS

Bien que la part modale de la Suisse occidentale en faveur des transports publics soit inférieure à la moyenne nationale, le réseau ferré concerné, long de 2'312 kilomètres (soit 44% du réseau helvétique), est aujourd'hui saturé en divers endroits.

Sur plusieurs lignes régionales et Regio-Express, l'engagement de trains à deux étages est aujourd'hui une réalité qui permet de répondre à l'augmentation de la clientèle dans la région capitale suisse et sur l'Arc lémanique. Des trains à deux étages seront progressivement introduits sur la ligne Genève-Brigue dès 2019. Le trafic marchandises ne dispose plus de capacités suffisantes pour faire circuler ses trains, notamment en trafic nord-sud. Ces dernières années, la robustesse du système est fréquemment mise à mal en Suisse occidentale. De simples perturbations se transforment en chaos pour les usagers.

La saturation des réseaux routiers et autoroutiers autour des agglomérations occasionne chaque jour plusieurs heures d'embouteillages. Malgré cela, les automobilistes continuent à utiliser leur véhicule, faute d'alternatives plus performantes. Et sur certains axes, un transfert modal, même modeste, de la route vers les transports publics n'est pas envisageable par manque de capacité du système ferroviaire.

En 2017, l'Office fédéral des routes a constaté une forte progression du nombre d'heures d'embouteillages en Suisse romande, en particulier sur le contournement autoroutier de Lausanne.

DES PROJETS-CLÉS POUR UN RÉSEAU STRUCTURANT

La Suisse occidentale a déposé plus de 90 projets de développement dans le cadre de la première phase de planification PRO-DES 2030. Une majorité d'entre eux ne nécessite pas d'infrastructures importantes.

Neuf projets-clés (présentés ci-après) ont été mis en évidence en faveur d'un développement cohérent et coordonné de l'ensemble des mesures proposées dans ce rapport. Ceux-ci sont prioritaires et structurants pour le développement de notre région et, donc, de notre pays.

LE FIF, UN FINANCEMENT DURABLE ET AMBITIEUX POUR LE RAIL

Les nouvelles règles liées au fonds fédéral pour le financement des infrastructures ferroviaires (FIF) sont en vigueur depuis janvier 2016. La Confédération assure désormais un financement pérenne de l'exploitation et de la maintenance du réseau ferré ainsi que de son développement.

Un fonds alimenté par divers revenus

Le FIF est alimenté par le versement de 2/3 au maximum du produit net de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP), 1‰ de la TVA, 2% des recettes de l'impôt fédéral direct versés par les personnes physiques, 2.3 milliards de francs émanant des finances fédérales générales (somme adaptée en fonction de l'évolution du PIB réel et du renchérissement) et d'une contribution annuelle des cantons de 500 millions de francs. Chaque contribution cantonale est déterminée au prorata des prestations de trafic régional commandées aux entreprises ferroviaires (voyageurs-kilomètres et trains-kilomètres). Cette dernière contribution sera indexée dès 2019.

CONTRIBUTION DES CANTONS DE LA SUISSE OCCIDENTALE AU FIF EN 2018

Berne	80'431'830 CHF
Fribourg	14'346'160 CHF
Vaud	30'862'170 CHF
Valais	18'065'930 CHF
Neuchâtel	11'200'960 CHF
Genève	2'570'790 CHF
Jura	6'385'200 CHF



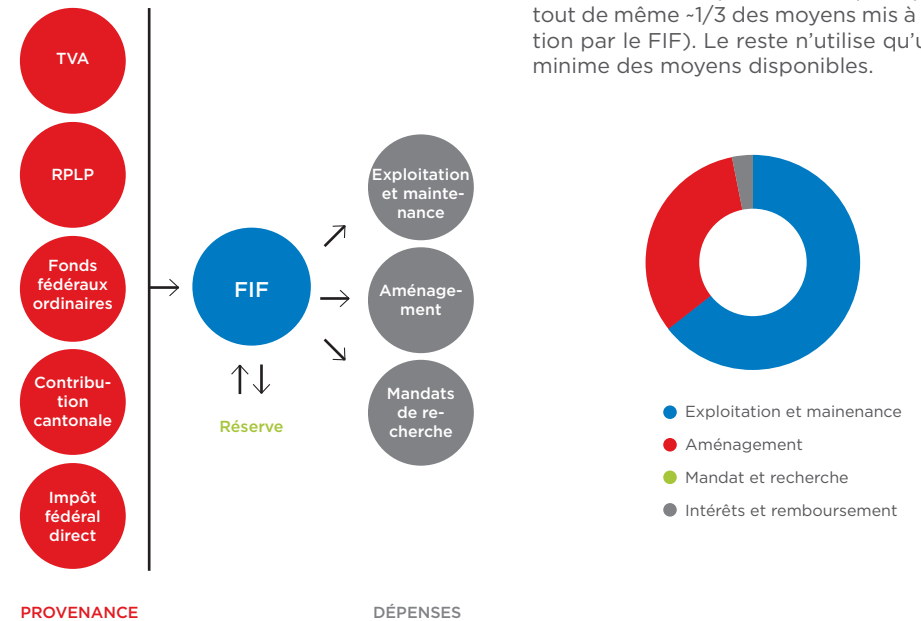
La part du financement cantonal du FIF assumée par les cantons de Suisse occidentale sera par ailleurs amené à augmenter significativement au cours des prochaines années avec le très important accroissement des prestations ferroviaires prévu dès 2023 sur de nombreuses lignes.

De plus, 1‰ de la TVA supplémentaire est attribué de 2018 à 2030 au plus tard, ainsi que 9% du produit net de l'impôt sur les huiles minérales utilisées comme carburant (jusqu'à remboursement complet des avances du fonds FTP), mais au maximum 310 millions de francs par an).

Après plus de deux ans, force est de constater que cet outil fonctionne de manière très satisfaisante, car les moyens attribués au fonds permettent d'assurer un fonctionnement sans à-coup. Le FIF permet de disposer des moyens nécessaires pour assurer un financement régulier des divers projets retenus par le parlement et le Conseil fédéral.

Un financement pour maintenir et développer l'offre ferroviaire et ses infrastructures

L'affectation des moyens est illustrée ci-contre. On constate que les moyens disponibles servent conformément aux souhaits du législateur, d'abord à l'entretien et au maintien de l'existant (pour -2/3 de l'enveloppe), alors que les nouveaux aménagements souhaités ne disposent «que» d'environ 1,3 à 1,5 milliard CHF par an (ce qui représente tout de même -1/3 des moyens mis à disposition par le FIF). Le reste n'utilise qu'une part minime des moyens disponibles.



L'utilisation des fonds affectés à l'exploitation et au maintien des infrastructures ferroviaires existantes est réglée par l'Office fédéral des transports (OFT), pour des périodes quadriennales, au moyen de conventions de prestations conclues entre la Confédération et chacun des 38 gestionnaires d'infrastructures.

Les fonds du FIF sont aussi utilisés pour l'aménagement d'équipements supplémentaires, nécessaires au développement de nouvelles offres de transports. Ces moyens sont, quant à eux, soumis à des conventions de mise en œuvre dénommées «étapes d'aménagement PRODES», lesquelles sont planifiées sous la conduite de l'OFT avec les divers acteurs concernés, puis transmises pour discussion, puis approbation par le parlement fédéral.

Les premières étapes d'aménagement PRODES

Le développement du réseau ferré prévoit des étapes de réalisation tous les 5 ans. L'étape d'aménagement 2025 dispose déjà d'un montant de 6.4 milliards de francs, qui a été validé par le parlement suisse, puis le peuple en lien avec la votation fédérale de février 2014.

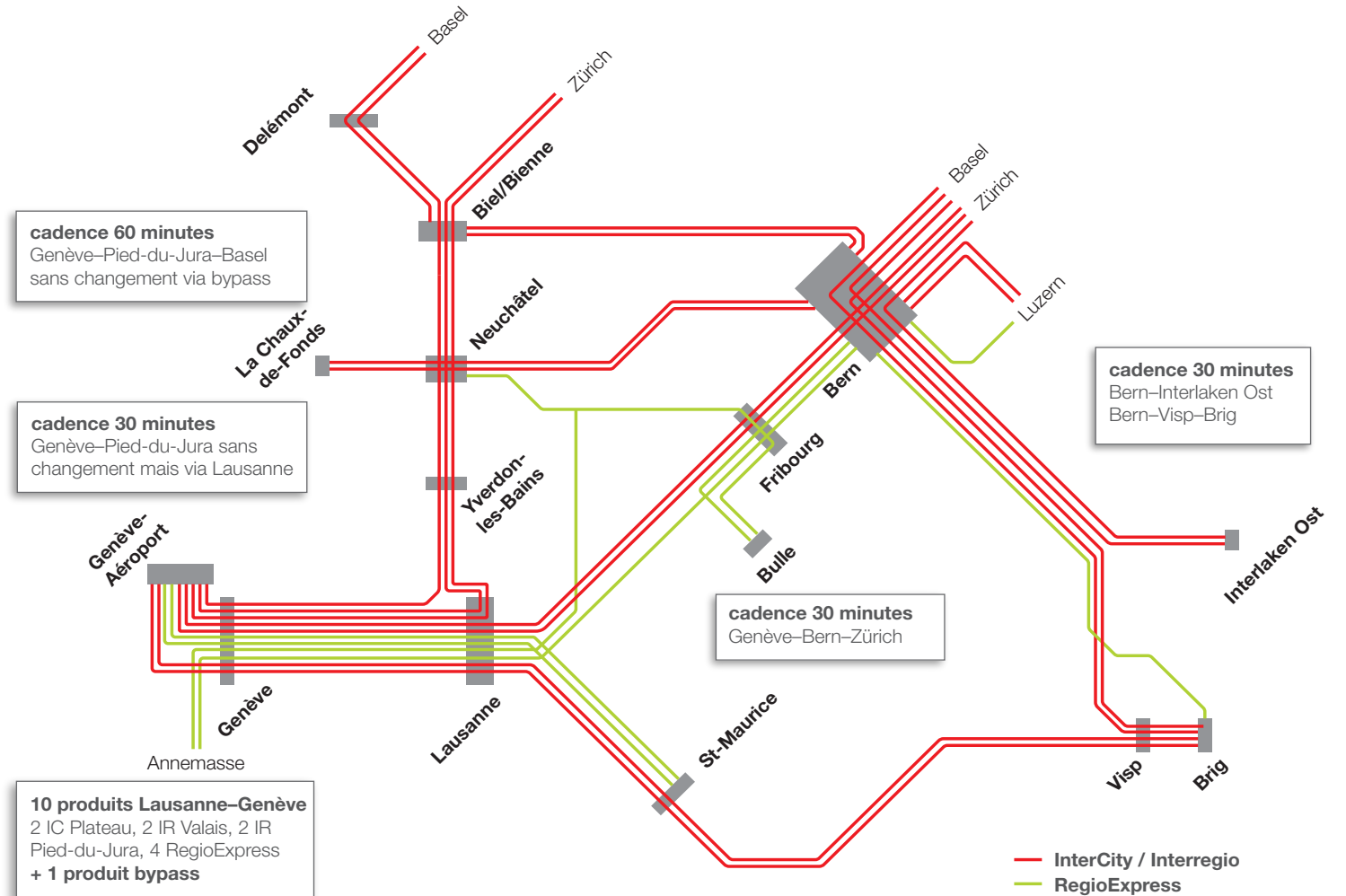
Pour l'étape 2030, le Conseil fédéral prévoit une enveloppe de l'ordre de 7 milliards de francs, pour une tranche de travaux s'étalant sur environ cinq années (2025 à 2030), alors que l'étape 2035 ne disposerait, au stade actuel, que de 11.5 milliards de francs, pour des travaux devant débuter aussi vers 2025 et durer une dizaine d'années, soit jusque vers 2035. L'enveloppe des besoins prévisionnels annuels ne serait dans ce cas de figure qu'à peine supérieur à 1,15 milliard de CHF, alors que les moyens disponibles au FIF devraient dépasser 1,3 à 1,5 milliard de CHF par année.

Le financement d'une étape 2035 augmentée à environ 13 milliards est donc parfaitement réaliste du point de vue des ressources disponibles du FIF.



© Canton de Vaud

OBJECTIF : RÉSEAU GRANDES LIGNES À 30 MINUTES DANS TOUTE LA SUISSE



CADENCE À LA DEMI-HEURE BERNE-VIÈGE-BRIGUE / BERNE-INTERLAKEN OST



Dernières lignes du réseau InterCity à ne pas être cadencées à la demi-heure à l'horizon 2030, ces deux liaisons sur les voies d'accès au tunnel de base du Lötschberg doivent être améliorées. Elles sont structurantes pour l'offre globale en transports publics articulée autour des nœuds de Berne, d'Interlaken et de Viège.

L'achèvement partiel du tunnel du Lötschberg offre également des capacités supplémentaires pour le trafic marchandises qui en profite pleinement. En effet, les entreprises de fret ferroviaire estiment à 16 millions de francs par an la réduction de leurs coûts d'exploitation générée par l'amélioration de capacité. Ces économies bénéficieront à leurs clients et augmentera l'attractivité du rail pour le trafic nord-sud de transit.

L'augmentation des capacités sur l'axe du Lötschberg-Simplon s'inscrit dans l'optique du développement d'un corridor ferroviaire européen performant entre les ports du nord de l'Europe et ceux du nord de l'Italie. La complémentarité avec l'axe du St-Gothard offre la redondance nécessaire pour assurer l'écoulement du trafic ferroviaire nord-sud en cas de perturbation sur l'une des deux transversales alpines de ce corridor. L'exemple de Rastatt en Allemagne démontre l'importance de disposer d'itinéraires de secours pour ce trafic d'importance pour l'économie suisse et européenne.

L'investissement pour l'achèvement partiel du tunnel de base du Lötschberg est estimé à 920 millions de francs pour équiper 14 kilomètres de tunnel déjà excavé depuis plus de 15 ans. L'avant-projet est terminé. Les travaux de mise en place des équipements ferroviaires manquants pourraient débuter rapidement pour une mise en service entre 2025 et 2030. Le tunnel étant déjà construit et bétonné, les risques sont largement maîtrisés à ce stade.



© BLS

CADENCE DEMI-HEURE PAR TRAINS RAPIDES BÂLE-DELÉMONT-BIENNE AVEC LIAISON DIRECTE CHAQUE HEURE BÂLE-ARC LÉMANIQUE



Le projet permet de répondre à l'objectif de rétablissement de la liaison directe Bâle - Arc lémanique une fois par heure, simultanément à la restitution de l'offre à la 1/2 heure de la ligne Bienne-Bâle via Delémont. Cette liaison a été supprimée dès l'horaire 2016 du fait des travaux sur l'Arc lémanique (Léman 2030) et du manque de matériel roulant ICN dont l'engagement sur la ligne du Gothard a augmenté avec l'ouverture du tunnel de base.

Cet objectif commun des cantons concernés a été formalisé en novembre 2015 par la convention de Grellingen, également signée par la Confédération et les CFF. L'objectif visé est une réalisation le plus tôt possible dès 2021.

Il s'agit d'aménager un tronçon de double-voie d'environ 4 kilomètres entre Laufon et Bâle sur le tronçon Grellingen - Duggingen. Cet aménagement est nécessaire pour permettre, selon le concept d'offre visé, le croisement à la demi-heure des trains Grandes Lignes entre eux, ainsi que celui des trains régionaux avec les trains marchandises.

L'investissement est estimé au niveau de l'avant-projet à 137.8 millions de francs (TVA incluse, +/- 20%). Une révision du projet concernant le maintien de passages routiers à niveau est en cours et permettrait de diminuer l'investissement à environ 105 millions de francs (TVA incluse, +/- 20%).

L'augmentation des prestations est globalement limitée du fait que l'offre à la demi-heure Bienne-Delémont-Bâle recombine, pour l'essentiel, des prestations existantes effectuées par le trafic régional et qui ne seraient plus nécessaires.

Ce projet est conforme aux principes figurant dans les plans sectoriels et conceptions directrices de la Confédération et des cantons concernés. C'est un projet-clé des régions de planification Suisse du Nord-Ouest et Suisse occidentale.

INTRODUCTION DE LA CADENCE AU QUART D'HEURE POUR LES REGIO- EXPRESS ENTRE GENEVE ET LAUSANNE



La Métropole lémanique a connu un essor démographique et économique très marqué avec 120'000 habitants et 52'000 emplois supplémentaires rien qu'entre 2000 et 2008. Le rythme de croissance observé sollicite fortement les réseaux de transports qui doivent absorber des flux de déplacement en constante augmentation. D'ores et déjà, de nombreux tronçons tant routiers que ferroviaires, sont saturés, menaçant la qualité de vie et la croissance économique, puisque 60% des entreprises s'estiment pénalisées par cette saturation. Par ailleurs, le canton de Vaud est le canton de Suisse ayant la plus forte progression relative de sa population entre 2010 et 2035 (+23.8%). Le canton de Genève avec +18.2% se classe en quatrième position après Vaud, Fribourg et Argovie. Ces

résultats proviennent de données publiées par l'Office fédéral de la statistique en 2010, pour permettre l'élaboration du programme PRODES 2030.

La mise en place d'une offre RegioExpress (RE) au quart d'heure entre Genève et Lausanne est structurante pour la mobilité dans la Métropole lémanique, mais aussi au-delà, en liant cette région en pleine expansion à la Riviera et au Chablais, à la Broye et à Berne vers l'Est, ainsi qu'à Annemasse et à l'Aéroport de Genève vers l'Ouest. Ce projet est soutenu par tous les cantons de la Conférence des transports de Suisse occidentale (CTSO) qui l'ont retenu comme mesure prioritaire.



OBJECTIF : DES RER PLUS ATTRACTIFS AU CŒUR DES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

INTRODUCTION DE LA CADENCE AU QUART D'HEURE SUR LE RER GENÈVE-VERNIER-LA PLAINE



Dans les prochaines années, la ligne ferroviaire Genève-Vernier-La Plaine verra sa fréquentation augmenter de façon significative du fait des développements économiques et démographiques importants, prévus en particulier dans la zone industrielle Meyrin-Satigny-Vernier (ZIMEYSAVER) et sur la commune de Satigny. Demain, ce sont 25'000 emplois et 18'000 habitants supplémentaires qui sont attendus dans le secteur desservi par cette ligne ferroviaire, auxquels il faut ajouter la forte concentration d'emplois de la zone aéroportuaire pour laquelle la halte de Vernier est l'un des points d'entrée. Les prévisions de fréquentation établies en 2010 pour l'horizon 2020 ont été atteintes en 2015 et la fréquentation est actuellement déjà plafonnée en heure de pointe le matin par la capacité limitée des trains.

Ce développement d'offre, qui s'inscrit dans la suite directe des sauts majeurs concrétisés par le Léman Express et l'extension souterraine de la gare de Genève, permettra la généralisation de la cadence au quart d'heure dans le cœur du réseau genevois. Cela est en cohérence totale avec les orientations annoncées comme prioritaires par la Confédération pour l'étape 2030/2035, à savoir la densification de l'offre régionale au sein des grands centres urbains.

La cadence au quart d'heure nécessite principalement le réaménagement complet de la gare de La Plaine, avec trois voies à quai au lieu d'une actuellement, pour un montant avoisinant les 50 millions de francs.



© Canton de Genève

AMÉLIORATIONS DE L'OFFRE DES RER VAUD ET VALAIS/WALLIS. ACCROISSEMENT DES CAPACITÉS VOYAGEURS ET MARCHANDISES



A l'horizon 2030/35, l'attente primordiale des cantons de Vaud et du Valais est que l'offre régionale puisse circuler, sans restriction, de manière régulière et systématique entre Lausanne et Brigue. Cela signifie que des compléments d'aménagements d'infrastructures doivent être pris en compte par la Confédération, afin de garantir des circulations de tous les courants de trafic, sans que cela ne génère des conflits ou des altérations de l'offre de trafic régional.

Pour le canton de Vaud, l'offre RER Vaud qui sera opérationnelle à l'horizon 2025, à savoir une cadence semi-horaire pour la quasi-totalité des haltes entre Lausanne et Aigle, est l'état de référence à considérer et à reconduire pour les horizons 2030 et 2035.

Pour le canton du Valais, le RER Valais|Wallis est l'élément structurant du système de transport valaisan. Il doit assurer les échanges avec la desserte fine des offres régionales et urbaines de transport (rail, route ou câbles) et de mobilité douce qui irrigue les agglomérations, les flancs de coteaux et les vallées latérales. A l'horizon 2030, une cadence 30 minutes stricte et systématique sur le RER Valais|Wallis doit être le standard en vigueur sur les lignes CFF du Simplon et du Sud-Léman, afin d'offrir un service régional de qualité en disposant des mêmes conditions-cadres que la Confédération offre au reste du pays.

La ligne du Simplon connaît déjà aujourd'hui d'importantes surcharges en trafic Grandes Lignes entre Lausanne et Aigle. Des offres de trains supplémentaires Grandes Lignes sont aujourd'hui mises en circulation par les CFF, pour répondre aux attentes de la clientèle et offrir une capacité suffisante. Les cantons de Vaud et du Valais demandent un renforcement de ce système pour les périodes de forte affluence, afin qu'à l'horizon 2030-35 ces trains Grandes Lignes de renfort soient une réelle et performante alternative pour le trafic des pendulaires entre l'agglomération lausannoise, la Riviera, le Chablais et le Valais romand.

Pour fournir une capacité suffisante à l'ensemble des trafics sur l'axe CFF de la ligne du Simplon, il est nécessaire de disposer de voies de dépassement entre Villeneuve (VD) et Brigue (VS). Des adaptations des installations existantes sont prévues à St-Triphon (VD) et à Ardon (VS).

Pour une meilleure coordination entre le développement territorial et les infrastructures de transport, ainsi que pour mieux desservir les zones avec une densité élevée d'habitants et d'emplois, de nouvelles haltes sont nécessaires. Il s'agit de «Muraz - la Barme» (sur le tronçon CFF St-Maurice - Monthey - St-Gingolph) et «Martigny - Expo» (ligne TMR Martigny - Sembrancher).

RENFORCEMENT DE L'OFFRE RER VAUD DANS LA BROYE



Le district de la Broye-Vully compte environ 40'000 habitants. Entre 2007 et 2013, sa population a augmenté de 2.5% par an. Cette croissance est l'une des plus importantes de Suisse et cela en fait le district vaudois le plus dynamique sur cette période. La croissance socio-démographique de la Broye-Vully devrait conserver des valeurs supérieures à la moyenne vaudoise. Au niveau des emplois, ceux-ci devraient continuer à se développer et se concentrer principalement autour de Payerne et d'Avenches. Pourtant, la desserte actuelle en transports publics est relativement peu compétitive vis-à-vis de la voiture.

Depuis décembre 2017, une cadence semi-horaire du RER Vaud est assurée entre Payerne et Palézieux. Les voyageurs doivent donc encore changer de train une fois sur deux en attendant la fin des travaux de mise en conformité des installations entre Palézieux et Morat, ainsi que ceux du nœud de Lausanne. Dès que possible, mais au plus tard avec l'étape d'aménagement 2025, une cadence à 30 minutes du RER Vaud sera effective entre Lausanne et Payerne.

De plus, le Canton de Vaud a la ferme intention de renforcer la desserte ferroviaire dans la Broye grâce à une liaison supplémentaire rapide et concurrentielle à la voiture. L'objectif est de prolonger le premier des deux RegioExpress Annemasse - Lausanne vers Berne et le second dans la Broye vers Payerne, Avenches et Morat voire Kerzers. Cela permettra d'accélérer les liaisons de la Broye vers Lausanne, l'Ouest lausannois, mais aussi vers les principales gares de la Côte. En effet, il est indispensable que les deux trains RegioExpress Annemasse - Lausanne poursuivent leur route vers Palézieux, afin d'assurer un bon nœud de correspondances avec la voie étroite vers Bulle (nœud complet 15/45).

Ce développement de l'offre, aussi soutenu par le canton de Fribourg, renforcera la colonne vertébrale des transports publics dans la Broye. En parallèle, la densification de l'offre de transport public routière en rabattement sur les gares, ainsi qu'un développement harmonieux de l'offre P+R accompagneront l'amélioration de l'offre ferroviaire.

INTRODUCTION DE LA CADENCE AU QUART D'HEURE DANS L'AGGLOMÉRATION DE FRIBOURG



Avec la cadence à 15 minutes du RER Fribourg/Freiburg dans le périmètre de l'Agglomération de Fribourg, le canton entend relever le défi d'une démographie galopante. Selon les statistiques cantonales, l'évolution démographique devrait y atteindre +47% entre 2010 et 2030. L'Agglomération de Fribourg et les communes qui la composent prévoient dans leur projet d'agglomération de 2^{ème} génération une augmentation de plus de 35'000 habitants et d'environ 17'000 emplois d'ici à 2030.

Le cadencement à 15 minutes est créé grâce au prolongement de lignes RER existantes qui attendent actuellement en gare de Fribourg et, ainsi, se juxtaposeront. Les besoins en nouveaux véhicules sont donc réduits au minimum. Des infrastructures ne doivent être construites qu'à Schmiten et à Rosé.

La cadence à 15 minutes entre Fribourg/Freiburg et Belfaux a été obtenue grâce au décalage de 15 minutes des lignes Fribourg/Freiburg-Payerne-Yverdon-les-Bains et Fribourg/Freiburg - Murten/Morat lors de l'introduction de l'horaire 2018.



AMÉNAGEMENT D'UNE LIAISON DIRECTE AU QUART D'HEURE ENTRE NEUCHÂTEL, LA CHAUX-DE-FONDS ET LE LOCLE



La ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds permet de relier deux parties d'une même agglomération de respectivement 90'000 et 50'000 habitants. Sa fréquentation a fortement augmenté ces dernières années, en particulier grâce à la mise à la cadence demi-heure dès 2016. La Confédération prévoit à partir de 2030 un réel problème de capacité. Ainsi elle propose de moderniser la ligne en supprimant le rebroussement de Chambrelieu et en introduisant quatre trains par heure (2 trains rapides avec un temps de parcours de 23' et 2 trains lents assurant le trajet en 28'). Les montants nécessaires sont de 290 millions de francs pour le tunnel d'évitement de Chambrelieu inscrit dans le projet de message mis en consultation, et de 430 millions de francs supplémentaires pour l'assainissement de la ligne existante pris en charge par les conventions sur les prestations établies entre la Confédération et les CFF. Le montant des investissements nécessaires est donc de 720 millions de francs sans tenir compte des problèmes supplémentaires de capacité entre Neuchâtel et Neuchâtel-Vauseyon, le réel goulet d'étranglement de la ligne du Pied du Jura. Une troisième voie dans ce secteur, pour augmenter la capacité, reviendrait à quelque 200 millions de francs.

Pourtant la réalisation d'une ligne directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds telle que soutenue par la CTSO permettrait, en plus de résoudre le problème du goulet de Vauseyon, de diminuer très fortement le temps de déplacement et de doubler la part modale des transports publics entre les Montagnes et le Littoral neuchâtelois. Il serait en effet possible de proposer un train rapide chaque 15 minutes avec un temps de parcours de 14 minutes. La différence des coûts d'investissement entre la ligne directe (970 millions de francs) et la modernisation de la ligne (720 millions de francs) est donc de 250 millions de francs. Il est encore nécessaire de déduire les quelque 200 millions de francs pour la suppression ultérieure du goulet de Vauseyon.

Un préfinancement cantonal de 110 millions de francs a été soutenu par 84% des voix lors de la votation cantonale du 28 février 2016. Il démontre la volonté et l'engagement politique et populaire pour cette nouvelle infrastructure.

AUGMENTATION DES CAPACITÉS SUR LES LIGNES SURCHARGÉES DES AGGLOMÉRATIONS DE BERNE ET DE BIENNE



Le S-Bahn Bern est sur la bonne voie. Depuis 2004, le nombre de passagers augmente chaque année de 4%. Cette tendance va se poursuivre ces prochaines années. Dans ce contexte, le canton de Berne a planifié son projet de «2^{ème} étape d'extension du RER bernois». L'augmentation de la demande pourra être absorbée par l'introduction de trains de plus grande capacité et la mise à la cadence au quart d'heure des lignes du cœur du système du S-Bahn Bern. Pour ce faire, il est nécessaire de compléter plusieurs infrastructures ferroviaires. Ces aménagements ne seront pas seulement utiles au trafic RER, mais permettront de répondre efficacement au développement cordonné de toutes les offres: trafic régional, trafic Grandes lignes et trafic marchandises. Pour le financement, il est nécessaire de disposer d'un fort engagement de la Confédération. Le développement de l'offre du S-Bahn Bern, ainsi que la suppression des goulets d'étranglement du réseau ferré autour de Berne sont les premières priorités du canton de Berne et des cantons voisins. Ce seront plus de 100'000 voyageurs qui sauront apprécier chaque jour ces améliorations.

Pour réaliser la mise en œuvre «2^{ème} extension du RER bernois» avec l'étape d'aménagement 2035, il manque encore la cadence à 15 minutes sur la ligne Berne-Schwarzenbourg. Pour fournir une capacité suffisante, il est également nécessaire de pouvoir compter sur une cadence à la demi-heure des trains

Grandes lignes entre Berne et Interlaken, ainsi qu'entre Berne, Viège et Brigue, ce qui nécessite l'achèvement partiel du tunnel de base du Lötschberg. D'autres densifications de l'offre sont requises, notamment une cadence à 15 minutes entre Berne et Berthoud, voire à 7.5 minutes entre Berne et Zollikofen (RBS) et entre Ipsach et Biel/Bienne (ASM).

La section Löchligut-Wankdorf sur la ligne du Plateau Genève-Berne-Zürich est un goulet d'étranglement majeur avec de fortes restrictions pour l'offre RER bernois. Il s'agit de la dernière section sur l'axe Berne-Zürich à ne pas disposer de 4 voies.

Pour une meilleure coordination entre le développement territorial et celui des transports, ainsi que pour une amélioration de la desserte du territoire, les nouvelles haltes suivantes sont nécessaires: Wilderswil Flugplatz, Thun Nord, Kleinwabern, St-Imier La Clef, Bévillard et Villeret.

PRENDRE LE BON TRAIN

La CTSO se détermine donc en faveur d'une variante améliorée de l'offre de transports publics comprenant impérativement ses 9 projets-clés évoqués dans cette brochure. Le montant total devrait se situer à 13 milliards de francs. Il est indispensable que les économies obtenues par les travaux d'optimisation en cours soient réaffectées dans ces projets supplémentaires. Une diminution de l'enveloppe financière de l'étape d'aménagement ne pourrait en aucun cas être acceptable.

Une variante améliorée présente les avantages d'offrir enfin une cadence semi-horaire sur l'ensemble du réseau Grandes lignes, une relation directe entre les Métropoles lémanique et bâloise. Cette proposition permet aussi d'augmenter l'attractivité des transports publics dans les agglomérations du Grand Genève, de Fribourg, de Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds et de Berne, avec des cadences à 15 minutes sur les cœurs de RER. L'accès aux destinations touristiques sera également renforcé pour l'Arc jurassien, les Alpes vaudoises et valaisannes et l'Oberland bernois.

La loi fédérale sur le développement ferroviaire (LDIF) ainsi que l'étape d'aménagement 2025 ont permis de créer une dynamique favorable au rattrapage, puis au développement d'infrastructures ferroviaires en Suisse occidentale. L'étape d'aménagement 2035 figurera la planification sur les 15 prochaines années. Grâce à une variante améliorée, cette dynamique sera ainsi poursuivie. Les importants chantiers dans les nœuds de Lausanne, Genève et Berne sont le fruit d'un rattrapage consécutif du retard pris ces dernières années dans les infrastructures de notre région. Ce rattrapage est loin d'être terminé aujourd'hui.

UNE RESPONSABILITÉ NATIONALE

Aujourd'hui la variante à 7 milliards de francs proposée dans le message en consultation consacre uniquement 25% des investissements à la Suisse occidentale. Pire encore, la variante à 11.5 milliards de francs entraîne une répartition encore plus faible de l'ordre de 21%. La croissance démographique attendue d'ici 2035 dans notre région sera supérieure à la moyenne suisse. Le potentiel d'amélioration de la part modale en faveur des transports publics est aussi très élevé par rapport au reste de la Suisse.

La Suisse occidentale constitue une zone dynamique dans laquelle les transports publics ont encore de nombreuses possibilités de renforcer leur attractivité et leur productivité. Les sept cantons de la CTSO sont solidaires pour demander les moyens nécessaires à la mise en œuvre de ces projets-clés. Ceux-ci sont prioritaires et structurants pour le développement de notre région et, donc, de notre pays.



NOS PRIORITÉS RÉPONDENT AUX OBJECTIFS DE L'OFT



Cadence 30 minutes systématique sur l'ensemble du réseau Grandes Lignes

- Biel/Bienne-Delémont-Bâle
- Berne-Interlaken Ost
- Berne-Viège-Brigue



Cadence 15 minutes dans les agglomérations

- Lausanne-Genève
- Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds
- RER Genève-Vernier-La Plaine
- RER Fribourg/Freiburg
- S-Bahn Bern



Augmentation de la capacité

- Biel/Bienne-Lausanne/-Genève
- Berne-Interlaken Ost/-Brigue
- RER Vaud, Fribourg, Neuchâtel, Berne



Plus d'espace dans les gares

- Neuchâtel
- Morges
- Nyon



Gain de productivité pour le trafic marchandises

- Zürich RBL-Biel/Bienne-Lausanne-Triage
- Bâle-Lötschberg-Domodossola
- Lausanne-Berne

Conférence des directeurs
des transports de Suisse occidentale
Rte de Mareindeg 65B
1870 Monthey
www.ctso.ch



© Shutterstock