

## Communiqué de presse

### Trafic ferroviaire: les cantons balisent déjà l'offre 2030

Delémont, le 28 novembre 2014. **Les cantons de Suisse occidentale, réunis au sein de la Conférence des Directeurs cantonaux des transports de Suisse occidentale (CTSO), ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) leurs projections d'offre ferroviaire régionale à l'horizon 2030. Au total, les cantons de Berne, Fribourg, Genève, Jura, Neuchâtel, Valais et Vaud ont identifié environ 90 mesures à réaliser pour faire face à l'augmentation prévisible de la demande d'ici 2030 en trafic régional.**

Suite à la votation du 9 février 2014 sur le Financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF), il appartient dorénavant aux cantons, en collaboration avec les entreprises de transport, de définir l'architecture de l'offre ferroviaire en trafic régional. A cet effet, le territoire national a été scindé en six régions de planification. La région Ouest correspond à peu de choses près à l'espace géographique constitué par les sept cantons membres de la CTSSO. Les régions de planification avaient jusqu'au 28 novembre 2014 pour remettre à l'OFT leur concept d'offre pour 2030.

Le rapport de planification de la région Ouest comporte une présentation détaillée d'environ 90 mesures nécessitées par les prévisions de trafic à l'horizon 2030. Conformément aux directives édictées par l'OFT, il est demandé à chaque région de planification de sélectionner ses projets clés, autrement dit ceux dont la réalisation est jugée déterminante pour répondre à l'augmentation de la demande. Cet exercice délicat a débouché sur une sélection de huit projets clés validés à l'unanimité des sept cantons CTSSO. Il s'agit de projets d'amélioration de l'offre sans lesquels les lignes concernées ne pourraient pas offrir les capacités suffisantes pour répondre à la demande.

Le rapport de la région Ouest ne se limite toutefois pas à la présentation des mesures d'amélioration. On y trouve également un engagement ferme des sept Conseillers et Conseillères d'Etat en charge des transports dans la région de planification Ouest, une présentation socio-économique sommaire de la Suisse occidentale, la formulation des objectifs de répartition modale canton par canton, une représentation schématique du réseau grandes lignes à l'horizon 2030, et une carte de l'estimation des surcharges aux heures de pointe en 2030.




L'Office fédéral des transports va désormais évaluer de façon globale les projets soumis par les différentes régions, dans le cadre financier du nouveau Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Il appartiendra ensuite au Parlement de se prononcer sur la base d'une proposition du Conseil fédéral.

Avant l'étape 2030, il faut également rappeler que ce sont de très nombreux projets qui seront réalisés en Suisse occidentale, suite notamment à la votation du 9 février sur le Financement et

l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). C'est donc bien sur le réseau issu de ces importants développements que se fonde le rapport de la région Ouest en vue de l'étape suivante, à l'horizon 2030.

La CTSO rappelle que la Suisse occidentale représente 44% de l'espace géographique du pays, 38% de la population, 40% des emplois et 44% du réseau ferré suisse. Le rapport complet est disponible à l'adresse suivante : [www.ctso.ch](http://www.ctso.ch)

**Renseignements complémentaires :**

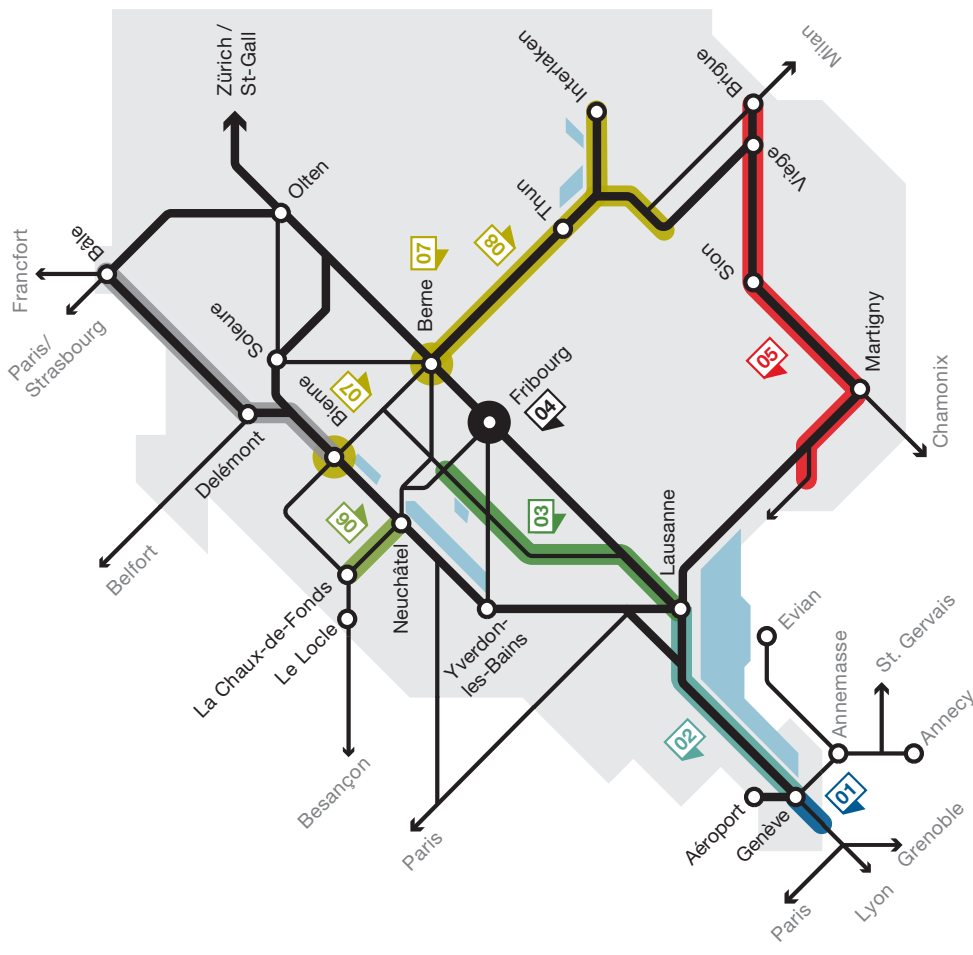
Canton	Personne de contact	N° Tél.
	Christian Aebi, Co-Chef de l'Office des transports publics du canton de Berne	079 358 08 41
	Maurice Ropraz, Chef du Département de l'aménagement, de l'environnement et des constructions	026 305 36 04
	Benoît Pavageau, Directeur des transports collectifs	022 546 78 03
	Philippe Receveur, Chef du Département de l'environnement et de l'équipement	079 346 12 42
	Laurent Favre, Chef du Département du développement territorial et de l'environnement	032 889 67 00
	Jacques Melly, Chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement et président CTSO	027 606 33 00
	Nuria Gorrite, Cheffe du Département des infrastructures et des ressources humaines	021 316 70 01

# Offre ferroviaire 2030: les projets clés de la région de planification OUEST

## Les projets clés canton par canton

- 01 Canton de Genève**  
Introduction de la cadence au quart d'heure sur le cœur du RER franco-valdo-génévois.
- 02 Cantons de Genève et de Vaud**  
Introduction de la cadence au quart d'heure pour les RegioExpress entre Genève et Lausanne.
- 03 Canton de Vaud**  
Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye.
- 04 Canton de Fribourg**  
Introduction de la cadence au quart d'heure dans l'agglomération de Fribourg.
- 05 Canton de Valais**  
Introduction de la cadence à la demi-heure systématique sur le RER de la ligne CFF du Simplon.
- 06 Canton de Neuchâtel**  
Aménagement d'une liaison directe au quart d'heure entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds.
- 07 Canton de Berne**  
Augmentation des capacités sur les lignes surchargées dans les agglomérations de Berne et de Bienne.
- 08 Canton de Berne**  
Assurer la cohérence et la complémentarité entre l'offre grandes lignes et l'offre régionale dans l'Aarental et l'Oberland.

**Cantons du Jura et de Bâle**  
Introduction d'un deuxième train rapide entre Bienne et Bâle via Delémont.  
Cette mesure concerne les cantons de Berne, Bâle Ville, Bâle Campagne et du Jura et relève formellement de la région de planification de la Suisse du Nord Ouest. Elle est toutefois mentionnée ici puisque se situant en majeure partie dans deux cantons membres de la CTSO (BE et JU).



# 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.

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.

## 1 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.

## 2 VD-02 + VD-05 - Renforcement de l'offre RER Vaud dans la Broye.

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.

## 3 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 noeud 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.

## 4 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.

## 5 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.

## 6 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.

## 7 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.

## 8 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.

### Cadence 30 minutes rapide Bâle - Delémont - Bienne<sup>1</sup>

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.

<sup>1</sup> Cette mesure concerne les cantons de Berne, Bâle Ville, Bâle Campagne et du Jura. Elle relève formellement de la région de planification de la Suisse du Nord Ouest. Elle est toutefois mentionnée ici puisque se situant en majeure partie dans deux cantons membres de la CTSO (BE et JU).

# 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 CTSSO,  
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)

## 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	...	 Transports publics
				Autres <sup>1</sup>	
<b>BE</b>	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.
<b>FR</b>	74%	18%	6%	2%	Le canton vise une amélioration significative de sa part modale des transports publics.
<b>VD</b>	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.
<b>VS</b>	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).
<b>NE</b>	74%	21%	4%	1%	Le Canton de Neuchâtel a comme objectif une amélioration substantielle de la part modale des transports publics dans l'agglomération.
<b>GE</b>	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.
<b>JU</b>	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%.
<b>Suisse</b>	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.

<sup>1</sup> 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



### Légende photo 1

**Offre ferroviaire 2030 : les Conseillers d'Etat de Suisse occidentale remettent à Tony Eder, vice-directeur à l'Office fédéral des transports, le rapport de la région de planification OUEST. De gauche à droite : Toni Eder, vice directeur de l'OFT ; Maurice Ropraz (FR) ; Jacques Melly (VS) ; Nuria Gorrite (VD) ; Luc Barthassat (GE) ; Philippe Receveur (JU) ; Christian Aebi (BE, en remplacement de Barbara Egger-Jenzer) ; Laurent Favre (NE). Photo Sieber.**

**Bahnangebot 2030 : Die Westschweizer Regierungsräte überreichen den Bericht der Planungsregion West an Toni Eder, Vizedirektor des BAV . Von links nach rechts : Toni Eder, Vizedirektor des BAV ; Maurice Ropraz (FR) ; Jacques Melly (VS) ; Nuria Gorrite (VD) ; Luc Barthassat (GE) ; Philippe Receveur (JU) ; Christian Aebi (BE, in Vertretung von Barbara Egger-Jenzer) ; Laurent Favre (NE). Photo Sieber.**



### Légende photo 2

**Offre ferroviaire 2030 : le président de la Conférence des directeurs des transports de Suisse occidentale (CTSO) Jacques Melly remet à Toni Eder, vice-directeur à l'Office fédéral des transports, le rapport de la région de planification OUEST (photo Sieber).**

**Bahnangebot 2030: Der Präsident der Konferenz der Westschweizer Verkehrsdirektoren (CTSO) Jacques Melly überreicht den Bericht der Planungsregion West an Toni Eder, Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr**