

Mesure B_04 «Fixer des priorités concernant les transports publics régionaux, d'agglomération et locaux»: nouveaux projets et projets en développement

Explications

Les projets de transports publics présentés dans la fiche de mesure B_04 sont régulièrement contrôlés, actualisés et complétés par les entreprises de transport et les conférences régionales des transports / conférences régionales. Depuis les dernières adaptations apportées au plan directeur, plusieurs aménagements d'infrastructure sont en cours de réalisation, ont été achevés ou sont développés au niveau des plans. Divers aménagements d'infrastructure ont été décidés dans le cadre de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 et ont ainsi pu être intégrés dans le plan directeur cantonal avec la mention «coordination réglée».

Nous présentons ci-après le détail des projets qui ont été supprimés, ajoutés ou dont l'état de coordination a été modifié.

Projets supprimés

Projet	Motif de la suppression
Ligne de contournement à Sinneringen (y c. le déplacement de la station de Boll Utzigen)	Le projet est en cours de réalisation. Le chantier a débuté le 27 juin 2019; la mise en service est prévue pour l'été 2021.
Double voie Mauss - Gümnenen	Le projet est en cours de réalisation. Les travaux ont commencé à l'automne 2018; la mise en service est prévue pour fin 2021.
Nouvel arrêt à Köniz Waldegg	Le projet a été suspendu en 2018. Motifs: peu d'avantages et quelques conflits d'ordre spatial à proximité.
Double voie Uetendorf - Lerchenfeld	Le projet est en cours de réalisation. Les travaux ont débuté en juillet 2019; la mise en service est prévue pour fin 2021.
Nouvel arrêt à Grindelwald Rothenegg	L'installation a été mise en service le 15 décembre 2019.
Prolongement des quais du RBS sur la ligne Berne - Soleure (région Emmental)	L'examen des arrêts du RBS sur la ligne Berne-Soleure a révélé que pour le moment, seuls les quais de Fraubrunnen et de Jegenstorf devaient être prolongés. Dans la région de l'Emmental, aucun prolongement de quai autre que celui mentionné séparément sur la fiche de mesure B_04 à Bätterkinden n'est prévu.
Double voie Berthoud - Kirchberg Alchenflüh	Le doublement de la voie entre Berthoud et Kirchberg ne sera pas réalisé étant donné que selon le nouveau concept ferroviaire, les croisements entre Berthoud et Soleure se feront à Wiler et Utzenstorf.
Extension de la gare de Berthoud Steinhof: mesures concernant les quais	Le projet est en cours de réalisation. Les travaux ont débuté en septembre 2019; la mise en service est prévue pour l'été 2021.

Projets ajoutés

Projet	Etat de coordination	Description et état de la planification
Déplacement de l'arrêt Stöckacker (Place de l'Europe nord)	Coordination réglée	Le déplacement vers l'est de l'arrêt Stöckacker devrait permettre d'améliorer les correspondances avec les autres moyens de transport publics dans la zone de l'Europaplatz Nord. La coordination spatiale du projet se fera dans le cadre de la planification du PDE d'Ausserholligen. Le projet est actuellement en cours d'étude et les travaux seront réalisés parallèlement au dispositif de séparation des voies de Holligen. La décision de l'OFT en matière de financement devrait être

		prise prochainement.
Gare de Thörishaus - Niederwangen: voie de dépassement	Coordination en cours	La voie de dépassement entre la gare de Thörishaus et la gare de Niederwangen doit permettre aux trains de voyageurs de dépasser les trains de marchandises, ce qui n'est pas possible avec les infrastructures actuelles. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2035; son financement est donc assuré et l'emplacement fixé.
Arrêt Resort Brienersee Ufem Moos, à l'ouest d'Oberried	Coordination en cours	Le nouvel arrêt sera situé entre les villages d'Oberried et de Niederried. Il permettra de desservir le Florens Lake Resort & Spa d'Oberried (en construction). Une meilleure desserte par les transports publics était un préalable au permis de construire du nouveau complexe et se fera par bus ou par train. Un service de navette temporaire est prévu pour le moment. Un avant-projet a été présenté pour la nouvelle gare. Des discussions sont en cours avec les riverains concernant les besoins et le financement.
Boucle Meiringen	Information préalable	La «boucle Meiringen» permettra de réduire le temps de trajet des IR du Brünig et d'éviter le rebroussement dans l'actuelle gare de Meiringen. La boucle, d'une longueur de 840 mètres, commence à environ 1300 m à l'ouest de la gare de Meiringen pour rejoindre le début du tronçon à crémaillère. Une nouvelle gare à deux voies avec une bordure de quai de 200 mètres du côté de Meiringen et un quai supplémentaire le long de la 2 ^e voie faciliteront les changements pour les passagers à Meiringen. Il s'agit d'une garantie des surfaces à long terme. Les besoins ainsi que la conception et la coordination spatiale du projet sont encore à définir.
Arrêt Brienz Ost / Kienholz	Information préalable	Le nouvel arrêt Brienz Ost «Kienholz» sera situé à 800 mètres au sud-est de la gare de Brienz. Le potentiel d'usagers actuel est estimé de moyen à élevé, mais sensiblement plus élevé que celui de l'arrêt «Brienz West». Il s'agit d'une garantie des surfaces à long terme. Les besoins ainsi que la conception et la coordination spatiale du projet sont encore à définir.
Extension de l'installation de garage de Meiringen	Information préalable	L'extension de l'offre a généré des besoins supplémentaires d'environ 1600 m pour des installations de garage à Meiringen. Il s'agit d'une garantie des surfaces à long terme. Les besoins ainsi que la conception et la coordination spatiale du projet sont encore à définir.
Double voie Langenthal – Langenthal Gaswerk	Information préalable	Un doublement de la voie est prévu dans la zone d'habitation entre la gare de Langenthal et l'arrêt «Langenthal Gaswerk». Il s'agit d'une mesure majeure à long terme pour optimiser les correspondances à Langenthal et renforcer la stabilité des lignes 413/414. La coordination spatiale du projet est encore à mettre en place.
Ilot à double voie entre Bannwil et Aarwangen Schloss	Information préalable	Un aménagement conforme aux dispositions de la LHand de la gare de Bannwil requiert la déconstruction de la deuxième voie et l'aménagement, à 200 m à l'est de l'arrêt situé dans la forêt, d'un nouveau point d'évitement rectiligne, d'une longueur de 150 m. La

		possibilité de croisement en milieu de parcours entre Oensingen (~7 km) et Langenthal (~6 km) garantira la stabilité d'exploitation en cas de retards importants dans le corridor d'Aarwangen. Cet aménagement est en outre nécessaire pour garantir les correspondances lors de la mise en œuvre du schéma d'offre pour les transports publics 2035 sur le réseau supérieur. La coordination spatiale du projet est encore à mettre en place.
Ilot à double voie entre Niederbipp Dorf et Holzhäusern	Information préalable	Avec le changement d'horaire des trains dans le corridor d'Aarwangen, le croisement se fait au niveau de l'arrêt Scharnageln. Pour cela, l'aménagement à Scharnageln d'un nouveau point de croisement d'une longueur d'environ 600 m est nécessaire, avec un quai supplémentaire pour l'arrêt Scharnageln. Vu de Langenthal, la double voie commence après le passage à niveau de la Sandackerstrasse et finit juste avant la périphérie de Niederbipp Dorf. Le projet implique l'acquisition de terres agricoles ainsi que de terrains appartenant à 5 parcelles de la «zone de maintien de l'habitat rural» définie dans le plan directeur; 4 immeubles sont construits. A l'exception d'un abri pour voiture en bois, aucun bâtiment ne sera touché. Cet aménagement est nécessaire pour garantir les correspondances lors de la mise en œuvre du schéma d'offre pour les transports publics 2035 sur le réseau supérieur. La coordination spatiale du projet est encore à mettre en place.
Amélioration de la desserte du site Lups (canton de Lucerne), déplacement de l'arrêt St. Urban	Coordination en cours	Le projet, lancé par le Verkehrsverbund Luzern VVL (canton de Lucerne), doit notamment permettre une meilleure desserte du site Lups (institutions psychiatriques lucernoises, Luzerner Psychiatrie). Une première étude de faisabilité a été effectuée et des expertises de la CFNP et de la CFMH sont en cours. Le projet fait partie du projet d'agglomération de 4 ^e génération. La procédure de participation publique est prévue en 2020. L'OFT a donné son accord pour la réalisation du projet. Ce dernier peut être intégré à la convention de prestations de l'asm.
Langenthal: extension de l'atelier et de l'installation de garage asm	Coordination en cours	L'atelier asm existant et les installations de garage de Langenthal doivent être agrandis en raison de besoins en matériel roulant plus importants. Le terrain a pu être acquis avec l'approbation du canton. La mise en œuvre est donc possible sur des parcelles de l'asm. Les besoins de l'entreprise ferroviaire ont été intégrés au plan directeur du PDE de Langenthal et approuvés le 13 septembre 2019 par l'OACOT. La réalisation du projet est prévue à partir de 2035.
Double voie Bowil - Signau	Coordination en cours	Entre Bowil et Signau, un tronçon d'environ 950 m de l'infrastructure ferroviaire ne comporte qu'une voie. Cette lacune doit être comblée et le doublement de la voie réalisé. Le projet permet d'adapter les horaires des trains Regio Express (RE) Berne - Lucerne et d'augmenter la capacité entre Gümligen et Berne. Le

		projet faisant partie de l'étape d'aménagement 2035, le financement est garanti et le site défini. La coordination spatiale du projet est encore à mettre en place.
Double voie Brüttelen Ost	Coordination en cours	Dans la zone de Brüttelen et selon le nouveau schéma d'offre 2025, les trains de voyageurs se croisent vers le milieu du tronçon entre Brüttelen et Finsterhennen, ce qui rend nécessaire l'aménagement d'une double voie. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025. Il inclut la coordination spatiale ainsi que la coordination avec les améliorations foncières en cours.
Double voie La Heutte (Biel/Bienne-Sonceboz)	Information préalable	Afin de garantir les correspondances à Biel/Bienne et de faciliter l'aménagement sans obstacle des gares, une double voie est prévue à long terme dans la zone de La Heutte. La longueur exacte et la coordination spatiale sont à définir.
Réorganisation du nœud de communication de la gare de Thoun	Information préalable	Dans le cadre du projet de PDE de la gare de Thoun et en raison de problèmes de capacité sur la place de la gare, la ville de Thoun prévoit la réorganisation du nœud de communication (cf. procédure d'atelier ou projet partiel TP). La CRT 5 est impliquée dans le processus. Pour permettre le développement de la gare de Thoun, il convient de repenser la situation en termes d'aménagement et de trafic routier.

Projets dont l'état de coordination a été modifié

Projet	Nouvel état de coordination	Etat de planification
Dispositif de séparation des voies au Wankdorf sud – Ostermundigen	Coordination réglée	Pour réaliser la mise en place d'un concept d'exploitation avec une cadence au quart d'heure sur la ligne Berne-Münsingen, une cadence semi-horaire entre Berne et Langnau et un regroupement du trafic longue distance avec des voies supplémentaires pour le transport de marchandises, un dispositif de séparation des voies permettant un croisement sans dénivelé est nécessaire entre Wankdorf-Sud et Ostermundigen. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025. L'avant-projet est actuellement en cours d'élaboration; il sera coordonné avec les planifications du projet de tram Berne – Ostermundigen / nœud de transports publics d'Ostermundigen, en étroite collaboration avec le canton et la commune d'Ostermundigen. La mise en œuvre du projet pourra se faire sur des parcelles des CFF.
Dispositif de séparation des voies à Gümligen sud	Coordination réglée	Pour réaliser la mise en place d'un concept d'exploitation avec une cadence au quart d'heure sur la ligne Berne-Münsingen, une cadence semi-horaire entre Berne et Langnau et un regroupement du trafic longue distance avec des voies supplémentaires pour le transport de marchandises, un dispositif de séparation des voies est nécessaire à Gümligen sud. Un nouveau tunnel permettra le croisement des lignes Berne - Thoun et

		Berne - Langnau à plusieurs niveaux. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025. L'avant-projet est en cours.
Voie de rebroussement en gare de Münsigen avec accès aux quais et nouvelle bordure de quai à Münsigen ouest	Coordination réglée	Une partie des trains RER ne circulant à l'avenir que jusqu'à Münsigen, l'aménagement d'une voie de rebroussement en gare de Münsigen s'impose. La gare sera rénovée avec la collaboration de la commune de Münsigen et dotée d'un nouvel accès ouest. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025. L'avant-projet, qui tient compte des besoins de la commune de Münsigen, est en cours.
Tram à la Länggasse	Coordination en cours	L'examen d'opportunité (EO) concernant le tronçon Wyler – Länggasse s'est achevé en 2018. Il en ressort que la meilleure variante est une desserte par le tram, raison pour laquelle le projet porte désormais la désignation «Tram à la Länggasse» dans le plan directeur. La coordination spatiale a eu lieu lors de l'EO qui a confirmé la faisabilité technique du projet. Certains conflits ont toutefois été décelés, de sorte qu'un monitoring du trafic a été mis en place. Il doit permettre de mieux apprécier l'évolution du trafic et, sur cette base, de poursuivre le développement du projet.
Extension de la gare de Jegenstorf	Coordination réglée	Au vu de l'augmentation du nombre de passagers sur la ligne RBS Berne - Jegenstorf - Soleure, le RBS prévoit des trains plus longs (180 m) entre Berne et Soleure à partir de 2027. Pour cela, il est nécessaire d'agrandir la gare de Jegenstorf. La question était de savoir si la nouvelle gare de Jegenstorf devait être construite à l'emplacement actuel ou sur un autre site. En collaboration avec le conseil communal, la RBS a procédé sur plusieurs années à une évaluation des sites envisageables. Sept sites ont été examinés, et deux variantes ont été retenues. La variante choisie est celle d'une nouvelle construction sur le site actuel de la gare. Selon l'état actuel de la planification et à condition que toutes les autorisations soient accordées et les exigences remplies, les travaux devraient débuter à l'automne 2024 et durer jusqu'à fin 2026.
Gare CFF de Worb: agrandissement de la station de croisement	Coordination réglée	En vue de la réalisation du deuxième complément partiel du RER bernois et d'un aménagement conforme aux dispositions de la LHand, la gare CFF de Worb sera conçue comme station de croisement avec 2 quais latéraux et un accès aux quais sans franchissement des rails. Le financement est garanti et la mise en service prévue pour 2024.
Arrêt Wilderswil Aéroport	Coordination réglée	Le nouvel arrêt Wilderswil Aéroport dessert la zone artisanale de l'aéroport d'Interlaken et le futur P+R (park-and-ride) qui permettra de délester les axes routiers vers les vallées de la Lütschine. Le projet fait partie de l'étape d'aménagement 2025. La coordination spatiale a été réalisée dans le cadre du plan d'affectation et du plan directeur pour les infrastructures de l'aéroport.

		d'Interlaken.
Langenthal, Herzogenbuchsee: mise en œuvre de la LHand et garantie d'installations publiques performantes	Coordination réglée	Le projet «Langenthal, quai intermédiaire BZU23 », qui vise la conformité aux dispositions de la LHand, est en cours de réalisation (projet de construction), tout comme le projet Herzogenbuchsee BZU23. Pour gérer l'accroissement du flux de personnes, le quai intermédiaire (voies 2/3) à Langenthal sera élargi. Les travaux seront effectués à Herzogenbuchsee en 2021; ils dureront jusqu'en 2023 à Langenthal.
Herzogenbuchsee: prolongement du passage souterrain et nouvel accès au quai ouest	Coordination réglée	Pour assurer une meilleure desserte de la zone de développement située derrière la gare (PDE d'importance cantonale), la commune souhaite un prolongement du passage souterrain allant jusqu'à l'autre côté de la gare. Les procédures d'autorisation sont en cours.
Déplacement de l'arrêt de Villeret	Coordination en cours	Le déplacement de l'arrêt de Villeret, qui entraîne la suppression de l'arrêt actuel, est prévu pour permettre une meilleure desserte des zones d'habitation de Villeret, au fort potentiel de développement. Le projet a été consolidé avec la commune de Villeret et annoncé en vue de son intégration dans l'étape d'aménagement 2035. L'OFT a décidé que le déplacement de l'arrêt serait financé via la convention de prestations. La date de réalisation n'est pas encore fixée.
Ligne de bus 10 Berne – Köniz: augmentation de la capacité	Coordination en cours	Après le rejet du projet «Tram Région de Berne» (remplacement de la ligne de bus 10 Köniz-Berne-Ostermundigen par une ligne de tram), il faut trouver une nouvelle solution pour résoudre efficacement le problème de capacité sur le tronçon de la ligne 10 qui dessert Köniz (une ligne de tram est prévue sur l'axe Ostermundigen). La stratégie 2040 pour le développement du réseau de transports publics dans l'agglomération bernoise parvient à la conclusion intermédiaire suivante: sur l'axe Köniz, différentes variantes de bus peuvent théoriquement offrir les capacités nécessaires jusqu'en 2040, mais sans aucune réserve en cas d'évolution de la demande. Les variantes «Tram Köniz» et «prolongement du RBS » sont envisagées comme de possibles solutions à long terme. Les deux variantes devront encore être approfondies et évaluées.
Herzogenbuchsee; arrêts de bus et réaménagement des places situées devant la gare	Coordination en cours	Les études communales requises étant disponibles, l'état de coordination passe à «coordination en cours». Conformément à la loi sur l'égalité pour les handicapés, six bordures d'arrêt répondant aux exigences en matière d'accessibilité devront être construites pour les lignes de bus régionales. La qualité du séjour en gare devrait être améliorée dans le même temps.