

Fixer les priorités bernoises concernant le trafic ferroviaire aux plans national et international

Objectif

Le canton préserve et accroît ses avantages comparatifs en raccordant ses centres de manière optimale aux réseaux ferroviaires national et international. La Confédération soutient les mesures allant dans ce sens.

Objectifs principaux : B Faire concorder le développement des transports et communications et l'urbanisation
C Créer des conditions propices au développement économique

Intervenants

Canton de Berne OTP
Secrétariat général DTT
Confédération Office fédéral des transports
Tiers BLS
CFF
Responsabilité : OTP

Réalisation

À court terme jusqu'en 2026
 À moyen terme entre 2027 et 2030
 Tâche durable

État de la coordination

en général :
Coordination réglée

Mesure

Le canton de Berne fait part de son intérêt à être raccordé de manière optimale aux infrastructures ferroviaires nationales et internationales ainsi qu'à disposer de liaisons ferroviaires de qualité (cf. verso).

Démarche

En collaboration avec les cantons voisins, le canton de Berne représente ses intérêts dans le domaine du trafic ferroviaire aux plans national et international, en particulier au sein et vis-à-vis des institutions suivantes:

- CTSO - Conférence de transport Suisse occidentale
- KöV NWCH - Konferenz der öV-Direktoren der Nordwestschweiz
- OUESTRAIL

Il s'agit également de faire valoir les intérêts bernois dans les projets nationaux suivants:

- FAIF / étapes du PRODES
- Convention de prestations entre la Confédération et les entreprises de transport

Les chances offertes par le tunnel de base du Lötschberg doivent être exploitées, et un travail de lobbying doit être accompli en vue de l'extension des capacités de l'axe du Lötschberg – Simplon.

Contacts avec des entreprises ferroviaires

Interdépendances/objectifs en concurrence

Le canton de Berne est en concurrence avec d'autres villes et régions de Suisse qui entendent également se prévaloir d'avantages comparatifs grâce à un raccordement optimal aux réseaux ferroviaires national et international.

Études de base

- Plan sectoriel des transports, partie Programme et partie Infrastructure rail
- Plans découlant du PRODES
- Schémas d'offre cantonaux pour les TP

Indications pour le controlling

Prise en compte des intérêts du canton de Berne dans les plans supérieurs

Priorités concernant le trafic ferroviaire tant international que national dans le canton de Berne

Priorités concernant le trafic ferroviaire national

Le canton de Berne entend apporter des améliorations s'agissant des principaux nœuds de correspondances et des points où s'effectuent les transbordements entre le réseau national et le réseau régional :

- Nœud de Berne : les installations pour le public de la gare de Berne et la nouvelle gare RBS ainsi que les voies d'accès à l'ouest et à l'est de la gare de Berne sont en cours d'aménagement ou d'étude. Cela ne suffira cependant pas à régler le problème de saturation de la gare de Berne et de certaines lignes d'accès ; une augmentation des capacités devra donc être envisagée même après l'achèvement des travaux actuels. Les aménagements entre Wylerfeld et Zollikofen ainsi qu'à plus long terme dans la vallée de l'Aar, entre Gümligen et Thoune, sont prioritaires. Au niveau fédéral, ce besoin est inscrit dans le plan sectoriel des transports : une fiche d'objet lui est consacrée.
- Aménagement du point de croisement de Leissigen pour des trains de 400 mètres de long.
- Extension des capacités du tronçon Berne – Neuchâtel.
- 3^e voie entre Bienne et Longeau.
- Réalisation des étapes du PRODES.
- Cadence semi-horaire et passage à une cadence au quart d'heure sur les tronçons les plus fréquentés, accélération dans le trafic grandes lignes le long des axes de développement cantonaux (Olten – Berne – Lausanne, Olten – Bienne – Lausanne, Bienne – Berne – Thoune – Interlaken).

La carte indique les lignes ferroviaires nationales qui revêtent le plus d'importance pour le canton de Berne.

Priorités concernant le trafic international des voyageurs

- Améliorations sur l'axe (Francfort -) Bâle - Berne - Milan
 - Circulation toutes les deux heures des trains à caisses inclinables sur la ligne Bâle - Berne - Milan.
 - Examen de la possibilité de faire continuer les trains internationaux jusqu'à Francfort.
- Berne : amélioration du trafic en provenance et en direction du nord
 - Prolongement du parcours des trains ICE qui ne circulent aujourd'hui que jusqu'à Bâle. Au vu de la structure de la demande, la priorité va aux liaisons entre la Ruhr et l'Oberland bernois ainsi que le Valais.
 - Strasbourg (- Luxembourg) : optimisation des correspondances à Bâle.
- Amélioration des liaisons avec Paris et Lyon
 - Soutien du raccordement de la Suisse au réseau français de TGV via Genève – Mâcon, Dijon - Arc jurassien (Vallorbe / Le Locle / Pontarlier / Delle) et Bâle par l'OFT, les cantons et les CFF.
 - Réintroduction des liaisons Interlaken – Berne – Paris via Bâle – Dijon ou Strasbourg.
- Maintien de liaisons directes avec les aéroports internationaux de Zurich et Genève.
- Introduction et renforcement des liaisons ferroviaires de nuit à destination de la capitale et de l'Oberland bernois.

Priorités concernant le trafic transalpin des voyageurs

En ce qui concerne le trafic transalpin des voyageurs, le canton de Berne est favorable à la "variante réseau", c'est-à-dire au modèle à deux axes : **Loetschberg**: (Francfort -) Bâle - Berne - Milan et **Saint-Gothard** : (Stuttgart -) Zurich - Bellinzona - Milan. Il veille à ce que les régions soient bien reliées à l'axe du Loetschberg (cf. carte), dont les capacités doivent être étendues (voies d'accès et 2^e tube du tunnel).

