

---

# *La Région capitale suisse, plaque tournante nationale pour les transports*

---

Selon l'une des sept stratégies de la Région capitale suisse (RCS), « nous sommes la plaque tournante nationale en matière de transports – dans l'intérêt de toute la Suisse ». Les membres de la RCS s'engagent à collaborer pour mener à bien cette stratégie. Dans le cadre de la politique des transports, ils ont fixé des priorités dont la réalisation est indispensable au bon fonctionnement de cette plaque tournante.



## **1 Contexte**

Selon l'une des sept stratégies de la Région capitale suisse, « nous sommes la plaque tournante nationale en matière de transports – dans l'intérêt de toute la Suisse ».

La RCS tient à disposer d'un réseau de transports publics et routiers efficace ; à ce titre, elle s'engagera à l'avenir aussi pour un développement durable de ce dernier. Il est en effet dans l'intérêt de la Suisse que son centre politique soit parfaitement intégré dans les réseaux de transports nationaux et internationaux et qu'il bénéficie d'une bonne desserte régionale.

Le réseau de transports de la Région capitale suisse repose sur le principe d'un réseau urbain polycentrique et décentralisé, dont Berne constitue le noyau.

---

## 2 Transports publics

- La RCS s’engage en faveur d’un système de transports publics attractif dans toute la région.
- Au sein du réseau urbain, elle vise à assurer une cadence au moins semi-horaire entre les centres et une cadence de 15 minutes au centre des grandes agglomérations.
- La RCS a établi une liste de projets prioritaires en matière de transports publics (cf. annexe).
- L’approbation du projet de financement et d’aménagement de l’infrastructure ferroviaire (FAIF) était primordiale pour imposer ces priorités.
- La RCS accompagnera activement la mise en œuvre et les prochaines étapes de planification du projet FAIF.

## 3 Transports routiers

La Région capitale suisse salue la volonté du Conseil fédéral de financer les routes et le trafic d’agglomération selon le modèle FAIF, en créant un *fonds pour les routes nationales et le trafic d’agglomération (FORTA)*. Elle accompagnera activement la conception du FORTA en formulant essentiellement les attentes suivantes :

- Les cantons doivent pouvoir s’exprimer sur l’affectation des fonds.
- Le financement de l’arrêté concernant le réseau des routes nationales, qui implique la reprise de plusieurs routes importantes de la RCS par la Confédération, doit être assuré. Les routes suivantes sont concernées : H6, Berne (Schönbühl) – Bienne ; H10, Morat – Thielle ; H20 Neuchâtel – Le Locle – Col des Roches ; H223, Spiez – Kandersteg ; H509, Goppenstein – Gampel ; divers tronçons dans le secteur de jonctions de routes nationales (par ex. bretelle de Rüfenacht à partir de la jonction A6 de Muri).
- Les moyens mis à disposition doivent être suffisants, en particulier pour les projets concernant le trafic d’agglomération ou l’élimination des goulets d’étranglement.

La RCS veut être dûment prise en compte dans les décisions découlant du second message relatif au programme d’*élimination des goulets d’étranglement*. Elle exige notamment que le projet A6 Berne-Wankdorf – Muri, primordial pour toute la région, soit intégré au module 2 (qui est cofinancé par le Fonds d’infrastructure).

## 4 Trafic d’agglomération

- La RCS constate avec satisfaction que le second message relatif au programme en faveur du trafic d’agglomération tient compte de projets d’importance stratégique pour la région (notamment le nœud de la gare de Berne ainsi que l’amélioration de la liaison Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds).
- La RCS apprécie en particulier que la Confédération recherche des solutions de financement durables. Sans cofinancement fédéral, l’organisation du trafic d’agglomération sur le long terme et la dynamique positive des programmes d’agglomération seraient en effet remises en question.
- Il convient de coordonner les programmes d’agglomération de la troisième génération et des suivantes avec le financement ferroviaire (FAIF/STEP).

## 5 Projets d’infrastructures ferroviaires prioritaires de la Région capitale suisse

N°	Projet	Eléments du projet	Principaux objectifs
1	Extension du nœud ferroviaire de Berne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gare souterraine RBS / extension de la gare RBS</li> <li>- Aménagement des installations destinées au public</li> <li>- Augmentation des capacités en direction de l'ouest</li> <li>- Désenchevêtrement au niveau de Holligen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect du principe de nœud ferroviaire grâce à des délais de correspondance plus brefs dans le trafic longue distance</li> <li>- Augmentation des capacités dans le trafic longue distance et régional</li> </ul>
2	Berne - Neuchâtel Fribourg - Neuchâtel	Aménagement de doubles voies, aménagement des gares, points de croisements	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison TGV Berne-Paris garantie</li> <li>- Réduction de la durée du trajet Berne-Neuchâtel et augmentation de la fréquence des trains avec garantie d'une cadence semi-horaire (RE et RER)</li> <li>- Réduction de la durée du trajet Fribourg / Morat – Neuchâtel et augmentation de la fréquence des trains : un RE / heure, deux RER / heure</li> </ul>
3	Berne-Soleure	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement de doubles voies et des gares RBS Berne-Soleure</li> <li>- Gare de Soleure</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Réduction de la durée du trajet Berne-Soleure à 33 minutes et augmentation de la capacité (trains plus longs et circulant toutes les 15 minutes)</li> <li>- Amélioration des correspondances à Soleure</li> </ul>
4	Extension de la vallée de l'Aar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3<sup>e</sup> voie Gümligen – Münsingen</li> <li>- Adaptation de la gare de Münsingen</li> <li>- Désenchevêtrement au niveau de Gümligen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation des capacités du transport de personnes et de marchandises sur l'axe du Lötschberg (cadence semi-horaire Berne – Brigue / Viège)</li> <li>- Augmentation des capacités du RER (toutes les 15 minutes sur la ligne Berne – Münsingen)</li> </ul>
5	Liaison rapide Haut-Bas	- Liaison plus rapide entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liaison directe La Chaux-de-Fonds – Lausanne, amélioration des liaisons en direction de Besançon</li> <li>- Réduction de la durée du trajet et augmentation des capacités du RER Neuchâtel. Cadence de 15 minutes et réduction de la durée du trajet sur la ligne Neuchâtel - La Chaux-de-Fonds</li> <li>- Correspondances optimisées et partant, liaisons plus rapides en direction de Berne et Fribourg</li> </ul>
6	Cadence semi-horaire Pied du Jura	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Double voie Gléresse</li> <li>- Divers autres aménagements et mesures d'accélération</li> </ul>	- Cadence semi-horaire pour le trafic longue distance, le RE et le RER
7	Tunnel de base du Lötschberg	Aménagement complet du tunnel de base du Lötschberg	Augmentation des capacités et stabilisation de l'exploitation pour le transport de personnes et de marchandises
8	Réduction de la durée du trajet Fribourg – Lausanne	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adaptation aux trains à deux étages avec compensation du roulis</li> <li>- Nouveaux tronçons pour raccourcir davantage encore la durée du trajet</li> </ul>	Réduction à moins d'une heure de la durée du trajet entre Berne et Lausanne
9	Gare de Fribourg	Adaptation des quais, des voies et des installations destinées au public	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Correspondances plus rapides</li> <li>- Adaptation des capacités à une offre plus importante du trafic national, au sein de réseau urbain de la Région capitale suisse et du RER</li> </ul>