

PRODES 2030/35

Importance de la ligne directe pour désengorger durablement le trafic ferroviaire sur l'axe est- ouest du Pied du Jura

Mercredi 29 novembre 2017

Salle Marie-de-Savoie – Château

Laurent Favre

**Chef du Département du
développement territorial et de
l'environnement**

Projets clés CTSO

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-genevois.

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 agglomération de Berne et de Bienne.

08

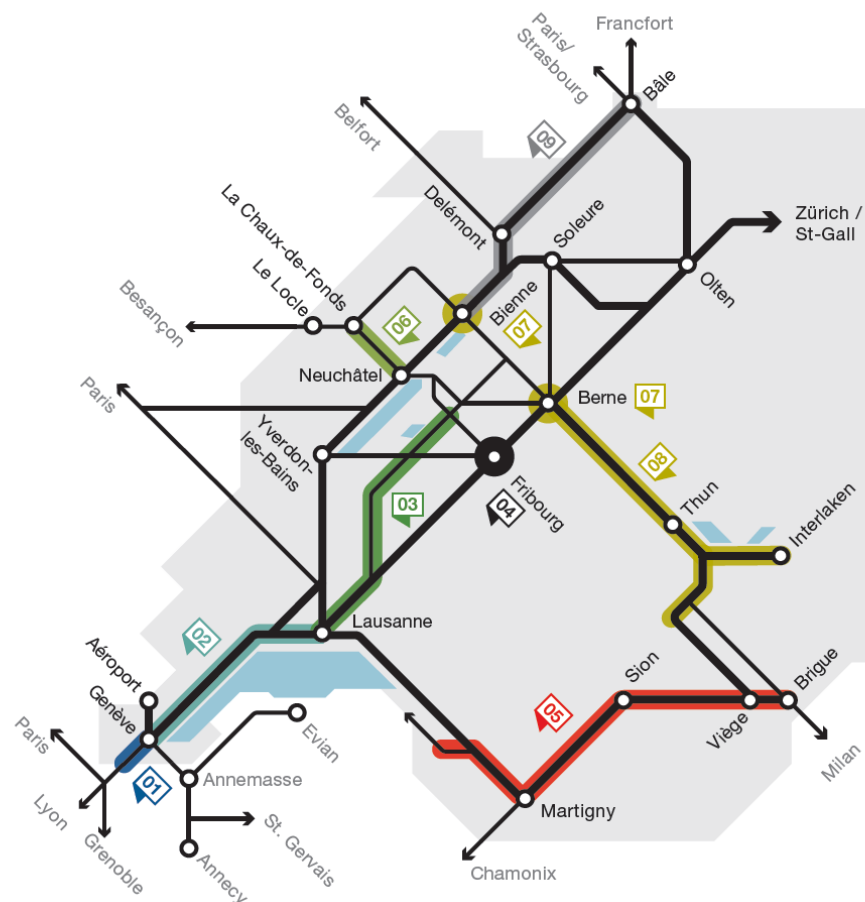
Canton de Berne

Assurer la cohérence et la complémentarité entre l'offre grandes lignes et l'offre régionale dans l'Aaretal et l'Oberland.

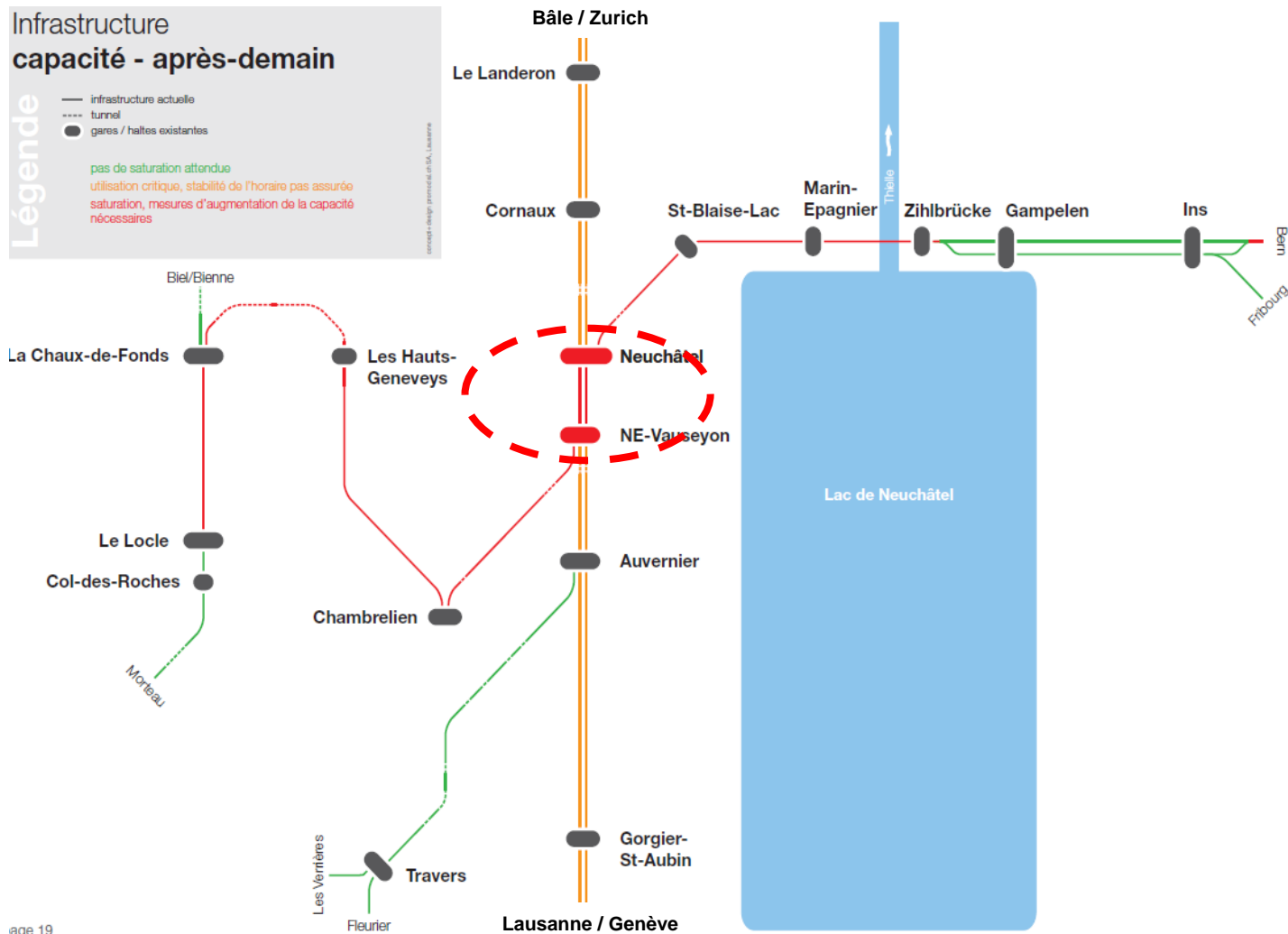
09

Canton du Jura*

Introduction d'un deuxième train rapide entre Bienne et Bâle via Delémont.



Goulet d'étranglement de Vauseyon selon le plan cadre CFF



Sillons entre Vauseyon – Neuchâtel

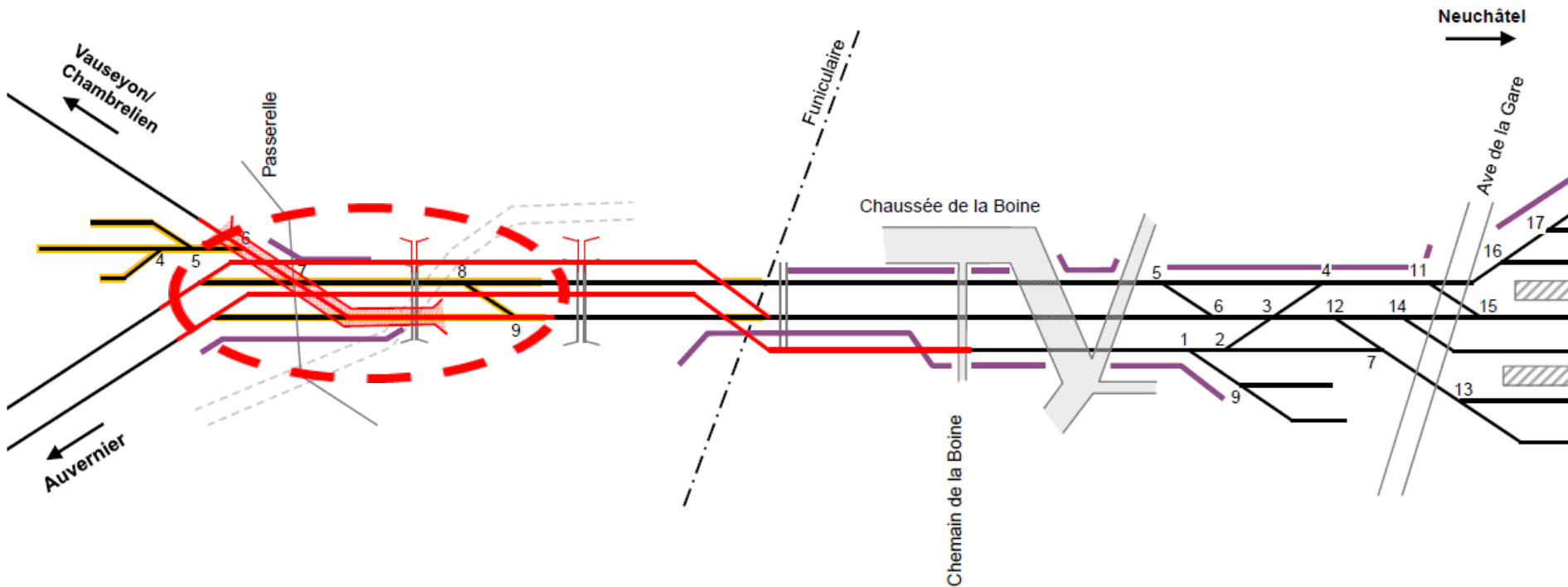
	Horizon 2018	Horizon 2030
Lausanne/Genève/Bienne/ Zürich/Bâle Trafic grandes lignes	2 paires	3 paires
Montagnes neuchâtelaises La Chaux-de-Fonds – Le Locle	4 paires	4 paires
Val-de-Travers Travers – Buttes – Pontarlier	2 paires	2 paires
Littoral ouest Béroche	1 paire	2 paires
Trafic marchandises Est-ouest	3 paires	4 paires
Total sillons	12 paires 24 trains par heure	15 paires 30 trains par heure

En 2030, un train toutes les 4 minutes par voie

En cas du moindre retard, effet domino qui impactera l'ensemble de la ligne



3^{ème} voie et désenchevêtrement pour résoudre le goulet de Vauseyon



Source: étude Basler & Hofmann

Modernisation de la ligne historique ou nouvelle ligne directe

Modernisation de la ligne historique



Demande du canton de Neuchâtel soutenue par la Région capitale suisse et la CTSO

→ Que le goulet d'étranglement de Vauseyon soit résorbé. Cela est décisif pour la qualité des relations en trafic voyageur et marchandise sur la ligne du pied du Jura. Il s'agit d'une condition sine qua non pour la mise en œuvre de sillons marchandise rapides entre les gares de triage de la vallée de la Limmat et de Lausanne ainsi que pour un sillon IC entre Bâle – Delémont – Bienne – Neuchâtel – Yverdon – Arc lémanique.

→ Au vu des avantages aussi bien régionaux que nationaux, tout en garantissant la neutralité des coûts, il est demandé de retenir la ligne directe entre Neuchâtel et la Chaux-de-Fonds pour résoudre la problématique du goulet de Vauseyon.

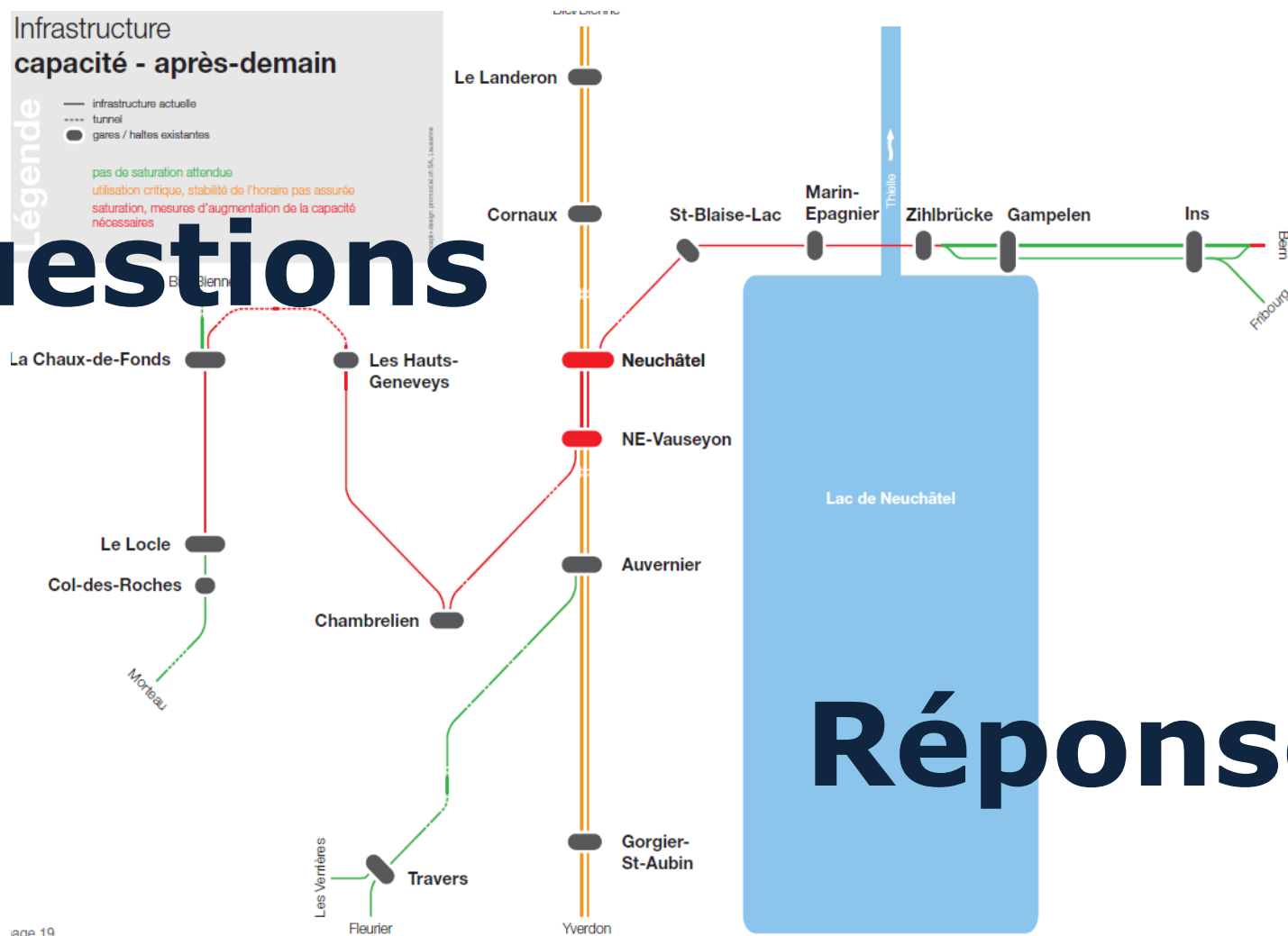
Infrastructure capacité - après-demain

Légende

- infrastructure actuelle
- - - tunnel
- gares / haltes existantes

pas de saturation attendue
 utilisation critique, stabilité de l'horaire pas assurée
 saturation, mesures d'augmentation de la capacité nécessaires

Questions



Réponses

age 19