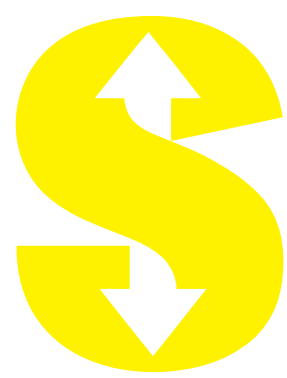




Le développement du RER bernois 2014–2025

S-Bahn Bern



Editorial:

La cadence au quart d'heure pour le RER bernois

Table des matières

Editorial	2
Le RER bernois	3
La demande	4-5
La 2 ^e extension	6-7
Les nouveaux trains	8-9
L'infrastructure	10-11
Le financement	12-13
L'organisation du projet	14

Le RER bernois est en bonne voie. Depuis 2004, la fréquentation a augmenté de 4% par an. Partant du principe qu'il s'agit d'une tendance à long terme, le canton de Berne a procédé à la planification de la deuxième extension, qui a pour but d'étoffer l'offre du RER bernois.

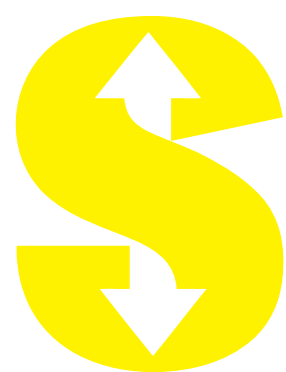
Des trains plus spacieux et circulant à une cadence au quart d'heure sur toutes les lignes du périmètre principal du RER bernois permettent de répondre à une demande sans cesse croissante. Or ces mesures impliquent des aménagements majeurs de l'infrastructure ferroviaire, lesquels ne seront pas uniquement utiles au RER bernois mais amélioreront également l'efficacité et la coordination de l'offre ferroviaire globale – trafic régional (RER), trafic longue distance et transport marchandises.

Le financement de ces aménagements nécessite un fort engagement de la part de la Confédération et un grand effort de la part des cantons concernés. L'extension de l'offre du RER et la suppression des goulets d'étranglement du réseau ferroviaire bernois sont une nécessité de première importance pour le canton de Berne et ses cantons limitrophes. Les 100 000 passagers utilisant quotidiennement le RER bernois sauront apprécier ces améliorations.

La deuxième extension fait partie intégrante de la planification cantonale de l'offre de transports publics. En mars 2013, le Grand Conseil du canton de Berne se prononcera sur les premières étapes de réalisation dans le cadre de l'arrêté sur l'offre et du crédit-cadre d'investissement 2014–2017.



Barbara Egger-Jenzer
Conseillère d'Etat
Direction des travaux publics, des transports
et de l'énergie du canton de Berne
Janvier 2013



Le RER bernois en bref

Les premiers trains circulant selon le standard du RER (réseau express régional) dans l'agglomération bernoise datent de 1974. En 2004, l'ensemble du trafic ferroviaire régional a été regroupé sous la dénomination commune de «S-Bahn Bern» (RER bernois). Ses neuf lignes font dès lors partie de l'offre principale des transports publics (TP) régionaux. Elles relient le centre de Berne à l'agglomération, aux régions périphériques et aux principales villes de la «Région capitale suisse». La zone desservie comprend une partie des cantons de Fribourg, Neuchâtel, Soleure et Vaud. Les trains RegioExpress, InterRegio et InterCity complètent le RER bernois pour la desserte des villes environnantes de Thoun, Berthoud, Soleure, Bienne, Neuchâtel et Fribourg.

Un élément-clé de l'offre actuelle de mobilité

L'offre du RER bernois s'appuie sur la stratégie de mobilité globale du canton et constitue une composante essentielle de l'offre en transports publics (TP). Afin de désengorger les routes, les TP (dont le RER bernois) devront à l'avenir absorber une part plus importante du trafic en constante augmentation. Au sein du système de TP, le RER bernois est bien raccordé aux réseaux longue distance et local (tram et bus).

Un développement continu

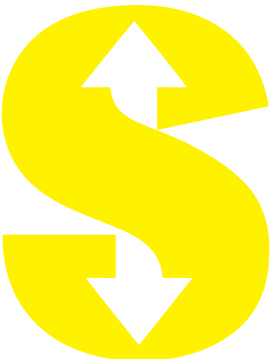
Depuis le regroupement, le RER bernois a été développé dans le cadre de la première extension. La construction d'une troisième voie entre Rütli et Zollikofen a par exemple permis l'introduction de la cadence au quart d'heure sur la S3/S31 Münchenbuchsee–Bern–Belp. La deuxième extension à venir comprend des mesures pour son introduction sur toutes les lignes au sein du périmètre principal du RER bernois. L'agrandissement de la gare de Berne en est un élément important (première phase de développement du concept «Avenir de la gare de Berne»).

Un partenariat diversifié

Le RER bernois est un projet mené par plusieurs partenaires sous la houlette de la Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie du canton de Berne. Les cantons de Fribourg, Neuchâtel, Soleure et Vaud ainsi que la Confédération sont co-commanditaires de l'offre et assurent la coordination avec les RER fribourgeois, vaudois (déjà existants) et neuchâtelois (en cours de planification). L'exploitation du RER bernois est pour sa part assurée conjointement par le BLS SA et le Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS). Ces deux entreprises ainsi que les CFF sont également propriétaires des infrastructures et responsables en tant que tels de l'entretien et de l'aménagement.

Dates et échéances importantes

2008–2012	1 ^{re} extension du RER bernois
2014–2025	2 ^e extension du RER bernois
Janvier 2013	Décision et rapport du Conseil exécutif concernant l'arrêté sur l'offre et le crédit cadre d'investissement 2014–2017 (y compris les premières étapes de réalisation de la 2 ^e extension du RER bernois) à l'attention du Grand Conseil du canton de Berne
Mars 2013	Délibération et décision du Grand Conseil



La demande : nombre de passagers en progression

Depuis la mise en service du RER bernois, le nombre de passagers est en constante augmentation. De 85 000 usagers par jour ouvrable en 2004, il est passé à 110 000 six ans plus tard. Cette tendance à la hausse devrait se poursuivre à l'avenir en raison de la croissance démographique et des nouvelles places de travail créées dans l'agglomération bernoise. De plus, le développement territorial suscite de nouveaux besoins de mobilité et une demande accrue en matière de transports publics. Les voies de chemin de fer sont en outre sollicitées davantage compte tenu de l'augmentation du trafic longue distance et marchandises.

Ces chiffres correspondent à la somme des charges de pointe (c.-à-d. les tronçons avec le nombre maximal de passagers pour chaque ligne) au départ de Berne.

Des logements à proximité des transports publics

Pas moins de 30 000 nouveaux logements devraient être construits dans l'agglomération bernoise d'ici à 2020 et ceci en majorité sur des sites bien desservis par les TP. La population pourra ainsi bénéficier d'un bon accès aux TP. Les nouveaux pôles de développement se trouvent alors dans les environs immédiats des arrêts actuels ou futurs du RER (p. ex. Brünnen et Kleinwabern dans l'agglomération bernoise; ou Guin et Lyss). Grâce à une desserte locale adaptée (bus) et des parkings-relais pour voitures et deux-roues, le RER gagnera en attractivité dans un rayon plus étendu autour des gares.

Selon la conception régionale des transports et de l'urbanisation (CRTU) de la région Berne-Mittelland

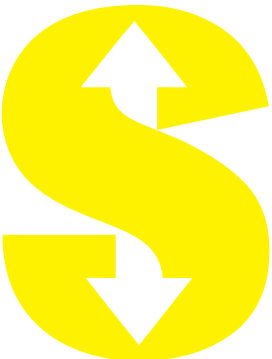
Des emplois dans l'agglomération

Le manque d'espace au centre de Berne est à l'origine de la délocalisation de nombreuses entreprises et offices fédéraux dans les quartiers périphériques ou dans les communes de l'agglomération. De nouvelles places de travail ont ainsi été créées à Ittigen (Papiermühle), Worblaufen, Zollikofen, Köniz (Liebefeld) ou dans le quartier du Wankdorf. Cette tendance est amenée à s'accroître dans les prochaines années. La desserte par le RER et les TP locaux est une exigence majeure pour le développement des zones d'activités.

Des pronostics de croissance dépassés

Selon les pronostics concernant la demande, le RER bernois devrait accueillir 39% de passagers supplémentaires en 2020, soit 134 700 personnes, et 63% en 2030, soit 158 000 personnes (hausse par rapport à 2007). L'accroissement annuel moyen se monte pour sa part à 2,7%. Toutefois, les valeurs émanant du modèle de calcul ont été largement dépassées pour la période 2005-2011, laquelle a enregistré une hausse annuelle de 4%. De ce fait, il est envisageable que la demande augmente de 75% d'ici à 2030.

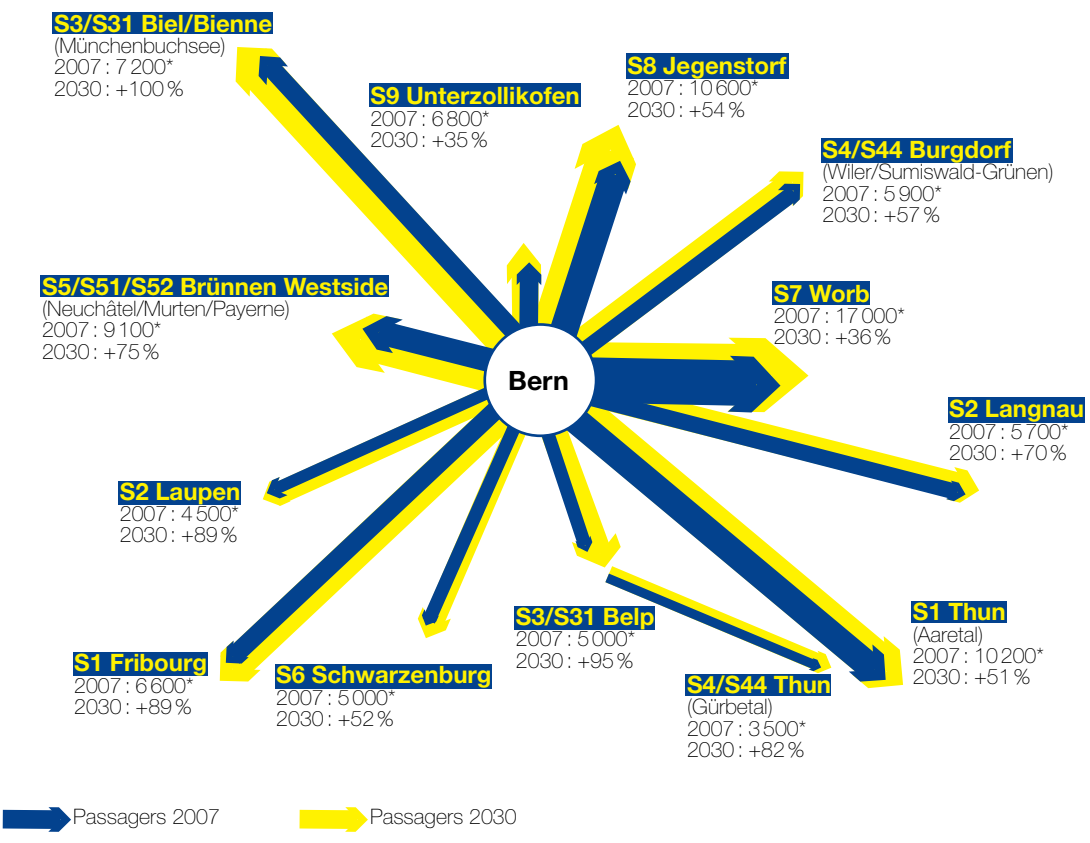




La demande : pronostics généraux et par lignes

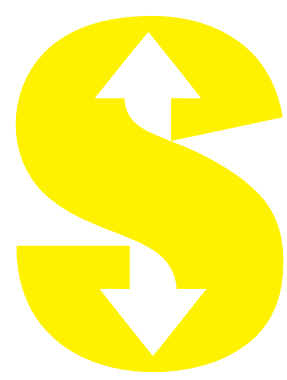
Toutes les lignes	2007	2020	2030
Nombre de passagers/jour*	97 100	134 700	158 000
Accroissement par rapport à 2007		+39 %	+63 %

* Somme des charges de pointe avec le nombre maximal de passagers pour chaque ligne au départ de Berne, du lundi au vendredi



Comment sont calculés les pronostics de croissance ?

Le canton de Berne dispose d'un modèle global des transports, se basant sur les valeurs statistiques de l'année 2007, qui permet de simuler le comportement en matière de mobilité. Les prévisions d'accroissement de la population et des places de travail ainsi que les pronostics de croissance des communes selon les plans d'aménagement locaux sont inclus dans ce modèle. Les besoins de mobilité sont calculés sur la base d'indicateurs. Les déplacements sont répartis par mode de transport (transports individuels motorisés, TP, mobilité douce). Les trajets ainsi obtenus permettent une estimation des charges sur les routes et les lignes de TP.



La 2^e extension : vers une cadence au quart d'heure

L'augmentation des capacités du RER bernois est nécessaire pour couvrir la demande croissante. Des horaires plus denses et de nouvelles correspondances constitueront des avantages indéniables pour les passagers. La nouvelle offre sera essentiellement composée des trois éléments suivants :

➔ **Cadence au quart d'heure dans le périmètre principal**

La cadence au quart d'heure fera partie de l'offre standard dans le périmètre principal du RER bernois, ce qui n'est actuellement le cas que pour les lignes à destination de Münchenbuchsee, Belp, Brünnen Westside, Worb, Jegenstorf et Unterzollikofen. A l'avenir, un RER desservira également chaque quart d'heure Münsingen, Flamatt et Niederscherli.

➔ **Cadence à la demi-heure et trains RegioExpress à l'appui**

Dans le périmètre élargi, le principe de la cadence semi-horaire est consolidé. Les trains RegioExpress (RE) desservent les villes environnantes de Fribourg, Bienne, Neuchâtel, Thoun, Langnau, Berthoud et Soleure ainsi que les communes importantes sur ces parcours (Chiètres, Anet, Münsingen, Konolfingen et Lyss). Les RE circuleront dans la mesure du possible à la cadence semi-horaire, voire au quart d'heure si nécessaire.

➔ **Des nouvelles rames plus spacieuses**

En plus des horaires densifiés, de nouvelles rames étofferont l'actuelle flotte du RER. Les trains à deux étages du BLS, dont la mise en circulation est prévue dès 2013, pourront accueillir plus de passagers que le matériel roulant actuel.

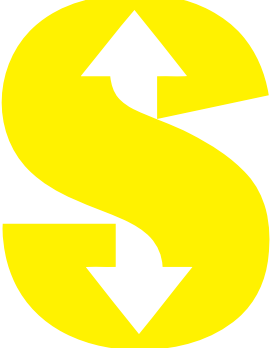
Liaisons plus attrayantes entre le RER et les TP locaux

L'extension du réseau de tram et de bus de l'agglomération bernoise offrira aussi de nouvelles possibilités de liaisons entre le RER et les TP locaux. A l'instar de Brünnen Westside, Ausserholligen et Gümligen, les arrêts RER de Wankdorf, Ostermundigen, Liebfeld et Kleinwabern seront desservis par le tram. Cela raccourcira le trajet de nombreux passagers, contraints jusqu'alors à un détour par la gare de Berne, et désencombrera simultanément cette dernière.

Une introduction par étapes

La mise en œuvre complète du concept d'offre ne pourra pas être réalisée avant 2025. Les premières améliorations seront toutefois mises en place dès 2014, notamment le nouveau matériel roulant qui augmentera à court terme la capacité disponible.





La 2^e extension: l'offre

Le réseau RER*

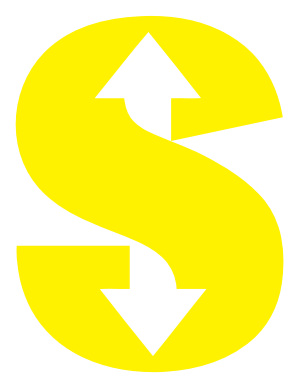


● Périmètre principal avec la cadence au quart d'heure
— RegioExpress
— Regio

Les lignes RER*

	Cadence au quart d'heure	Cadence semi-horaire	RegioExpress
S1	Flamatt – Bern – Münsingen	Fribourg – Bern – Münsingen	Bern – Fribourg (– Bulle)
S12		Laupen – Bern – Thun	Bern – Münsingen – Thun (– Brig/Zweisimmen)
S2	Bern – Brünnen Westside	Brünnen Westside – Bern – Langnau	Bern – Konolfingen – Langnau (– Luzern)
S5		Bern – Ins (– Neuchâtel/Payerne)	Bern – Kerzers – Ins – Neuchâtel
S3 S31	Münchenbuchsee – Bern – Belp	Biel/Bienne – Bern – Belp	Bern – Lyss – Biel/Bienne
S4		Solothurn/Sumiswald-Grünen – Bern – Thun	Bern – Burgdorf (– Olten/Konolfingen – Thun)
S6	Bern – Niederscherli	Bern – Schwarzenburg	
S7	Bern – Worb		
S8	Bern – Jegenstorf	Bern – Bätterkinden	Bern – Solothurn
S9	Bern – Unterzollikofen		

*Les offres spécifiques aux heures de pointe et aux heures creuses (nuit, week-end) ne sont pas représentées.



Les nouveaux trains: des capacités accrues

Outre les mesures liées à l'infrastructure, l'extension du RER bernois prévoit également l'acquisition de nouvelles compositions de train en vue d'augmenter les capacités et de former des flottes plus homogènes.

Plus de passagers dans les nouvelles rames

Le BLS a acquis 28 trains à deux étages dont les premiers seront mis en service en 2013. Ils circuleront sur les lignes S1 Fribourg–Bern–Thun, S3/S31 Bienne–Münchenbuchsee–Bern–Belp et S6 Bern–Schwarzenburg. Les trains à deux étages ainsi que les rames Seconda et NEXt du RBS disposent de compartiments multifonctionnels plus vastes pour accueillir davantage de passagers sur les trajets courts. Les places debout sont indispensables pour faire face à la demande aux heures de pointe. Ce concept de compartiments multifonctionnels a déjà fait ses preuves sur les rames du RBS.

Une flotte homogène

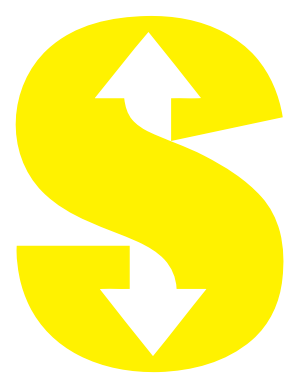
A partir de 2019, le BLS procédera à l'acquisition de nouveaux véhicules RER sans étage. Quant au RBS, il disposera à partir de 2013 de treize compositions du type NEXt et à partir de 2019, de nouvelles rames automotrices remplaceront les trains RER de première génération. La longueur standard de l'ensemble du matériel roulant de dernière génération

atteindra jusqu'à 105 mètres pour les trains BLS à voie normale et 60 mètres pour les trains RBS à voie métrique. Cette uniformisation permettra une plus grande flexibilité d'utilisation des rames ainsi qu'un entretien plus efficace.

Adaptations des gares et des arrêts

La longueur des rames doit correspondre à celle des quais des arrêts et détermine ainsi la longueur standard sur toutes les lignes du RER. La mise en service des nouvelles rames à voie normale implique le prolongement des quais d'une trentaine d'arrêts. Lors de cette phase, les quais seront aussi rehaussés afin de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite (selon la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées). L'agrandissement de la flotte nécessite en outre des voies de garage et des installations d'entretien supplémentaires.





Les nouveaux trains: les rames et leurs particularités



Image: BLS

Embarquement facilité

La largeur des portes de 1,4 m et le marchepied à niveau avec les quais permettent de monter et de descendre rapidement du train.



Image: FBS

Compartiments multifonctionnels

Les nouveaux trains RER disposent de vastes compartiments multifonctionnels :

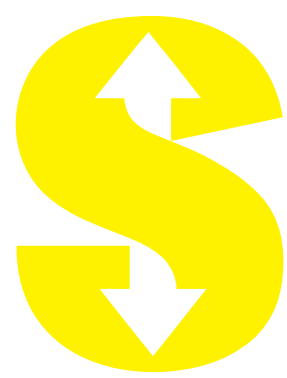
- ➔ des places debout sont à disposition pour les trajets courts aux heures de pointe
- ➔ conçus de plain-pied et sans escaliers, ils permettent d'accueillir les poussettes et les vélos

Rames du RER Berne 2025

		Longueur	Capacité*	dont places assises	Circule sur la ligne ...
MUTZ		103 m	760	335	S12, S3/ S31, S6
Nouvelle**		105 m	500	260	S1, S2, S4, S5
NExT		60 m	300	150	S8
Seconda		60 m	300	150	S8, S9
Nouvelle**		60 m	300	150	S7

* Places debout calculées sur une base de 3 personnes par m²

** Les dimensions et les capacités exactes ne sont pas encore définies actuellement.



L'infrastructure : des travaux d'envergure indispensables

L'augmentation des fréquences du RER bernois n'est possible qu'avec un aménagement des infrastructures. Les 86 mesures prévues au total peuvent être réparties dans les trois catégories suivantes :

➔ Aménagements de voies

La construction de voies doubles (notamment sur les lignes Bern–Neuchâtel et Bern–Solothurn), de la troisième voie de Gümligen à Münsingen, du tunnel de Rosshäusern (ligne Bern–Neuchâtel) ainsi que les désenchevêtrements du Wylerfeld (Bern Est), de Holligen (Bern Ouest) et de Gümligen (bifurcation Thoune/Lucerne) font partie des aménagements prévus.

Désenchevêtrement:
Tracé inférieur ou supérieur de la voie bifurquante (viaduc ou tunnel) afin d'éviter le croisement au même niveau des trains

➔ Aménagements des arrêts et des gares

De nouveaux arrêts seront construits à Fribourg St-Léonard, Kleinwabern et Waldegg (près de Liebefeld) et de nombreuses gares et haltes agrandies et adaptées aux besoins des personnes à mobilité réduite. L'introduction de rames plus longues implique également le prolongement de certains quais.

➔ Mesures visant une exploitation optimisée

Les mesures d'optimisation de l'exploitation comprennent notamment l'amélioration de la signalisation et le réaménagement de certains postes d'aiguillage. Ces mesures permettront une augmentation de la fréquence et de la vitesse des trains*.

*Augmentation de la fréquence des trains:
Les trains se succèdent de manière plus dense grâce à l'amélioration de la technique de signalisation

** Concept « Zukunft Bahnhof Bern » (ZBB, « Avenir de la gare de Berne »):

Comme la gare de Berne arrive à la limite de ses capacités, le concept ZBB prévoit son agrandissement en deux étapes :

- La 1^{re} étape consiste en l'aménagement des installations d'accueil et de la gare RBS (voie métrique) d'ici 2025.
- La 2^e étape prévoit l'élargissement de la gare CFF avec la pose de quatre voies supplémentaires (voie normale) d'ici 2035.

Plus d'informations :
www.zukunftbahnhofbern.ch

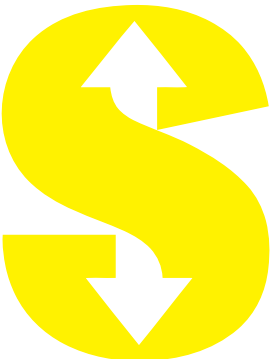
Nouvelles infrastructures

Plus de 80% des mesures prévues sont indispensables pour atteindre les objectifs de développement du RER bernois. Permettant une plus grande flexibilité sur l'ensemble du réseau ferroviaire, ces mesures apportent en même temps des améliorations pour le trafic longue distance et marchandises. Ces extensions sont en outre souvent liées à des travaux de réaménagement ou de maintenance de toute façon nécessaires.

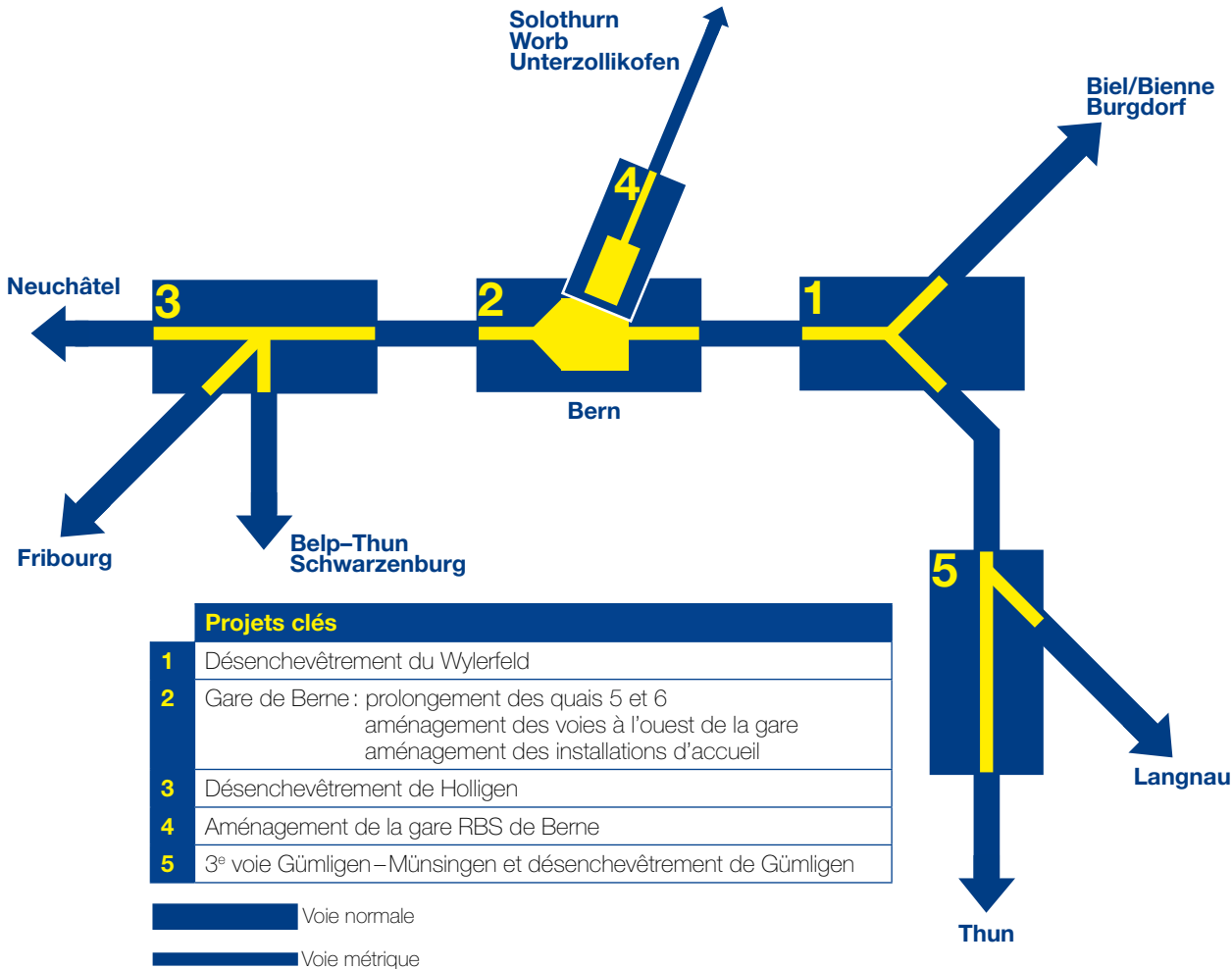
Des mesures à moyen et à long terme

Une bonne partie des mesures peuvent être qualifiées d'interventions mineures. Afin d'apporter une réelle amélioration de l'offre à moyen et long terme, elles doivent être accompagnées de mesures d'extension plus significatives. Il s'agit notamment des désenchevêtrements de Wylerfeld, Holligen et Gümligen ainsi que de la troisième voie entre Gümligen et Münsingen. Ces aménagements sont la condition préalable à l'introduction de la cadence au quart d'heure entre Berne et Münsingen. De plus, le nouvel aménagement de la gare RBS de Berne est nécessaire pour créer à partir de 2025 de nouvelles capacités pour la S7 Bern–Worb, la S8 Bern–Jegenstorf–Bätterkinden et le RE Bern–Solothurn (voir concept ZBB**).



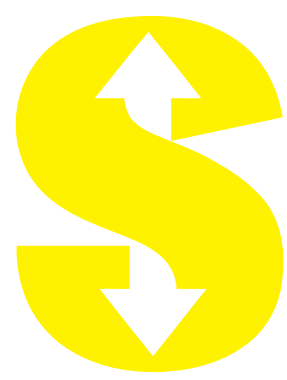


L'infrastructure: les projets-clés



Mesures importantes, par ordre chronologique et par ligne RER

Jusqu'à 2016	Concerne	Jusqu'à 2020	Concerne	Jusqu'à 2025	Concerne
Prolongement des quais pour l'introduction des nouvelles rames (jusqu'à 2014)	S1, S3/S31	Désenchevêtrement du Wylerfeld	S1, S2, S3/S31, S4	Gare de Berne : prolongement des quais 5 et 6, adaptation des voies à l'ouest de la gare	S2, S3/S31, S4, S5, S6
Nouvel arrêt Fribourg St-Léonard	S1	Nouvel arrêt Kleinwabern	S3/S31	Gare de Berne : aménagement des installations d'accueil	toutes les lignes
Doublement de la voie Rosshäusern – Mauss (tunnel de Rosshäusern)	S5	Améliorations Payerne – Murten – Kerzers	S5	Désenchevêtrement de Holligen	S2, S3/S31, S4, S5, S6
Doublement de la voie Zollikofen – Moosseedorf	S8	Extension Jegenstorf – Bätterkinden	S8	Aménagement de la gare RBS de Berne	S7, S8, S9
				3 ^e voie Gümligen – Münsingen et désenchevêtrement de Gümligen	S1, S12, S2
				Améliorations Liebefeld – Nidwilerstrasse, nouvel arrêt Waldegg	S6



Le financement: des démarches coordonnées

Etant donné l'ampleur des interventions nécessaires, l'extension du RER bernois est un projet ambitieux. Sa mise en œuvre nécessite un investissement important de la part du canton de Berne. Toutefois, à lui seul, il ne sera pas en mesure d'en financer la totalité. Les mesures prévues à partir de 2017 devront ainsi être financées dans le cadre des programmes de la Confédération, ce qui signifie que la planification au niveau fédéral déterminera les possibilités de développement du RER bernois.

Le financement du RER bernois

Divers investissements nécessaires au RER bernois apportent également des améliorations pour le trafic longue distance et marchandises. Les coûts ne seront donc pas exclusivement à la charge du RER bernois. Les démarches en vue du financement seront de ce fait effectuées de manière coordonnée dans le cadre de la planification globale de toutes les offres.

Un total de 4 à 4,5 milliards de francs

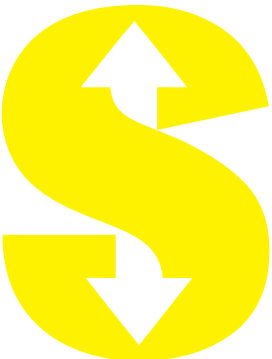
Les coûts de l'ensemble des mesures planifiées est de 4 à 4,5 milliards de francs. Ce chiffre se base sur les estimations spécifiques aux projets détaillés dont le degré de précision varie selon l'avancement de la planification. D'ici à 2016, 800 millions de francs seront nécessaires. Pour les mesures à réaliser

entre 2017 et 2020, l'investissement est estimé à 1,5 milliard de francs. Enfin, la part la plus importante, soit 1,7 milliard, est prévue pour la période allant de 2021 à 2025.

Le financement des projets-clés

En ce qui concerne le financement des investissements prévus jusqu'en 2016, les perspectives sont bonnes car les mesures sont incluses dans les programmes financiers cantonaux et fédéraux. Le financement de la plupart des mesures prévues après 2016 n'est pas encore assuré. Ceci pour deux raisons: d'une part les conventions sur les prestations entre les commanditaires (Confédération et cantons) et les exploitants (entreprises de transports) ne sont conclues que pour une période de quatre ans renouvelable. D'autre part, les conditions pour la planification et le financement du trafic ferroviaire valables à partir de 2017 ne sont pas encore entièrement définies. Cependant, avec le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF, voir tableau p. 13), la Confédération a l'intention de proposer un nouvel instrument pour le financement des aménagements ferroviaires.



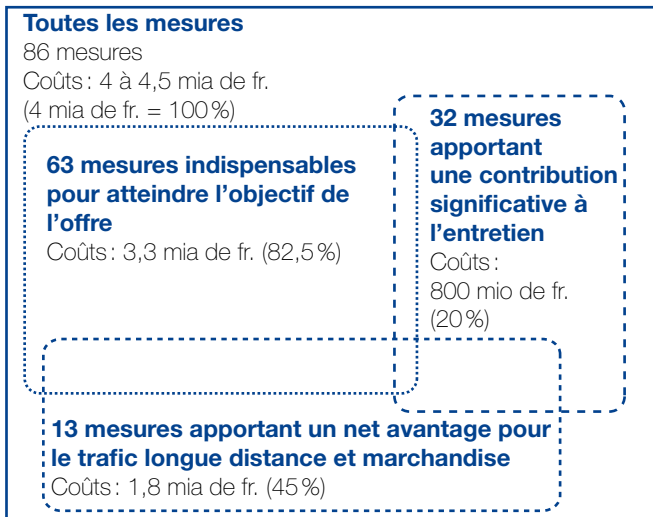


Le financement: les instruments et le détail des coûts

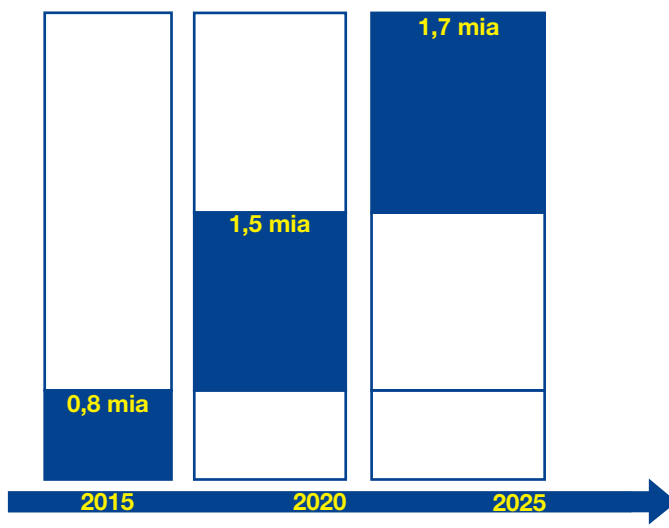
Instruments de financement

Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)	<p>Selon le projet de « financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire » (FAIF) de la Confédération, le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) deviendra l'instrument de financement pour le développement, l'exploitation et l'entretien. Le « programme de développement stratégique pour l'infrastructure ferroviaire » (PRODES) définit parallèlement la procédure par étapes d'aménagement. Le FIF devrait être d'une durée illimitée. Début 2012, le Conseil fédéral a transmis le FAIF au Parlement. Il fera probablement l'objet d'un référendum en 2014. S'il est accepté, le FAIF et le FIF seront mis en œuvre à partir de 2017.</p>
Fonds d'infrastructure	<p>Le fonds d'infrastructure assure entre autres le financement des infrastructures de transports dans les agglomérations. Il s'agit des mesures définies par les projets d'agglomération. La délimitation entre le fonds d'infrastructure et le FIF n'est pas encore définie. Il est toutefois probable que le cofinancement des projets ferroviaires par le fonds d'infrastructure ne sera possible que dans des cas particuliers.</p>
Fonds FTP	<p>Le fonds de financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) de la Confédération existe depuis 1998. La loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), entrée en vigueur en 2009, détermine actuellement l'affectation des moyens de ce fonds. Le financement des projets retenus dans la LDIF est assuré. A partir de 2017, le FTP doit être remplacé par le FIF.</p>
Conventions sur les prestations Confédération-CFF/chemins de fer privés	<p>Les conventions sur les prestations (CP) entre la Confédération et les entreprises de transport (CFF et chemins de fer privés), définies par l'article 56 de la loi sur les chemins de fer (LCdF), permettent le financement des mesures de maintien de la qualité et des petites extensions. Les CP sont valables quatre ans. Si le financement des mesures réalisées avant 2016 est en grande partie assuré, celui-ci n'est pas encore clarifié pour les mesures à réaliser à partir de 2017.</p>
Canton de Berne	<p>Le canton de Berne finance des mesures selon des crédits-cadres d'investissement d'une durée de quatre ans, se basant sur les arrêtés sur l'offre correspondants. Le Grand Conseil se prononce sur ces dossiers et aura à le faire au mois de mars 2013 concernant l'arrêté sur l'offre et le crédit-cadre d'investissement de la période 2014–2017.</p>

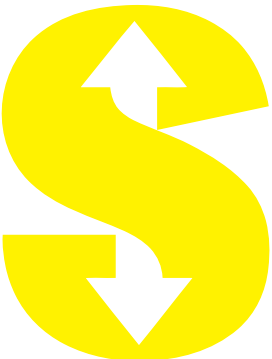
Coûts par type de mesures*



Coûts par échéance*



* Afin d'améliorer la lisibilité des schémas, le montant global a été arrondi à 4 mia de fr. Ces coûts globaux se basent sur les estimations financières des projets détaillés dont le degré de précision varie selon l'avancement de la planification.



L'organisation du projet



**Kanton Bern
Canton de Berne**



Pilotage/contact

Canton de Berne
Direction des travaux publics,
des transports et de l'énergie
Office des transports publics
Reiterstrasse 11
3011 Berne

Tél. 031 633 37 11

info.aev@bve.be.ch
www.be.ch/aeov



ETAT DE FRIBOURG
STAAT FREIBURG



Rôles des partenaires

	Tâches et compétences	Partenaires
Les commanditaires	<ul style="list-style-type: none"> ... définissent l'offre ... commandent l'offre auprès des exploitants ... commandent les aménagements des infrastructures auprès des propriétaires d'infrastructures ... versent des indemnités 	Canton de Berne Canton de Fribourg Canton de Soleure Canton de Neuchâtel Canton de Vaud Confédération suisse
Les exploitants	<ul style="list-style-type: none"> ... sont chargés de l'exploitation ... sont propriétaires des rames ... paient pour l'utilisation des infrastructures 	BLS Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS
Les propriétaires d'infrastructure	<ul style="list-style-type: none"> ... entretiennent et exploitent les infrastructures ... procèdent aux aménagements des infrastructures 	CFF BLS Regionalverkehr Bern-Solothurn RBS