

Cas pratique  
EXTENSION DU  
TRAFIC FERROVIAIRE  
REGIONAL



04.09.2012

## Aperçu



*L'extension ciblée de l'infrastructure ferroviaire régionale est rentable. Preuve en est le prolongement du tronçon de la ligne ferroviaire asm entre Soleure – Niederbipp et Oensingen. (Source: Aare Seeland mobil AG)*

L'extension du trafic ferroviaire régional est rentable. De nouveaux désenclavements sont en général possibles là où il y a une demande suffisante, un fort potentiel de développement et, par conséquent, une rentabilité suffisante. La qualité de l'offre de mobilité dans son ensemble est déterminante pour la réussite du projet. Les usagers souhaitent notamment des liaisons rapides et fréquentes ainsi que des véhicules à plancher surbaissé conviviaux et confortables. L'offre doit naturellement être financable, aussi bien en ce qui concerne les coûts d'investissement liés à l'extension de l'infrastructure que les charges d'exploitation annuelles – une tâche qui incombe aux pouvoirs publics et à l'exploitant (entreprise de transport). Des concepts d'exploitation intelligents sont nécessaires pour garantir une exploitation économique. Le succès est au rendez-vous si l'on parvient en outre à faire connaître les offres ferroviaires au moyen d'un marketing convaincant.

### **L'exemple du prolongement de la ligne ferroviaire asm entre Niederbipp et Oensingen**

Le prolongement de la ligne ferroviaire asm entre Niederbipp et Oensingen entrera en service au moment du changement d'horaire le 9 décembre 2012. Le nouveau tronçon de 1,8 kilomètres, en chantier depuis 2010 sous la direction d'Aare Seeland mobil AG (asm), est synonyme de renaissance pour le trafic ferroviaire régional sur cette ligne à voie métrique. En effet, déjà dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle, un train circulait sur cette ligne

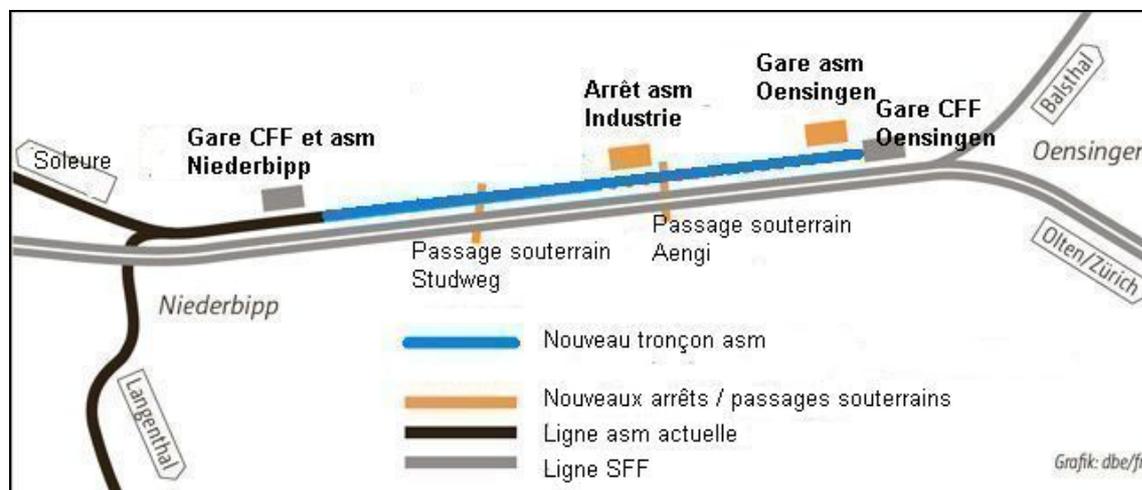
qui a dû être désaffectée et démontée en 1943, pendant la guerre, en raison d'une pénurie de matériel et de fonds. Aujourd'hui, la situation est radicalement différente; la ligne va de nouveau être prolongée.

La région de Niederbipp / Oensingen a connu au cours des dernières années une forte croissance en termes d'urbanisation et de développement économique. Selon les prévisions, la nouvelle croissance supérieure à la moyenne escomptée devrait se traduire par un accroissement du trafic, lequel doit pouvoir être maîtrisé autant que possible par les transports publics. Aux yeux des décideurs, un prolongement de la ligne ferroviaire Soleure – Niederbipp et Langenthal – Niederbipp en direction d'Oensingen est par conséquent judicieux. Une ligne de bus permet d'accéder aux zones industrielles de Niederbipp et Oensingen en attendant l'entrée en service du prolongement ferroviaire entre ces deux localités.

Le prolongement de la ligne ferroviaire doit permettre, d'une part, de mieux raccorder les communes le long du pied méridional du Jura aux grandes lignes en direction d'Olten – Zurich et, de l'autre, de raccorder à la ligne ferroviaire, grâce au nouvel arrêt Niederbipp Industrie, la zone industrielle de Niederbipp avec plus de 1'000 postes de travail, mettant ainsi en place des liaisons directes en direction de Soleure, Langenthal et Oensingen. Grâce à un nouveau matériel roulant à plancher surbaissé de type STAR Be 4/8, les passagers voyageront confortablement et rapidement en 25 minutes environ, dans un sens ou dans l'autre, d'Oensingen à Soleure ou à Langenthal.

Les coûts de construction d'une vingtaine de millions de francs sont pris en charge conjointement par la Confédération et les cantons de Berne et Soleure.

## Description



Carte synoptique: prolongement de la ligne ferroviaire asm entre Soleure – Niederbipp et Oensingen (source: Berner Zeitung du 10.03.2011, adaptée par l'AVT)

## Contexte

Le 9 janvier 1918 marque la naissance de la ligne ferroviaire Niederbipp – Soleure. C'est en effet à cette date que les anciens Chemins de fer Soleure-Niederbipp (Solothurn-Niederbipp-Bahn) inaugurèrent cette voie métrique de Niederbipp à Soleure. La construction du Rötibrücke permit en 1925 de prolonger la ligne jusqu'à la gare de Soleure. En 1943, c'est-à-dire pendant la Seconde Guerre mondiale, le tronçon Niederbipp – Oensingen de la Langenthal-Jura-Bahn fut désaffecté et démonté en raison d'une pénurie de matériel et de fonds. Actuellement, la ligne ferroviaire Niederbipp – Soleure fait partie du réseau de l'entreprise de transport Aare Seeland mobil AG (asm) qui est née en 1999 de la fusion de trois compagnies de chemins de fer, d'une compagnie de bus et d'un funiculaire dans les régions de Haute-Argovie, de Soleure et du Seeland. En collaboration avec les cantons de Berne et de Soleure, l'asm s'est penchée dès 2003 sur l'élaboration d'un projet visant à prolonger la ligne ferroviaire entre Soleure – Niederbipp et Oensingen. Le projet de construction a été établi au cours des années 2008/2009. La Confédération a octroyé la concession en octobre 2010. À l'issue de deux ans de travaux de construction, le tronçon sera intégré au service régulier au moment du changement d'horaire, le 9 décembre 2012, rétablissant ainsi l'ancienne liaison ferroviaire.

## Offre

Le prolongement de la ligne ferroviaire entre Soleure – Niederbipp et Oensingen permet:

- à la région d'être mieux desservie par les transports publics; grâce au nouvel arrêt situé dans la zone industrielle de Niederbipp, désormais plus de 1'000 postes de travail peuvent être rejoints avec les transports publics;
- de mieux raccorder entre eux les deux sites économiques d'Oensingen et de Niederbipp;
- à Oensingen de disposer désormais d'une autre liaison sans changement en direction de Soleure et d'une nouvelle liaison directe en direction de Langenthal;
- un trajet de travail sans changement pour de nombreux passagers et de nouvelles correspondances à partir des régions Thal, Gäu et Olten en direction de Niederbipp, zone d'activité à forte densité;
- un raccordement aux grandes lignes des communes le long du pied méridional du Jura à Oensingen;
- des déplacements plus rapides grâce au nouveau matériel roulant STAR Be 4/8. Trois nouveaux trains sont en service depuis 2008. Trois autres trains du même type circulent depuis 2011, permettant ainsi de remplacer en grande partie l'ancien matériel roulant;
- de proposer, grâce au nouveau matériel roulant et aux mesures d'accélération, une nouvelle offre, sans changement de matériel roulant et de personnel.

## Expérience

Le projet est réalisé conformément au calendrier. La mise en service se fera dans les délais impartis, c'est-à-dire au moment du changement d'horaire en décembre 2012. Des cérémonies d'inauguration auront lieu dès les 19 et 20 octobre 2012.

## Profil

### Moyens de transport

- ✓ mobilité piétonne
- ✓ mobilité cycliste
- ✓ mobilité combinée
- ✓ transports publics
- transports individuels motorisés
- transports de marchandises

### Motifs de déplacements

- ✓ déplacements domicile-travail
- ✓ déplacements pour les achats
- ✓ déplacements pour les loisirs
- ✓ déplacements professionnels
- déplacements pour rendre service
- ✓ déplacements domicile-école

### Domaines d'action

- ✓ prestation de service
- ✓ marketing
- ✓ management de la mobilité
- ✓ planification du trafic et du territoire
- ✓ véhicules et équipements

### Importance de la commune

- ✓ < 5'000 habitants
- ✓ 5'000 – 10'000 habitants
- ✓ 10'000 – 20'000 habitants
- > 20'000 habitants

### Type de commune adapté au projet

- ✓ ville / agglomération
- ✓ commune résidentielle située à l'extérieur d'une agglomération
- ✓ commune à forte densité d'emploi
- commune rurale
- commune touristique

### Durée de mise en œuvre du projet

- 6 mois
- 1 an
- 2 ans
- ✓ 5 ans

### Coût d'investissement

- faible (< Fr. 10'000.--)
- moyen (Fr. 10'000.-- - Fr. 50'000.--)
- ✓ élevé (> Fr. 50'000.--)

### Frais d'exploitation annuels

- faibles (< Fr. 5'000.--)
- moyens (Fr. 5'000.-- - Fr. 20'000.--)
- ✓ élevés (> Fr. 20'000.--)

## Remarques

Les coûts d'exploitation annuels sont relativement faibles comparés à d'autres lignes ferroviaires.

## Effets

### Environnement et énergie

Moindres nuisances environnementales et coûts environnementaux réduits grâce au report des transports individuels motorisés vers les transports publics. Par rapport à une solution avec des bus, l'accessibilité de la zone d'activité économique en plein essor de Niederbipp Nord par le train se traduira par un impact environnemental plus faible (en supposant que l'électricité produite en Suisse soit en grande partie d'origine hydraulique).

### Société

Moins d'accidents et coûts d'accidents plus faibles en raison du report du trafic routier vers le rail (réduction des transports individuels motorisés) et de l'amélioration de la sécurité ferroviaire. 1'000 postes de travail à Niederbipp accessibles en train. Meilleure offre de transports publics avec davantage de confort pour les passagers.

### Économie

Meilleure accessibilité avec les transports publics du site économique Oensingen-Niederbipp et, par conséquent, valorisation de celui-ci. Une évaluation coût-efficacité a démontré que le projet est également judicieux du point de vue économique: grâce au nouveau matériel roulant et aux mesures d'accélération, la nouvelle offre peut être proposée sans changement de matériel roulant et de personnel.

## Outils

### Démarche

Le projet n'a pu être réalisé que grâce à l'engagement marqué de la compagnie de transport asm et des pouvoirs publics (Confédération, cantons de Berne et Soleure, communes).

L'élaboration du projet s'est déroulée comme suit:

2001-2002	Établissement d'une étude de corridor des transports publics Soleure-Niederbipp-Oensingen
2003	Élaboration du projet
2004-2005	Établissement d'un avant-projet
2007	Études «Prise en considération du potentiel et concept d'exploitation», «Évaluation coût-efficacité»
2008	Formation de l'opinion politique dans les cantons de Berne et Soleure
2008-2009	Élaboration du projet de construction
2009-2010	Procédure d'approbation des plans selon le droit applicable aux chemins de fer
2010	Octroi de la concession par le Conseil fédéral le 13 octobre 2010
2010	Coup d'envoi des travaux le 1 <sup>er</sup> décembre 2010
2012	Mise en service prévue au changement d'horaire le 9 décembre 2012

### Financement

Les coûts pour financer la nouvelle ligne ferroviaire ont été répartis comme suit:

- Confédération: 9,0 millions de francs
- Cantons de Berne et Soleure: respectivement 5,5 millions de francs

### Marketing

La compagnie de transport Aare Seeland mobil AG est responsable du marketing. Par le biais de la communication, c'est toute la solution envisagée ainsi que les avantages concrets pour les usagers (densification de l'horaire et meilleures correspondances, réduction du temps de déplacement, modernisation du matériel roulant) qui sont soulignés.

## Informations complémentaires

Liens utiles:

- Aare Seeland mobil AG (asm): [www.asmobil.ch](http://www.asmobil.ch)
- Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT, Service des transports et des ponts et chaussées) du canton de Soleure (en allemand): [www.avt.so.ch](http://www.avt.so.ch)
- Office des transports publics du canton de Berne: [www.be.ch/otp](http://www.be.ch/otp)

Autres documents à télécharger:

- Étude de corridor des transports publics Soleure – Niederbipp – Oensingen, rapport final de la commission d'accompagnement (août 2002) (en allemand): [www.so.ch/departemente/bau-und-justiz/amt-fuer-verkehr-tiefbau/oeffentlicher-verkehr/angebotsplanung/angebotskonzepte.html](http://www.so.ch/departemente/bau-und-justiz/amt-fuer-verkehr-tiefbau/oeffentlicher-verkehr/angebotsplanung/angebotskonzepte.html)
- Nouveau tronçon Niederbipp – Oensingen: cérémonie inaugurale du nouveau tronçon, données et faits, mise en œuvre, historique (en allemand): [www.asmobil.ch/neubau-niederbipp-oensingen.html](http://www.asmobil.ch/neubau-niederbipp-oensingen.html)

Adresses de contact et fournisseurs:

Aare Seeland mobil AG  
Grubenstrasse 12  
CH-4900 Langenthal  
Tél. 062 919 19 11  
[info@asmobil.ch](mailto:info@asmobil.ch)

Canton de Soleure  
Amt für Verkehr und Tiefbau (Service des transports et des ponts et chaussées)  
Abteilung Öffentlicher Verkehr, Ludwig Dünbier  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
CH-4509 Soleure  
Tél. 032 627 26 30  
[ludwig.duenbier@bd.so.ch](mailto:ludwig.duenbier@bd.so.ch)

Canton de Berne  
Amt für Öffentlicher Verkehr (Office des transports publics)  
Reiterstrasse 11  
CH-3011 Berne  
Tél. 031 633 37 11  
[info.aoev@bve.be.ch](mailto:info.aoev@bve.be.ch)

Demandez également conseil auprès des représentants de Mobilservice PRATIQUE dans votre canton:

[www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html](http://www.mobilservice.ch/mobilservice/dossiers/mobilite/conseils-pratiques.html)

Responsable de l'élaboration de ce cas pratique:

Canton de Soleure  
Amt für Verkehr und Tiefbau (Service des transports et des ponts et chaussées)  
Kurt Erni, Leiter Grundlagen Verkehr  
Rötihof, Werkhofstrasse 65  
CH-4509 Soleure  
Tél. 032 627 26 51  
[kurt.erni@bd.so.ch](mailto:kurt.erni@bd.so.ch)

## Galerie d'images



*Véhicule à plancher surbaissé de type STAR Be 4/8 (photo de couverture, source: Aare Seeland mobil AG)*



*Intérieur du véhicule à plancher surbaissé de type STAR Be 4/8 (source: Aare Seeland mobil AG)*



*Halte ferroviaire de Niederbipp (source: Canton de Soleure, AVT)*