

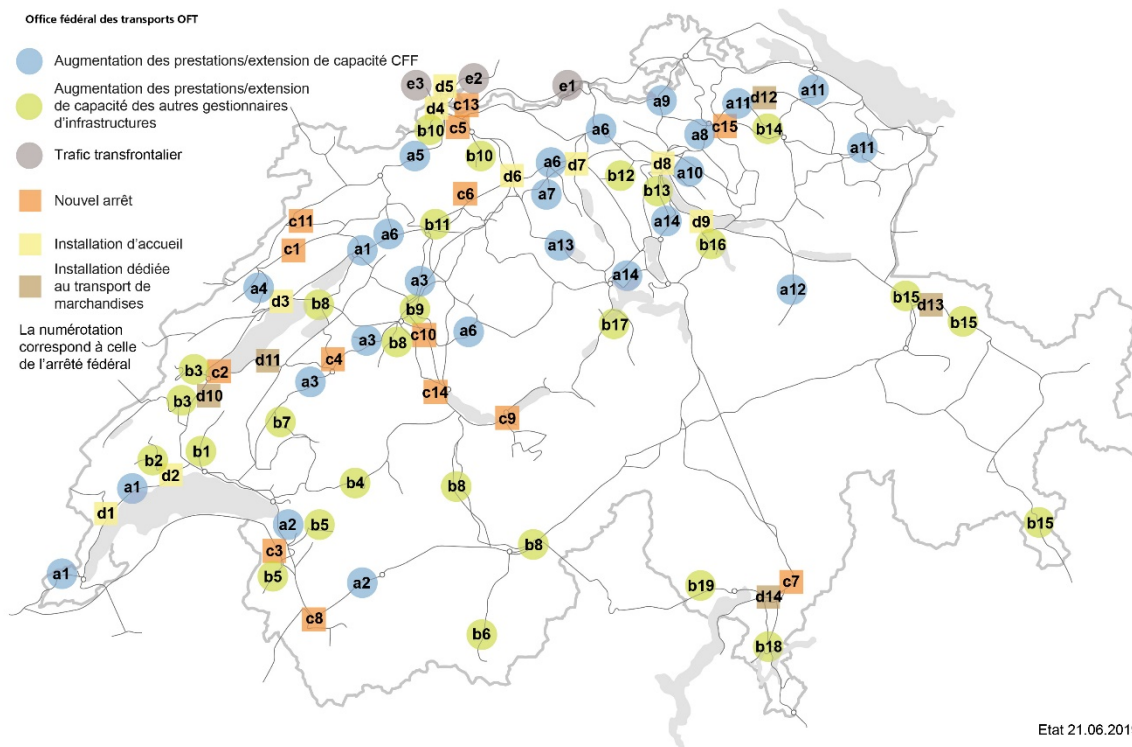


Fiche info

État 21 juin 2019

Étape d'aménagement 2035 : projets et utilité

Pour l'étape d'aménagement 2035 (EA35) de l'infrastructure ferroviaire, le Parlement a approuvé des investissements à hauteur de 12,89 milliards de francs afin de réaliser les mesures ci-après.



Etat 21.06.2019

Remarque :

La carte peut être téléchargée sur www.bav.admin.ch/etape2035



a) L'EA35 comprend les mesures suivantes sur le réseau des CFF		
	Mesures¹	permet l'offre de prestations suivante²
a1	La Plaine–Genève–Lausanne–Biel/Bienne: augmentation des prestations et extension de capacité	Le long du pied du Jura, la capacité augmentera grâce à l'utilisation de trains à deux étages et grâce à une troisième liaison horaire en trafic grandes lignes Biel/Bienne–Genève via le contournement de Bussigny ; cette liaison assurera aussi la liaison directe entre Bâle et Genève. L'augmentation du nombre de places assises profitera également aux sections Biel/Bienne–Olten–Zurich et Zurich–Winterthur–Suisse orientale. Dans la région lémanique, le nombre de RegioExpress sur la section Nyon–Lausanne augmentera, de sorte que huit paires de trains (4 IC/IR et 4 RE) par heure seront proposées sur le tronçon Genève–Lausanne. Dans la région de Genève, les prolongements de quais permettront d'allonger aussi les trains RER à 220 m entre Coppet et Annemasse et l'offre Genève–La Plaine pourra être portée à la cadence au quart d'heure.
a2	Lausanne–Brigue: extension de capacité	L'offre de prestations entre Lausanne et Martigny sera densifiée. Le RegioExpress circulera de Lausanne à St-Maurice toute la journée à la cadence semi-horaire et sera prolongé jusqu'à Sion aux heures de pointe. Un RegioExpress supplémentaire sera proposé aux heures de pointe à la cadence au quart d'heure entre Lausanne et Villeneuve. En transport de marchandises, le temps de parcours entre Lausanne et Sion diminuera grâce à un sillon express supplémentaire.
a3	Lausanne–Berne : extension de capacité	Entre Lausanne et Berne, un sillon express supplémentaire par heure sera proposé en transport de marchandises. En transport de voyageurs, le RegioExpress Fribourg–Berne sera densifié à la cadence semi-horaire et circulera en décalage d'environ un quart d'heure par rapport à l'IC. Aux heures de pointe, le RER Fribourg–Avry sera aussi densifié à la cadence au quart d'heure.
a4	Berne–Neuchâtel–Le Locle : extension de capacité et accélération	Entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds / Le Locle, l'offre de prestations sera densifiée. Grâce à un nouveau tronçon entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds (ligne directe), 4 trains circuleront par heure et par direction. Le temps de parcours passera de 27 à 15 minutes.
a5	Delémont–Bâle : extension de capacité	Entre Bâle CFF et Aesch, l'offre de RER passera à la cadence au quart d'heure. De même, l'offre de prestations entre Bâle et Delémont sera densifiée et permettra d'atteindre une cadence semi-horaire systématisée sur le tronçon Bâle–Delémont–Biel/Bienne en trafic grandes lignes.
a6	Biel/Bienne–Zurich et Berne–Zurich : augmentation des prestations et extension de capacité	L'IC Biel/Bienne–Olten–Zurich passera à la cadence semi-horaire, l'IC Berne – Zurich passera à la cadence au quart d'heure intégrale et un RegioExpress supplémentaire

¹ Source : arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire, état au 31 octobre 2018. La carte n'indique pas les investissements isolés.

² Source : message relatif à l'étape d'aménagement 2035. Sous réserve de modification du fait de l'évolution des besoins. Les améliorations de l'offre sont présentées par rapport à l'étape d'aménagement 2025.



		Soleure–Aarau–Zurich circulera à la cadence semi-horaire. En Argovie, les offres Aarau–Wettingen, Brugg–Zurich, Aarau–Lenzburg–Zurich et Lenzburg–Wohlen seront densifiées à la cadence au quart d’heure. Par ailleurs, l’IR Bâle–Aarau–Zurich sera densifié à la cadence semi-horaire. L’IR Bâle–Olten–Zofingue sera supprimé et l’offre RegioExpress horaire Aarau–Zurich sera intégrée à l’offre IR Bâle–Aarau–Zurich. Le transport de marchandises ne sera plus soumis à des restrictions dues aux heures de pointe du trafic voyageurs et il bénéficiera d’un sillon express supplémentaires Bâle–Olten–Berne.
a7	Zofingen–Suhr–Lenzburg: extension de capacité	La capacité des sillons entre Zofingen, Suhr et Lenzburg augmentera, afin de mettre à disposition à l’avenir la capacité requise en transport de marchandises. La cadence semi-horaire intégrale pourra également être assurée en transport régional de voyageurs.
a8	Zurich–Winterthur–Stein am Rhein et Tösstal : extension de capacité et accélération	L’offre du trafic grandes lignes de Zurich en direction de la Suisse orientale passera à huit trains par heure (quatre en direction de la Thurgovie, quatre en direction de St-Gall). En trafic RER, l’offre sera également densifiée entre Zurich et Winterthour. Le tunnel de Brütten permettra aussi une réduction du temps de parcours. De plus, l’offre sera étoffée sur le corridor Zurich–Uster–Wetzikon et la rive droite du lac de Zurich. En transport de marchandises, une augmentation de la capacité des sillons en gare de triage de Limmattal–Winterthour aux heures de pointe du transport de voyageurs et une amélioration de la qualité seront possibles.
a9	Zurich–Bülach–Schaffhouse : extension de capacité	
a10	Zurich Stadelhofen–Oberland zurichois et rive droite du lac de Zurich : extension de capacité	
a11	Winterthour–Constance, Winterthour–Romanshorn et Winterthour–St-Gall–St. Margrethen : extension de capacité et accélération	Entre Weinfelden et Constance, un train supplémentaire circulera toutes les heures et le temps de parcours Zurich–St-Gall sera réduit.
a12	Ziegelbrücke–Linthal : extension de capacité	Entre Schwanden et Linthal, l’offre sera densifiée à la cadence semi-horaire, et dans le Glaronnais, il sera possible d’introduire une cadence semi-horaire systématique en trafic régional.
a13	Olten–Lucerne : extension de capacité	Entre Olten et Zofingen, l’offre sera densifiée à la cadence au quart d’heure.
a14	Lucerne–Zoug–Zurich : extension de capacité et accélération	Entre Zurich, Zoug et Lucerne, l’offre sera densifiée et entre Zurich et Zoug, le temps de parcours sera réduit grâce au tunnel de base du Zimmerberg II. Quatre paires de trains par heure circuleront entre Lucerne et Zurich, et deux paires de trains supplémentaires par heure seront proposées entre Rotkreuz et Zurich.
b) L’EA35 comprend des augmentations des prestations ou des extensions de capacité auprès des gestionnaires d’infrastructure suivants		
b1	LEB : Lausanne–Echallens	Entre Lausanne et Echallens, l’offre sera densifiée pour atteindre la cadence 10’.
b2	MBC : transport de marchandises Délices–Morges	La capacité pour le transport de marchandises sera augmentée en fonction de la demande prévue.
b3	Travys : Lausanne–Orbe Yverdon–Valeyres	Entre Lausanne et Orbe, un RegioExpress direct supplémentaire sera proposé aux heures de pointe. Entre Yverdon et Valeyres-sous-Montagny, l’offre sera densifiée aux heures de pointe pour atteindre quatre paires de trains par heure.



b4	MOB : Montreux–Les Avants–Zweisimmen	Entre Montreux et Zweisimmen, la cadence horaire intégrale sera proposée en transport régional, en sus de quelques trains accélérés. Entre Les Avants et Montreux, il en résultera des liaisons semi-horaires en transport régional. À Montreux, les trains régionaux circulant toutes les heures permettent de bonnes correspondances avec les RegioExpress en direction/en provenance de Lausanne et, à Zweisimmen, à destination de Spiez.
b5	tpc : Aigle–Monthey–Champéry Aigle–Leysin	Entre Aigle et Monthey, un train supplémentaire accéléré circulera à la cadence semi-horaire aux heures de pointe. De plus, aux heures de pointe, la cadence semi-horaire sera introduite entre Monthey et Champéry. Afin d'améliorer les connexions vers les remontées mécaniques et à l'intérieur de Leysin, le terminus à Leysin se situera désormais directement à la station aval du téléphérique en direction de La Berneuse / à la station aval du télésiège en direction de La Tête d'Aï. En plus de cela, l'offre entre Aigle et Leysin sera densifiée aux heures de pointe à la cadence semi-horaire.
b6	MGI : Viège–Zermatt	Introduction de la cadence au quart d'heure Täsch–Zermatt et, simultanément, train régional semi-horaire Brigue–Zermatt ainsi que deux trains horaires GlacierExpress (St-Moritz–Zermatt).
b7	TPFI : Broc Fabrique–Fribourg/Freiburg	Les RegioExpress Fribourg–Romont–Broc-Fabrique seront accélérés entre Romont et Bulle.
b8	BLSN : Ferden–Mitholz et Frutigen–Wengi-Ey (technique ferroviaire) Berne–Niederscherli Fribourg/Freiburg–Murten/Morat–Anet	La pose de l'équipement de technique ferroviaire dans le tunnel de base du Loetschberg permettra de réaliser la cadence semi-horaire Berne–Interlaken et Berne–Brigue et de faire circuler tous les trains de marchandises à travers le tunnel de base. L'offre de prestations entre Berne et Niederscherli sera densifiée pour atteindre la cadence au quart d'heure. Entre Sugiez et Anet, l'offre sera densifiée à la cadence semi-horaire toute la journée. Il en résultera entre Fribourg, Morat et Anet une cadence semi-horaire intégrale, ce qui permettra des liaisons Fribourg–Neuchâtel toutes les demi-heures.
b9	RBS : Berne–Zollikofen Berne–Deisswil Berne–Gümligen Siloah	Aux heures de pointe, une ligne supplémentaire circulera à la cadence au quart d'heure entre Berne et Zollikofen. La ligne de densification Berne–Bolligen sera prolongée jusqu'à Deisswil. Dans le trafic à courte distance de Berne, il en résultera une cadence 7'30" pour différentes liaisons. Afin de permettre une offre suffisamment performante aussi aux heures de pointe, l'offre sera densifiée à la cadence 7'30" sur la section Berne–Gümligen Siloah. Sur la section Gümligen Siloah–Worb, les trains circuleront à la cadence au quart d'heure.
b10	BLT : Leimental–Bâle CFF	En provenance de Rodersdorf/Flüh, la ligne desservira tous les arrêts jusqu'à Ettingen puis sera accélérée jusqu'à Dorenbach. À partir de là, la ligne de tram traversera le centre-ville jusqu'au Petit-Bâle. Une autre ligne circulera sur l'itinéraire actuel entre Ettingen et Dornach-Arlesheim (c.-à-d.



	Waldenburg–Liestal	Heuwaage–Aeschenplatz–Bâle CFF) et desservira tous les arrêts. Sur le Waldenburgerbahn, un horaire symétrique sera introduit, avec un bref battement à Liestal en direction de Bâle.
b11	Asm : Soleure – Flumenthal	Entre Soleure et Flumenthal, l'offre sera étoffée pour atteindre la cadence au quart d'heure toute la journée.
b12	AVA : Berikon–Widen–Dietikon	Aménagement de l'offre Berikon–Widen–Dietikon afin d'améliorer les correspondances à Dietikon en direction de Zurich et Aarau.
b13	SZU : Sihlthal	Entre Zurich gare principale et Adliswil / Zurich Binz, l'offre sera densifiée à la cadence 7'30" aux heures de pointe.
b14	FW : Frauenfeld–Wil y c. nouvel arrêt Wil West	L'offre de prestations entre Frauenfeld et Wil passera à la cadence au quart d'heure, le nouvel arrêt Wil–West étant réalisé.
b15	RhB : gare de Landquart St. Moritz–Tirano Prättigau	À Landquart, la transformation de la gare aboutira à un quai commun entre CFF et RhB, ce qui améliorera les flux de voyageurs et, partant, la qualité des correspondances. L'offre de prestations entre St. Moritz et Tirano sera systématisée. Pour assurer la stabilité des horaires sur le réseau RhB, le réseau de tronçons du Prättigau, en grande partie à simple voie, bénéficiera d'aménagements ponctuels.
b16	SOB: Wädenswil–Einsiedeln, y c. nouvel arrêt Wädenswil–Reidbach Arth–Goldau Pfäffikon	Le RER Wädenswil–Einsiedeln circulera systématiquement à la cadence semi-horaire et desservira le nouvel arrêt Wädenswil–Reidbach. Stabilisation de l'horaire et amélioration des correspondances aux nœuds.
b17	zb: Lucerne–Interlaken Ost Lucerne–Engelberg	Sur la ligne du Brünig, l'offre de prestations en saison augmentera de trois paires de trains par jour. Le S55 sera prolongé une fois par heure jusqu'à Lungern. Par ailleurs, certains trains « rapides » s'arrêteront à Hergiswil ou à Stansstad. L'Interregio Lucerne–Engelberg sera densifié intégralement à la cadence semi-horaire.
b18	FLP : Bioggio–Lugano Centro	L'offre de prestations de Lugano à Ponte Tresa sera densifiée aux heures de pointe jusqu'à un train toutes les dix minutes. Une ligne directe sera créée entre Lugano et Manno. Le tracé direct entre Lugano gare et Cavezzolo ainsi que le prolongement jusqu'à Lugano Centro permettront de considérables réductions de temps de parcours.
b19	FART: Locarno–Intragna	Entre Locarno et Intragna, l'offre sera densifiée à la cadence semi-horaire.
c)	L'EA35 comprend les nouveaux arrêts suivants	
c1	CFF nouvel arrêt : St-Imier-La-Clef	
c2	CFF nouvel arrêt : Yverdon Y-Parc	
c3	CFF nouvel arrêt : Collombey-Muraz la Barme	
c4	CFF nouvel arrêt : Agy	
c5	CFF nouvel arrêt : Dornach Apfelsee	
c6	CFF nouvel arrêt : Oensingen Dorf	
c7	CFF nouvel arrêt : Bellinzona Piazza Indipendenza	



c8	TMR nouvel arrêt : Martigny-Expo	
c9	BOB nouvel arrêt : Wilderswil Flugplatz	
c10	BLSN nouvel arrêt : Kleinwabern	
c11	CJ nouvel arrêt : Noirmont Sous-la-Velle	
c13	DB Netz AG nouvel arrêt : Basel Solitude	
c14	CFF nouvel arrêt : Thun Nord	
c15	CFF nouvel arrêt : Winterthur Grütze Nord	
d)	L'EA 35 comprend des améliorations dans les gares suivantes :	
d1	Gare de Nyon	Augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur pour piétons y c. rampes d'accès
d2	Gare de Morges	Augmentation, élargissement et prolongement de quais, nouveau passage inférieur pour piétons y c. rampes d'accès
d3	Gare de Neuchâtel	Augmentation et élargissement partiel de quais, accès à la passerelle
d4	Gare de Bâle CFF	Traversée des voies supplémentaire, descentes de quai supplémentaires, adaptations de quais
d5	Bâle gare badoise	Accès sans obstacle grâce à une nouvelle rampe et à des ascenseurs, abaissement de quais
d6	Gare d'Olten	Adaptation de l'accès aux quais des voies Sud 1 à 4, élargissement et réduction de la longueur utile du quai des voies 2/3, élargissement du passage inférieur pour piétons Sud, démantèlement de l'agence de voyage voie 4 (1 ^{re} étape d'aménagement)
d7	Gare de Lenzburg	Augmentation, élargissement et prolongement de quais, élargissement du passage inférieur pour piétons et accès aux quais
d8	Gare de Zurich HB (SZU)	De petites mesures permettront de rehausser les quais, de transformer l'accès Est aux quais et de réaménager la gare.
d9	Gare de Wädenswil	Nouvelle conception de l'installation avec quais extérieurs, accès aux quais sans obstacle, adaptation du passage inférieur pour piétons
d)	L'EA 35 comprend des améliorations dans les installations de triage et de transbordement suivantes :	
d10	Installation de triage et de transbordement Nord Vaudois	Construction de la gare de formation
d11	Installation de triage et de transbordement Broye	Construction de la gare de formation
d12	Installation de triage et de transbordement Thurtal West	Voies de réception des marchandises
d13	Installation de triage et de transbordement Grisons	Extension des voies de réception
d14	Installation de triage et de transbordement Tessin	Voies de réception supplémentaires et prolongées
e)	L'EA35 comprend une contribution fédérale au financement de mesures transfrontalières³	
e1	Cadence semi-horaire Bâle–Schaffhouse–Singen (électrification du tronçon du Rhin supérieur)	

³ En fonction des intentions de financement des pays respectifs concernés.



e2	Cadence au quart d'heure Bâle Gare badoise–Lörrach
e3	Aménagement de l'offre Bâle CFF–EuroAirport
	Études préliminaires, par ex. pour la reprise de l'exploitation du tronçon Sud-Léman

Questions/précisions:

Office fédéral des transports OFT, Communication
058 462 36 43
presse@bav.admin.ch