



17 avril 2020

Stratégie d'utilisation du réseau pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire

Numéro du dossier : BAV-212.24-3/33/12/1

Cas d'affaire :

Contents

1.	Contexte	2
2.	Bases du contenu et parties intégrantes	4
3.	Règles de garantie de capacité	5
3.1.	Processus de planification de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES et garantie des capacités dans la STUR	5
3.2.	Garantie des capacités dans les PLUR	6
4.	Présentation de la capacité des sillons assurée dans la STUR 2035	7
4.1.	Commentaires généraux	7
4.1.1.	Commentaires sur la présentation de la capacité	7
4.1.2.	Indications sur les données du matériel roulant	7
4.2.	Présentation tabulaire de la capacité des sillons	8
4.2.1.	Commentaires	8
4.2.2.	Corridors / régions	8
4.2.3.	Présentation tabulaire de la capacité par corridor / région	10
4.3.	Présentation graphique de la capacité	45
4.3.1.	Légende	45
4.3.2.	Plan du réseau	46



1. Contexte

La première STUR, basée sur l'étape d'aménagement 2025 a été adoptée par le Conseil fédéral en août 2017. La présente STUR 2035 basée sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire¹ a été adoptée par le Parlement en 2019 et remplace la STUR 2025.

Les instruments que sont la STUR à long terme et ses corollaires, les plans d'utilisation du réseau (PLUR), situés en aval du processus et conçus pour le court terme reposent sur le fait que la planification de l'infrastructure et la garantie de capacité sont deux processus étroitement liés : la STUR et les PLUR sont l'aboutissement immédiat de la planification de l'infrastructure et répondent de manière appropriée aux exigences et aux besoins des divers types de transport conformément aux souhaits du législateur. Cette approche permet d'éviter de classer les types de transport par ordre de priorité.

Les instruments permettent plus exactement d'assurer de manière contraignante les capacités d'infrastructure par la planification des sillons, c'est-à-dire leur répartition sur les différents types de transport (transport de voyageurs grandes lignes, transport régional de voyageurs et transport de marchandises, autres types de transport²). Cela permet notamment de garantir, au niveau quantitatif et qualitatif, les sillons nécessaires pour le transport des marchandises, tel que cela a été planifié dans les étapes d'aménagement et conformément aux aménagements de l'infrastructure approuvés par le Parlement.

Le processus de planification des capacités de l'infrastructure a été défini fondamentalement par l'arrêté sur le financement et l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF)³. Les instruments STUR et PLUR servent à réserver impérativement les capacités générées à chacun des types de transport. Le principe de planification permanente inscrit dans le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) impose d'adapter les instruments de réservation STUR et PLUR aux nouvelles étapes d'aménagement, ce qui est mis en œuvre avec la présente STUR 2035. Ce processus a été exécuté pour la première fois en entier dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaires (PRODES).

La base légale concernant l'utilisation du réseau et l'attribution des sillons est inscrite à l'art. 9b de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)⁴. Les dispositions d'exécution donnant lieu à la STUR et aux PLUR figurent dans l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF)⁵ et dans l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF)⁶. Alors que l'OCPF prévoit que la STUR doit s'appuyer sur les étapes d'aménagement décidées et qu'elle définit dans les grandes lignes le contenu de la STUR⁷, l'OARF fixe les exigences auxquelles doivent répondre les PLUR, que les gestionnaires d'infrastructure doivent établir six ans avant chaque année d'horaire et présenter pour approbation à l'Office fédéral des transports (OFT)⁸.

Le Conseil fédéral est investi de la compétence d'adopter et de modifier ultérieurement la STUR – à part les adaptations de portée limitée⁹. Les milieux intéressés, à savoir les cantons, les entreprises de transport ferroviaire et les intervenants de la branche du transport des marchandises sont consultés

¹ RS **742.140.5**

² Par ex. le chargement des automobiles, les trains de service, les courses à vide et les trains de l'infrastructure (cf. FF **2014** 3751).

³ Cf. message FAIF, FF **2012** 1371.

⁴ Loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF ; RS **742.101**)

⁵ Ordonnance du 14 octobre 2014 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF ; RS **742.120**)

⁶ Ordonnance du 25 novembre 1998 sur l'accès au réseau ferroviaire (OARF ; RS **742.122**)

⁷ Cf. art. 19 à 19d OCPF.

⁸ Cf. art. 9b, al. 3, LCdF et art. 9a, al. 3, OARF.

⁹ Art. 19c OCPF

Numéro du dossier : BAV-212.24-3/33/12/1

dans le cadre de l'élaboration ou des adaptations ultérieures de la STUR¹⁰. L'OFT publie la STUR sous forme électronique¹¹.

¹⁰ Cf. FF **2014** 3753.

¹¹ Art. 19d OCPF

2. Bases du contenu et parties intégrantes

La planification des capacités de l'infrastructure ferroviaire forme le socle de la STUR, qui repose sur les étapes d'aménagement déjà décidées¹². La portée du concept correspond à la responsabilité du service d'attribution des sillons et s'étend en principe aux tronçons interopérables à voie normale¹³. La STUR fixe la future utilisation des tronçons sur deux heures-type (heure régulière et heure de pointe) pour ces sections du réseau suisse de tronçons¹⁴ et règle ainsi pour l'essentiel l'attribution des sillons aux divers types de transport. L'attribution entre trafic grandes lignes et trafic régional est représentée à titre indicatif dans la STUR.

Le ch. 4.2 de la STUR contient le nombre et la distribution des sillons par section (informations figurant également dans le graphique réticulaire) et toutes les bases et les principes à appliquer lors de la conception des plans du réseau ou de l'élaboration des PLUR en aval. Le plan du réseau se trouve au ch. 4.3.

La présente STUR sera concrétisée par les PLUR annuels conformément aux dispositions de l'OARF¹⁵.

¹² Art. 19 OCPF

¹³ Art. 1 TVSV

¹⁴ Cf. art. 19a OCPF

¹⁵ Cf. art. 9a OARF

3. Règles de garantie de capacité

3.1. Processus de planification de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES et garantie des capacités dans la STUR

Le processus d'élaboration de l'étape d'aménagement 2035 a suivi les principes de planification énumérés ci-après, sur la base des conditions-cadre légales et des règles de la STUR 2025 :

- La disponibilité des sillons d'un type de transport ne doit pas être réduite au profit d'un autre type de transport¹⁶;
- La structure des nœuds du trafic voyageurs doit être prise en compte et le transport de marchandises doit disposer de sillons ininterrompus¹⁷;
- Il faut prévoir un nombre minimal de sillons du transport des marchandises (1 sillon par heure et par direction sur les tronçons à double voie et 1 sillon par heure sur les tronçons majoritairement à simple voie);
- Les heures de pointe (HDP) du transport de voyageurs sont en principe entre 06h00 et 09h00 et entre 16h00 et 19h00 du lundi au vendredi¹⁸.

Par conséquent, aux heures de pointe, les prestations du transport de voyageurs prévues (au maximum) par le projet d'offre de l'étape d'aménagement 2035 peuvent être prises en compte dans la STUR.

Pour le transport de marchandises non transalpin, il faut réserver, même aux heures de pointe, au moins la moitié de la capacité disponible aux heures creuses¹⁹.

En transport de marchandises transalpin (TMTA), il faut réserver 4 sillons par heure et par direction sur l'intégralité du tronçon Bâle–Saint-Gothard–Chiasso, 2 sillons par heure et par direction sur l'intégralité du tronçon Bâle–Saint-Gothard–Luino et 3.5 sillons par heure et par direction sur l'intégralité du tronçon Bâle–Loetschberg–Domodossola.

Dans des cas isolés, des sillons hybrides sont définis. Ils étaient prévus à la date de l'adoption de la présente STUR, mais sont en conflit entre eux, c'est pourquoi ils ne peuvent pas encore être définitivement attribués à un type de transport spécifique. L'attribution ou la répartition de ces sillons sur les types de transport a lieu plus tard dans le cadre des PLUR selon les règles citées dans la STUR. Ces cas concernent des conflits entre le transport de voyageurs et le transport de marchandises sur les tronçons suivants :

- Neuchâtel–Travers ;
- La Chaux-de-Fonds–Le Locle ;
- Payerne–Morat ;
- Payerne–Grolley ;
- Givisiez–Morat–Anet ;

¹⁶ Cf. art. 9b, al. 1, let. a, LCdF.

¹⁷ Cf. art. 9b, al. 1, let. b, LCdF.

¹⁸ La fixation des modalités de détail a lieu dans les PLUR.

¹⁹ Les capacités aux heures de pointe sont arrondies par excès au chiffre entier.

- Romont–Bulle–Broc-Fabrique.

3.2. Garantie des capacités dans les PLUR

Contrairement à la STUR, qui documente toutes les mesures infrastructurelles d'une étape d'aménagement, les PLUR sont établis a posteriori et en fonction des capacités effectivement disponibles pour l'année concernée. C'est pourquoi, selon l'avancement de l'aménagement ou la planification des chantiers, il n'est pas possible de garantir les capacités conformément à la STUR sur tous les tronçons. Lorsque les capacités sont faibles, la suppression des sillons se fait en principe au prorata des types de transport. Pour la répartition des sillons hybrides de la STUR dans les PLUR, les gestionnaires d'infrastructure doivent en principe continuer à appliquer les solutions déjà existantes. Ils doivent néanmoins régulièrement contrôler si les conditions sont toujours valables pour ces solutions et réagir le cas échéant. Les principes suivants doivent être pris en compte :

- Il ne faut pas viser à ce que toutes les capacités soient attribuées à un seul mode de transport durant toute la durée des heures de pointe ;
- Lors de l'attribution des capacités dans les PLUR, il faut tenir compte des surcharges en transport de voyageurs et de l'utilisation des sillons du transport de marchandises.

La STUR représente la capacité à assurer. Ainsi, dans les PLUR, le nombre de sillons par type de transport sur un tronçon ne peut pas dépasser le nombre de sillons figurant dans la STUR. Il peut y avoir des exceptions en cas de travaux de construction, d'une autre répartition entre trafic grandes lignes et trafic régional ainsi que pour des tronçons sur lesquels moins de sillons sont assurés dans la STUR 2035 que dans la STUR 2025. Le nombre de sillons sur ces tronçons peut être plus élevé dans les PLUR aussi longtemps que l'offre visée par la STUR 2035 n'est pas disponible.

4. Présentation de la capacité des sillons assurée dans la STUR 2035

La présentation de la capacité dans la STUR 2035 est représentée d'une part de manière graphique sous forme de plan du réseau (ch. 4.3), d'autre part de manière tabulaire (ch. 4.2). Les paramètres fondamentaux utilisés pour élaborer la STUR 2035 sont décrits au ch. 4.1 « Commentaires généraux ».

4.1. Commentaires généraux

4.1.1. Commentaires sur la présentation de la capacité

Le plan du réseau indique les principales gares de jonction et gares de rebroussement de Suisse ainsi que les points d'exploitation qui servent à l'illustration de la capacité. Les arrêts intermédiaires sont indiqués mais pas nommés par souci de clarté.

Sur le plan du réseau, les différentes lignes entre les points d'exploitation correspondent à un sillon par heure, par direction et par type de transport. Sauf mention particulière, ces capacités sont équivalentes dans les deux directions. Les écarts par rapport à cette illustration standard sont représentés dans le plan du réseau par des cotes spécifiques commentées dans la légende. Les liaisons transversales dans les nœuds correspondent au projet d'offre 2035 (état mars 2020) et peuvent être adaptées, le cas échéant, dans le processus de planification de l'offre. Les adaptations ne doivent cependant limiter aucun type de transport.

Dans le recensement tabulaire, une distinction est faite entre l'heure régulière (heures creuses) et les heures de pointe. Un sillon par heure, par direction et par type de transport est saisi avec la valeur « 1 ». Sauf mention particulière, ces capacités sont équivalentes dans les deux directions. S'il existe des différences en matière de capacité entre les deux directions, la capacité est affichée séparément pour chaque direction. Si un sillon est assuré uniquement toutes les deux heures ou seulement de temps en temps, il est saisi avec la valeur « 0,5 ». Les sillons qui ne permettent pas une exploitation dans les deux directions pendant la même heure (avec exclusion réciproque du sens inverse) sont également saisis avec la valeur « 0,5 ». Un partage de la capacité entre deux types de transport est également saisi avec la valeur « 0,5 » pour chaque type de transport. Si des conflits de sillons entre le transport de marchandises et le transport de voyageurs demeurent non résolus, ceux-ci sont qualifiés de « sillons hybrides » et sont saisis de la même manière que le partage des sillons avec la valeur « 0,5 » pour les deux types de transport.

4.1.2. Indications sur les données du matériel roulant

En transport des voyageurs, le matériel roulant doit répondre à des exigences différentes en termes d'accélération et de vitesse maximale. Le projet d'offre de l'étape d'aménagement 2035, sur lequel se base la STUR 2035, prévoit la catégorie de trains R135 pour les sillons du transport de voyageurs. Font exception les sillons de certains produits du trafic grandes lignes sur les tronçons Bienne–Delémont–Bâle (catégorie de trains prévue : N180) et sur le tronçon Berne–Lausanne et Winterthour–St. Margrethen (W180). Les PLUR indiquent les exigences concrètes concernant le matériel roulant pour les différents sillons.

En transport de marchandises, les sillons standards prévoient la catégorie de trains D65 pour V 100 km/h, les sillons transalpins Bâle–Saint-Gothard–Chiasso / Luino et Bâle–Loetschberg–Domodossola prévoient la catégorie de trains D70 pour V 100 km/h. Les sillons express prévoient la catégorie de trains A95 pour V 120 km/h.

4.2. Présentation tabulaire de la capacité des sillons

4.2.1. Commentaires

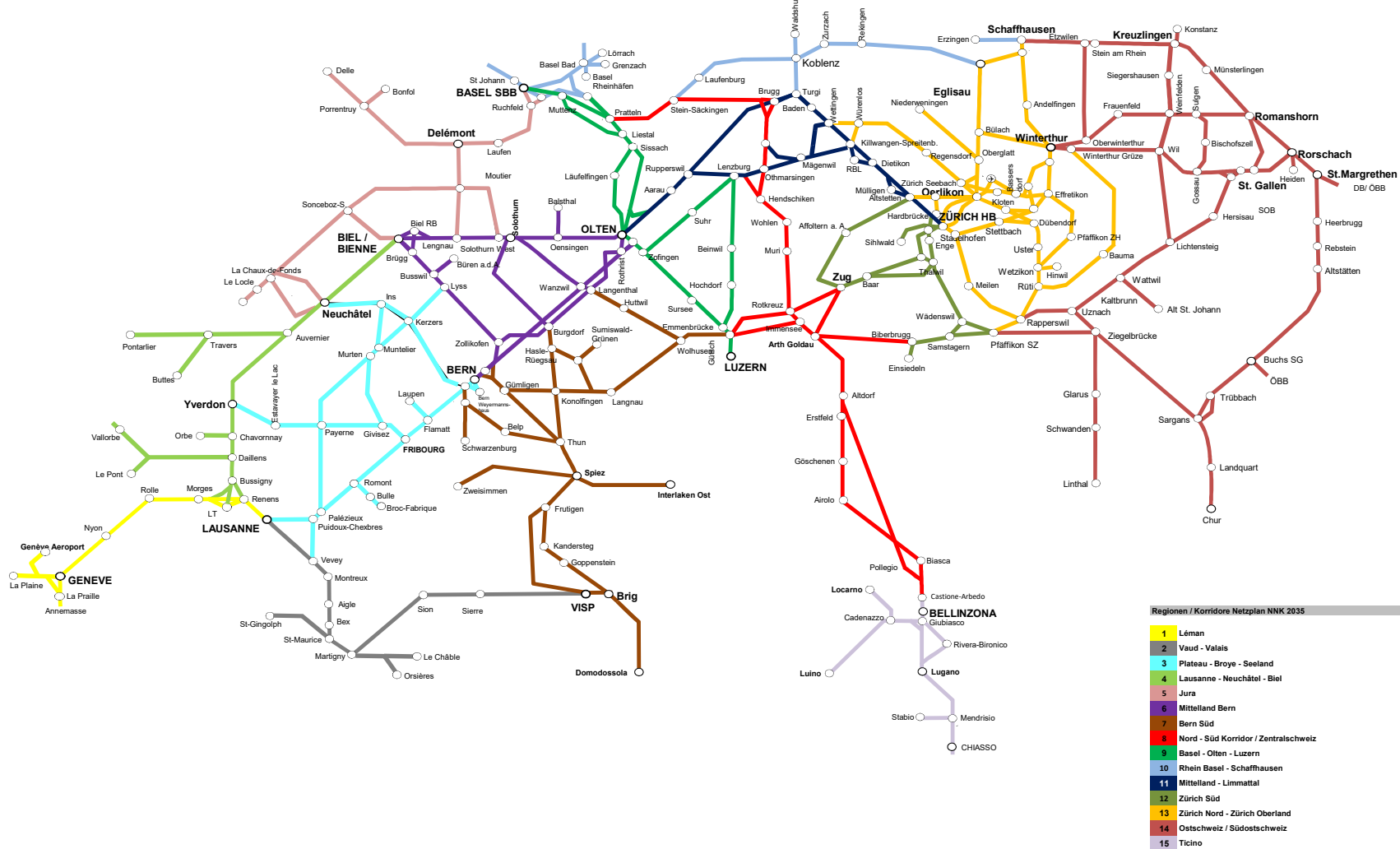
La présentation tabulaire de la capacité répond aux commentaires suivants :

Indication	Description
Tronçon	En principe, tronçon à voie normale interopérable de la Suisse.
Section	Partie d'un tronçon qui se différencie en termes de capacités de la partie de tronçon adjacente.
Heure régulière (heures creuses)	Heure-type en dehors des heures de pointe en transport des voyageurs.
Heures de pointe	Heures de pointe en transport des voyageurs (Lu-ve, 6h00-9h00 et 16h00-19h00)
0.5, 1, 1.5, 2, 2.5, 3, ...	Nombre de sillons par heure et par direction
Sillon hybride	Conflit de sillons non résolu entre transport de marchandises et transport de voyageurs.
Trafic grandes lignes (TGL)	Trafic grandes lignes (EC, IC, IR)
Trafic régional (TRV)	RER et trains régionaux
Transport de marchandises (TM)	Trains de marchandises et trains de marchandises express

4.2.2. Corridors / régions

Les différentes sections du réseau ont été réparties sur les corridors / régions selon la présentation suivante :

Streckenkarte zu Netznutzungskonzept Ausbauschnitt 2035



4.2.3. Présentation tabulaire de la capacité par corridor / région

La capacité par corridor / région est illustrée dans les tableaux suivants.

1 Léman (Lausanne–Lausanne Triage–Genève–Genève Aéroport / Genève–La Praille–Annamasse / Genève–La Plaine)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
1.1.	Lausanne–Genève Cornavin	Lausanne–Renens	12.5	12.5	6	7	4	4	TGL: sillon TGV 5 fois par jour
1.2.		Renens–Lausanne-Triage	0	0	0	0	4	4	
1.3.		Renens–Denges	10	10	2	2	0	0	TM: via LT
1.4.		Denges–Lonay	11	11	2	2	0	0	TM: via LT
1.5.		Lonay–Allaman	11	11	2	2	2	2	
1.6.		Allaman–Coppet	11	11	0	0	2	2	
1.7.		Coppet–Genève	11	11	4	4	2	2	
1.8.		Lausanne-Triage–Lonay	0	0	0	0	2	2	
1.9.	(Genève)&Lausanne-Triage–contournement–Bussigny	Lécheires–Denges	1	1	0	0	0	0	seulement TGL; TM via LT
1.10.	Genève–St.Jean–Furet–Châtelaine–Genève Aéroport	Genève–St-Jean (bif)	11.5	11.5	9.5	9.5	2	2	TGL: TGV toutes les deux heures
1.11.		St-Jean (bif)–Furet (bif)	9.5	9.5	5.5	5.5	0.5	0.5	TGL: TGV toutes les deux heures TM: toutes les deux heures
1.12.		Furet (bif)–Châtelaine (bif)	9.5	9.5	5.5	5.5	1.5	1.5	TGL: TGV toutes les deux heures TM: 1 sillon standard une fois par heure La Praille–Meyrin Cargo avec exclusion réciproque du sens inverse, 1 sillon standard toutes les deux heures Genève Cornavin–Meyrin Cargo, 1 sillon standard toutes les deux heures La Praille–Meyrin Cargo–France
1.13.		Châtelaine (bif)–Genève-Aéroport	9	9	0	0	0	0	

1 Léman (Lausanne_Lausanne Triage–Genève–Genève Aéroport / Genève–La Praille–Annemasse / Genève–La Plaine)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
1.14.	(Genève)–St.Jean–	St-Jean (bif)–Jonction (Genève)	2	2	4	4	2	2	
1.15.a	Jonction Genève–La Praille–Annemasse	Jonction (Genève)–Genève-La-Praille (seulement dans ce sens)	2	2	4	4	3	3	TM: 1 sillon standard + 1 sillon express cargo à partir de Genève une fois par heure + 1 sillon standard Meyrin Cargo–La Praille une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon standard à partir de la France toutes les deux heures
1.15.b		Genève-La-Praille–Jonction (Genève) (seulement dans ce sens)	2	2	4	4	2.5	2.5	TM: 1 sillon standard + 1 sillon express cargo à destination de Genève une fois par heure + 1 sillon standard Meyrin Cargo avec exclusion réciproque du sens inverse ou 1 sillon standard Genève une fois par heure + 1 sillon standard Genève toutes les deux heures + 1 sillon standard France toutes les deux heures + une fois par heure 1 sillon standard Meyrin Cargo avec exclusion réciproque du sens inverse
1.16.		Genève-La-Praille–Annemasse	2	2	4	4	0	0	
1.17.	(Genève–St.Jean–Furet)–Châtelaine–Meyrin–La Plaine	Châtelaine (bif)–Vernier-Meyrin Cargo	0.5	0.5	5.5	5.5	1.5	1.5	TGL: TGV toutes les deux heures RV: 1 sillon TER toutes les deux heures TM: 1 sillon standard une fois par heure La Praille–Meyrin Cargo avec exclusion réciproque du sens inverse, 1 sillon standard toutes les deux heures Genève Cornavin–Meyrin Cargo, 1 sillon standard toutes les deux heures La Praille–Meyrin Cargo–France
1.18.		Vernier-Meyrin Cargo–La Plaine	0.5	0.5	5.5	5.5	0.5	0.5	TGL: TGV circule toutes les deux heures TRV: 1 sillon TER toutes les deux heures TM: 1 sillon standard toutes les deux heures à partir de/à destination de France
1.19.		La Plaine–La Plaine-Frontière	0.5	0.5	2.5	2.5	0.5	0.5	TGL: TGV circule toutes les deux heures TRV: 1 sillon TER toutes les deux heures TM: 1 sillon standard toutes les deux heures à partir de/à destination de France
1.20.a	(La Praille)–Jonction Genève–Furet–(Meyrin)	Furet (bif)–Jonction (Genève) (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM: 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon standard avec exclusion réciproque du sens inverse
1.20.b		Jonction (Genève)–Furet (bif) (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM: 1 sillon standard avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon standard toutes les deux heures, lorsqu'un sillon standard Genève–Genève La Praille ne circule pas

2 Vaud–Valais (Lausanne–Martiny–Viège / Martiny–Le Châble&Orsière / Vevey–Puidoux)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
2.1.	Lausanne–Viège	Lausanne–Cully	4.5	4.5	4	6	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.2.		Cully–Vevey	4.5	4.5	2	4	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.3.a		Vevey–Villeneuve (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	4	2.5	2.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon express cargo avec EC 4 fois par jour
2.3.b		Villeneuve–Vevey (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	4	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.4.a		Villeneuve–Aigle (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	2	2.5	2.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon avec EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.4.b		Aigle–Villeneuve (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	2	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.5.a		Aigle–St-Maurice (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	0	0	2.5	2.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon express cargo avec EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.5.b		St-Maurice–Aigle (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	0	0	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.6.a		St-Maurice–Sion (seulement dans ce sens)	2.5	2.5	2	2	2.5	2.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon express cargo avec EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: Lausanne Triage - Brigue: sur la section Saxon–Sion: 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo ou 2 sillons express cargon
2.6.b		Sion–St-Maurice (seulement dans ce sens)	2.5	2.5	2	2	2	2	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: LT–BR: sur la section Sion–Ardon: 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo ou 2 sillons express cargon
2.7.	Sion–Viège	2.5	2.5	2	2	1.5	1.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon standard avec EC Genève–Milan 4 fois par jour	
2.8.a	Vevey–Puidoux-Chexbres	Vevey–Puidoux (seulement dans ce sens)	0	0	1	1	0	0	TM: seulement sens inverse
2.8.b		Puidoux–Vevey (seulement dans ce sens)	0	0	1	1	1	1	TM: seulement direction Vevey

2 Vaud–Valais (Lausanne–Martiny–Viège / Martiny–Le Châble&Orsière / Vevey–Puidoux)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
2.9.a	St. Maurice–Monthey – St-Gingolph	St-Maurice–Monthey (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1	1	
2.9.b		Monthey–St-Maurice (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: partage du sillon TM standard avec EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.10.		Monthey–St-Gingolph (Frontière)	0	0	2	2	0	0	
2.11.	Martigny -	Martigny–Orsières	0	0	1	2	1	0	
2.12.	Sembracher -	Sembracher–Le Châble	0	0	1	2	1	0	

3 Plateau–Broye–Seeland (Lausanne–Romont–Fribourg–Berne / Palézieux–Payerne–Lyss / Romont–Bulle / Yverdon–Payerne–Fribourg / Fribourg–Murten–Anet / Berne–Neuchâtel)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
3.1.	Lausanne–Berne	Lausanne–Puidoux	3	3	4	4	2	2	
3.2.a		Puidoux–Palézieux (seulement dans ce sens)	3	3	4	4	2	2	
3.2.b		Palézieux–Puidoux (seulement dans ce sens)	3	3	4	4	3	3	
3.3.a		Palézieux–Romont (seulement dans ce sens)	3	3	0	0	2	2	
3.3.b		Romont–Palézieux (seulement dans ce sens)	3	3	0	0	3	3	
3.4.		Romont–Avry	3	3	3	3	2	1	
3.5.		Avry–Fribourg/Freiburg	3	3	3	5	2	1	
3.6.		Fribourg/Freiburg–Flamatt	3	3	3	3	2	1	
3.7.		Flamatt–Bümpliz Süd	3	3	5	5	2	2	
3.8.		Bümpliz Süd–Berne	3	3	5	5	0	0	
3.9.	Bümpliz Süd–Berne Weyermannshaus	0	0	0	0	2	2		
3.10.	Berne Weyermannshaus–Berne	0	0	0	0	2	2	TM: dans le nœud de Berne jonction possible en direction de Niederbottigen	
3.11.	Palézieux–Payerne	Palézieux–Payerne	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: toutes les deux heures avec exclusion réciproque du sens inverse
3.12.	Payerne–Chiètres–Lyss	Payerne–Murten/Morat	0	0	1	1.5	1	0.5	Sillon hybride: TM avec sillon TRV aux hdp (interruption de cadence TRV)
3.13.		Murten/Morat–Muntelier	0	0	3.5	3.5	1.5	1.5	TM: sillon standard Morat/Morat–Anet avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: TM avec TRV-Trasse (interruption de cadence TRV)
3.14.		Muntelier–Chiètres	0	0	2	2	1	1	
3.15.		Chiètres–Aarberg	0	0	1	1	2	2	
3.16.	Aarberg–Lyss	0	0	1	1	1	1		

3 Plateau–Broye–Seeland (Lausanne–Romont–Fribourg–Berne / Palézieux–Payerne–Lyss / Romont–Bulle / Yverdon–Payerne–Fribourg / Fribourg–Morat/Morat–Anet / Berne–Neuchâtel)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
3.17.	Yverdon–Payerne–	Yverdon–les-Bains–Payerne	0	0	2	2	1	1	
3.18.	Givisiez–Fribourg	Payerne–Grolley	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: TM avec TRV-Trasse (interruption de cadence TRV)
3.19.		Grolley–Givisiez	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
3.20.		Givisiez–Fribourg/Freiburg	0	0	4	4	1	1	
3.21.	Givisiez–Morat/Morat	Givisiez–Murten/Morat	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: TM avec sillon TRV (interruption de cadence TRV)
3.22.	(Morat/Morat)–Muntelier–Anet	Muntelier–Anet	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: TM avec sillon TRV (interruption de cadence TRV)
3.23.	Romont–Bulle–Broc-Fabrique	Romont–Bulle–Broc-Fabrique	0	0	1.5	1.5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: TM avec sillon TRV (interruption de cadence TRV)
3.24.	Flamatt–Laupen	Flamatt–Laupen	0	0	2	2	0	0	
3.25.	Berne–Neuchâtel	Berne–Berne Brünnen Westside	2	2	4	4	1	1	
3.26.		Berne Brünnen Westside - Niederbottigen BN	2	2	2	2	1	1	
3.27.		Niederbottigen BN–Chiètres	2	2	2	2	0	0	
3.28.		Chiètres–Neuchâtel	2	2	2	2	1	1	

4 Lausanne–Neuchâtel–Biel (Lausanne_Lausanne Triage–Neuchâtel–Biel/Bienne / Daillens-Vallorbe / Chavornay–Orbe / Auvornier -Travers–Buttes/-Verrières)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
4.1.	Lausanne–Neuchâtel – Biel/Bienne	Renens–Bussigny	2.5	2.5	4	5	0	0	TGL: sillon TGV 5 fois par jour
4.2.		Bussigny–Daillens	3.5	3.5	4	5	6	6	TGL: sillon TGV 5 fois par jour TM: lorsque le sillon TGV et le sillon hdp sont occupés, seuls 5 sillons TM sont disponibles
4.3.		Daillens–Chavornay	3	3	2	3	4	4	
4.4.		Chavornay–Grandson	3	3	2	2	4	4	
4.5.		Grandson–Gorgier-St-Aubin	3	3	0	0	4	4	
4.6.		Gorgier-St-Aubin–Auvornier	3	3	2	2	4	4	
4.7.		Auvornier–Neuchâtel	3	3	4	4	4	4	TM: partage du sillon sillon express cargo RBL–Lausanne-Triage avec TER Neuchâtel-Frasne trois fois par jour (seulement en direction de Neuchâtel–Auvornier) sillon hybride: sillon TM bis Verrières avec sillon TRV jusqu'à Buttes (interruption de cadence TRV) TRV: jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux- de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds conformément à la STUR 2025.
4.8.		Neuchâtel–Cornaux	3	3	2	2	4	4	
4.9.		Cornaux–Biel/Bienne	3	3	2	2	5	5	
4.10.	(Genève)&Lausanne	Lausanne Triage–Lécheires	0	0	0	0	6	6	TM: 3 sillons express cargo + 3 sillons standard
4.11.	Triage–contournement-Bussigny	Lécheires–Bussigny	1	1	0	0	6	6	TM: 3 sillons express cargo + 3 sillons standard
4.12.	Daillens–Le Day–Val-lorbe	Daillens–Vallorbe	0.5	0.5	2	2	0.5	0.5	TGL: sillon TGV 5 fois par jour TM: partage du sillon avec TGV Lausanne–Paris (5 fois par jour)
4.13.		Vallorbe-Frontière–Vallorbe	0.5	0.5	0	0	0	0	
4.14.	Le Day–Le Brassus	Le Day–Le Brassus	0	0	1	1	0	0	
4.15.	Chavornay–Orbe	Chavornay–Orbe	0	0	2	2	3	3	

4 Lausanne–Neuchâtel–Biel/Bienne (Lausanne_Lausanne Triage–Neuchâtel–Biel/Bienne / Daillens-Vallorbe / Chavornay–Orbe / Auvonnier -Travers–Buttes/-Verrières)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
4.16.	Auvonnier–Travers–Pontarlier	Auvonnier–Travers	0	0	2	2	0.5	0.5	TRV: sillon Neuchâtel–Frasne trois fois par jour TM: avec exclusion réciproque du sens inverse sillon hybride: sillon TM avec sillon TRV jusqu'à Buttes (interruption de cadence TRV)
4.17.		Travers–Les Verrières	0	0	0.5	0.5	1	1	TRV: sillon Neuchâtel–Frasne trois fois par jour
4.18.		Les Verrières–Les Verrières-Frontière	0	0	0.5	0.5	0	0	
4.19.	(Travers)–Travers limite RVT–Buttes	Travers–Buttes	0	0	2	2	0	0	

5 Jura (Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds / Biel/Bienne/Biel GT–La Chaux-de-Fonds–Le Locle / Biel/Bienne/Biel GT–Moutier–Delémont–Bâle / Delémont-Delle&Bonfol, Soleure–Mou- tier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
5.1.	Delémont–Bâle	Delémont–Laufon	2	2	0	0	0.5	0.5	TRV: jusqu'à la mise en place de la cadence semi-horaire du TGL, un sillon hdp Aesch-Delémont est garanti pour le TRV (analogue à la STUR 2025). TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.2.		Laufon–Zwingen	2	2	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.3.		Zwingen–Aesch	2	2	2	2	1	1	
5.4.		Aesch–Ruchfeld	2	2	4	4	1	1	
5.5.		Ruchfeld–Bâle CFF	2	2	4	4	0	0	
5.6.	Bâle GT–VL - Ruchfeld (- Delémont)	Ruchfeld–Bâle CFF marchandises	0	0	0	0	1	1	
5.7.	Longeau–Granges Nord–Delémont	Moutier–Longeau	2	2	0	0	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.8.		Moutier–Delémont	2	2	0	0	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.9.	Delémont–Delle	Delémont–Porrentruy	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.10.		Porrentruy–Delle-Frontière	0	0	1	1	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.11.	Porrentruy–Bonfol	Porrentruy–Bonfol	0	0	1	2	0.5	0	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.12.	Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds	Biel/Bienne–Reuchenette-Péry	0	0	2	2	1	1	
5.13.		Reuchenette-Péry–Sonceboz-Sombeval	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.14.		Sonceboz-Sombeval–La Chaux-de-Fonds	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
5.15.	Sonceboz-Sombeval–Moutier	Sonceboz-Sombeval–Malleray-Bévilard	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: toutes les deux heures & avec exclusion réciproque du sens inverse
5.16.		Malleray-Bévilard–Moutier	0	0	1	2	0.5	0.5	TM: toutes les deux heures & avec exclusion réciproque du sens inverse
5.17.	Soleure–Moutier	Soleure Ouest–Gänsbrunnen	0	0	1	2	0	0	
5.18.		Gänsbrunnen–Moutier	0	0	1	1	0	0	

5 Jura (Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds / Biel/Bienne/Biel GT–La Chaux-de-Fonds–Le Locle / Biel/Bienne/Biel GT–Moutier–Delémont–Bâle / Delémont-Delle&Bonfol, Soleure–Moutier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
5.19.	Neuchâtel–Le Locle–Col-des-Roches–Le Locle-Frontière	Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds	2	2	2	2	0	0	TRV: jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds conformément à la STUR 2025.
5.20.		La Chaux-de-Fonds–Le Locle	1	1	2.5	2.5	0.5	0.5	TGL: partage du sillon avec TER TRV: TER désheuré sillon hybride: TM avec sillon TGL (interruption de cadence du TGL)
5.21.		Le Locle–Le Locle-Col-des-Roches	0	0	0.5	0.5	1	1	TRV: TER désheuré
5.22.		Le Locle-Col-des-Roches–Le Locle-Frontière	0	0	0.5	0.5	0	0	TRV: TER désheuré
5.23.	Neuchâtel–Chambrelieu–La-Chaux-de-Fonds	Neuchâtel-Vauseyon (bif)–La Chaux-de-Fonds	0	0	0	0	0	0	ne fait pas partie du PO2035 jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds conformément à la STUR 2025.

6 Plateau Berne (Biel/Bienne–Soleure–Oensingen/ABS–Olten / Soleure–Berthoud / Oensingen–Balsthal / Berne–Biel/Bienne / Berne–Berthoud/NT–Olten / Zofingue)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
6.1.	Olten–Berthoud–(Zollikofen)–Berne	Olten–Rothrist	10	10	2	2	2	2	via tunnel de Born
6.2.		Aarburg–Oftringen–Rothrist	2	2	0	0	4	4	
6.3.		Rothrist–Langenthal / Langenthal gare marchandises	2	2	2	2	6	6	
6.4.		Langenthal / Langenthal gare marchandises - Thunstetten	2	2	0	0	6	6	
6.5.		Thunstetten–Berthoud	2	2	0	0	5	5	
6.6.		Berthoud–Mattstetten	2	2	4	4	5	5	
6.7.		Mattstetten–Zollikofen	0	0	2	2	4	4	
6.8.		Zollikofen–Löchligut (bif)	2	2	6	6	6	6	
6.9.		Löchligut (bif)–Löchligut Sud (bif)	12	12	8	8	6	6	
6.10.		Löchligut–Wankdorf–Wyler–(Berne)	12	12	8	8	2	2	
6.11.		(Wankdorf)–Wyler–Berne	16	16	17		2	2	
6.12.	Mattstetten Abzweigung–NT - Rothrist	Löchligut (bif)–Mattstetten	10	10	2	2	1	1	
6.13.		Mattstetten–Wanzwil (bif)	8	8	0	0	0	0	
6.14.		Wanzwil (bif)–Rothrist	10	10	0	0	0	0	
6.15.	Zollikofen–Biel/Bienne	Zollikofen–Lyss	2	2	4	4	2	2	
6.16.		Lyss–Busswil	2	2	3	5	2	2	
6.17.		Busswil–Madretsch (Biel/Bienne)	2	2	2	4	2	2	
6.18.		Madretsch (Biel/Bienne)–Biel/Bienne	2	2	2	4	0	0	
6.19.		Madretsch (Biel/Bienne)–Biel/Bienne GT	0	0	0	0	2	2	
6.20.	Busswil–Büren an der Aare	Büren an der Aare–Busswil	0	0	1	2	0	0	

6 Plateau Berne (Biel/Bienne–Soleure–Oensingen/TA–Olten / Soleure–Berthoud / Oensingen–Balsthal / Berne–Biel/Bienne / Berne–Berthoud/NT–Olten / Zofingue)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
6.21.	Olten–Soleure–Oensingen–Biel GT / Biel/Bienne	Olten–Soleure	2	2	2	2	6	6	
6.22.		Soleure–Soleure Ouest	2	2	5	6	5	5	
6.23.		Soleure Ouest–Granges Sud	2	2	4	4	5	5	
6.24.		Granges Sud–Longeau	2	2	2	2	5	5	
6.25.		Longeau–Biel Mett (bif)	4	4	2	2	5.5	5.5	TM: 1 sillon standard: avec exclusion réciproque du sens inverse (à partir de/à destination de Moutier)
6.26.		Biel Mett (bif)–Biel/Bienne GT	0	0	0	0	1.5	1.5	TM: sillon standard Biel GT–Moutier; avec exclusion réciproque du sens inverse
6.27.		Biel/Bienne GT–Biel/Bienne	0	0	0	0	1.5	1.5	TM: 1 sillon standard: avec exclusion réciproque du sens inverse
6.28.		Biel Mett (bif)–Biel/Bienne	4	4	2	2	4	4	
6.29.		Langenthal / Wanzwil–TA -	Thunstetten–Inkwil	0	0	0	0	1	1
6.30.	Wanzwil (bif)–Inkwil		2	2	0	0	0	0	
6.31.	Inkwil–Soleure		2	2	0	0	1	1	
6.32.	Soleure–Berthoud	Soleure–Berthoud	0	0	2	2	1	1	
6.33.	Oensingen–Balsthal	Oensingen–Balsthal	0	0	2	2	0	0	

7 Berne Sud (Emmental / Berner Oberland / Loetschberg–Simplon) (Berne–Belp–Thoune / Berne–Luzern / Berne–Thoune–Spiez–Interlaken / Spiez–Zweisimmen / Spiez–Frutigen–TBL/Loetschberg–Viège–Brigue–Domodossola / Berthoud–Konolfingen–Thoune&Sumiswal / Langenthal–Wolhusen)			TGL		TRV		TM		Remarque
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
7.1.	Berne–Gümligen– Thoune–Spiez	(Berne)–Wyler–Wankdorf - Ostermundigen	4	4	9	9	1	1	
7.2.		Ostermundigen–Gümligen	4	4	9	9	4	4	
7.3.		Gümligen–Münsingen	4	4	6	6	4	4	
7.4.		Münsingen–Thoune	4	4	4	4	4	4	
7.5.		Thoune–Spiez	4	4	2	2	4	4	
7.6.	Löchligut/Zollikofen - VL–Ostermundigen	Löchligut Sud (bif) - Ostermundigen	0	0	0	0	4	4	
7.7.	Spiez–(Frutigen)– TBL–Brigue–Domodossola	Spiez–Frutigen	2	2	2	2	4	4	
7.8.		Frutigen–Viège	2	2	0	0	4	4	
7.9.	Viège–Brigue	Viège–Brigue	4.5	4.5	2	2	5.5	5.5	TGL: EC Genève–Milan 4 fois par jour TM: partage du sillon avec EC Genève–Milan 4 fois par jour
7.10.		Brigue–Iselle di Trasquera	0.5	0.5	1	1	3.5	3.5	TGL: toutes les deux heures (EC Genève–Milan 4 fois par jour) TM: 1 sillon standard toutes les deux heures autres modes de transport: 1 sillon supplémentaire par heure et par direction (Train-autos)
7.11.		Iselle di Trasquera–Domodossola	0.5	0.5	1	1	3.5	3.5	TGL: toutes les deux heures (EC Genève–Milan 4 fois par jour) TM: 1 sillon standard toutes les deux heures
7.12.	Frutigen–Kandersteg – Brigue	Frutigen–Kandersteg	0	0	1	2	0	0	
7.13.		Kandersteg–Goppenstein	0	0	1	1	0	0	autres modes de transport: 2 sillons supplémentaires par heure et par direction (Train-autos)
7.14.		Goppenstein–Brigue	0	0	1	1	0	0	
7.15.	Spiez–Interlaken Est	Spiez–Interlaken Est	2	2	0.5	0.5	0.5	0.5	TRV: toutes les deux heures TM: toutes les deux heures
7.16.	Spiez–Zweisimmen	Spiez–Zweisimmen	0	0	2	2	0	0	
7.17.	Berthoud–Konolfingen – Thoune	Berthoud–Hasle–Rüegsau	0	0	4	4	1	1	
7.18.		Hasle–Rüegsau–Konolfingen	0	0	2	2	0	0	
7.19.		Konolfingen–Thoune	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
7.20.	Hasle–Rüegsau– Ramsei–Obermatt	Hasle–Rüegsau–Ramsei	0	0	2	2	1	1	
7.21.		Ramsei–Obermatt	0	0	1	1	0	0	
7.22.	Ramsei–Sumiswald	Ramsei–Sumiswald–Grünen	0	0	1	1	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse

7 Berne Sud (Emmental / Berner Oberland / Loetschberg–Simplon) (Berne–Belp–Thoune / Berne–Lucerne / Berne–Thoune–Spiez–Interlaken / Spiez–Zweisimmen / Spiez–Frutigen–TBL/Loetschberg–Viège–Brigue–Domodossola / Berthoud–Konolfingen–Thoune&Sumiswal / Langenthal–Wolhusen)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
7.23.	Gümligen–Obermatt–	Gümligen–Konolfingen	0	0	3	3	0	0	
7.24.	Langnau–Lucerne	Konolfingen–Obermatt	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
7.25.		Obermatt–Langnau i.E.	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
7.26.		Langnau i.E.–Wolhusen	0	0	2	2	0	0	
7.27.		Wolhusen–Lucerne	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
7.28.	Langenthal–Huttwil–	Langenthal–Zell	0	0	2	2	1	1	
7.29.	Wolhusen	Zell–Gettnau	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
7.30.		Gettnau–Willisau	0	0	2	2	1	1	
7.31.		Willisau–Wolhusen	0	0	3	3	1	1	
7.32.	Berne–Belp–Thoune	Berne–Berne Fischermätteli	0	0	10	10	0	0	
7.33.		Berne Fischermätteli–Belp	0	0	6	6	0	0	
7.34.		Belp–Thoune	0	0	2	2	0	0	
7.35.	Berne Fischermätteli –	Berne Fischermätteli–Niederscherli	0	0	4	4	0	0	
7.36.	Schwarzenburg	Niederscherli–Schwarzenburg	0	0	2	2	0	0	

8 Corridor Nord-Sud / Suisse centrale

(Bâle–Brugg VL–Arth-Goldau–TBG / ligne panoramique–Castione-Arbedo / Lucerne
- Zoug / Lucerne–Arth-Goldau / Zoug–Arth-Goldau / Arth-Goldau- Biberbrugg)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
8.1.	Brugg–Stein- Säckin- gen–Pratteln	Brugg AG–Brugg AG Nord (bif)	2	2	0	0	0	0	
8.2.		Brugg AG Nord (bif)–Frick	2	2	0	0	8	8	
8.3.		Frick–Stein-Säckingen	2	2	1	1	8	8	
8.4.		Stein-Säckingen–Pratteln	2	2	2	2	9	9	
8.5.	Brugg–Hendschikon– Muri–Arth-Goldau	Brugg AG Sud (bif)–Brugg AG Nord (bif)	0	0	0	0	8	8	TM: via Brugg VL
8.6.		Brugg AG–Brugg AG Sud (bif)	0	0	2	2	0	0	
8.7.		Brugg AG Sud (bif)–Brunegg	0	0	2	2	8	8	
8.8.		Brunegg–Othmarsingen	0	0	2	2	6	6	
8.9.		Othmarsingen–Hendschiken	0	0	2	2	7	7	
8.10.		Hendschiken–Wohlen AG	0	0	6	6	7	7	
8.11.		Wohlen AG–Muri AG	0	0	4	4	7	7	
8.12.		Muri AG–Rotkreuz	0	0	2	2	7	7	
8.13.a		Rotkreuz–Immensee (seulement dans ce sens)	1	1	1	1	6.5	6.5	TM: 1 sillon express cargo toutes les deux heures
8.13.b		Immensee–Rotkreuz (seulement dans ce sens)	1	1	1	1	6	6	
8.14.a		Immensee–Arth-Goldau (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	6.5	6.5	TM: 1 sillon express cargo toutes les deux heures
8.14.b		Arth-Goldau–Immensee (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	6	6	
8.15.	Lenzburg – Hendschikon	Gexi–Hendschiken	0	0	4	4	2	2	

8 Corridor Nord-Sud / Suisse centrale

(Bâle–Brugg VL–Arth-Goldau–TBG / ligne panoramique–Castione-Arbedo / Lucerne
- Zoug / Lucerne–Arth-Goldau / Zoug–Arth-Goldau / Arth-Goldau- Biberbrugg)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
8.16.a	Arth-Goldau–TBG– Castione-Arbedo	Arth-Goldau–Brunnen (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	6	6	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures TGL: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, un sillon TGL Rotkreuz–Erstfeld est assuré à certaines heures.
8.16.b		Brunnen–Arth-Goldau (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	5.5	5.5	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures TGL: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, un sillon TGL Rotkreuz–Erstfeld est assuré à certaines heures.
8.17.a		Brunnen–Altdorf / Rynächt (seulement dans ce sens)	3	3	1	1	6	6	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures TGL: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, un sillon TGL Rotkreuz–Erstfeld est assuré à certaines heures.
8.17.b		Altdorf / Rynächt–Brunnen (seulement dans ce sens)	3	3	1	1	5.5	5.5	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures TGL: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, un sillon TGL Rotkreuz–Erstfeld est assuré à certaines heures.
8.18.a		Altdorf / Rynächt–Giustizia (dira) (seulement dans ce sens)	2	2	0	0	6	6	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures TM: 4 sillons standard via Biasca au lieu de Pollegio
8.18.b		Giustizia (dira)–Altdorf / Rynächt (seulement dans ce sens)	2	2	0	0	5.5	5.5	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures TM: tous les sillons via Pollegio
8.19.a		Giustizia (dira)–Castione-Arbedo (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	6	6	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
8.19.b		Castione-Arbedo–Giustizia (dira) (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	5.5	5.5	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures

8 Corridor Nord-Sud / Suisse centrale

(Bâle–Brugg VL–Arth-Goldau–TBG / ligne panoramique–Castione-Arbedo / Lucerne
- Zoug / Lucerne–Arth-Goldau / Zoug–Arth-Goldau / Arth-Goldau- Biberbrugg)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
8.20.	Rynächt–Erstfeld–Ligne panoramique–Biasca–Giustizia	Altdorf / Rynächt–Erstfeld	1	1	1	1	1	1	TGL: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, un sillon TGL Rotkreuz–Erstfeld est assuré à certaines heures.
8.21.		Erstfeld–Biasca	1	1	0	0	1	1	
8.22.		Biasca–Giustizia (dira)	1	1	2	2	1	1	TM: 4 sillons standard supplémentaires Transit en direction du Sud via Biasca
8.23.	Zoug–Lucerne	Zoug–Zoug Chollermüli	4	4	8	8	1.5	1.5	TM: sillon standard Zoug–Affoltern a.A.: avec exclusion réciproque du sens inverse
8.24.		Zoug Chollermüli–Rotkreuz	4	4	6	6	1	1	
8.25.		Rotkreuz–Ebikon	5	5	2	2	1	1	
8.26.		Ebikon–Lucerne	5	5	2	2	0	0	TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Lucerne–Zurich, le sillon hybride Lucerne–Ebikon (TM avec TGL) est assuré conformément à la STUR 2025.
8.27.	Lucerne–Küssnacht am Rigi–Immensee	Lucerne–Immensee	0	0	2	2	0	0	
8.28.	Zoug–Arth-Goldau	Zoug–Walchwil	2	2	2	2	0	0	
8.29.		Walchwil–Arth-Goldau	2	2	1	1	0	0	
8.30.	Biberbrugg–Arth-Goldau	Biberbrugg–Arth-Goldau	0	0	2	2	0	0	

9 Bâle–Olten–Lucerne (Bâle–tunnel de l'Adler/Pratteln–Liestal–Sissach–Läufelfingen/Gelterkinden–Olten–Zofingue–Lucerne / Zofingue–Suhr–Zofingue / Emmenbrücke–Lenzburg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
9.1.	Bâle CFF / Bâle GT – Tecknau–Olten	Bâle CFF–MuttENZ	9	9	6	6	0	0	TRV: sillons en direction de Bâle CFF–MuttENZ via Bâle gare marchandises
9.2.		MuttENZ–Pratteln	2	2	6	6	0	0	
9.3.		Pratteln–Liestal	0	0	4	4	6	6	
9.4.		Liestal–Olten Nord	7	7	2	2	6	6	
9.5.		Olten Nord–Olten	3	3	2	2	6	6	
9.6.	(Bâle CFF)–MuttENZ - Tunnel de l'Adler–Liestal–(Olten)	MuttENZ–Liestal	7	7	0	0	0	0	TGL: via Tunnel de l'Adler
9.7.	Bâle GT–Pratteln	Bâle CFF GT–Pratteln	0	0	0	0	15	15	
9.8.	Sissach–Läufelfingen – Olten	Sissach–Olten	0	0	1	1	0	0	
9.9.	(Tecknau)–Olten VL - (Dulliken)	Olten VL	4	4	0	0	0	0	
9.10.	Olten–Lucerne	Olten–Aarburg–Oftringen	1	1	4	4	4	4	
9.11.		Aarburg–Oftringen–Zofingue	3	3	4	4	1	1	
9.12.		Zofingue–Sursee	3	3	2	2	2	2	
9.13.		Sursee–Emmenbrücke	3	3	3	3	2	2	TRV: jusqu'à la mise en exploitation du tunnel de base du Zimmerberg II (TBZ II), un train régional supplémentaire Olten–Lucerne peut circuler au lieu d'un quatrième train du trafic grandes lignes de Zurich.
9.14.		Emmenbrücke–Lucerne	3	3	5	6	1	1	TRV: jusqu'à la mise en exploitation du tunnel de base du Zimmerberg II (TBZ II), un train régional supplémentaire Olten–Lucerne peut circuler au lieu d'un quatrième train du trafic grandes lignes de Zurich..
9.15.	Zofingue–Lenzburg	Zofingue–Suhr	0	0	2	2	2	2	
9.16.		Suhr–Lenzburg	0	0	2	2	2	2	
9.17.a	Lenzburg–Emmenbrücke Gersag	Emmenbrücke–Hochdorf (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1	1	TRV: pas de sillons hdp
9.17.b		Hochdorf–Emmenbrücke (seulement dans ce sens)	0		2	2.5	1	0.5	TM: diminution aux hdp du matin TRV: sillons hdp seulement aux hdp du matin
9.18.		Hochdorf–Lenzburg	0	0	2	2	0	0	

10 Rhin Bâle–Schaffhouse (y c. DE & FR) (Schaffhouse–DE–Bâle / Bâle–France/ Stein-Säckingen-Koblenz- Eglisau / Waldshut–Koblenz–Turgi)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
10.1.	Bâle CFF / Bâle GT – Gare badoise de Bâle	Gare badoise de Bâle–Bâle CFF GT	0	0	0	0	10	10	TM: 8 sillons en direction de Weil am Rhein–frontière nationale et 2 sillons Gare badoise de Bâle–Port du Rhin
10.2.	(Allemagne) - Weil am Rhein/ Lörrach/Grenzach	Bâle CFF–gare badoise de Bâle	1.5	1.5	3	4	0	0	TGL: 1 sillon une fois par heure + 1 sillon toutes les deux heures TRV: 2 sillons toutes les deux heures + 2 sillons une fois par heure
10.3.		Weil am Rhein Landesgrenze–gare badoise de Bâle	1.5	1.5	2	3	8	8	TGL: 1 sillon une fois par heure + 1 sillon toutes les deux heures TRV: 2 sillons toutes les deux heures + 1 sillon une fois par heure
10.4.		gare badoise de Bâle–Lörrach frontière nationale	0	0	4	4	0	0	
10.5.		gare badoise de Bâle–Grenzach frontière nationale	0	0	4	4	0	0	
10.6.		Bâle CFF–St. Louis (France)	Bâle Grenze (FR)–Bâle CFF	1	1	6	6	2	2
10.7.	Bâle CFF–Bâle gare marchandises–Bâle GT	Bâle CFF–Bâle CFF gare marchandises	0	0	0	0	2	2	TRV: sillons en direction de Bâle CFF–Muttentz via Bâle gare marchandises
10.8.		Bâle CFF gare marchandises–Bâle GT	0	0	0	0	4	4	
10.9.	Eglisau–Koblenz– Stein-Säckingen	Eglisau–Bad Zurzach	0	0	1	1	1	1	TM: 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens
10.10.		Bad Zurzach–Koblenz	0	0	2	2	1	1	TM: 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens
10.11.		Koblenz–Laufenburg	0	0	0	0	1	1	TM: 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens
10.12.		Laufenburg–Stein-Säckingen	0	0	1	1	2	2	

10 Rhin Bâle–Schaffhouse (y c. DE & FR) (Schaffhouse–DE–Bâle / Bâle–France/ Stein-Säckingen-Koblenz- Eglisau / Waldshut–Koblenz–Turgi)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
10.13.	Waldshut–Turgi	Turgi–Siggenthal–Würenlingen	0	0	2	3	1	1	TRV: jusqu’à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon hybride est maintenu entre Turgi et Koblenz conformément à la STUR 25.
10.14.		Siggenthal–Würenlingen–Döttingen	0	0	2	3	0.5	0.5	TRV: jusqu’à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon hybride est maintenu entre Turgi et Koblenz conformément à la STUR 25. TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
10.15.		Döttingen–Koblenz	0	0	2	2	0.5	0.5	TRV: jusqu’à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon hybride est maintenu entre Turgi et Koblenz conformément à la STUR 25. TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
10.16.		Koblenz–Koblenz Grenze	0	0	2	2	0	0	
10.17.	Erzingen – Schaffhouse–Singen (Allemagne)	Klettgau frontière nationale–Beringen Bad Bf	0	0	4	4	0	0	
10.18.		Beringen Bad Bf–Schaffhouse	0	0	4	6	0	0	

11 Plateau–Limmattal (Olten–Lenzburg–Zurich&RBL / Aarau–Wildegge–Brugg–Zurich&RBL / Zurich Altstetten–RBL / Mellingen–Baden Oberstadt)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
11.1.a	Zurich–Lenzburg–Olten	Zurich HB–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	16	16	12	12	1	1	
11.1.b		Zurich Altstetten–Zurich HB (seulement dans ce sens)	16	16	12	12	0	0	
11.2.a		Zurich Altstetten–Zurich Mülligen (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM: sillon express cargo Gossau–Mülligen
11.2.b		Zurich Mülligen–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	2	2	TM: sillons express cargo Suisse orientale
11.3.		Zurich Mülligen–Einfang (bif)	0	0	0	0	1	1	
11.4.a		Zurich Altstetten–Einfang (bif) (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	2	2	Sans TM via Mülligen
11.4.b		Einfang (bif)–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	10	8	Sans TM via Mülligen
11.5.a		Einfang (bif)–Dietikon (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	3	3	
11.5.b		Dietikon–Einfang (bif) (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	10	8	
11.6.a		Dietikon–Zurich GT Limmattal (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	3	3	
11.6.b		Zurich GT Limmattal–Dietikon (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	10	8	
11.7.		Dietikon–Killwangen–Spreitenbach	16	16	4	5	0	0	
11.8.a	Zurich GT Limmattal–Killwangen–Spreitenbach (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	11	11		
11.8.b	Killwangen–Spreitenbach–Zurich GT Limmattal (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	19	19		
11.9.	Killwangen–Spreitenbach–Mägenwil	12	12	2	2	6	6		
11.10.	Mägenwil–Othmarsingen	12	12	2	2	5	5		
11.11.	Othmarsingen–Gexi	12	12	2	2	4	4		
11.12.	Gexi–Lenzburg	12	12	6	6	4	4		

11 Plateau–Limmattal (Olten–Lenzburg–Zurich&RBL / Aarau–Wildegg–Brugg–Zurich&RBL / Zurich Altstetten–RBL / Mellingen–Baden Oberstadt)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
11.13.a		Lenzburg–Rapperswil (seulement dans ce sens)	12	12	4	4	2	2	
11.13.b		Rapperswil–Lenzburg (seulement dans ce sens)	12	12	4	4	4	4	TM: 2 sillons standard de jonction Suisse romande–Tessin
11.14.		Rapperswil–Aarau	14	14	8	8	6	6	
11.15.		Aarau–Olten Est (bif)	12	12	6	6	6	6	via Eppenbergr & via Schönenwerd
11.16.		Olten–Olten Est (bif)	8	8	6	6	6	6	
11.17.	Rapperswil–Brugg	Brugg AG–Rapperswil	2	2	4	4	4	4	
11.18.	Killwangen- Spreitenbach/RBL–Brugg	Killwangen-Spreitenbach–Wettingen	4	4	2	3	5	5	
11.19.		Wettingen–Turgi	4	4	6	7	5	5	
11.20.		Turgi–Brugg AG	4	4	6	6	4	4	
11.21.	(RBL) -Mägenwil - Brunegg–(Bâle GT)	Mägenwil–Brunegg	0	0	0	0	3	3	
11.22.	Mellingen–Wettingen	Wettingen–Gruemet (bif)	0	0	0	0	0	0	

12 Zurich Sud (Zurich–Affoltern aA–Zoug / Zurich Giesshübel–Langnau (SZU) / Zurich–Zoug tous les tronçons / Zurich–Thalwil–Pfäffikon / Wädenswil–Einsiedeln / Pfäffikon–Biberbrugg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
12.1.	(Zurich)–Zurich Altstetten–Affoltern a.A.–	Zurich Altstetten–Affoltern am Albis	0	0	4	4	1	1	
12.2.	Zoug Kollermühle–(Zoug)	Affoltern am Albis–Zoug Chollermüli	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
12.3.	(Zurich)–Zurich Aussersihl–	Zurich Aussersihl–Nidelbad	8.5	8.5	2	2	2	2	TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.4.	TBZ 1–Thalwil–	Nidelbad–Thalwil	2.5	2.5	0	0	2	2	TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.5.	Pfäffikon SZ	Thalwil–Pfäffikon SZ	3.5	3.5	5	5	2	2	TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.6.	Zurich–Zurich Enge–	Zurich HB–Zurich Aussersihl	9.5	9.5	11	11	0	0	TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.7.	Thalwil–Baar–Zoug	Zurich Aussersihl–Zurich Wiedikon	1	1	9	9	1	1	
12.8.		Zurich Wiedikon–Thalwil	1	1	9	9	0	0	
12.9.		Thalwil–Horgen Oberdorf	0	0	4	4	0	0	
12.10.		Horgen Oberdorf–Baar	0	0	2	2	0	0	
12.11.		Baar–Zoug	6	6	10	10	0	0	
12.12.	(Zurich–TBZ 1)- Nidelbad–TBZ 2 - Baar–(Zoug)	Nidelbad–Baar	6	6	2	2	0	0	
12.13.	Zurich Altstetten–Zurich VB–Zurich	Zurich Aussersihl–Zurich avant-gare	0	0	0	0	3	3	
12.14.	Wiedikon	Zurich avant-gare–Zurich Altstetten	0	0	0	0	3	3	
12.15.	Wiedikon- Giesshübel (SZU)	Zurich Giesshübel–Zurich Wiedikon	0	0	0	0	1	1	
12.16.	Wädenswil–Samstagern–Biberbrugg–	Wädenswil–Samstagern	0	0	2	4	0	0	
12.17.	Einsiedeln	Samstagern–Biberbrugg	0	0	5	5	1	1	
12.18.		Biberbrugg–Einsiedeln	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
12.19.	Pfäffikon SZ–Samstagern	Pfäffikon SZ–Samstagern	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
12.20.	Zurich SZU–Selnau–	Zurich HB SZU–Zurich Giesshübel	0	0	8	16	0	0	
12.21.	Giesshübel–Adliswil–	Zurich Giesshübel–Adliswil	0	0	4	8	0	0	
12.22.	Sihlbrugg (SZU)	Adliswil–Langnau-Gattikon	0	0	4	4	0	0	
12.23.		Langnau-Gattikon–Sihlwald	0	0	1	1	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois

(Zurich–Winterthur tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil–Pfäffikon / Effretikon–Wetzikon–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthur / Schaffhouse–Winterthur / Winterthur–Bauma–Rüti)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
13.1.	Zurich HB–DML–Zu-	Zurich HB–DML–Zurich Oerlikon	8	8	8	8	0	0	
13.2.	rich Oerlikon–Zurich	Zurich Oerlikon–Zurich Flughafen	6	6	6	6	0	0	
13.3.	Flughafen–Bassers-	Zurich Flughafen–Bassersdorf	4	4	4	4	0	0	
13.4.	dorf–Effretikon	Bassersdorf–Effretikon	0	0	6	6	1	1	
13.5.a	- Winterthur	Effretikon–Tössmühle (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	0	0	TM: seulement sens inverse
13.5.b		Tössmühle–Effretikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	1	1	TM: seulement en direction de RBL
13.6.		Tössmühle–Winterthur	8	8	12	14	4	4	
13.7.	Zurich HB–Hardbrü-	Zurich HB–Hard Käferberg	0	0	14	16	0	0	
13.8.a	cke–Kloten–Bassers-	Hard Käferberg–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	0	0	14	16	8	6	TM: en direction de l'est
13.8.b	dorf	Zurich Oerlikon–Hard Käferberg (seulement dans ce sens)	0	0	14	16	0	0	TM: seulement sens inverse
13.9.a		Zurich Oerlikon–Opfikon (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	4	4	TM: en direction de l'est
13.9.b		Opfikon–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	0	0	TM: seulement sens inverse
13.10.		Opfikon–Kloten	0	0	4	4	4	4	
13.11.		Kloten–Bassersdorf	0	0	2	2	4	4	
13.12.	Zurich HB–Wipkingen	Zurich HB–Wipkingen–Zurich Oerli-	4	4	6	6	0	0	
13.13.	- Zurich Oerlikon–Walli-	Zurich Oerlikon–Wallisellen	4	4	8	8	0	0	
13.14.	sellen–Dietlikon	Wallisellen–Dietlikon	4	4	4	4	0	0	
13.15.	Bassersdorf–Mülberg–	Bassersdorf–Mülberg	4	4	0	0	4	4	
	(tunnel de Brütten–								
	Tössmühle–Winterthur)								

13 Zurich Nord–Oberland zurichois

(Zurich–Winterthur tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil–Pfäffikon / Effretikon–Wetzikon–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthur / Schaffhouse–Winterthur / Winterthur–Bauma–Rüti)

			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
13.16.	Dietlikon–Mülberg– (tunnel de Brütten– Tössmühle-Winterthur)	Dietlikon–Mülberg	4	4	4	6	0	0	
13.17.	(Bassersdorf / Dietli- kon)–Mülberg–tun- nel de Brütten– Tössmühle-(Win- terthur)	Mülberg–Tössmühle	8	8	4	6	4	4	
13.18.a	Zurich Seebach– Glattbrugg/Opfikon	Zurich Seebach–Glattbrugg Sud / Opfikon Sud (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	2	2	TM: en direction de Glattbrugg & Kloten
13.18.b		Glattbrugg Sud / Opfikon Sud–Zu- rich Seebach (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	8	8	TM: en provenance de Glattbrugg & Kloten
13.19.a	(Zurich Oerlikon)–Oerli- kon Nord–Schaff- house–Singen	Zurich Oerlikon–Glattbrugg Sud (bif) (seulement dans ce sens)	2	2	6	8	4	2	TM: en direction de l'est
13.19.b		Glattbrugg Sud (bif)–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	2	2	6	8	0	0	TM: seulement sens inverse
13.20.		Glattbrugg Sud (bif)–Oberglatt	2	2	6	8	4	2	
13.21.		Oberglatt–Bülach	2	2	4	6	4	2	
13.22.		Bülach–Eglisau	2	2	3	3	5	5	
13.23.		Eglisau–Hüntwangen-Wil	2	2	2	2	5	5	
13.24.		Hüntwangen-Wil–Rafz	2	2	2	2	3	3	
13.25.		Rafz–Neuhausen	2	2	2	2	2	2	
13.26.		Neuhausen–Schaffhouse	2	2	6	6	2	2	
13.27.		Schaffhouse–Thayingen (frontière)	1	1	4	4	2	2	
13.28.	Oberglatt – Niederweningen	Oberglatt–Niederweningen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.29.	Wallisellen–Dübendorf	Dübendorf–Wallisellen	0	0	4	4	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois

(Zurich–Winterthur tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil–Pfäffikon / Effretikon–Wetzikon–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthur / Schaffhouse–Winterthur / Winterthur–Bauma–Rüti)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
13.30.	Rapperswil–Uster–	Rapperswil–Wetzikon	0	0	4	4	0	0	
13.31.	Stettbach–Zurich Sta-	Wetzikon–Uster	0	0	8	8	1	1	
13.32.	delhofen–Zurich HB	Uster–Dübendorf	0	0	12	12	1	1	
13.33.		Dübendorf–Stettbach	0	0	8	8	0	0	
13.34.a		Stettbach–Zurich Stadelhofen (seulement dans ce sens)	0	0	16	18	1	1	TM: sillon express cargo Gossau–Mülligen
13.34.b		Zurich Stadelhofen–Stettbach (seulement dans ce sens)	0	0	16	18	0	0	TM: seulement sens inverse
13.35.a		Zurich Stadelhofen–Zurich HB (seulement dans ce sens)	0	0	24	26	1	1	TM: sillon express cargo Gossau–Mülligen
13.35.b		Zurich HB–Zurich Stadelhofen (seulement dans ce sens)	0	0	24	26	0	0	TM: seulement sens inverse
13.36.	(Winterthur)–Win-	Winterthur Grüze–Winterthur Seen	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.37.	terthur Grüze–	Winterthur Seen–Turbenthal	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.38.	Bauma–Rüti ZH	Turbenthal–Bauma	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.39.		Bauma–Rüti ZH	0	0	2	2	0	0	
13.40.	Rapperswil–Pfäffikon SZ	Rapperswil–Pfäffikon SZ	0	0	5	5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.41.a	Zurich Stettbach–Dietlikon–Effretikon–Pfäffikon–Wetzikon–Hinwil	Stettbach–Dietlikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	10	0	0	TM: seulement sens inverse
13.41.b		Dietlikon–Stettbach seulement dans ce sens)	0	0	8	10	1	1	TM: en direction de Mülligen
13.42.a		Dietlikon–Effretikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	0	0	TM: seulement sens inverse
13.42.b		Effretikon–Dietlikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	1	1	TM: en direction de Mülligen
13.43.		Effretikon–Pfäffikon ZH	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.44.		Pfäffikon ZH–Hinwil	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse

13 Zurich Nord–Oberland zurichois

(Zurich–Winterthur tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil–Pfäffikon / Effretikon–Wetzikon–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthur / Schaffhouse–Winterthur / Winterthur–Bauma–Rüti)

			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
13.45.	Zurich Stadelhofen–Meilen–Rapperswil	Zurich Stadelhofen–Zurich Tiefenbrunnen	0	0	8	8	0	0	
13.46.		Zurich Tiefenbrunnen–Meilen	0	0	8	8	1	1	TRV et TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TRV Zurich–Meilen, l'offre à assurer conformément à la STUR 2025 est maintenue.
13.47.		Meilen–Stäfa	0	0	4	4	1	1	TRV und TM: TRV et TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TRV Zurich–Meilen, l'offre à assurer conformément à la STUR 2025 est maintenue.
13.48.		Stäfa–Rapperswil	0	0	2	2	1	1	
13.49.	Winterthur - Neuhausen	Winterthur–Marthalen	0	0	4	4	0	0	
13.50.		Marthalen–Neuhausen	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
13.51.	Winterthur–Bülach	Winterthur–Bülach	0	0	2	2	1	1	
13.52.	Zurich Oerlikon–Regensdorf-Watt–Wettingen	Zurich Oerlikon–Zurich Seebach	0	0	4	4	0	0	
13.53.a		Zurich Seebach–Regensdorf-Watt (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	8	8	TM: en direction de Wettingen / RBL
13.53.b		Regensdorf-Watt–Zurich Seebach (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	2	2	TM: en direction de Seebach
13.54.a		Regensdorf-Watt–Würenlos (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	8	8	TM: en direction de Wettingen / RBL
13.54.b		Würenlos–Regensdorf-Watt (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	2	2	TM: en direction de Seebach
13.55.		Würenlos–Wettingen	0	0	2	2	2	2	TM: si le sillon TM Winterthur–Wettingen est occupé, le sillon TM Wettingen–Würenlos n'est pas ouvert à la circulation.
13.56.a	Würenlos–RBL	Würenlos–Killwangen-Spreitenbach	0	0	0	0	8	8	TM: seulement en direction de RBL
13.56.b		Killwangen-Spreitenbach–Würenlos (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	0	0	TM: seulement sens inverse
13.57.a	Zurich Altstetten–Zurich Hard	Zurich Altstetten–Hard Käferberg (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	8	6	TM: seulement en direction de Oerlikon
13.57.b		Hard Käferberg–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	0	0	TM: seulement sens inverse

14 Suisse orientale / Sud-est

(Winterhour–Wil–St-Gall / Winterthour–Weinfelden–Romanshorn&Constance / Winterhour–Bauma–Rüti / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil–Uznach–Wattwil–Nes-slau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs–Sargans–Coire)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
14.1.	St-Gall–Winterthur	St-Gall–St-Gall Ouest (bif)	4	4	9	9	0	0	
14.2.		St-Gall–St-Gall gare marchandises	0	0	0	0	1	1	
14.3.		St-Gall gare marchandises–St-Gall Ouest (bif)	0	0	0	0	1.5	1.5	TM: 3 sillons standard avec exclusion réciproque du sens inverse
14.4.		St-Gall Ouest (bif)–Gossau SG	4	4	4	4	1	1	TM: 2 sillons systémiques avec exclusion réciproque du sens inverse
14.5.		Gossau SG–Wil SG	4	4	2	2	2	2	TM: 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TM RBL–Winterthour, un sillon express cargo supplémentaire Winterthour–Gossau est garanti.
14.6.		Wil SG–Winterthour Grüze	4	4	2	2	2	2	TM: 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TM RBL–Winterthour, un sillon express cargo supplémentaire Winterthour–Gossau est garanti.
14.7.		Winterthour Grüze–Winterthour	4	4	6	6	2	2	TM: 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo TM: jusqu'à l'aménagement de l'offre TM RBL–Winterthour, un sillon express cargo supplémentaire Winterthour–Gossau est garanti.

14 Suisse orientale / Sud-est (Winterhour–Wil–St-Gall / Winterthour–Weinfelden–Romanshorn&Constance / Winterhour- Bauma–Rüti / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil–Uznach–Wattwil–Nes-slau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
14.8.	Winterthour–Ro-manshorn	Winterthour–Oberwinterthur	4	4	6	6	2	2	
14.9.		Oberwinterthur–Frauenfeld	4	4	2	2	2	2	
14.10.		Frauenfeld–Weinfelden	2	2	2	2	2	2	TRV: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Zurich–Frauenfeld, un sillon TRV Frauenfeld-Romanshorn aux hdp est garanti dans le sens du flux de pendulaires (cf. STUR 2025).
14.11.		Weinfelden–Sulgen	2	2	4	4	2	2	TRV: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Zurich–Frauenfeld, un sillon TRV Frauenfeld-Romanshorn aux hdp est garanti dans le sens du flux de pendulaires (cf. STUR 2025).
14.12.		Sulgen–Romanshorn Ouest (bif)	2	2	2	2	2	2	TRV: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Zurich–Frauenfeld, un sillon TRV Frauenfeld-Romanshorn aux hdp est garanti dans le sens du flux de pendulaires (cf. STUR 2025).
14.13.		Romanshorn Ouest (bif)–Ro-manshorn	2	2	2	2	0	0	TRV: jusqu'à l'aménagement de l'offre TGL Zurich–Frauenfeld, un sillon TRV Frauenfeld-Romanshorn aux hdp est garanti dans le sens du flux de pendulaires (cf. STUR 2025).
14.14.		Romanshorn Ouest (bif) - Romanshorn Sud	0	0	0	0	2	2	
14.15.	Romanshorn–Ror-schach	Romanshorn–Romanshorn Sud	0	0	5	5	0	0	
14.16.		Romanshorn–Romanshorn gare marchandises	0	0	0	0	1	1	
14.17.		Romanshorn gare marchandises–Romanshorn Sud	0	0	0	0	2.5	2.5	TM: sillon standard Romanshorn gare marchandises–St-Gall avec exclusion réciproque du sens inverse
14.18.		Rorschach port–Rorschach	0	0	3	3	2	2	
14.19.		Romanshorn Sud–Rorschach port	0	0	2	2	2	2	
14.20.	Schaffhouse–Etwilen–Kreuzlingen – Romanshorn	Schaffhouse–Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.21.		Etwilen–Stein am Rhein	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.22.		Stein am Rhein–Kreuzlingen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.23.		Kreuzlingen–Kreuzlingen port	0	0	2	2	0	0	
14.24.		Kreuzlingen port–Romanshorn	0	0	3	3	1	1	

14 Suisse orientale / Sud-est (Winterhour–Wil–St-Gall / Winterthour–Weinfeldens–Romanshorn&Constance / Winterhour- Bauma–Rüti / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilens–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil–Uznach–Wattwil–Nesslau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
14.25.	Romanshorn–St-Gall St.Fiden–St-Gall	Romanshorn / Romanshorn gare marchandises - Häggenschwil-Winden	0	0	3	3	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.26.		Häggenschwil-Winden–Wittenbach	0	0	3	3	1	1	
14.27.		Wittenbach–St-Gall St. Fiden	0	0	5	5	1	1	
14.28.	Constance–Kreuzlingen port	Kreuzlingen port–Kreuzlingen port frontière	0	0	1	1	1	1	
14.29.	Wil–Weinfeldens–Kreuzlingen–Constance	Wil SG–Bettwiesen	0	0	2	2	1	1	
14.30.		Bettwiesen–Bussnang	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.31.		Bussnang–Weinfeldens	0	0	2	2	1	1	
14.32.		Weinfeldens–Siegershausen	2	2	2	2	1	1	
14.33.		Siegershausen–Kreuzlingen	2	2	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.34.		Kreuzlingen–Kreuzlingen frontière	2	2	2	2	1	1	
14.35.	Rorschach–Heiden	Rorschach–Heiden	0	0	1	1	0	0	
14.36.	Oberwinterthur - Etwilens	Oberwinterthur–Seuzach	0	0	4	4	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.37.		Seuzach–Etwilens	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.38.	Wil–Lichtensteig	Wil SG–Bazenheid ZAB (vr)	0	0	2	2	1	1	
14.39.		Bazenheid ZAB (vr)–Lichtensteig	0	0	2	2	0	0	
14.40.	St-Gall–Herisau–Lichtensteig–Wattwil– Uznach	St-Gall Ouest (bif)–Herisau	0	0	5	5	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse
14.41.		Herisau–Lichtensteig	0	0	3	3	0	0	
14.42.		Lichtensteig–Wattwil	0	0	5	5	0	0	
14.43.		Wattwil–Uznach	0	0	2	2	0	0	
14.44.	Wattwil–Nesslau–Neu St. Johann	Wattwil–Nesslau–Neu St. Johann	0	0	1	1	0	0	
14.45.	Sulgen–Gossau SG	Sulgen–Gossau SG	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse

14 Suisse orientale / Sud-est

(Winterhour–Wil–St-Gall / Winterthour–Weinfeldern–Romanshorn&Constance / Winterhour–Bauma–Rüti / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil–Uznach–Wattwil–Nes-slau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs–Sargans–Coire)

14 Suisse orientale / Sud-est			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
14.46.	Sargans–ancienne ligne/boucle–	Sargans–Buchs SG	2.5	2.5	1	1	3	3	via boucle & via ancienne ligne TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
14.47.	Trübbach–Buchs–	Buchs SG–Altstätten SG	2	2	1	1	1	1	
14.48.	St.Margrethen–Ror-	Altstätten SG–St. Margrethen	2	2	2	2	1	1	
14.49.	schach–St-Gall	St. Margrethen–Rorschach	3	3	2	2	2	2	TRV: jusqu'à l'aménagement de l'offre TRV St-Gall–Rorschach, un sillon supplémentaire TRV Rorschach–St. Margrethen est garanti.
14.50.		Rorschach–St-Gall St. Fiden	3	3	4	4	1	1	
14.51.		St-Gall St. Fiden–St-Gall	3	3	9	9	1	1	
14.52.	Feldkirch–Buchs	frontière nationale CH-Liechtenstein–Buchs SG	0.5	0.5	1.5	1.5	1	1	TGL: EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
14.53.	St-Margrethen - Bregenz	St. Margrethen–St. Margrethen frontière nationale	1	1	2	2	1	1	
14.54.	Pfäffikon SZ–Coire	Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke	3.5	3.5	3	3	2	2	TGL: EC Zurich Vienne: toutes les deux heures TM:2 sillons standard, aux heures sans sillon standard EC 2 ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo
14.55.		Sargans–Ziegelbrücke	3.5	3.5	1	1	2	2	TGL: EC Zurich Vienne: toutes les deux heures TM:2 sillons standard, aux heures sans sillon standard EC 2 ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo
14.56.		Sargans–Coire	4	4	1	1	3	3	TGL: EC Zurich Vienne: toutes les deux heures TM:2 sillons standard, aux heures sans sillon standard EC 2 ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo
14.57.		Coire–Coire gare marchandises	0	0	0	0	3	3	TM:2 sillons standard, aux heures sans EC Zurich Vienne 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express cargo

14 Suisse orientale / Sud-est

(Winterhour–Wil–St-Gall / Winterthour–Weinfelden–Romanshorn&Constance / Winterhour- Bauma–Rüti / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil–Uznach–Wattwil–Nes-slau&Wil&Herisau-St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs–Sargans–Coire)

TGL

TRV

TM

N°	Tronçon	Section	TGL		TRV		TM		Remarque
			hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	
14.58.	Ziegelbrücke –	Ziegelbrücke–Uznach	0	0	2	2	0	0	
14.59.	Rapperswil	Uznach–Rapperswil	0	0	4	4	0	0	
14.60.	Ziegelbrücke–Linthal	Ziegelbrücke–Glarus	0	0	2	2	1	1	
14.61.		Glarus–Linthal	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: avec exclusion réciproque du sens inverse


























15 Ticino (Castione-Arbedo–Bellinzona–TBC / Ceneri ligne de faite–Lugano Chiasso / Bellinzona–Locarno&Luino)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
15.1.a	Castione-Arbedo–Bellinzona–Giubiasco–TBC–Mendrisio–Chiasso	Castione-Arbedo–Bellinzona S. Paolo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6	6	TM: 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.1.b		Bellinzona S. Paolo–Castione-Arbedo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	5.5	5.5	TM: 1 sillon standard toutes les deux heures
15.2.a		Bellinzona S. Paolo–Bellinzona (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6.5	6.5	TM: 6 sillons standard + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.2.b		Bellinzona–Bellinzona S. Paolo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6	6	
15.3.a		Bellinzona–Giubiasco (seulement dans ce sens)	3	3	7	7	6.5	6.5	TM: 6 sillons standard + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.3.b		Giubiasco–Bellinzona (seulement dans ce sens)	3	3	7	7	6	6	
15.4.		Giubiasco–Camorino Nord	2	2	2	2	4	4	
15.5.		Camorino Nord–Vezia (bif)	2	2	4	4	4	4	
15.6.		Vezia (bif)–Lugano	2	2	6	6	4	4	
15.7.		Lugano–Chiasso	1	1	5	5	4	4	TM: en direction du nord à partir de Chiasso viaggiatori TM à partir de la direction Nord à destination de Chiasso Smistamento
15.8.	Chiasso–Chiasso frontière	1	1	3	3	4	4	TM: en direction du nord à partir de Chiasso viaggiatori TM à partir de la direction Nord à destination de Chiasso Triage	

15 Ticino (Castione-Arbedo–Bellinzona–TBC / Ceneri ligne de faîte–Lugano Chiasso / Bellinzona–Locarno&Luino)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	hc	hdp	hc	hdp	hc	hdp	Remarque
15.9.a	Giubiasco–Cadenazzo - Locarno	Giubiasco–S. Antonino (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	3.5	3.5	TM: 2 sillons standard à partir / à destination de Luino 1 sillon standard à partir / à destination de Cadenazzo 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.9.b		S. Antonino–Giubiasco (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	3	3	TM: 2 sillons standard à partir / à destination de Luino 1 sillon standard à partir / à destination de Cadenazzo
15.10.a		S. Antonino–Cadenazzo (seulement dans ce sens)	1	1	5	5	4	4	TM: 2 sillons standard à partir / à destination de Luino 1 sillon standard à partir / à destination de Cadenazzo 1 sillon express cargo toutes les deux heures 1 sillon standard à partir / à destination de Mendrisio toutes les deux heures
15.10.b		Cadenazzo–S. Antonino (seulement dans ce sens)	1	1	5	5	3.5	3.5	TM: 2 sillons systémiques à partir / à destination de Luino 1 sillon systémique à partir / à destination de Cadenazzo 1 sillon systémique à partir / à destination de Mendrisio toutes les deux heures
15.11.		Cadenazzo–Locarno	1	1	5	5	0	0	
15.12.	Cadenazzo–Luino	Cadenazzo–Luino	0	0	0.5	0.5	2	2	TRV: toutes les deux heures
15.13.	(Cadenazzo)–S. Antonino–TBC–(Lugano)	S. Antonino–Camorino Nord	0	0	2	2	0.5	0.5	TM: toutes les deux heures
15.14.a	Giubiasco–Taverne-Torricella&Lugano Vedeggio (Ceneri ligne de faîte)–Vezia	Giubiasco–Taverne-Torricella (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1.5	1.5	TM: 1 sillon standard + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.14.b		Taverne-Torricella–Giubiasco (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1	1	
15.15.a		Taverne-Torricella–Lugano Vedeggio (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1.5	1.5	TM: 1 sillon standard + 1 sillon express cargo toutes les deux heures
15.15.b		Lugano Vedeggio–Taverne-Torricella (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	
15.16.		Taverne-Torricella–Vezia (bif)	0	0	2	2	0	0	
15.17.	Mendrisio–Stabio – Varese	Mendrisio–Stabio	0	0	3	3	1	1	
15.18.		Stabio–Stabio Grenze	0	0	3	3	0	0	

4.3. Présentation graphique de la capacité

4.3.1. Légende

La capacité est représentée sur le plan du réseau selon les bases décrites au ch. 4.1 « Commentaires généraux » et la légende suivante :

Legende / Légende / Legenda		
Allgemein / Généralité / Generale		
	Personenverkehrstrassen	Sillons trafic voyageurs
	Güterverkehrstrassen	Sillons trafic marchandises
	Trassen weitere Verkehrsarten	Sillons autres types de trafic
	Hybridtrasse: ungelöster Trassenkonflikt zwischen Personen- und Güterverkehr	Sillon hybride: conflit de sillon non résolu entre trafics voyageurs et marchandises
	Trasse in beide Richtungen	Circulation dans les deux sens
	Trasse nur in angegebener Richtung fahrbar	Sillon utilisable uniquement dans le sens indiqué
	Trasse nur in einer Richtung fahrbar (Richtungsausschluss)	Sillon utilisable uniquement dans un sens (exclusion de sens)
	Landesgrenze	Frontière nationale
		Tracce traffico viaggiatori
		Tracce traffico merci
		Tracce altri tipi di traffico
		Traccia ibrida: conflitto di tracce irrisolto tra traffico viaggiatori e traffico merci.
		Traccia in entrambe le direzioni
		Traccia percorribile solo nella direzione indicata
		Traccia percorribile solo in una direzione (esclusione della direzione)
		Confine nazionale
Personenverkehr / Trafic voyageurs / Traffico viaggiatori		
Zugkategorien / Catégories de train / Categorie di treni		
	Trasse Fernverkehr	Sillon trafic grandes lignes
	Trasse Regio- und S-Bahnverkehr	Sillon trafic Regio et RER
		Traccia del traffico a lunga percorrenza
		Traccia del traffico regionale e suburbano
Frequenzen / Cadences / Cadenze		
	Trassen im Viertelstundentakt (+/- 5 Min.)	Sillons à la cadence au quart d'heure (+/- 5 min)
	Trassen im Halbstundentakt (+/- 5 Min.)	Sillons à la cadence semi-horaire (+/- 5 min)
	Trasse im Stundentakt	Sillon à la cadence horaire
	Trasse im Zweistundentakt	Sillon à la cadence de deux heures
	Trassenteilung Personen- / Güterverkehr	Partage de sillon entre trafic voyageurs et trafic marchandises
	Trasse zur Hauptverkehrszeit	Sillon aux heures de pointe
	Zwischenhalte	Arrêts intermédiaires
	Halt in Bahnhof	Arrêt en gare
	Bahnhof, Knoten mit Halt aller P-Produkte	Gare, nœud avec arrêt de tous les produits voyageurs
		Tracce con cadenza al quarto d'ora (+/- 5 min.)
		Tracce con cadenza semioraria (+/- 5 min.)
		Tracce con cadenza oraria
		Traccia con cadenza ogni due ore
		Condivisione dei traccia tra traffico viaggiatori e merci
		Traccia nelle ore di punta
		Fermate intermedie
		Fermata in stazione
		Stazione, nodo con fermata di tutti i prodotti viaggiatori
Güterverkehr / Trafic marchandises / Traffico merci		
Zugkategorien / Catégories de train / Categorie di treni		
	Standardtrasse Güterverkehr	Sillon standard trafic marchandises
	Expresstrasse Güterverkehr	Sillon trafic marchandises express
		Traccia standard traffico merci
		Traccia traffico espresso merci
Frequenzen / Cadences / Frequenze		
	Trasse stündlich	Sillon chaque heure
	Trasse zweistündlich	Sillon toutes les deux heures
	Trassenteilung Personen- / Güterverkehr	Partage de sillon entre trafic voyageurs et trafic marchandises
	Güterverkehrstrasse ausserhalb Hauptverkehrszeit	Sillon marchandises hors des heures de pointe du trafic voyageurs
		Traccia oraria
		Traccia bioraria
		Condivisione dei traccia tra traffico viaggiatori e merci
		Traccia traffico merci fuori ora di punta traffico viaggiatori

4.3.2. **Plan du réseau**

Le plan du réseau de la STUR 2035 se trouve sur la page suivante :

Netzplan gemäss Angebotskonzept AS 2035, Stand 03-2020

Stand: April 2020
Ersteller: SBB AG, Infrastruktur, Fahrplan und Betrieb

Legende / Légende / Legenda

- Allgemein / Générale / Generale**
- Personenverkehrsstrassen
 - Güterverkehrsstrassen
 - Trassen weitere Verkehrsmittel
 - Trassen weitere Verkehrsarten
 - Trassen in beide Richtungen
 - Trasse nur in angegebener Richtung
 - Trasse nur in einer Richtung (Einbahnstrasse)
 - Landesgrenze
- Personenverkehr / Traffic voyageurs / Traffico viaggiatori**
- Zugkategorien / Catégories de train / Categorie di treni**
- Trasse Fernverkehr
 - Trasse Regio- und S-Bahnverkehr
- Frequenzen / Cadences / Cadenze**
- Trassen im Viertelstundentakt
 - Trassen im Halbstundentakt
 - Trassen im Stundentakt
 - Trassen im Zweistundentakt
 - Trassen zur Hauptverkehrszeit
 - Zwischenhalte
 - Halt in Bahnhof
 - Bahnhof, Knoten mit Halt aller P/Produkte
- Güterverkehr / Traffic marchandises / Traffico merci**
- Zugkategorien / Catégories de train / Categorie di treni**
- Standardtrasse Güterverkehr
 - Expressstrasse Güterverkehr
- Frequenzen / Cadences / Frequenze**
- Trasse stündlich
 - Trasse zweistündlich
 - Trassenleistung Personen-/Güterverkehr
 - Güterverkehrsstrasse ausserhalb Hauptverkehrszeit
 - Personenverkehr

- Silons trafic voyageurs
Silons trafic marchandises
Silons autres types de trafic
Silons autres types de trafic
Circulation dans les deux sens
Silon utilisé uniquement dans le sens
Silon utilisé uniquement dans un sens (voie à sens unique)
Frontière nationale
- Tracce traffico viaggiatori
Tracce traffico merci
Tracce altri tipi di traffico
Tracce altri tipi di traffico
Tracce in entrambe le direzioni
Tracce percorribili solo nella
Tracce percorribili solo in una direzione
Tracce nazionali
- Tracce con cadenza al quarto d'ora
Tracce con cadenza semioraria
Tracce con cadenza oraria
Tracce con cadenza ogni due ore
Condizione di traccia tra
traffico viaggiatori e merci
Traccia nella ore di punta
Fermata intermedia
Fermata in stazione
Stazione, nodo con fermata di
tutti i prodotti viaggiatori
- Silons standard trafic marchandises
Silons trafic marchandises express
Silons chaque heure
Silons toutes les deux heures
Partage de silon entre trafic
voyageurs et trafic marchandises
Silons marchandises hors des
heures de pointe du trafic
voyageurs
- Traccia standard traffico merci
Traccia traffico espresso merci
Traccia oraria
Traccia bi-oraria
Condizione del traccia tra
traffico viaggiatori e merci
Traccia merci fuori ora di
punta traffico viaggiatori

