



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et  
de la communication DETEC  
**Office fédéral des transports OFT**  
Division Infrastructure

31 octobre 2018

---

# **PRODES, étape d'aménagement 2030/35**

## **Constitution et traitement des modules**

### Rapport

---

Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008





Référence du dossier : BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008

### **Editeur**

Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication  
(DETEC)

Office fédéral des transports (OFT)

### **Traductions**

Services linguistiques de l'OFT

### **Remaniements**

<b>Version</b>	<b>Date</b>	<b>Auteur</b>	<b>Consignes de modification</b>
1.0	30.8.2017	OFT	
2.0	31.10.2018	OFT	Mise à jour



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## Table des matières

1. Introduction.....	4
2. Délimitation du système .....	5
3. Méthodologie de constitution et de traitement des modules .....	7
3.1 Méthodologie de constitution des modules .....	7
3.2 Méthodologie de traitement des modules .....	7
4. Modules fixés et modules évalués .....	9
4.1 Modules CFF .....	9
4.2 Modules des chemins de fer privés .....	10
4.3 Nouveaux arrêts CFF.....	11
5. Récapitulation des modules par région.....	12
5.1 Région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne.....	13
5.2 Région B Lausanne–Brigue .....	16
5.3 Région C Lausanne–Berne.....	18
5.4 Région D Berne–Interlaken/Brigue .....	20
5.5 Région E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne .....	22
5.6 Région F Bâle y c. Bâle–Jura.....	24
5.7 Région G Plateau .....	27
5.8 Région H Zurich et TGL direction Suisse orientale .....	31
5.9 Région I Suisse orientale .....	36
5.10 Région K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale.....	39
5.11 Région L Tessin et Saint-Gothard .....	42



# 1. Introduction

Conformément à l'art. 1, al. 3, de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire, un message en vue d'une étape d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire 2030/35 (EA 2030/35) devra être soumis à l'Assemblée fédérale avant la fin de 2018 dans le cadre du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES).

L'OFT, en tant que responsable du processus, gère et coordonne les planifications conformément à l'art. 48d de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF). En 2014, il a élaboré pour ce faire la « Documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030 »<sup>1</sup> conformément à l'art. 15 de l'ordonnance sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire (OCPF). Les participants au processus de planification ont été consultés, puis informés par l'OFT des principes, des lignes directrices et des échéances. Tous les participants disposaient donc d'une base uniforme pour la planification de l'étape d'aménagement 2030/35.

Le processus de planification se déroule en principe en quatre phases :

- Phase 1 : L'OFT définit les principes de planification de l'étape d'aménagement, en particulier les critères d'évaluation, les prévisions de la demande, l'analyse des besoins et les lignes directrices.
- Phase 2 : Les cantons, les exploitants du trafic grandes lignes (TGL) et l'industrie du transport de marchandises soumettent leurs objectifs d'offre à l'OFT pour l'étape d'aménagement.
- Phase 3 : Les gestionnaires d'infrastructure élaborent les projets d'offre et d'infrastructure nécessaires sur mandat de l'OFT en tenant compte du matériel roulant. Ces données constituent la base sur laquelle l'OFT se fonde pour évaluer et sélectionner les mesures infrastructurelles à mettre en œuvre dans l'étape d'aménagement.
- Phase 4 : Sur la base de cette évaluation, les gestionnaires d'infrastructure élaborent un projet d'offre intégré décliné en variantes sur mandat de l'OFT et avec la participation des partenaires de planification. C'est d'après ce projet d'offre que le projet à mettre en consultation sera élaboré. Le projet d'offre forme alors la base de la stratégie d'utilisation du réseau STUR 2030/35, qui doit être jointe au message<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Office fédéral des transports : documentation des bases de planification PRODES, étape d'aménagement 2030, rapport et annexes, avril 2014.

<sup>2</sup> D'après art. 9b, al. 1, LCdF



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

Au cours du premier trimestre de 2015, l'OFT a examiné les objectifs d'offre remis sur la base des critères d'examen définis<sup>3</sup>. Par la suite, les objectifs d'offre soumis ont été regroupés en modules<sup>4</sup> et développés en collaboration avec les régions de planification, l'industrie du transport de marchandises et les entreprises ferroviaires. Les gestionnaires d'infrastructure ont été chargés de développer l'offre de transport et le besoin d'infrastructure pour la mise en œuvre des objectifs de l'offre selon une méthodologie uniforme. Les coûts des mesures infrastructurelles ont été estimés par les CFF et par les chemins de fer privés selon la méthode de calcul des coûts prescrite par l'OFT<sup>5</sup>. Le présent rapport rend compte de la phase des travaux « Constitution et traitement des modules » (voir figure 1-1).

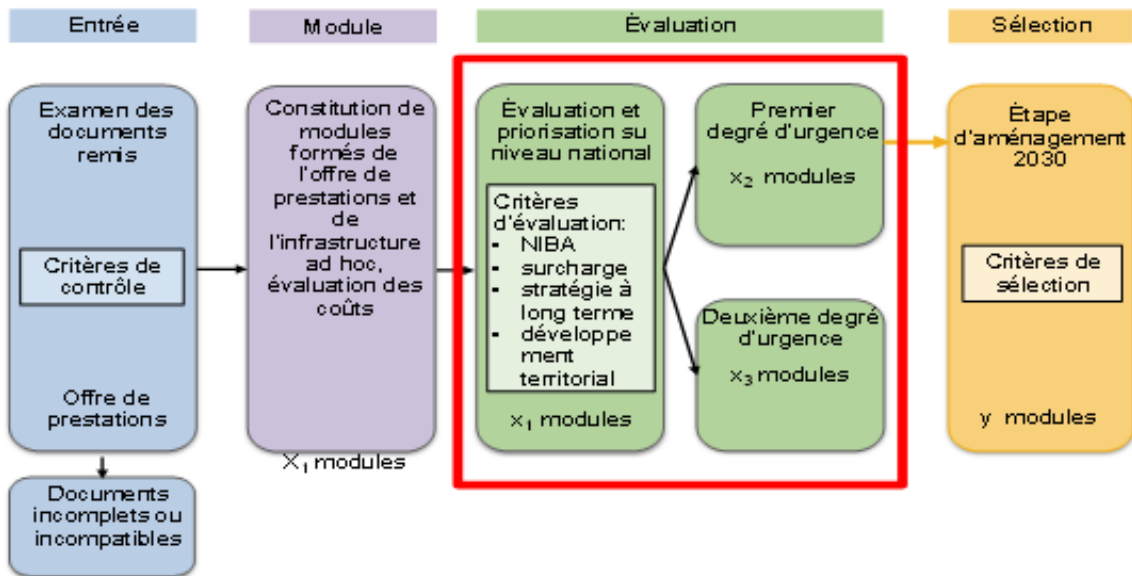


Figure 1-1 : Procédure d'évaluation et de priorisation des projets d'offre

## 2. Délimitation du système

Le réseau de tronçons des CFF et des chemins de fer privés a été subdivisé en 11 régions en vue de l'attribution des modules régionaux.

- A Genève–Lausanne–Biel/Bienne

<sup>3</sup> OFT : PRODES étape d'aménagement 2030/35, examen des objectifs d'offre remis par les régions de planification, octobre 2018

<sup>4</sup> Un module contient une ou plusieurs amélioration(s) de l'offre et l'infrastructure ad hoc à construire en plus de celle du cas de référence.

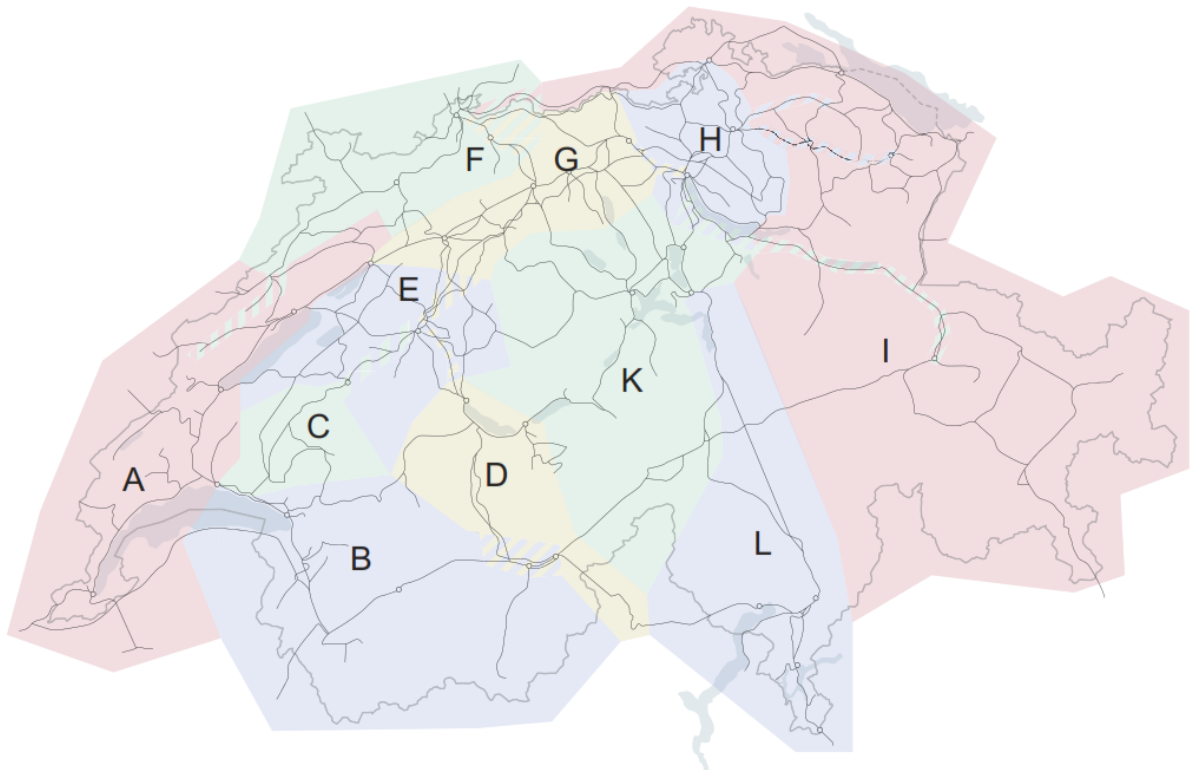
<sup>5</sup> Office fédéral des transports : coûts d'infrastructure des chemins de fer, Guide de calcul des coûts des projets d'aménagement, janvier 2016.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

- B Lausanne–Brigue
- C Lausanne–Berne
- D Berne–Interlaken/Brigue
- E Fribourg/Berne/Neuchâtel/Biel/Bienne
- F Bâle y c. Bâle–Jura
- G Plateau
- H Zurich y c. trafic grandes lignes (TGL) direction Suisse orientale
- I Suisse orientale
- K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale
- L Tessin et Saint-Gothard

Une région comprend plusieurs tronçons avec leurs gares et leurs arrêts (voir figure 2-1). Les modules ont été affectés aux régions selon un principe d'ordre. L'impact des modules fait l'objet le cas échéant d'une considération suprarégionale.



*Figure 2-1: Classement des réseaux de tronçons CFF et chemins de fer privés en régions*

Dans ces régions, des modules ont été développés à partir du cas de référence. Un module contient une ou plusieurs amélioration(s) de l'offre et l'infrastructure ad hoc construite en plus de celle du cas de référence.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

Différents modules sont possibles dans une même région. Pour la constitution de conceptions d'envergure nationale, des modules peuvent en principe être sélectionnés individuellement. Si un module en exclut un autre, la sélection en tient compte.

Les modules sont divisés en modules CFF et en modules des chemins de fer privés, selon les entreprises ferroviaires concernées. Alors que les nouveaux arrêts sur le réseau des chemins de fer privés sont également traités comme des modules (c'est-à-dire avec de nouvelles offres d'horaires), les nouveaux arrêts sur le réseau des CFF sont documentés à part.

### **3. Méthodologie de constitution et de traitement des modules**

#### **3.1 Méthodologie de constitution des modules**

Toutes les offres qui ont passé l'examen initial ont été classées en objectifs d'offre examinés individuellement ou combinés sous forme de modules<sup>6</sup>. Cela a été fait, dans la mesure du possible, en tenant compte du contexte des interactions attendues entre l'offre et l'infrastructure.

En novembre 2014, plus de 300 objectifs d'offre ont été soumis pour l'étape d'aménagement (EA) 2030/35, dont environ 10 % ont échoué à l'examen initial. Les offres s'influencent mutuellement, peuvent s'exclure mutuellement ou encore requérir différentes nouvelles infrastructures selon la combinaison.

#### **3.2 Méthodologie de traitement des modules**

Dans un premier temps, lors du traitement des modules, on détermine les mesures d'infrastructure nécessaires pour atteindre les objectifs d'offre respectifs des modules définis. À cette fin, des sillons supplémentaires ou des exigences de qualité supplémentaires sont enregistrés et planifiés en termes d'horaire, des goulets d'étranglement sont identifiés et une première évaluation des infrastructures nécessaires est réalisée.

Les dépenses d'investissement pour l'infrastructure des modules sont déterminées en tenant compte des exigences et des coûts supplémentaires pour l'accès au chemin de fer, les installations de garage, les mesures de protection contre le bruit etc. Les coûts d'infrastructure sont calculés de

---

<sup>6</sup> Un objectif d'offre est une amélioration de l'offre par rapport au cas de référence. Cette amélioration a été déterminée sur la base des concepts proposés.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

manière uniforme à l'aide de la même méthodologie<sup>7</sup>, de sorte que la comparabilité est assurée entre tous les modules.

Le traitement des modules a été réalisé sous l'égide de l'OFT, avec la participation des régions de planification et des chemins de fer concernés. L'infrastructure requise est déterminée par les gestionnaires d'infrastructure (GI) sur mandat de l'OFT.

Les CFF ont préparé des « dossiers de module » pour les modules dont ils dirigent le traitement. Il s'agit notamment des documents suivants :

- Fiche d'information avec schéma et description du module, aperçu des mesures infrastructurelles et informations sur les coûts totaux et les délais ;
- Analyse de la capacité avec graphique réticulaire, graphique des lignes/horaire graphique, plan d'occupation des voies, détails du matériel roulant ;
- Identification de l'infrastructure requise avec récapitulation des mesures d'infrastructure nécessaires, déclarations sur les domaines transversaux ainsi que sur les chances et les risques ;
- Valeurs de référence pour l'évaluation du transport de voyageurs et de marchandises conformément à la procédure CFF<sup>8</sup>

Les chemins de fer privés ont élaboré les bases des modules dont ils dirigent le traitement selon une structure de rapport prédéfinie. Il s'agit notamment de documents sur les questions suivantes :

- Analyse de la situation : Présentation de l'état analysé et de l'état de référence en 2030 en ce qui concerne l'environnement (notamment l'urbanisation), l'offre de prestations, le matériel roulant et les infrastructures.
- Analyse et prévision de la demande : Évolution prévue de la demande jusqu'en 2030.
- Analyse des besoins et ébauches de solutions axées sur la demande : identification des points faibles et des variantes de solutions possibles sur la base d'une analyse des besoins fondée sur la future demande.
- Projet d'offre et d'exploitation : description de l'offre, conditions requises du matériel roulant, comparaison de la demande et de la capacité, conditions requises de l'infrastructure, aspects opérationnels (temps d'arrêt, stabilité de l'horaire, garage, maintenance) dans le cas planifié.
- Aménagements de l'infrastructure : détermination des aménagements de l'infrastructure nécessaires pour le cas planifié, y compris la technique ferroviaire et les installations d'accueil, esquisse de plan à l'échelle 1:10.000, estimation des coûts selon la méthode de calcul des coûts OFT avec une précision de +/- 50%.

---

<sup>7</sup> Office fédéral des transports : Coûts d'infrastructure des chemins de fer, Guide de calcul des coûts des projets d'aménagement, janvier 2016.

<sup>8</sup> Pour l'évaluation selon NIBA, les fiches de données Infrastructure, transport de voyageurs et de marchandises ont également été fournies selon « OFT : documentation des bases de planification PRODES étape d'aménagement 2030, annexes, avril 2014 ».





Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

- Évaluation micro- et macroéconomique : calcul approximatif des coûts pour l'infrastructure et le transport de voyageurs, comparaison du cas de référence et du cas planifié, indication des taux de frais utilisés et de l'état des prix, bases d'évaluation conformément au guide de l'OFT.

## 4. Modules fixés et modules évalués

### 4.1 Modules CFF

Au total, 124 modules CFF ont été définis. Compte tenu de la capacité de traitement, tous les modules n'ont pas pu être traités par les CFF. Avec l'accord des participants à la planification, il a donc été déterminé qu'environ la moitié des modules seraient entièrement traités et évalués, soit 62 (voir tableau 4.1-1). Ces modules étaient les plus pertinents en ce qui concerne les lignes directrices, les priorités fixées par les participants à la planification et la sélection subséquente pour l'élaboration des conceptions globales.

Région	Nombre total de modules	Modules évalués*
A Genève–Lausanne–Biel/Bienne	17	11
B Lausanne–Brigue	5	1
C Lausanne–Berne	7	4
D Berne–Interlaken/Brigue	7	3
E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne	5	3
F Bâle y c. Bâle–Jura	7	5
G Plateau	20	13
H Zurich (RER) y c. TGL direction Suisse orientale	23	5
I Suisse orientale	17	7
K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale	11	9
L Tessin et Saint-Gothard	5	1
Somme	124	62

Tableau 4.1-1 : nombre de modules CFF par région



## 4.2 Modules des chemins de fer privés

Sur la base des objectifs d'offre soumis, 93 modules ont été définis dans un premier temps. Sept nouveaux modules ont été créés dans le cadre du processus d'optimisation, ce qui a porté le total à 100 modules. Pour 20 modules, on a renoncé à une documentation dans le rapport d'évaluation (voir tableau 4.2-1) :

- Quinze modules n'ont pas de rapport avec l'EA 2030/35 : sept ne requièrent pas de nouvelle infrastructure, trois sont attribuables au maintien de la qualité des infrastructures et cinq ont été retirés par la région de planification.
- Quatre modules ont été éliminés dans le cadre du processus d'optimisation.
- Un module en particulier est dépendant d'un arrêt IC.

En conséquence, 80 modules des chemins de fer privés ont été traités, évalués et documentés dans le rapport d'évaluation.

Région	Nombre total de modules	Modules évalués
A Genève–Lausanne–Biel/Bienne	11	8
B Lausanne–Brigue	10	9
C Lausanne–Berne	2	1
D Berne–Interlaken/Brigue	4	3
E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne	15	9
F Bâle y c. Bâle–Jura	15	14
G Plateau	14	12
H Zurich (RER) y c. TGL direction Suisse orientale	2	2
I Suisse orientale	18	15
K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale	7	5
L Tessin et Saint-Gothard	2	2
Somme	100	80

Tableau 4.2-1 : Nombre de modules des chemins de fer privés y c. trafic transfrontalier par région



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

### 4.3 Nouveaux arrêts CFF

Au total, 33 nouveaux arrêts ont été présentés pour le réseau des CFF, mais n'ont pas été directement affectés à des modules (voir tableau 4.3-1). Cinq nouveaux arrêts n'ont pas été examinés plus en détail :

- Trois nouveaux arrêts ne correspondent pas à la demande.
- Un arrêt est un déplacement qui devrait être financé par la convention sur les prestations (CP).
- Un arrêt sera financé par le fonds d'infrastructure.

Par conséquent, 28 arrêts sont évalués.

Région	Nouveaux arrêts CFF au total	Nouveaux arrêts CFF évalués
A Genève–Lausanne–Biel/Bienne	7	6
B Lausanne–Brigue	4	1
C Lausanne–Berne	0	0
D Berne–Interlaken/Brigue	1	1
E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne	1	1
F Bâle y c. Bâle–Jura	3	3
G Plateau	3	3
H Zurich (RER) y c. TGL direction Suisse orientale	3	3
I Suisse orientale	5	4
K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale	3	3
L Tessin et Saint-Gothard	3	3
<b>Somme</b>	<b>33</b>	<b>28</b>

Tableau 4.3-1 : nombre de nouveaux arrêts CFF par région



## 5. Récapitulation des modules par région

Dans les chapitres suivants, tous les modules sont compilés pour chaque région. Pour chaque module, les données suivantes sont enregistrées :

- Numéro du module
- Catégorie de traitement :
  - Bew. : Complètement traité, évalué et attribué à un degré d'urgence
  - N : Tous les modules qui ne sont pas dans la catégorie Bew., soit :
    - N21 : aucune infrastructure requise
    - N22 : maintien de la qualité des infrastructures
    - N23 : retiré par la région de planification
    - N24 : après un premier traitement du module, scindé en 2 ou 3 modules dans la phase d'optimisation
    - N25 : fusion en un module dans la phase d'optimisation
    - N26 : stoppé pendant le traitement parce que non conforme à la demande
    - N27 : non traité pour des raisons de priorité
    - N28 : besoin d'infrastructure très important
    - N29 : autres
- Objectifs d'offre : Les objectifs d'offre qui font partie du module et qui ont été soumis par les participants à la planification.
- Désignation de l'objectif d'offre du module.

L'infrastructure et la désignation des modules ne sont pas documentées ici. Celles-ci se trouvent dans le rapport « Évaluation des modules » pour les modules évalués.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.1 Région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne

### 5.1.1 Modules CFF

Dans la région A, 17 modules CFF ont été définis (voir tableau 5.1-1). Onze modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Six modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
A1	Bew.	W-35	Densification de l'offre RER Genève–La Plaine–Bellegarde
A1bis	Bew.*	W-35 (Teil)	Cadence au quart d'heure Genève–Zimeysa
A2	Bew.	W-55 W-73	Neuchâtel–Le Locle: cadence au quart d'heure (La Chaux-de-Fonds–Le Locle aux hdp). Nouvel arrêt sur la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, Cernier.
A2bis	Bew.	BAV-01	Cadence semi-horaire du RE et du RER entre Neuchâtel et Le Locle
A3	N27	W-55 W-59  W-73	Neuchâtel–Le Locle: cadence au quart d'heure (La Chaux-de-Fonds–Le Locle aux hdp). Raccordement avec la ligne historique Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds entre Corcelles et Bôle. Nouvel arrêt sur la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, Cernier.
A5	Bew.	TM-01	Réduction de temps de parcours du sillon express Est-Ouest.
A7	N27	TGL-01	Cadence semi-horaire hdp Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne
A8	N27	W-17 W-19A  W-20	Cadence au quart d'heure des Regio-Express entre Genève et Lausanne. Liaison horaire rapide RE GEAP–LS avec RE LS–MRT (coupe/accroche à LS). Liaison horaire rapide RE GEAP–LS avec RE LS–PAL–BN (coupe/accroche à LS).
A9	Bew.	TM-09a	Sillon supplémentaire Lausanne Triage–Daillens et Yverdon–Bienne.
A10	Bew.	TM-05a	TM: disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV Est-Ouest Bienne jusqu'à Lausanne Triage.
A12	N27	W-39	Nouvelle liaison directe Genève Cornavin–Genève Aéroport–La Plaine
A13	Bew.	W-36	Trains plus longs entre Annemasse, Genève et Coppet.
A14	N27	W-60	La Chaux-de-Fonds–Bienne et Sonceboz–Moutier: deux relations directes par heure Vallée de Tavannes–Bienne
A15	N27	TGL-01 TGL-100 TGL-101  TGL-102	Cadence horaire intégrale aux heures creuses Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne, Cadence semi-horaire aux hdp Systématisation Genève–Lausanne–(Berne–Zurich) Réduction de temps de parcours Genève–Lausanne–(Brigue) (Genève–Lausanne nonstop) Cadence au quart d'heure RE GE–LS (combinaison IR/RE, sans aménagement de la quantité référentielle)
A16	Bew.	TGL-01 TGL-101  TGL-102	Cadence horaire intégrale aux heures creuses Genève–contournement–Neuchâtel/Bienne, Cadence semi-horaire aux hdp Réduction de temps de parcours Genève–Lausanne–(Brigue) (Genève–Lausanne nonstop) Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne (combinaison IR/RE, sans aménagement de la quantité référentielle) RE Yverdon–Lausanne aux heures de pointe, Cadence semi-horaire
A17	Bew.	BAV-02   W-17	Utilisation des Dosto TGL au lieu des ICN sur le pied du Jura (Systématisation Genève–Lausanne–Bienne–Zurich). RE Genève–Lausanne prolongé jusqu'à Yverdon (avec arrêt à Renens) aux heures de pointe, cadence horaire. Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne.
A17opt	Bew.	BAV-03   W-17	Utilisation d'IC2000 au lieu des ICN sur le pied du Jura (Systématisation Genève–Lausanne–Bienne–Zurich). RE Genève–Lausanne prolongé jusqu'à Yverdon (avec arrêt à Renens) aux heures de pointe, cadence horaire Cadence au quart d'heure RE Genève–Lausanne.

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.1-1 : Modules CFF dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

### 5.1.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région A, onze modules de chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.1-2). Huit ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Deux modules sont affectés au maintien de la qualité des infrastructures (vérification dans le cadre de la CP) et un module a été retiré par la région de planification au cours du traitement.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
A4 (Travys)	Bew.	W-25	Offre renforcée aux heures de pointe entre Vallorbe et Le Brassus*
A6 (TransN)	N22	W-59A	Neuchâtel–Buttes : augmentation de la capacité des trains du Val-de-Travers.
A11 (Travys)	Bew.	W-24	Liaison directe Orbe–Chavornay–Lausanne aux heures de pointe.
A101 (LEB)	Bew.	W-23	Cadence renforcée Lausanne–Echallens
A111 (MBC)	Bew.	W-31AB	Garantir le transport marchandises Délices–Morges***
A112 (MBC)	N23	W-31C	Cadence au quart d'heure Morges–Bière + mise à voie normale réseau MBC
A121 (Travys)	Bew.	W-32	Cadence au quart d'heure Yverdon-les-Bains–Valeyres
A131 (Réseau SNCF)	Bew.	W-40	Développement de l'étoile d'Annemasse**
A132 (Réseau SNCF, CFF)	Bew.	W-56	Cadence semi-horaire Morteau–La Chaux-de-Fonds
A133 (Réseau SNCF, CFF)	N22	W-64	Neuchâtel–Pontarlier–Frasne, offre internationale et transfrontalière
A141 (TransN)	Bew.	W-63	Prolongation Littoral depuis Place Purry direction Maladière

N22 : maintien de la qualité de l'infrastructure

N23 : retiré par la région de planification

\* L'étoffement La Sarraz–Vallorbe à la cadence semi-horaire fait déjà partie du projet d'offre 2025.

\*\* Dans le cadre de l'optimisation, l'aménagement de l'offre et celui de l'infrastructure ont été réduits.

\*\*\* la cadence au quart d'heure du TV aux hdp est neutre du point de vue de l'infrastructure

Tableau 5.1-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne

### 5.1.3 Nouveaux arrêts CFF

Sept nouveaux arrêts CFF ont été définis dans la région A (voir tableau 5.1-3). Six arrêts ont été traités. Le déplacement de l'arrêt Villeret est attribuable au maintien de la qualité des infrastructures (contrôle dans le cadre de la CP).



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	W-33	Création d'une nouvelle halte Y-PARC sur la ligne Lausanne–Yverdon-les-Bains.
-	Bew.	W-37	Nouvel arrêt Châtelaine sur la ligne Genève–La Plaine.
-	Bew.	W-69	Nouvel arrêt St-Imier La Clef sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne (565'490, 221'810).
-	N22	W-70	Déplacement de l'arrêt Villeret sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne (567'820, 223'020).
-	Bew.	W-71	Nouvel arrêt Bévillard sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Bienne et Sonceboz–Moutier (588'670, 231'930).
-	Bew.	W-72	Nouvel arrêt Perreux sur la ligne Neuchâtel–Yverdon-les-Bains (553'003, 199'593).
-	Bew.	W-74	Nouvel arrêt Les Eplatures sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Locle (551'558, 215'014).

N22 : maintien de la qualité de l'infrastructure

*Tableau 5.1-3 : Nouvel arrêt CFF dans la région A Genève–Lausanne–Biel/Bienne*



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.2 Région B Lausanne–Brigue

### 5.2.1 Modules CFF

Cinq modules CFF ont été définis dans la région B (voir tableau 5.2-1). Un module a été traité, évalué et affecté à un degré d'urgence. Quatre modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité, le module B3 étant examiné séparément avec les nouveaux arrêts des CFF en fonction de son objectif d'offre W-97.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
B1	N27	W-102 W-18 W-41  TM-03	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongation du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage–Sion)
B2	Bew.	W-102 W-18 W-41  TM-03 W-43  TGL-103	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongation du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage–Sion) Cadence semi-horaire stricte et systématique sur le RER Valais/Wallis entre Monthey et Brigue. Options de dimensionnement indépendantes TVI Genève–Milano (sillon EC séparé)
B3	N27*	W-44  W-97	Prolongement de la cadence à 30 minutes entre Monthey et Muraz, aux hdp jusqu'à St-Gingolph. Nouveaux arrêts CFF Collombey-Muraz-La Barne sur la ligne Monthey–St-Gingolph.
B4	N27	W-42 W-51	Connexion directe CFF de Monthey à l'Arc lémanique Nouvel arrêt CFF Monthey-Giovanola sur la ligne Monthey–St-Gingolph
B5	N27	W-102 W-18 W-41  TM-03 W-43  TGL-103  TGL-100  TGL-105  TGL-104	hdp Lausanne–Vevey(–Aigle) Cadence semi-horaire des RE entre Lausanne et St-Maurice. Prolongement du RegioExpress entre Lausanne et St-Maurice jusqu'à Martigny aux heures de pointe. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express (Lausanne Triage–Sion) Cadence semi-horaire stricte et systématique sur le RER Valais/Wallis entre Monthey et Brigue. Options de dimensionnement indépendantes TVI Genève–Milano (sillon EC séparé) Correspondances TGL à Lausanne, correspondances à Berne depuis Genève à destination de Lucerne Systématisation de l'offre de prestations: toutes les demi-heures liaison directe Genève–Berne–Zurich Réduction du temps déterminant Lausanne–Berne à 60 minutes Réduction de temps de parcours (Genève–)Lausanne–Brigue (correspondances optimales à Lausanne et à Viège, optimisation des frais d'exploitation planifiée), avec arrêt à LS, MX, AIG, MA, SIO, SIE, VI, BR

N27: non traité pour des raisons de priorité

\* Le nouvel arrêt a été traité séparément.

Tableau 5.2-1 : Modules CFF dans la région B Lausanne–Brigue





Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.2.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région B, dix modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.2-2). Neuf modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Le module B141 est attribué au maintien de la qualité des infrastructures (contrôle dans le cadre de la CP).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
B101 (TPC)	Bew.	W-21	Amélioration de la liaison avec les remontées mécaniques de Leysin
B102 (TPC)	Bew.	W-26	Cadence semi-horaire forte affluence Bex–Villars-sur-Ollon
B103 (TPC)	Bew.	W-27	Cadence semi-horaire forte affluence Aigle–Les Diablerets
B104 (TPC)	Bew.	W-47	Renforcement aux heures de pointe Aigle–Monthey et Monthey–Champéry
B111 (MVR)	Bew.	W-28	Cadence semi-horaire aux heures de pointe Montreux–Haut-de-Caux
B121 (MOB)	Bew.	W-29 (W30)	Cadence semi-horaire Montreux–Les Avants; séparer les produits TransGoldenPass de l'offre régionale de base sans/avec cadence horaire Gruyère–Pays-d'Enhaut
B131 (Réseau SNCF)	Bew.	W-45	Connexion RER Sud Léman Evian-les-Bains–St-Gingolph
B141 (TMR)	N22	W-48	Cadence semi-horaire Salvan–Martigny aux heures de pointe
B142 (TMR)	Bew.	W-54	Nouvel arrêt Martigny-Expo
B151 (MGB)	Bew.	W-49	Augmentation des capacités d'accueil et de transport entre Viège et Zermatt

N22: maintien de la qualité de l'infrastructure

Tableau 5.2-2 : modules chemins de fer privés dans la région B Lausanne–Brigue

## 5.2.3 Nouveaux arrêts CFF

Dans la région B, quatre nouveaux arrêts CFF ont été définis (voir tableau 5.2-3). Un nouvel arrêt a été traité et trois arrêts ont été rejetés en raison de la faible demande.

Type d'offre	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre CFF
Hst.	N26	W-52	Nouvel arrêt Sion Ouest entre Châteauneuf-Contthey et Sion
Hst.	N26	W-53	Réouverture de l'arrêt CFF Granges sur la ligne Sion–Viège
Hst.	Bew.	W-97	Nouvel arrêt CFF Collombey-Muraz-La Barne sur la ligne Monthey–St-Gingolph
Hst.	N26*	W-98	Nouvel arrêt de Sierre Ouest

N26: Non conforme à la demande

\* La réalisation de cette halte est souhaitée par la commune, après la remise en service de la halte de Granges

Tableau 5.2-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région B Lausanne–Brigue



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.3 Région C Lausanne–Berne

### 5.3.1 Modules CFF

Sept modules CFF ont été définis dans la région C (voir tableau 5.3-1). Quatre modules ont été traités, évalués et assignés à un degré d'urgence. Trois modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
C1	Bew.	W-19 W-22 TM-16	RegioExpress à cadence horaire entre Lausanne et Morat. Cadence semi-horaire sur le RER Lausanne–Payerne TM longueur du train Palézieux–Payerne
C2+	Bew.*	W-03 TM-03	RE Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Guin–Berne. Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express Lausanne–Berne
C3	Bew.	W-01  W-03 W-09  W-10  W-13	Cadence semi-horaire Bulle–Romont–Fribourg. Accélération de la liaison rapide RE Lausanne–Palézieux–Romont–Fribourg–Guin–Berne. Aux hdp : prolongement du S1 Berne–Fribourg jusqu'à Rosé (ou Avry-sur-Matran). hdp : cadence semi-horaire de la ligne RER 40 prolongée jusqu'à Guin. Arrêt Avry-sur-Matran
C4	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours grâce à un sillon express Lausanne–Berne
C5	N27	W-16	2 <sup>e</sup> liaison horaire entre Romont et Lausanne avec desserte de toutes les gares entre Romont et Palézieux.
C6	N27	TGL-100  TGL-105	Correspondances TGL à Lausanne, correspondances à Berne depuis Genève à destination de Lucerne Systématisation de l'offre de prestations : liaison directe Genève–Berne–Zurich toutes les demi-heures Réduction du temps déterminant Lausanne–Berne à 60 minutes
C7	N27	W-78	Échange de liaison transversale des lignes S1 et S2 entre Berne et Flamatt.

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.3-1 : Modules CFF dans la région C Lausanne–Berne

### 5.3.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région C, deux modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.3-2). Un module a été traité, évalué et affecté à un degré d'urgence. Un module est neutre en termes d'infrastructure.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
C101 (TPF)	N21	W-04	Cadence semi-horaire Gruyères–Bulle–Châtel–St-Denis–Palézieux*
C102 (TPF)	Bew.	W-01	Cadence semi-horaire Broc-Fabrique–Bulle–Romont–Fribourg. Accélération de la liaison rapide

N21: pas d'infrastructure nécessaire

\* Sur la base de l'offre de prestations et de l'infrastructure du module C3.

*Tableau 5.3-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région C Lausanne–Berne*

### **5.3.3 Nouveaux arrêts CFF**

Aucun nouvel arrêt CFF n'a été défini dans la région C.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.4 Région D Berne–Interlaken/Brigue

### 5.4.1 Modules CFF

Sept modules CFF ont été définis dans la région D (voir tableau 5.4-1). Trois modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Quatre modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
D1	Bew.	TGL-06 TGL-19 TM-12	Cadence semi-horaire Berne–Thoune–Spiez–Viège–Brigue Cadence semi-horaire Bern–Thoune–Spiez–Interlaken Ost sillons du trafic de transit (= nombre total selon l'objectif d'offre) de l'axe du Simplon par le TBL
D2	Bew.	TM-13 TM-18A TM-18C	4e sillon du TM sur l'axe du Loetschberg (Bâle–Domodossola), exigences de qualité des sillons de transit tous les sillons SIM
D3	N27	TM-18B	Exigences du PCR des sillons de transit TBL
D4	N27	W-46	Cadence horaire entre Brigue et Domodossola en trafic régional
D5	Bew.	W-75	Berne–Thoune: trains supplémentaires du S1 aux hdp (prolongement du RER de (Berne–) Münsingen–Thoune).
D7	N27	TGL-106	Liaison directe une fois par heure Brigue+Interlaken Ost–Zürich–Zürich Flughafen
D9	N27	W-81	Berne–Konolfingen–Langnau: capacité suffisante entre Berne et Langnau aux hdp

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.4-1 : Modules CFF dans la région D Berne–Interlaken/Brigue

### 5.4.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région D, quatre modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.4-2). Trois modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Le module D8, qui contient également les offres et les infrastructures du module D1, peut être utilisé pour atteindre l'objectif d'offre supplémentaire W-76 (Prio 2) sans affecter l'infrastructure.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
D6 (BLS)	Bew.	W-77	Spiez–Zweisimmen: cadence horaire continue du RE
D8 (BLS)	N21	TGL-06 TGL-19 TM-12  W-76 (2e prio)	Cadence semi-horaire Berne–Thoune–Spiez–Viège–Brigue Cadence semi-horaire Bern–Thoune–Spiez–Interlaken Ost Sillons du trafic de transit (=nombre total selon l'objectif d'offre) de l'axe du Simplon par le TBL Étoffement du RE le weekend en plus de la cadence semi-horaire du TGL, sans arrêt à Frutigen
D101 (BLS)	Bew.	W-76 (3e prio)	2e RE Berne–Spiez–Frutigen (conception RE BLS-V)
D111 (BOB)	Bew.	W-95	Nouvel arrêt Wilderswil Flugplatz

N21: pas d'infrastructure nécessaire si D1 est réalisé.

Tableau 5.4-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région D Berne–Interlaken/Brigue



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

### 5.4.3 Nouveaux arrêts CFF

Dans la région D, un arrêt CFF a été défini et traité (voir tableau 5.4-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	W-94	Nouvel arrêt Thoune-Nord

*Tableau 5.4-3 : Nouvel arrêt CFF dans la région D Berne–Interlaken/Brigue*



## 5.5 Région E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne

### 5.5.1 Modules CFF

Dans la région E, cinq modules CFF ont été définis (voir tableau 5.5-1). Trois modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Dans le cas du module E3, le traitement a montré que la réalisation de cet objectif d'offre conduit à un besoin d'infrastructure disproportionné. Le module E11, qui met l'accent sur le TGL, n'a pas été traité pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
E1	Bew.	TM-06	Disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV à Berne
E3	N28	W-80	Berne–Berthoud: Cadence semi-horaire des trains RE (anc. S44)
E6	Bew.	TM-15	TM: longueur des trains traversée du nœud de Berne
E10	Bew.	W-07 W-08	Cadence au quart d'heure Fribourg–Givisiez. Cadence semi-horaire Fribourg–Payerne–Yverdon. (intégrale)
E11	N27	TGL-107	Réalisation du nœud de Bienne 00/30 et amélioration des correspondances avec le TGL à Berne Baisse des coûts de production (économie d'1 cycle)

N27: non traité et non évalué pour des raisons de priorité

N28: besoin d'infrastructure considérable

Tableau 5.5-1 : Modules CFF dans la région E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne

### 5.5.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région E, 15 modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.5-2). Neuf modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Trois modules sont neutres sur le plan de l'infrastructure, le module E7 a été retiré par la région de planification et les modules E111 et E112 ont été fusionnés pour former un nouveau module.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
E2 (BLS)	Bew.	W-87	Berne–Schwarzenburg : cadence au quart d'heure sur la ligne S6 entre Berne et Niederscherli
E4 (BLS)	Bew.	W-11A	Fribourg–Morat–Anet, cadence semi-horaire*
E7 (TPF)	N23	W-02	Cadence horaire RE Fribourg–Neuchâtel
E8a (BLS)	Bew.	W-79b W-100	RE Berne–Neuchâtel systématisé Correspondances des RE à Neuchâtel avec le TGL et en direction de La Chaux-de-Fonds. (de BLS/CFF; l'objectif n'a pas été remis par la région de planification)
E8b (BLS)	N21	W-79a	Brünnen–Anet: prolongement à la cadence semi-horaire aux hdp
E9 (BLS)	Bew.	W-86	Berne–Belp–Thoune : prolongement du S31 jusqu'à Toffen aux hdp
E101 (asm)	Bew.	W-82	Bienne–Anet : Regiotram agglomération de Bienne avec offre de prestations complétée (renforcement aux hdp)
E111 (RBS)	N25	W-83	Berne RBS–Unterzollikofen : adaptation du matériel roulant du S9 Berne–Unterzollikofen
E112 (RBS)	N25	W-84	Berne RBS–Soleure : adaptation du matériel roulant du S8 Berne–Bätterkinden
E111_E112 (RBS)	Bew.	W-83* W-84*	Ligne supplémentaire S8E Berne–Zollikofen aux hdp à traction simple avec arrêt à Tiefenau, Worblaufen et Oberzollikofen Nouvelle conception du S7 avec prolongement S7E en provenance/à destination de Deisswil
E113 (RBS)	Bew.	W-85	Berne–Muri–Gümligen–Worb : offre étoffée sur la ligne de tram 6 Fischermätteli–Worb
E121 (BLS)	N21	W-89	Berthoud–Soleure : adaptation du matériel roulant
E122 (BLS)	N21	W-90	Berthoud–Sumiswald/Langnau : adaptation du matériel roulant
E124 (BLS)	Bew.	W-92	Nouvel arrêt Kleinwabern
E125 (BLS)	Bew.	W-93	Nouvel arrêt Waldegg

N21 : pas d'infrastructure nécessaire

N23 : retiré par la région de planification

N25 : fusion en un module E111\_E112 avec modification de l'objectif d'offre

\* Objectif d'offre modifié

Tableau 5.5-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne

### 5.5.3 Nouveaux arrêts CFF

Dans la région D, un arrêt CFF a été défini et traité (voir tableau 5.5-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	W-14	Nouvel arrêt Agy

Tableau 5.5-3 : Nouvel arrêt CFF dans la région E Fribourg–Berne–Neuchâtel–Biel/Bienne



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.6 Région F Bâle y c. Bâle–Jura

### 5.6.1 Modules CFF

Sept modules CFF ont été définis dans la région F (voir tableau 5.6-1). Cinq modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Deux modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
F1	Bew.	NW-01 NW-50	Bienne–Delémont–Bâle, cadence semi-horaire, une fois par heure en liaison transversale avec la Suisse romande Cadence au quart d'heure du RER par superposition Laufen–Bâle et Aesch–Bâle
F2a	N27	NW-01 NW-02 (Teil) NW-77	Bienne–Delémont–Bâle, cadence semi-horaire, une fois par heure en liaison transversale avec la Suisse romande 4 produits Glovelier–Delémont Arrêt Communance
F2b	Bew.	NW-01 NW-02 NW-65 NW-77	Bienne–Delémont–Bâle, cadence semi-horaire, une fois par heure en liaison transversale avec la Suisse romande 4 produits Glovelier–Delémont, dont 2 à voie étroite Glovelier, liaison transversale La Chaux-de-Fonds–Delémont Arrêt Communance
F4	Bew.	NW-51	Cadence au quart d'heure Bâle CFF–Rheinfelden par superposition Bâle–Frick et Bâle–Rheinfelden, cadence semi-horaire Stein-Säckingen–Laufenburg
F5	N27	NW-67	RER Bâle : prolongement Bâle–Liestal en direction de Gelterkinden et Läufelfingen (liaison transversale à Sissach)
F6	Bew.	NW-01 NW-50 NW-51 NW-52 NW-53 NW-54 NW-55 NW-68 (Teil) NW-99 NW-21 NW-33	Bienne–Delémont–Bâle, cadence semi-horaire, une fois par heure en liaison transversale avec la Suisse romande Cadence au quart d'heure RER par superposition Laufen–Bâle et Aesch–Bâle Cadence au quart d'heure Bâle CFF–Rheinfelden par superposition Bâle–Frick et Bâle–Rheinfelden, cadence semi-horaire Stein-Säckingen–Laufenburg Bâle CFF–Lörrach, cadence au quart d'heure Bâle CFF–EAP, cadence semi-horaire, liaison transversale TRV Rhin supérieur Cadence semi-horaire RER Bâle CFF–Waldshut via tronçon du Rhin supérieur Bâle–EAP toutes les 10 minutes avec RER et TER. RER-Bâle : lignes diamétrales Prolongement RE gare badoise de Bâle–Freiburg/Offenburg/Karlsruhe une fois par heure jusqu'à Bâle CFF Nouvel arrêt Basel GrossBasel Nouvel arrêt KleinBasel
F7	Bew.	NW-01 NW-05 (Teil) NW-50 NW-51 NW-52 NW-53 NW-54 NW-55 NW-68 NW-99 NW-21 NW-33	Bienne–Delémont–Bâle, cadence semi-horaire, une fois par heure en liaison transversale avec la Suisse romande Cadence au quart d'heure Liestal–Bâle avec liaison transversale toutes les demi-heures à l'EAP et à destination de Laufen Cadence au quart d'heure RER par superposition Laufen–Bâle et Aesch–Bâle Cadence au quart d'heure Bâle CFF–Rheinfelden par superposition Bâle–Frick et Bâle–Rheinfelden, cadence semi-horaire Stein-Säckingen–Laufenburg Bâle CFF–Lörrach, cadence au quart d'heure Bâle CFF–EAP, cadence semi-horaire, liaison transversale TRV Rhin supérieur Cadence semi-horaire RER Bâle CFF–Waldshut via tronçon du Rhin supérieur Bâle–EAP toutes les 10 minutes avec RER et TER. RER-Bâle : lignes diamétrales Prolongement RE gare badoise de Bâle–Freiburg/Offenburg/Karlsruhe une fois par heure jusqu'à Bâle CFF Nouvel arrêt Basel GrossBasel Nouvel arrêt KleinBasel

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.6-1 : Modules CFF dans la région F Bâle y c. Bâle–Jura





Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.6.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région F, 15 modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.6-2). 14 modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Le module F9 a été retiré par la région de planification.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
F3 (Réseau SNCF)	Bew. Bew.	NW-05 (Teil) NW-53	Cadence au quart d'heure Liestal–Bâle CFF avec liaison transversale à l'EAP et à destination de Laufen toutes les demi-heures Bâle CFF–EAP, cadence semi-horaire, liaison transversale TRV Rhin supérieur
F8 (DB Netz)	Bew.	NW-52 NW-35	Bâle CFF–Lörrach, cadence au quart d'heure Nouvel arrêt Lörrach Zollweg
F8h (DB Netz)	Bew.	NW-52 (Teil)	Gare badoise de Bâle–Lörrach, étoffement à 4 paires de trains/h
F9 (DB Netz)	N23	NW-54	Cadence semi-horaire RER Bâle CFF–Waldshut via tronçon du Rhin supérieur
F101 (CJ)	Bew.	W-58	Deux trains par heure entre La Chaux-de-Fonds et Glovelier
F102 (CJ)	Bew.	W-65	Nouvel arrêt Les Cornes-Morel sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Le Noirmont
F103 (CJ)	Bew.	W-66	Nouvel arrêt Noirmont-Sous-la-Velle sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Glovelier
F104 (CJ)	Bew.	W-58 (Teil) NW-02 (Teil) NW-65	Deux trains par heure entre La Chaux-de-Fonds et Saignélegier Trois produits Glovelier–Delémont, dont 1 à voie étroite Glovelier, liaison transversale La-Chaux-de-Fonds–Delémont
F111 (TransN)	Bew.	W-67	Nouvel arrêt Malakoff sur la ligne La Chaux-de-Fonds–Les Ponts-de-Martel
F112 (TransN)	Bew.	W-68	Nouvel arrêt Les Sugits sur la ligne Fleurier–Buttes
F121 (WB)	Bew.	NW-07 NW-31 NW 32	Réduction de temps de parcours Waldenburg–Bâle, correspondances fines avec le TGL à Liestal Nouvel arrêt Hölstein Station Nouvel arrêt Hölstein Süd (remplacement de trois arrêts à Hölstein par deux nouveaux arrêts)
F131 (DB Netz)	Bew.	NW-23	Nouvel arrêt Bâle Solitude
F142 (BLT)	Bew.	NW-37	Nouvel arrêt Münchenstein Ruchfeld
F144 (BLT)	Bew.	NW-57	Tram express dans le Leimental
F145 (BLT)	Bew.	NW-58 NW-19 NW-28 NW-41 NW-42	Prolongement de la ligne 10 via boucle de tram Reinach–Dornach Nouvel arrêt Aesch Sonnenweg Nouvel arrêt Dornach Birsweg Nouvel arrêt Reinach Sternhoftrasse Nouvel arrêt Reinach Christoph Merian-Ring

Tableau 5.6-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région F Bâle y c. Bâle–Jura



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

### 5.6.3 Nouveaux arrêts CFF

Trois nouveaux arrêts CFF ont été définis dans la région F et traités (voir tableau 5.6-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	NW-22	Nouvel arrêt Basel Morgartenring
-	Bew.	NW-24	Nouvel arrêt Basel St. Jakob/Wolf
-	Bew.	NW-27	Nouvel arrêt Dornach Apfelsee

*Tableau 5.6-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région F Bâle y c. Bâle–Jura*



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.7 Région G Plateau

### 5.7.1 Modules CFF

Dans la région G, 20 modules CFF ont été définis (voir tableau 5.7-1). Treize modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Sept modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
G1	Bew.	TGL-11b	Systématisation partielle dans la région Centre (cadence semi-horaire de l'IR Bâle-Zurich; remplacement pour Bâle-Zofingen et Aarau-Lenzbourg-Zurich)
G2	Bew.	TM-07 NW-12	Suppression de la restriction Zofingen-Suhr et Suhr-RBL Zofingen-Lenzbourg, cadence semi-horaire intégrale (le soir aussi) sans restrictions dues au TM
G4	Bew.	TM-05b	Disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV Est-Ouest à partir de Bienne
G5	N27	NW-10	Berne-Berthoud-Langenthal-Olten, arrêt Wynigen à la cadence semi-horaire, nœud de 15/45 à Langenthal
G6	Bew.	TGL-11b NW-98 NW-11	Systématisation partielle dans la région Centre (cadence semi-horaire de l'IR Bâle-Zurich; remplacement pour Bâle-Zofingen et Aarau-Lenzbourg-Zurich)* Nouvel objectif d'offre : intégration du Regio-RER Bâle au nœud TGL d'Olten Zofingen-Olten, cadence au quart d'heure avec les 4 produits TRV
G7	Bew.*	NW-14 a	Wohlen-Aarau, cadence au quart d'heure
G8	Bew.*	TGL-11b NW-14b/ NW 74 NW-16 NW-72 NW-70	Systématisation partielle dans la région Centre (cadence semi-horaire de l'IR Bâle-Zurich ; remplacement pour Bâle-Zofingen et Aarau-Lenzbourg-Zurich)* Aarau-Olten, cadence au quart d'heure / Olten-Aarau, cadence au quart d'heure TRV Lenzbourg-Brugg-Baden, prolongement du RER zurichois (S12) à destination de Lenzbourg (coupe/accroche à Brugg) Aarau-Wildegg-Brugg-Baden, cadence semi-horaire du TRV RE supplémentaire à la cadence semi-horaire Olten-Aarau-Brugg-Wettingen
G9	Bew.	NW-17 NW-76	Koblentz-Baden, cadence au quart d'heure du TRV Basse vallée de l'Aar-Zurich, cadence semi-horaire à destination de Zurich directement (depuis BG à la cadence au quart d'heure S12)
G10	N27	NW-73	Rupperswil, arrêt du RER en provenance/à destination de Zurich
G11	N27	NW-61	Langenthal-Olten, cadence semi-horaire intégrale
G20	Bew.	NW-69	Cadence semi-horaire RE Bienne-Olten (2 trains du TGL via tronçon aménagé)
G23	Bew.*	NW-66 NW-25 NW-26 NW-44 NW-45 NW-48	Cadence semi-horaire RER (Oberdorf-) Soleure-Subingen Nouvel arrêt Derendingen Nouvel arrêt Derendingen Ost Nouvel arrêt Subingen Nouvel arrêt Subingen Wissensteinfeld Nouvel arrêt Zuchwil
G24	Bew.	TM-07 NW-12 TM-08	Suppression de la restriction Zofingen-Suhr et Suhr-RBL Zofingen-Lenzbourg, cadence semi-horaire intégrale (le soir aussi) sans restrictions dues au TM * Sillon supplémentaire Zofingen-Suhr
G26 (K4)	N27	TGL-20	Cadence semi-horaire IC Bâle-Olten-Lucerne

N27 : non traité pour des raisons de priorité

\* Les modules G6 et G9 ont été étudiés sur la base du module G1, le module G24 sur la base du module G2.

Tableau 5.7-1 : Modules CFF dans la région G Plateau (suite : pages suivantes)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

G27 (NBS AA-ZUE; aménagement complet ; sur la base de G31)	N27	TGL-14 NW-69 NW-10 NW-75	5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> produit TGL Berne–Olten–Aarau–Zurich. Cadence semi-horaire RE Bienne–Olten. Berne–Berthoud–Langenthal–Olten, systématisé à la cadence semi-horaire, nœud de 15/45 à Langental. Cadence semi-horaire RER Muri–Zurich.
G29	Bew.	TM-03	Sillon express supplémentaire TM Olten–Bâle
G30	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours par sillon express Bâle–Olten–Berne
G31 (Chestenberg)	N27	ZH-101 TGL-02 TGL-04 TGL-08 TGL-11 TGL-15 TGL-16 TGL-108 TM-02 TM-05b TM-07 TM-09b TM-11	Cadence au quart d'heure IC Berne–Zurich. Cadence semi-horaire systématisée IC BI-ZUE via NT (arrêt à BI, SO, OL, ZUE), IR toutes les heures avec arrêt BI, GS, SO, OEN, OL, AA Quantité référentielle IC Berne–Zurich : 4 au lieu de 2 trains par heure, cadence au quart d'heure intégrale IC Berne–Zurich : toutes les demi-heures, arrêt intégral à Aarau / liaison directe Genève–Berne–Zurich toutes les demi-heures. Cadence au quart d'heure Brugg–Baden–Zurich, systématisation Bâle–Brugg et Olten–Brugg toutes les demi-heures. Systématisation Bâle–Zurich : IC Bâle–Zurich ; IR BS–AA–ZUE (remplacement pour BS–ZF et AA–LB–ZUE) et systématisation Bâle–Brugg et Olten–Brugg toutes les demi-heures. Sillon TVI Bâle–Zurich superposé à la cadence (indépendant) Réduction de temps de parcours TGL Aarau–Zurich BI-ZUE : temps déterminant 60' (nœud de BI 00/30) Réduction de temps de parcours sur les sillons standard TM disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV Est-Ouest (Bienne–RBL) Suppression de la restriction Zofingen–Suhr et Suhr–RBL. Sillon supplémentaire Bienne–Gäu–RBL TM : sillon supplémentaire RB Limmattal–Rotkreuz/Olten
G33 (étouffement centre, var. de base CFF-TGL 2.3)	N27	TGL-04 TGL-11	Quantité référentielle IC Berne–Zurich : 4 au lieu de 2 trains par heure, régime intégral, densification IC Berne–Zurich : toutes les demi-heures, arrêt intégral à Aarau / liaison directe Genève–Berne–Zurich toutes les demi-heures Systématisation Bâle–Zurich : IC Bâle–Zurich ; IR BS–AA–ZUE (remplacement pour BS–ZF et AA–LB–ZUE) et systématisation Bâle–Brugg et Olten–Brugg toutes les demi-heures.
		TGL-108 TGL-02 TGL-08	BI-ZUE : temps déterminant 60' (nœud de BI 00/30), Cadence semi-horaire systématisée de l'IC BI-ZUE via NT (arrêt à BI, SO, OL, ZUE), IR toutes les heures arrêt à BI, GS, SO, OEN, OL, AA Cadence au quart d'heure Brugg–Baden–Zurich, systématisation Bâle–Brugg et Olten–Brugg toutes les demi-heures.

N27 : non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.7-1 : Modules CFF dans la région G Plateau (suite)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

G40 (liaison directe)	Bew.	Prio 1:	
		TGL-02	Cadence semi-horaire systématisée de l'IC Bienne–Zurich via NT (arrêt à BI, SO, OL, AA, ZUE), IR toutes les heures avec arrêt à BI, GS, SO, OEN, OL, AA
		TGL-04	Quantité référentielle IC Berne–Zurich nonstop : 4 trains par heure au lieu de 2, cadence au quart d'heure intégrale
		TGL-08	Liaison directe Genève–Berne–Zurich toutes les demi-heures Cadence au quart d'heure Brugg–Baden–Zurich, systématisation Bâle–Brugg et Olten–Brugg toutes les demi-heures
		TGL-11	Systématisation Bâle–Zurich : IC Bâle–Zurich ; IR Bâle–Aarau–Zurich (remplacement pour Bâle–Zofingen et Aarau–Lenzbourg–Zurich) Systématisation Berne–Langenthal–Olten / Olten–Brugg–Zurich
		TGL-14	5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> produit TGL Berne–Olten–Aarau–Zurich
		TGL-16	Réduction de temps de parcours TGL Aarau–Zurich
		TGL-100	Systématisation Genève–Lausanne (–Berne–Zurich), liaison directe Genève–Berne–Zurich–St-Gall toutes les demi-heures
		TGL-108	BI–ZUE : temps déterminant 60' (nœud de BI 00/30)
		NW-10 (tw.)	Berne–Berthoud–Langenthal–Olten, systematisé à la cadence semi-horaire
		NW-14	Wohlen–Aarau, cadence au quart d'heure
		NW-70	RE supplémentaire à la cadence semi-horaire
			Olten–Aarau–Brugg–Wettingen
		NW-71	Brugg–Baden–Zurich, cadence au quart d'heure RE (Fricktal et depuis la direction d'Aarau)
		NW-72	Aarau–Wildeggen–Brugg–Turgi, cadence semi-horaire TRV
		NW-73	Rupperswil, arrêt des RER en provenance/à destination de Zurich
		NW-75	Cadence semi-horaire RER Muri–Zurich
		NW-76	Liaison transversale RER de Koblenz à destination de Zurich
		TM-01	Réduction de temps de parcours sillon express Est-Ouest
		TM-02	Réduction de temps de parcours sur les sillons standard
		TM-03	TM Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RB Limmattal–Härkingen
		TM-05b	TM disponibilité entière des sillons du transport de marchandises aux hdp du TV Est-Ouest (Bienne–RBL)
		TM-07	Suppression de la restriction Zofingen–Suhr et Suhr–RBL
		TM-09b	Sillon supplémentaire Bienne–Gäu–RBL
		TM-11	TM : sillon supplémentaire RB Limmattal–Rotkreuz/Olten
		2. Prio:	(à évaluer après la prio 1, si aucun grand projet n'est engagé)
		TGL-15	Sillon TVI superposé à la cadence (indépendant) TVI Bâle–Zurich
		NW-74	Olten–Aarau, cadence au quart d'heure TRV
		NW-16	Liaison transversale Zurich–Brugg–Lenzbourg (S12) (coupe/accroche à Brugg)

Tableau 5.7-1 : Modules CFF dans la région G Plateau (suite et fin)

## 5.7.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région G, 14 modules de chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.7-2). Douze modules ont été traités, évalués et assignés à un degré d'urgence. Le module G121 a été divisé en deux modules pendant la phase d'optimisation et le module G131 en trois modules.



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
G22 (BLS)	Bew.	NW-04	Cadence semi-horaire RER Oberdorf–Soleure (–Subingen)
G111 (asm)	Bew.	NW-09A	Cadence au quart d'heure intégrale Soleure–Flumenthal y c. changement bus>train.
G112 (asm)	Bew.	NW-09A NW-09B	Cadence au quart d'heure intégrale Soleure–Flumenthal y c. changement bus>train. Flumenthal–Oensingen: prolongement de la cadence au quart d'heure aux hdp à destination d'Oensingen.
G113 (asm)	Bew.	NW-60	Densification aux hdp sur la section Bannwil–Langenthal et Cadence semi-horaire (Langenthal–)St. Urban–St. Urban Ziegelei
G121 (WSB)	N24	NW-13A NW-13B	2 paires de trains supplémentaires/h aux hdp Muhlen–Aarau 2 paires de trains supplémentaires/h aux hdp Gränichen Oberdorf–Aarau
G121 S (WSB)	Bew.	NW-13A	2 paires de trains supplémentaires/h aux hdp Schöffland–Aarau
G121 W (WSB)	Bew.	NW-13B	2 paires de trains supplémentaires/h aux hdp Gränichen Oberdorf–Aarau
G131 (BDWM)	N24	NW-18	Traction triple Bremgarten–Wohlen Cadence au quart d'heure Bremgarten–Wohlen Trains-navette Dietikon–Berikon–Widen toute la journée
G131a (BDWM)	Bew.	NW-18 (Partie)	Traction triple Bremgarten–Wohlen
G131b (BDWM)	Bew.	NW-18 (Partie)	Symétrisation des trains-navette Dietikon–Berikon–Widen
G131c (BDWM)	Bew.	NW-18 (Partie)	Cadence au quart d'heure Bremgarten–Wohlen
G132 (BDWM)	Bew.	NW-18 NW-47	Traction triple Bremgarten–Wohlen Cadence au quart d'heure Bremgarten–Wohlen Trains-navette Dietikon–Berikon–Widen toute la journée Nouvel arrêt Wohlen Bifang
G133 (BDWM)	Bew.	NW-18 NW-47 NW-64	Traction triple Bremgarten–Wohlen Cadence au quart d'heure Bremgarten–Wohlen Trains-navette Dietikon–Berikon–Widen toute la journée Nouvel arrêt Wohlen Bifang Prolongement des trains-navette Dietikon–Berikon–Widen à destination de Bremgarten aux hdp
G141 (OeBB)	Bew.	NW-38	Nouvel arrêt Oensingen Leuenfeld

N24: après le premier traitement du module, subdivision en 2 ou 3 modules dans la phase d'optimisation

Tableau 5.7-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région G Plateau

### 5.7.3 Nouveaux arrêts CFF

Dans la région G, trois nouveaux arrêts CFF ont été définis et traités (voir tableau 5.7-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	N29	NW-30	Nouvel arrêt Hunzenschwil Schoren
-	Bew.	NW-39	Nouvel arrêt Oftringen Zentrum
-	Bew.	NW-77	Nouvel arrêt Oensingen Dorf

Tableau 5.7-3 : Arrêts CFF dans la région G Plateau



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.8 Région H Zurich et TGL direction Suisse orientale

### 5.8.1 Modules CFF

Dans la région H, 23 modules CFF ont été définis (voir tableau 5.8-1). Cinq modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. 18 modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
H1	Bew.	ZH-02	Systématisation RE/ESB à la cadence au quart d'heure avec arrêts à ZEN, TW, HG, WAE, RI
		ZH-02	Accélération S8 ZUE-TW
		ZH-02	Cadence au quart d'heure ZUE-TW
		ZH-02A	Cadence au quart d'heure TW-HGO; liaison à destination de BAA avec arrêt du RE
		ZH-03	Systématisation de la cadence au quart d'heure
		ZH-03	Les deux lignes via ZHDB
		ZH-04	Cadence au quart d'heure RE ZUE-BG avec arrêts à ZAS, WE, BD, BG
		ZH-04	Cadence au quart d'heure ZUE-DT
		ZH-04	Accélération S12 ZAS-DT
		ZH-04	Accélération S11 ZAS-DT
		ZH-05	Cadence au quart d'heure ZUE-REG toute la journée
		ZH-06	Systématisation de la cadence semi-horaire RE avec arrêt à BUE, sans arrêt à ZOER
		ZH-06	Accélération S9 GLB-BUE
		ZH-06	Cadence semi-horaire S9 RZ-SH toute la journée
		ZH-08A	Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt à ZOER
		ZH-08	Cadence au quart d'heure S7 ZUE-KL
		-	Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER
		ZH-09A	Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt
		ZH-09	Accélération S11/S12 via Brüttener
		ZH-09	Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF
		ZH-09	Cadence au quart d'heure S8 EF-W
		ZH-10	Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF
		ZH-10	Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée
ZH-11	Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-UST		
ZH-11	Cadence semi-horaire accélérée ZUE-ZOER-WZ		
ZH-12	Cadence au quart d'heure accélérée ZUE-STAE toute la journée		
ZH-12	Cadence au quart d'heure ZUE-HERL		
ZH-12	Cadence au quart d'heure HERL-ML		
ZH-13	Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W		
ZH-14	Cadence semi-horaire W-SEU		
-	Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W		
ZH-15	Systématisation Cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W		
ZH-16	Systématisation Cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W		
ZH-17	Cadence semi-horaire W-WSEE		
TGL-08	Cadence au quart d'heure RE ZUE-BG		
TGL-12	Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF)		
TGL-13	Réduction de temps de parcours ZUE-W		
TM-01	Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W		
TM-02	Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W		
TM-03	Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RBL-GSS		
TM-04	Disponibilité entière des sillons M aux hdp du TV RBL-SH et RBL-W		
NW-71	Cadence au quart d'heure RE ZUE-BG		
NW-76	Cadence semi-horaire DT-TG-KB		

Tableau 5.8-1 : Modules CFF dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale (suite pages suivantes)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
H2	N27	ZH-02 ZH-02 ZH-02	Systématisation du RE/ESB à la cadence au quart d'heure avec arrêts à ZEN, TW, HG, WAE, RI Accélération S8 ZUE-TW Cadence au quart d'heure ZUE-TW
H3	N27	ZH-04 ZH-04 ZH-04 ZH-04 - TGL-08	Cadence au quart d'heure RE ZUE-BG avec arrêts à ZAS, WE, BD, BG Cadence au quart d'heure ZUE-DT Accélération S12 ZAS-DT Accélération S11 ZAS-DT Cadence semi-horaire ZUE-MI aux hdp Cadence au quart d'heure RE ZUE-BG
H4	N27	ZH-05	Cadence au quart d'heure ZUE-REG toute la journée
H5	N27	ZH-06 ZH-06	Systématisation de la cadence semi-horaire RE avec arrêt BUE, sans arrêt à ZOER Accélération S9 GLB-BUE
H6	N27	ZH-06	Cadence semi-horaire S9 RZ-SH toute la journée
H7	N27	ZH-08	Cadence au quart d'heure S7 ZUE-KL
H8	N27	-	Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER
H9	N27	ZH-08A ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 TGL-12 TGL-13	Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt à ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via Brüttener Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence semi-horaire ZUE-W (sans Halt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W
H10	N27	ZH-10	Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée
H11	N27	ZH-11	Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-US
H12	N27	ZH-11	Cadence semi-horaire accélérée ZUE-ZOER-WZ
H13	N27	ZH-12 ZH-12 ZH-12	Cadence au quart d'heure accélérée ZUE-STAE toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-HERL Cadence au quart d'heure HERL-ML
H14	N27	ZH-13	Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W
H15	N27	ZH-14 -	Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W
H16	N27	ZH-15	Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W
H17	N27	ZH-16	Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W
H18	N27	ZH-17	Cadence semi-horaire W-WSEE
H21 (Brüttener-Tunnel)	Bew.	ZH-08A - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-10 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16  ZH-17 TGL-12 TGL-13 TM-01 TM-02 TM-03	Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt ZOER Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via Brüttener Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W  Cadence semi-horaire W-WSEE Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RBL-GSS

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.8-1 : Modules CFF dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale (suite pages suivantes)





Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

H22 (tunnel de Brütten + aménagement Stadelhofen)	Bew.	ZH-08A - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15  ZH-16  ZH-17 TGL-12 TGL-13 TM-01 TM-02 TM-03	Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt ZOER Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via le tunnel de Brütten Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-US Cadence semi-horaire accélérée ZUE-ZOER-WZ Cadence au quart d'heure accélérée ZUE-STAE toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-HERL Cadence au quart d'heure HERL-ML Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W  Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W  Cadence semi-horaire W-WSEE Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RBL-GSS
H22 opt (tunnel de Brütten + aménagement Stadelhofen)	Bew.	ZH-05 ZH-06  ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15  ZH-16  ZH-17 TGL-12 TGL-13 TM-01 TM-02 TM-03 TM-04	Cadence au quart d'heure ZUE-REG toute la journée Systématisation de la cadence semi-horaire RE avec arrêt à BUE, sans arrêt à ZOER  Accélération S9 GLB-BUE Cadence semi-horaire S9 RZ-SH toute la journée Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt à ZOER Cadence au quart d'heure S7 ZUE-KL Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via tunnel de Brütten Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-US Cadence semi-horaire accélérée ZUE-ZOER-WZ Cadence au quart d'heure accélérée ZUE-STAE toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-HERL Cadence au quart d'heure HERL-ML Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W  Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W  Cadence semi-horaire W-WSEE Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RBL-GSS Disponibilité entière des sillons M aux hdp du TV RBL-SH et RBL-W

Tableau 5.8-1 : Modules CFF dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale (suite page suivante)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

H23 (tunnel de Brütten + contournement marchandises)	Bew.	ZH-05 ZH-06  ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16  ZH-17 TGL-12 TGL-13 TM-01 TM-02 TM-03 TM-04	Cadence au quart d'heure ZUE-REG toute la journée Systématisation de la cadence semi-horaire RE avec arrêt à BUE, sans arrêt à ZOER  Accélération S9 GLB-BUE Cadence semi-horaire S9 RZ-SH toute la journée Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt à ZOER Cadence au quart d'heure S7 ZUE-KL Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via tunnel de Brütten Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W  Cadence semi-horaire W-WSEE Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W Réduction de temps de parcours sillon supplémentaire express RBL-GSS Disponibilité entière der sillons M aux hdp du TV RBL-SH et RBL-W
H24 (tunnel de Brütten + aménagement Stadelhofen + contournement marchandises)	N27	ZH-05 ZH-06  ZH-06 ZH-06 ZH-08A ZH-08 - ZH-09A ZH-09 ZH-09 ZH-09 ZH-10 ZH-10 ZH-11 ZH-11 ZH-12 ZH-12 ZH-12 ZH-13 ZH-14 - ZH-15 ZH-16  ZH-17 TGL-12 TGL-13 TM-01 TM-02 TM-03 TM-04	Cadence au quart d'heure ZUE-REG toute la journée Systématisation de la cadence semi-horaire RE avec arrêt à BUE, sans arrêt à ZOER  Accélération S9 GLB-BUE Cadence semi-horaire S9 RZ-SH toute la journée Cadence au quart d'heure TGL ZUE-ZFH-W avec arrêt à ZOER Cadence au quart d'heure S7 ZUE-KL Cadence au quart d'heure ZUE-ZWIP-ZOER Cadence au quart d'heure TGL ZUE-W sans arrêt Accélération S11/S12 via tunnel de Brütten Cadence au quart d'heure ZUE-WS-EF Cadence au quart d'heure S8 EF-W Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-DTL-EF Cadence au quart d'heure EF-PFZ toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-ZSTH-US Cadence semi-horaire accélérée ZUE-ZOER-WZ Cadence au quart d'heure accélérée ZUE-STAE toute la journée Cadence au quart d'heure ZUE-HERL Cadence au quart d'heure HERL-ML Systématisation W-SH accélérée; toute la journée; liaison transversale à W Cadence semi-horaire W-SEU Cadence semi-horaire W-STR; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WF; liaison transversale à W Systématisation de la cadence semi-horaire W-WIL; liaison transversale à W  Cadence semi-horaire W-WSEE Cadence semi-horaire ZUE-W (sans arrêt)-(FF) Réduction de temps de parcours ZUE-W Réduction de temps de parcours sillons express RBL-W Réduction de temps de parcours sillons standard RBL-W Réduction de temps de parcours sillon express supplémentaire RBL-GSS Disponibilité entière des sillons M aux hdp du TV RBL-SH et RBL-W

N27 : non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.8-1 : Modules CFF dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale (suite et fin)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.8.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région H, deux modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.8-2). Ils ont été traités, évalués et attribués à un degré d'urgence.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
H101 (SZU)	Bew.	ZH-01	S4 toutes les huit minutes aux hdp ou cadence au quart d'heure aux heures creuses Zurich HB–Adliswil, Cadence au quart d'heure Aldiswil–Langnau-Gattikon, cadence horaire jusqu'à Sihlwald S10 toutes les huit minutes aux hdp ou cadence au quart d'heure aux heures creuses Zurich HB–Binz, Cadence au quart d'heure Binz–Triemli, cadence semi-horaire Triemli–Uetliberg
H111 (FB)	Bew.	ZH-18	Étoffement de l'offre de courses entre Waltikon et Zurich-Stadelhofen aux hdp du matin (seulement dans le sens du flux de pendulaires)

Tableau 5.8-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale

## 5.8.3 Nouveaux arrêts CFF

Trois nouveaux arrêts CFF ont été définis et traités dans la région H (voir tableau 5.8-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	ZH-20	Nouvel arrêt Winterthur Grütze Nord
-	Bew.	ZH-21	Nouvel arrêt Dietikon Silberm
-	Bew.	NW-46	Nouvel arrêt Wettingen Tägerhard

Tableau 5.8-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région H Zurich et TGL direction Suisse orientale



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.9 Région I Suisse orientale

### 5.9.1 Modules CFF

Dans la région I, 17 modules CFF ont été définis (voir tableau 5.9-1). Sept modules ont été traités, évalués et assignés à un degré d'urgence. Dix modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
I2	N27	O-04	Cadence au quart d'heure Schaffhouse–Jestetten (hdp)
I3	N27	O-07	Cadence au quart d'heure aux hdp Ermatingen–Münsterlingen Spital.
I4	N27	O-08	Cadence horaire BODEX Constance–Romanshorn–St. Margrethen (–Bregenz/Lindau)
I6	Bew.	O-12	RER rapide Weinfelden–Constance à la cadence horaire
I7	N27	O-15	Cadence au quart d'heure Gossau–St-Gall–Rorschach (–St. Margrethen); sans étoffement
I9	Bew.	O-17	Cadence semi-horaire stricte Altstätten–Sargans
I10	Bew.	O-18	Cadence semi-horaire Sargans–Ziegelbrücke
I11	N27	O-20	Cadence semi-horaire REX St-Gall–Wil
I12	Bew.	O-34	Cadence semi-horaire stricte et intégrale dans le Glaronais
I14	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours par sillon express (Relation RBL–Gossau)
I15	N27	O-10	Mesures de stabilité et production optimisée Weinfelden–Wil
I15+	Bew.	O-10 O-12	Mesures de stabilité et production optimisée Weinfelden–Wil RER rapide Weinfelden–Constance à la cadence horaire
I17	Bew.	O-16 O-19A	Cadence semi-horaire Voralpenexpress St-Gall–Rapperswil (–Arth-Goldau) RER Obersee, 2e étape (Kaltbrunn–Rapperswil)
I18	N27	O-21	Cadence semi-horaire REX Coire–Sargans
I20	N27	TGL-109 TGL-110	Arrêt de l'IC à WIL et GSS, Cadence semi-horaire (IC via WS) IC Zurich–Munich: arrêt à St. Margrethen et dimensionnement indépendant du TVI
I21	N27	TGL-111	IR: Cadence semi-horaire Zurich–Ziegelbrücke IR Zurich–Coire: augmentation de la productivité des cycles Nœud 00/30 à Pfäffikon SZ (correspondance Arth-Goldau–Coire) Nœud 15/45 à Ziegelbrücke
I22 (I20)	N27	TGL-109 TGL-110 TGL-114	Arrêt de l'IC à Wil et Gossau, cadence semi-horaire (IC via Wallisellen) IC Zurich–München: arrêt à St. Margrethen et dimensionnement indépendant du TVI Réduction de temps de parcours Zurich–Suisse orientale à 60' et décalage des nœuds de Romanshorn, Kreuzlingen et Schaffhouse aux minutes 00/30.

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.9-1 : Modules CFF dans la région I Suisse orientale

### 5.9.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région I, 18 modules de chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.9-2). 15 modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Deux modules sont neutres sur le plan de



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

l'infrastructure et le module A16 n'a pas été traité, car l'objectif d'offre dépend principalement de l'arrêt IC à Gossau.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
I1 (DB Netz)	Bew.	O-05	Cadence semi-horaire IRE gare badoise de Bâle–Schaffhouse–Singen
I5 (SOB, CFF)	Bew.	O-09	Nouvelle liaison ferroviaire Arbon–Wittenbach(–St-Gall) à la cadence semi-horaire
I8 (SOB, CFF)	Bew.	O-16	Cadence semi-horaire Voralpenexpress St-Gall–Rapperswil (–Arth-Goldau)
I8a (SOB)	Bew.	ZS-07B	Nouvel arrêt Pfäffikon SZ Seedamm-Plaza
I16 (AB)	N29	O-13	Accélération depuis la grande région de Zurich vers l'Appenzellerland
I19 (RhB)	Bew.	O-22	Gare de Landquart : amélioration des correspondances
I101 (RhB)	Bew.	O-01	Nouvel arrêt St. Moritz Bad
	Bew.	O-27	Prolongement du tronçon jusqu'au nouvel arrêt St. Moritz Bad
I102 (RhB)	Bew.	O-23	Augmentation de la stabilité de l'exploitation dans le Prättigau
I103 (RhB)	Bew.	O-24	Augmentation de la stabilité de l'exploitation à la Vereina
I104 (RhB)	Bew.	O-25 O-43	Accélération Prättigau–Davos (tunnel de Wolfgang) Nouvel arrêt Davos Eisstadion
I105 (RhB)	Bew.	O-26	Cadence semi-horaire (liaison directe et avec changement en alternance) de Landquart vers la Basse-Engadine.
I106 (RhB)	N21	O-28	Étoffement ponctuel à la cadence semi-horaire pendant les hdp touristiques Coire–Arosa
I107 (RhB)	Bew.	O-29	Augmentation de la stabilité de l'exploitation sur la ligne de l'Albula
I108 (RhB)	Bew.	O-30	Cadence horaire systématique St. Moritz–Pontresina–Tirano
I109 (RhB)	N21	O-31	Cadence semi-horaire TRV Coire–Ilanz
I1010 (RhB)	Bew.	O-32 O-41 O-42	Gain d'attrait du RER de Coire Nouvel arrêt Chur City West (remplacement de l'arrêt actuel Chur West) Nouvel arrêt Chur Synergia
I111 (FW)	Bew.	O-06	Cadence au quart d'heure hdp Frauenfeld–Wil
I112 (FW)	Bew.	O-06 O-37	Cadence au quart d'heure hdp Frauenfeld–Wil Arrêt Wil West

N21 : Pas d'infrastructure nécessaire

N29 : Non traité car tributaire au premier chef de l'arrêt de l'IC à Gossau.

Tableau 5.9-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région I Suisse orientale



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

### 5.9.3 Arrêts CFF

Cinq arrêts CFF ont été définis dans la région I, dont quatre ont été traités ultérieurement (voir tableau 5.9-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	N29	O-35	Nouvel arrêt Frauenfeld Langdorf
-	Bew.	O-36	Nouvel arrêt Romanshorn Hof
-	Bew.	O-38	Nouvel arrêt Uznach Spital
-	Bew.	O-39	Nouvel arrêt Uznach Linthpark
-	Bew.	O-40	Nouvel arrêt Gossau Sommerau

N29: Financé par le fonds d'infrastructure

Tableau 5.9-3 : Arrêts CFF dans la région I, Suisse orientale



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

## 5.10 Région K Zurich–Lucerne/Coire et Suisse centrale

### 5.10.1 Modules CFF

Dans la région K, onze modules CFF ont été définis (voir tableau 5.10-1). Neuf modules ont été traités, évalués et affectés à un degré d'urgence. Deux modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
K1	Bew.	TGL-03	Cadence semi-horaire Zurich–(Zoug–)Lucerne
		TGL-17A	Cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zoug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Lucerne
		TGL-18	Réduction de temps de parcours en TGL Zurich–Lucerne
		TGL-20	Cadence semi-horaire IC Bâle–Olten–Lucerne
		TGL-21	Cadence au quart d'heure TGL Zoug–Zurich
		TGL-22	Formation du nœud TGL de Lucerne
		ZS-06	Prolongement S1 (toutes les demi-heures) et S2 jusqu'au nouvel arrêt Baar Sennweid
		ZS-10	Cadence au quart d'heure Wolhusen–Lucerne avec système de train à tranches Lucerne West pour des longueurs de trains jusqu'à 225m
		ZS-11	Cadence semi-horaire RE Olten–Lucerne
		ZS-12	Cadence au quart d'heure Hochdorf–Lucerne
		ZS-13	Cadence semi-horaire IR Lucerne–Zoug–Zurich, RE Lucerne–Zoug–Zurich
ZS-15	Cadence semi-horaire VAE/S3 Lucerne–Küssnacht–Arth-Goldau		
ZS-21	Combinaison des S18 et S1 dans le nœud de Lucerne via DBL		
K2	Bew.	TGL-03	Cadence semi-horaire Zurich–(Zoug–)Lucerne
		TGL-17B	Cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zoug–Rotkreuz–Ebikon, une fois par heure jusqu'à Lucerne
		TGL-18	Réduction de temps de parcours en TGL Zurich–Zoug(–Lucerne)
		TGL-21	Cadence au quart d'heure TGL Zoug–Zurich
		ZS-06	Prolongement S1 (toutes les demi-heures) et S2 jusqu'au nouvel arrêt Baar Sennweid
		ZS-11	Cadence semi-horaire RE Olten–Lucerne
ZS-13	Cadence semi-horaire IR Lucerne–Zoug–Zurich, RE Lucerne–Zoug–Zurich		
ZS-15	Cadence semi-horaire VAE/S3 Lucerne–Küssnacht–Arth-Goldau		
K3	Bew.	TGL-03 (Teil)	Cadence horaire Zurich–(Zoug–)Lucerne (selon conception Albis K4)
		TGL-17A	Cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zoug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Lucerne
		TGL-18	Réduction de temps de parcours en TGL Zurich–Lucerne
		TGL-20	Cadence semi-horaire IC Bâle–Olten–Lucerne
		TGL-22	Formation du nœud TGL de Lucerne
		ZS-10	Cadence au quart d'heure Wolhusen–Lucerne avec système de train à tranches Lucerne West pour des longueurs de trains jusqu'à 225m
		ZS-11	Cadence semi-horaire RE Olten–Lucerne
		ZS-12	Cadence au quart d'heure Hochdorf–Lucerne
		ZS-15	Cadence semi-horaire VAE/S3 Lucerne–Küssnacht–Arth-Goldau
		ZS-21	Combinaison des S18 et S1 dans le nœud de Lucerne via DBL
K4	Bew.	TGL-03 (Teil)	Cadence horaire Zurich–(Zoug–)Lucerne (selon conception Albis)
		TGL-17A	Cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zoug–Rotkreuz–Lucerne
		ZS-11	Cadence semi-horaire RE Olten–Lucerne
		ZS-15	Cadence semi-horaire VAE/S3 Lucerne–Küssnacht–Arth-Goldau
K5	Bew.	ZS-14	Cadence au quart d'heure Arth-Goldau–Brunnen avec S3, S32, S2 et IR. S2 avec IR à la cadence semi-horaire, sans rupture à Arth-Goldau
		ZS-14A	Rotkreuz–Brunnen, S32 intégral, depuis Immensee à la cadence semi-horaire, S3

Tableau 5.10-1 : Modules CFF dans la région K Zurich-Lucerne/Coire et Suisse centrale (suite en page suivante)



Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

K7	Bew.	ZS-18B	Cadence semi-horaire RER Obersee avec trains directs Rapperswil–Pfäffikon–Lachen–Siebnen–Wangen
K8	Bew.	ZS-06	Prolongement S1 (toutes les demi-heures) et S2 jusqu'au nouvel arrêt Baar Sennweid.
K9	N27	NW-63	Freiamt–Zoug, liaison transversale à Rotkreuz
K11	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours par sillon express (RBL–Coire)
K12	N27	TGL-112	Conception Internationale Y à Arth-Goldau (décalage Bâle–Arth-Goldau de 30 minutes) : toutes les 2 heures Bâle–Lucerne–Milano / Zurich–Erstfeld et Bâle–Lucerne–Erstfeld / Zurich–Milano; cadence horaire Zurich–Lugano
K13	Bew.	TGL-03 TGL-17 TGL-18 ZS-06 ZS-13 ZS-15	Cadence semi-horaire Zurich–(Zoug–)Lucerne Cadence semi-horaire Zurich–Thalwil–Baar–Zug–Rotkreuz–(Ebikon/Cham)–Lucerne Réduction de temps de parcours en TGL entre Zurich–Zoug(–Lucerne) Nouvel arrêt Baar Sennweid. Cadence semi-horaire IR Lucerne–Zoug–Zurich, RE Lucerne–Zoug–Zurich Cadence semi-horaire VAE/S3 Lucerne–Küssnacht–Arth-Goldau

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.10-1 : Modules CFF dans la région K Zurich-Lucerne/Coire et Suisse centrale (suite et fin)

## 5.10.2 Modules des chemins de fer privés

Sept modules ont été définis dans la région K (voir tableau 5.10-2). Cinq modules ont été traités, évalués et attribués à un degré d'urgence. Deux modules ont été retirés par la région de planification.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
K6 (SOB)	Bew.	ZS-16 ZS-08	Cadence semi-horaire VAE Rapperswil–Arth-Goldau, remplace le S31. Arrêt Sattel Krone ou déplacement de la gare de Sattel-Aegeri
K101 (zb)	N23	ZS-01 (Teil)	S44 et S55 toutes les demi-heures avec arrêt à toutes les stations entre Lucerne et Horw. S44 jusqu'à Stans et S55 jusqu'à Lungern / Ewil Maxon. Pas de S41
K102 (zb)	N23	ZS-01 (Teil)	S44 et S55 une fois par heure : liaison rapide vers les vallées. S44 jusqu'à Stans et S55 jusqu'à Lungern. Navette S41 toutes les demi-heures entre Lucerne et Horw
K103 (zb)	Bew.	ZS-01	Corridor Engelberg : IR toutes les demi-heures avec un arrêt en alternance soit à Hergiswil soit à Stansstad. Corridor Brünig : trois trains de saison par jour dans le sens du flux de pendulaires; IR Brünig avec arrêt à Hergiswil. Hergiswil : correspondance angulaire intégrale Engelberg <-> Interlaken Ost. S55 une fois par heure (prolongation jusqu'à Lungern) avec des trains plus longs.
K111 (MGB)	Bew.	W-50 ZS-19 ZS-24 ZS-23 (Teil)	Étoffement de l'offre aux hdp Fiesch–Andermatt–Disentis, cinq paires de trains Glacier Express par jour Cadence semi-horaire Göschenen–Andermatt
K121 (SOB)	Bew.	ZS-24 ZH-21	Cadence semi-horaire S13 Wädenswil–Einsiedeln Nouvel arrêt Wädenswil-Reidbach
K131 (Grimselb.)	Bew.	W-100	Cadence horaire Meiringen–Oberwald

N23 : retiré par la région de planification





Référence du dossier: BAV-214-00002/00004/00003/00009/00121/00008/00007/00008179

*Tableau 5.10-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région K Zurich-Lucerne/Coire et Suisse centrale*

### **5.10.3 Nouveaux arrêts CFF**

Trois nouveaux arrêts CFF ont été définis et traités dans la région K (voir tableau 5.10-3).

<b>N° de module</b>	<b>Catégorie de traitement</b>	<b>Objectifs d'offre</b>	<b>Désignation de l'objectif d'offre</b>
-	Bew.	ZS-05	Nouvel arrêt Luzern Kreuzstutz
-	Bew.	ZS-07A	Nouvel arrêt Pfäffikon SZ Seedamm Center
-	Bew.	ZS-20	Nouvel arrêt Luzern Paulusplatz

*Tableau 5.10-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région K Zurich-Lucerne/Coire et Suisse centrale*



## 5.11 Région L Tessin et Saint-Gothard

### 5.11.1 Modules CFF

Cinq modules CFF ont été définis dans la région L (voir tableau 5.11-1). Le module L1 a été traité, évalué et affecté à un degré d'urgence. Le traitement du module L2 a montré qu'une conception orientée sur la demande n'était pas possible. Trois modules n'ont pas été traités pour des raisons de priorité.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
L1	Bew.	TM-03	Réduction de temps de parcours par sillon express RBL/Olten–Tessin
L2	N26	TM-10 ZS-22	Pas de restriction de capacité du TM sur l'axe du Saint-Gothard Arrêt une fois par heure à Altdorf avec l'IC TBG
L3	N27	TM-17 (Teil)	Exigences de qualité des sillons de transit TBG
L4	N27	TM-17 (Teil)	Exigences de PCR des sillons de transit TBG
L8	N27	TGL-113	Rebroussement rapide de l'IC Zurich–Lugano à Lugano

N26: infrastructure définie; renonciation à une évaluation faute de conformité à la demande

N27: non traité pour des raisons de priorité

Tableau 5.11-1 : Modules CFF dans la région L Tessin et Saint-Gothard

### 5.11.2 Modules des chemins de fer privés

Dans la région F, deux modules des chemins de fer privés ont été définis (voir tableau 5.11-2). Ils ont été évalués et assignés à un degré d'urgence.

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
L101 (FART)	Bew.	TI-04	Étoffement de la cadence Locarno–Intragna (–Camedo)
L111 (FLP)	Bew.	TI-01	Cadence au quart d'heure Ponte Tresa–Lugano Centro et Manno–Lugano Centro, aux hdp toutes les 10 minutes. Réduction de temps de parcours au moyen d'un tracé direct entre Lugano Stazione et Cavezzolo et prolongement à destination de Lugano Centro.

Tableau 5.11-2 : Modules des chemins de fer privés dans la région L Tessin et Saint-Gothard

### 5.11.3 Nouveaux arrêts CFF

Trois nouveaux arrêts CFF ont été définis et traités dans la région F (voir tableau 5.11-3).

N° de module	Catégorie de traitement	Objectifs d'offre	Désignation de l'objectif d'offre
-	Bew.	TI-02	Nouvel arrêt Bellinzona Piazza Indipendenza
-	Bew.	TI-03	Nouvel arrêt Bironico-Camignolo (Valle del Vedeggio)
-	Bew.	TI-05	Nouvel arrêt Torricella-Taverne (Valle del Vedeggio)

Tableau 5.11-3 : Nouveaux arrêts CFF dans la région L Tessin et Saint-Gothard