



## Fiche info

Date 31 octobre 2018

---

# Étape d'aménagement 2035 : faits et chiffres

### Bases et financement

#### **Engorgements actuels et à venir**

Malgré les programmes d'aménagement en cours, le réseau ferré suisse atteint déjà sa limite de capacité. De nombreuses gares sont surchargées ou ne sont pas adaptées aux besoins des personnes handicapées.

- Les insuffisances de capacité maximales dans le transport de voyageurs pour la période jusqu'à 2030 se trouvent dans les régions Arc lémanique, Zurich et Berne. Les sections Genève–Lausanne–Yverdon, Berne–Thoune, Soleure–Olten–Zurich–Winterthour ainsi que Zurich–Zoug–Rotkreuz sont les plus surchargées.
- Chez les chemins de fer privés, les surcharges concernent notamment les sections Lausanne–Echallens, Täsch–Zermatt, Berne–Niederscherli, Berne–Muri, Berne–Oberzollikofen, Lucerne–Hergiswil ainsi que Zurich HB–Zurich Selnau.
- D'ici à 2030, le transport de marchandises ne disposera plus de suffisamment de sillons sur l'axe Est-Ouest, et plus précisément sur le Plateau, dans la région de Zurich, au pied du Jura et entre Lausanne Triage et Neuchâtel. En ce qui concerne les chemins de fer privés, la section Morges–Apples a besoin de certains sillons supplémentaires. Il est en outre nécessaire d'établir des liaisons plus rapides sur les axes du transport de marchandises.

#### **Prévisions de la demande**

Depuis 1980, le transport de voyageurs par rail a plus que doublé, et la croissance du transport de marchandises atteint environ 40 % (voyageur- ou tonne-kilomètres). Cette tendance se maintient selon les prévisions de trafic de la Confédération, actualisées en 2016 : la demande de transports publics de voyageurs va encore augmenter de 51 % jusqu'en 2040, voire doubler dans certaines régions telles que Zurich-Winterthour ou sur l'Arc lémanique.

Selon les prévisions, le fret ferroviaire augmentera de 45 %, la plus forte croissance étant sur l'axe Est-Ouest. Sur la route, la demande de transport de voyageurs et de marchandises s'accroîtra respectivement de 18 et de 33 %.

Lien : [Perspectives d'évolution du transport 2040](#)

### **Lignes directrices pour l'étape d'aménagement 2035**

L'étape d'aménagement 2035 a pour principal objectif d'atténuer les surcharges prévisibles sur certains tronçons et certaines parties du réseau. Parallèlement, l'accès aux trains doit également être rendu à la fois plus facile et plus sûr dans les gares, en particulier pour les personnes à mobilité réduite. L'EA 2035 permettra donc la mise en œuvre des dispositions de la loi du 13 décembre 2002 sur l'égalité pour les handicapés (LHand) d'ici à la fin de l'année 2023.

L'accessibilité des régions touristiques et la desserte de base des régions rurales continueront en outre à être améliorées. La réduction des temps de parcours, pour sa part, n'est pas une priorité. En transport de marchandises, les engorgements seront éliminés, et la qualité ainsi que la vitesse des transports accrues.

Lien : [Projet de territoire Suisse](#)

Lien : [FAIF Stratégie à long terme Rail \(pdf\)](#)

### **Collaboration entre la Confédération, les cantons, les entreprises ferroviaires et la branche du transport de marchandises**

L'adoption du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) en 2014 a conduit à la réorganisation des processus, des compétences et de la collaboration entre la Confédération, les cantons et les entreprises de transport dans la planification des offres de prestations et des aménagements. Il incombe ainsi à l'Office fédéral des transports (OFT) de mener à bien la planification en collaboration avec les cantons, les entreprises ferroviaires et la branche du transport de marchandises.

Les cantons sont responsables, en substance, de la planification de l'offre régionale. Ils élaborent et classent par ordre de priorité les projets d'offre pour le transport régional de voyageurs dans les régions de planification, puis les ajustent les uns aux autres. Ils peuvent s'exprimer sur les projets d'offre du transport grandes lignes et du transport de marchandises.

La participation de la branche de la logistique et du fret aux processus de planification du transport de marchandises passe par un groupe de suivi formé de représentants des entreprises d'infrastructure et de fret ferroviaire, de l'Association des chargeurs, d'entreprises d'expédition et de logistique, de l'ASTAG, d'Economiesuisse, du monde scientifique et de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP), cette dernière représentant les cantons.

### **Financement par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF)**

L'ensemble des coûts de l'exploitation, de la maintenance et de l'aménagement de l'infrastructure (y c. les coûts subséquents des nouvelles infrastructures) est financé par le Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), constitué dans le cadre de FAIF. Ce fonds est alimenté par des recettes à affectation obligatoire. Ces recettes déterminent donc le montant maximal des dépenses. Les simulations de fonds actuelles montrent qu'une étape d'aménagement coûtant 11,9 milliards de francs d'ici à 2035 peut être financée sans pour autant compromettre le financement prioritaire de la maintenance du réseau. Les dépenses annuelles du FIF pour l'étape d'aménagement 2035 correspondent à la moyenne des dépenses effectuées sur le long terme pour les aménagements.

Les coûts subséquents engendrés par la commande d'offres supplémentaires dans le transport régional de voyageurs se situent pour la Confédération dans le cadre des prévisions à long terme. Les cantons ont manifesté leur intention de prendre en charge une part des indemnités supplémentaires du transport régional de voyageurs.

### **Financement préalable et financement par des tiers**

Conformément à FAIF, les cantons et les tiers peuvent dès à présent préfinancer un projet décidé par le Parlement. Le remboursement ultérieur par la Confédération est, dans ce cas, garanti.

La proposition de modèle de financement préalable des projets par les cantons concernés à leurs propres risques n'est pas poursuivie : l'idée a été refusée par les cantons concernés ainsi que par d'autres régions lors de la consultation.

## **Rentabilité**

L'aménagement de l'infrastructure conduit à une augmentation des coûts infrastructurels. Ces coûts supplémentaires appliqués par les gestionnaires d'infrastructure sont également financés par le FIF. Ils sont pris en compte dans la planification à long terme du FIF et sont couverts aux termes des conventions de prestation entre la Confédération et les gestionnaires d'infrastructure. L'aménagement de l'offre, pour sa part, conduit à une hausse des coûts d'exploitation, tandis que les recettes générées par les titres de transports (résultats commerciaux) n'augmentent pas immédiatement dans la même mesure.

Les coûts d'exploitation non couverts du transport régional de voyageurs (TRV) sont pris en charge par la Confédération et les cantons.

Les conséquences microéconomiques pour le transport de voyageurs doivent être encore améliorées. Les entreprises ferroviaires ont ainsi pour responsabilité non seulement d'optimiser les projets d'offre mais également d'augmenter l'efficacité. Dans le cas où les gains d'efficacité ne pourraient pas compenser les coûts, il conviendrait d'envisager un financement par les utilisateurs et une hausse tarifaire.

## **Numérisation**

La société numérique influe sur la mobilité, par exemple avec des offres de transport multimodales, une régulation optimisée du trafic ou des véhicules à pilotage automatisé. Cette tendance peut contribuer à ce que les infrastructures et les véhicules soient mieux exploités et les pics de la demande atténués. La numérisation facilite la mobilité et la rend donc plus attrayante. Dans l'optique actuelle, il est donc improbable que de nouvelles technologies apportent une réduction significative de la demande de mobilité et du besoin d'infrastructures à l'horizon 2030/35. Grâce à la planification permanente de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, il sera possible de réagir avec souplesse à l'évolution de la demande du trafic.

## **Déroulement et étapes de planification**

### **De l'objectif d'offre au module en passant par le projet**

Pour l'étape d'aménagement 2030/35, les cantons et autres participants à la planification ont remis à l'OFT quelque 300 offres relatives à l'horaire (objectifs d'offre), comme par exemple la cadence au quart d'heure sur certains tronçons. Environ 40 objectifs d'offre ont été présentés pour le trafic grandes lignes et le transport de marchandises.

Les spécialistes ont ensuite élaboré les projets d'infrastructure nécessaires à la mise en œuvre des objectifs d'offre reçus par l'OFT. Ces mesures infrastructurelles ont été regroupées en modules régionaux. Il est en effet fréquent que des mesures différentes doivent être regroupées en un seul paquet pour générer une véritable utilité. Au total, à partir des 300 objectifs d'offre, environ 140 modules ont été constitués : quelque 80 modules concernent les chemins de fer privés, une soixantaine les CFF. Ensuite, ces modules ont été soumis à une évaluation, puis ils ont été classés par ordre de priorité.

L'étape d'aménagement 2035 comprend une quarantaine de modules, eux-mêmes composés de quelque 200 projets de taille variable, dont les plus conséquents coûtent plusieurs milliards de francs. À ces projets s'ajoutent des aménagements concernant des gares et des installations d'exploitation.

Le projet d'offre 2025 a servi de base pour la planification de l'étape d'aménagement 2035 (anciennement : concept de référence 2025). Avec le message relatif à l'étape d'aménagement 2035, le projet d'offre 2035 a été réédité et le projet d'offre 2025 actualisé.

### **Critères**

L'évaluation et le classement par ordre de priorité des modules de l'étape d'aménagement 2035 ont eu lieu en deux phases.

La première phase de l'évaluation était fondée sur les quatre critères suivants :

- rapport coût-utilité (calculé selon la méthode NIBA) ;
- contribution à la diminution de la surcharge et à l'extension des capacités ;
- compatibilité avec la stratégie à long terme Rail ;
- compatibilité avec les objectifs du développement territorial.

Parmi les modules les mieux notés au terme de cette évaluation, ceux qui devront être réalisés dans le cadre de l'étape d'aménagement 2035 ont alors été sélectionnés. Ce choix repose sur les critères suivants :

- respect du cadre financier ;
- priorité de l'aménagement conformément aux critères d'évaluation (cf. ci-dessus) ;
- interdépendances fonctionnelles et réticulaires entre les modules ;
- lien avec d'autres programmes (par ex. EA 2025, conventions sur les prestations, projets d'agglomération) ;
- coordination entre les modes de transport, notamment rail-route ;
- lignes directrices pour l'étape d'aménagement 2030/35 ;
- incidences en cas de modifications de la demande de trafic.

### **Coût et utilité : la méthode NIBA**

Les calculs relatifs aux coûts et à l'utilité des modules sont effectués par l'OFT au moyen de la méthode NIBA (indicateurs de durabilité des projets d'infrastructure ferroviaire). Lors de l'évaluation, tous les indicateurs monétarisables sont intégrés dans une analyse dynamique coûts-utilité, les conséquences non monétarisables étant elles aussi abordées. Certains aspects sont présentés de manière géographiquement différenciée. De même, les résultats microéconomiques font l'objet d'un compte-rendu séparé. La méthode d'évaluation macroéconomique de la Confédération est basée sur le système d'objectifs et d'indicateurs du transport durable du DETEC (SOITD DETEC). Un document d'explication relatif à NIBA (Guide eNIBA) est disponible en ligne.

### **Estimation du coût des projets**

Les CFF et les chemins de fer privés ont évalué les coûts des mesures infrastructurelles conformément à la méthode de calcul des coûts de l'OFT. Cette estimation est globale. Le guide de calcul des coûts d'infrastructure ferroviaire est disponible en ligne.

### **Aperçu de la prochaine étape d'aménagement**

Même avec l'étape d'aménagement 2035, différents projets souhaités par les partenaires de planification et qui seraient opportuns ne peuvent pas être réalisés. Dans la logique de la planification permanente de FAIF, ils seront discutés pour la prochaine étape d'aménagement. Il s'agit notamment de la liaison directe Aarau–Zurich, de la gare de passage de Lucerne et du RER trinational de Bâle (Maillon central de Bâle).

Une troisième étape d'aménagement sera probablement présentée au Parlement vers 2026.

**Documents complémentaires et cartes :** [www.bav.admin.ch/etape2035](http://www.bav.admin.ch/etape2035)

### **Précisions :**

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