



Informations de fond FAIF : aménagement ferroviaire PRODES et étape 2025

21 juin 2013 (Version complétée)

En perfectionnant l'aménagement ferroviaire, la Confédération et le Parlement entendent résorber les goulets d'étranglement actuels et offrir de nouvelles capacités afin d'absorber la demande croissante qui se dessine. Les projets nécessaires seront soumis au Parlement par tranches.

D'après les scénarios de développement présentés par la Confédération, les prévisions de trafic misent sur une croissance du transport ferroviaire des voyageurs de 60 % d'ici à 2030 ; elle sera même supérieure à la moyenne dans les centres urbains et aux heures de pointe. Une hausse du même ordre de grandeur est attendue en ce qui concerne le fret. Le projet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF) entend mettre à disposition les capacités nécessaires par des aménagements échelonnés dans le temps.

FAIF adapte la planification visant à perfectionner l'aménagement ferroviaire afin de pouvoir réagir mieux et plus souplement aux changements. Les expériences réalisées dans d'autres grands projets (NLFA, RAIL 2000, ZEB) ont montré la nécessité d'actualiser en permanence les grands projets planifiés à long terme. Le futur Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) dotera l'exploitation, l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire des ressources financières dont ils ont besoin à long terme. Il est ainsi possible de planifier des extensions par étapes puis de les présenter au Parlement afin qu'il les approuve pour une longue période.

Lignes stratégiques de l'aménagement ferroviaire

La position géographique de la Suisse lui confère un grand attrait économique qu'il s'agit de préserver et d'améliorer en veillant à un développement durable en termes d'aménagement du territoire, d'économie et de tourisme. Le développement ferroviaire va donc s'orienter à long terme (c.-à-d. bien au-delà de l'échéance 2030) sur les directives stratégiques suivantes :

1. Compléter le système des nœuds introduit avec RAIL 2000,
2. Accroître l'offre et élargir les capacités de transport,
3. Augmenter la vitesse sur certains tronçons.



Référence du dossier : 031.26/2013-06-14/284

Le Conseil fédéral et le Parlement estiment plus important d'augmenter les capacités de transport d'ici à 2030 que d'accroître nettement la vitesse. L'aménagement du rail s'aligne donc sur les deux premiers objectifs cités, à savoir la poursuite du principe des nœuds et l'augmentation de la capacité. Il s'agit néanmoins de conserver la possibilité de réduire à long terme les temps de parcours entre les nœuds les plus importants. La planification des étapes ultérieures de la mise en œuvre continuera à en tenir compte.

Première étape d'aménagement 2025

La première étape d'aménagement fait partie de FAIF. Elle comprend des projets pour 6,4 milliards de francs et apportera des améliorations dans les centres urbains et les agglomérations du réseau des villes suisses ainsi que dans le domaine du fret national. Elle prévoit aussi des mesures pour mieux desservir les zones alpines et les régions touristiques.

Améliorations prévues :

- mesures sur l'axe est-ouest via Berne afin de décharger, grâce à de longs trains à deux étages, les sections Genève – Lausanne et Berne – Zurich – Winterthur qui sont très sollicitées ;
- aménagements des nœuds ferroviaires de Lausanne, de Genève, de Berne et de Bâle ;
- adaptations requises pour les cadences à la demi-heure entre Berne et Lucerne, Aarau et Zurich (RER), Zurich et Coire, de même qu'entre Locarno et Lugano ;
- adaptations en faveur de la cadence au quart d'heure des trains RER Berne – Münsingen et Bâle – Liestal et aménagements de l'offre dans la Augmentations de la cadence Coire – St-Gall ;
- améliorations chez les chemins de fer privés et dans le fret ferroviaire.

Différents ouvrages d'infrastructure sont nécessaires à cet effet, par ex. :

- aménagements dans l'agglomération des villes de Genève, de Berne et de Lausanne ;
- voies additionnelles dans l'arrivée en gare de Bâle et désenchevêtrement de Pratteln ;
- aménagements du goulet d'étranglement de Holligen et 3^e voie entre Gümligen et Münsingen dans la région de Berne, de même qu'aménagements entre Rapperswil et Mäggenwil dans le canton d'Argovie ;
- construction d'un tunnel à double voie entre Gléresse et Douanne ;
- aménagements entre Bellinzone et Tenero ;
- voies de garage, de rebroussement et de dépassement à Lugano, entre Lausanne et Genève, Zurich et Coire et dans la région de Liestal/Gelterkinden.



Référence du dossier : 031.26/2013-06-14/284

De plus, l'étape d'aménagement 2025 met à disposition des fonds en vue des projets d'aménagement de capacité suivants :

- Aarau – Zurich
- Zurich – Winterthour (tunnel du Brüttener, Stadelhofen)
- Thalwil – Zoug (Zimmerberg)
- Zoug – Lucerne (gare souterraine ou gare de passage de Lucerne)
- équipement en technique ferroviaire Ferden-Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg
- suppression des goulets d'étranglement dans le trafic d'agglomération et le trafic régional ainsi que dans les accès aux régions touristiques

Les projets de la première tranche d'aménagement devront être réalisés d'ici à 2025. Ils se dérouleront parallèlement aux travaux en cours et planifiés dans le cadre de la NLFA, de ZEB et du fonds d'infrastructure.

Futures étapes d'aménagement

Une étape d'aménagement 2030 sera développée au cours des prochaines années puis présentée au Parlement d'ici à 2018. Conformément aux prévisions relatives au fonds d'infrastructure ferroviaire, elle comprendra des projets pour 8 à 10 milliards de francs. Ces projets seront vraisemblablement mis en œuvre d'ici à 2030 et en voici les points forts possibles :

- engorgements urgents dans le trafic régional et d'agglomération et dans les régions touristiques ;
- poursuite de l'aménagement amorcé avec l'étape d'aménagement 2025 sur le corridor est – ouest (aménagement des capacités notamment dans la région Aarau – Zurich – Winterthour en vue de la mise en service de trains longs à deux niveaux sur la ligne Genève – Berne – Zurich – St-Gall) ;
- aménagement de capacités supplémentaires, par ex. en Suisse centrale (Lucerne – Zoug – Zurich) ou sur les corridors de transit (Ferden – Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg) ainsi que réduction des temps de parcours entre la Suisse occidentale et orientale.

Sur proposition du Conseil fédéral, le Parlement se prononcera tous les quatre à huit ans sur la priorité des projets et sur leur intégration dans des étapes ultérieures d'aménagement subséquentes à 2030.

Corridor 4 mètres

Dans un message séparé qu'il a adressé au Parlement en mai 2013, le Conseil fédéral demande de financer au titre du FIF des mesures destinées au corridor 4 m sur l'axe du Saint-Gothard. Ce faisant, il a rempli un mandat du Parlement qui traitera le projet au cours des prochains mois.



Référence du dossier : 031.26/2013-06-14/284

Adaptations de la LDIF (ZEB)

Les travaux de planification approfondis de ZEB et du futur aménagement ferroviaire concluent à la nécessité d'adapter certains projets ZEB. Des ajustements de la LDIF dans le cadre du projet FAIF garantiront un engagement efficace des fonds et harmoniseront ZEB avec la poursuite de l'aménagement ferroviaire.

Désormais, toutes les activités de transformation et d'aménagement du nœud de Lausanne sont accélérées et financées entièrement au titre de ZEB. Un milliard de francs est investi pour Lausanne afin de mieux coordonner les différents travaux de remplacement et de transformation et de mettre à profit les synergies. L'aménagement du nœud de Lausanne est un préalable à des extensions d'offre ultérieures déterminantes.

En contrepartie, la construction du tunnel de Chestenberg entre Zurich et Lenzbourg est reportée à une étape d'aménagement ultérieure. En effet, des dépassements de budget sont prévisibles et il reste à clarifier des questions au sujet du tracé du tunnel du Chestenberg ou d'une alternative dans la région Aarau – Zurich.

La permutation du nœud de Lausanne et du tunnel du Chestenberg n'a pas d'effet sur les coûts. Aussi le plafond des coûts de ZEB demeure-t-il fixé à 5,4 milliards de francs.

Calendrier

Si le peuple accepte le projet Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire FAIF, les bases légales pourront vraisemblablement entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

Contact/précisions: Office fédéral des transports, Information, 031 322 36 43