



Février 2021

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

Référence : BAV-212.24-3/33/16/1

Table des matières

1.	Contexte	2
2.	Bases du contenu et parties intégrantes	4
3.	Règles de garantie de capacité	5
3.1.	Processus de planification de l'étape d'aménagement 2035 du PRODES et garantie des capacités dans la STUR	5
3.2.	Garantie des capacités dans les PLUR	6
4.	Présentation de la capacité des sillons assurée dans la STUR 2035	7
4.1.	Commentaires généraux	7
4.1.1.	Commentaires sur la présentation de la capacité	7
4.1.2.	Indications sur les données du matériel roulant	7
4.2.	Présentation tabulaire de la capacité des sillons	8
4.2.1.	Commentaires	8
4.2.2.	Corridors / régions	8
4.2.3.	Présentation tabulaire de la capacité par corridor / région	10
4.3.	Présentation graphique de la capacité	49
4.3.1.	Légende	49
4.3.2.	Plan du réseau	49



1. Contexte

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

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

Les instruments permettent plus exactement d'assurer de manière contraignante les capacités d'infrastructure par la planification des sillons, c'est-à-dire leur répartition sur les différents types de transport (transport de voyageurs grandes lignes, transport régional de voyageurs et transport de marchandises, etc.²). Cela permet aussi de garantir, au niveau quantitatif et qualitatif, les sillons nécessaires pour le transport des marchandises conformément aux aménagements de l'infrastructure approuvés par le Parlement et tel que cela a été planifié dans les étapes d'aménagement.

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

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

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

¹ RS 742.140.5

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

³ Cf. message FAIF, FF 2012 1371.

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

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

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

⁷ Cf. art. 19 à 19d OCPF.

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

⁹ Art. 19c OCPF

Référence : BAV-212.24-3/33/16/1

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

¹⁰ Cf. FF **2014** 3753.

¹¹ Art. 19d OCPF

2. Bases du contenu et parties intégrantes

La planification des capacités de l'infrastructure ferroviaire forme le socle de la STUR, qui repose sur les étapes d'aménagement décidées¹². La portée du concept correspond en principe à la responsabilité du service d'attribution des sillons et s'étend de manière générale à tous les tronçons interopérables à voie normale en Suisse¹³. La STUR fixe la future utilisation des tronçons sur deux heures-type (heure régulière et heure de pointe) pour les différentes sections du réseau de tronçons¹⁴ et règle ainsi pour l'essentiel l'attribution des sillons aux divers types de transport. Des détails supplémentaires sont fixés au cas par cas lorsque l'élaboration des PLUR l'exige. L'attribution entre trafic grandes lignes et trafic régional est représentée à titre indicatif dans la STUR et concrétisée formellement dans le cadre de l'adjudication de la concession.

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

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

¹² Art. 19 OCPF

¹³ Art. 1 TVSV

¹⁴ Cf. art. 19a OCPF

¹⁵ Cf. art. 9a OARF

3. Règles de garantie de capacité

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

Le processus d'élaboration de l'étape d'aménagement 2035 a suivi les principes de planification énumérés ci-après, sur la base des conditions-cadre légales¹⁶ et des règles de la STUR 2025 :

- La disponibilité des sillons d'un type de transport ne doit pas être réduite au profit d'un autre type de transport¹⁷;
- La structure des nœuds et des correspondances du trafic voyageurs doit être prise en compte et le transport de marchandises doit disposer de sillons ininterrompus¹⁸;
- Il faut prévoir un nombre minimal de sillons du transport des marchandises (1 sillon par heure et par direction sur les tronçons à double voie et 1 sillon par heure sur les tronçons majoritairement à simple voie);
- Les heures de pointe (HDP) du transport de voyageurs sont en principe entre 06h00 et 09h00 et entre 16h00 et 19h00 du lundi au vendredi¹⁹.

La STUR est fondée sur les planifications de l'étape d'aménagement 2035, état au mois de mars 2020. Les capacités entre les nœuds sont réalisables avec les liaisons transversales présentées. D'autres liaisons transversales n'ont pas été examinées, mais restent possibles si elles ne détériorent pas les capacités assurées sur les plans qualitatif et quantitatif.

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

Pour le transport de marchandises non transalpin, il faut réserver, même aux heures de pointe, au moins la moitié de la capacité disponible aux heures creuses²⁰.

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

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

- Neuchâtel–Travers ;
- La Chaux-de-Fonds–Le Locle ;
- Payerne–Murten/Morat ;

¹⁶ Cf. art. 48a LCdF.

¹⁷ Cf. art. 9b, al. 1, let. a, LCdF.

¹⁸ Cf. art. 9b, al. 1, let. b, LCdF.

¹⁹ La fixation des modalités de détail a lieu dans les PLUR.

²⁰ Les capacités aux heures de pointe sont arrondies arithmétiquement au chiffre entier.

- Payerne–Grolley ;
- Givisiez–Murten/Morat.

3.2. Garantie des capacités dans les PLUR

Contrairement à la STUR, qui documente toutes les mesures infrastructurelles d'une étape d'aménagement, les PLUR sont établis a posteriori et en fonction des capacités effectivement disponibles pour l'année concernée. C'est pourquoi, selon l'avancement de l'aménagement ou la planification du chantier, il n'est pas possible de garantir les capacités conformément à la STUR sur tous les tronçons. Lorsque les capacités sont faibles (par ex. travaux de construction, infrastructures non encore achevées), la suppression des sillons se fait en principe au prorata des types de transport. Pour la répartition des sillons hybrides de la STUR dans les PLUR, les gestionnaires d'infrastructure doivent en principe continuer à appliquer les solutions déjà existantes. Ils doivent néanmoins les examiner régulièrement les adapter le cas échéant. Les principes suivants doivent être pris en compte :

- Il ne faut pas viser à ce que toutes les capacités hybrides soient attribuées à un seul mode de transport durant toute la durée des heures de pointe ;
- Lors de l'attribution des capacités hybrides dans les PLUR, il faut tenir compte des éventuelles surcharges en transport de voyageurs et de l'utilisation des sillons du transport de marchandises ;
- Si des capacités pour le transport de marchandises ne peuvent s'insérer que dans des interruptions de cadence du transport régional de voyageurs, elles doivent être prévues en dehors des heures de pointe du transport de voyageurs.

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

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

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

4.1. Commentaires généraux

4.1.1. Commentaires sur la présentation de la capacité

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

Sur le plan du réseau, les lignes entre les points d'exploitation correspondent à un sillon par heure et par direction. Sauf mention particulière, ces capacités sont équivalentes dans les deux directions. Les écarts par rapport à cette illustration standard sont représentés dans le plan du réseau par des cotes spécifiques commentées dans la légende. Les liaisons transversales dans les nœuds et les systèmes de coupe-accroche correspondent au projet d'offre 2035, état de mars 2020, et sont présentés dans le plan du réseau uniquement à titre d'aide à la lecture et à la compréhension. Ils peuvent également être adaptés lors du processus de planification de l'offre et dans les PLUR. Il ne faut pas que les adaptations détériorent ou restreignent la qualité ou la quantité des sillons assurés.

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

4.1.2. Indications sur les données du matériel roulant

En transport des voyageurs, le matériel roulant doit répondre à des exigences différentes en termes d'accélération et de vitesse maximale.

Le projet d'offre de l'étape d'aménagement 2035, sur lequel se base la STUR 2035, prévoit la catégorie de trains R153 pour les sillons du transport de voyageurs. Font exception les sillons de certains produits du trafic grandes lignes sur les tronçons Basel–Delémont–Biel/Bienne et Morges–Genève avec la catégorie de trains N180 (la section Biel/Bienne–Morges est prévue avec la catégorie de trains R135) et sur le tronçon Berne–Lausanne et Winterthour–St. Margrethen avec la catégorie de trains W180.

Les PLUR fixent les exigences concrètes concernant le matériel roulant pour les différents sillons.

En transport de marchandises, les sillons standards prévoient la catégorie de trains D65 pour V_{\max} 100 km/h, les sillons transalpins Bâle–Saint-Gothard–Chiasso / Luino et Bâle–Loetschberg–

Domodossola prévoient la catégorie de trains D70 pour V_{\max} 100 km/h et les sillons express prévoient la catégorie de trains A95 pour V_{\max} 120 km/h.

4.2. Présentation tabulaire de la capacité des sillons

4.2.1. Commentaires

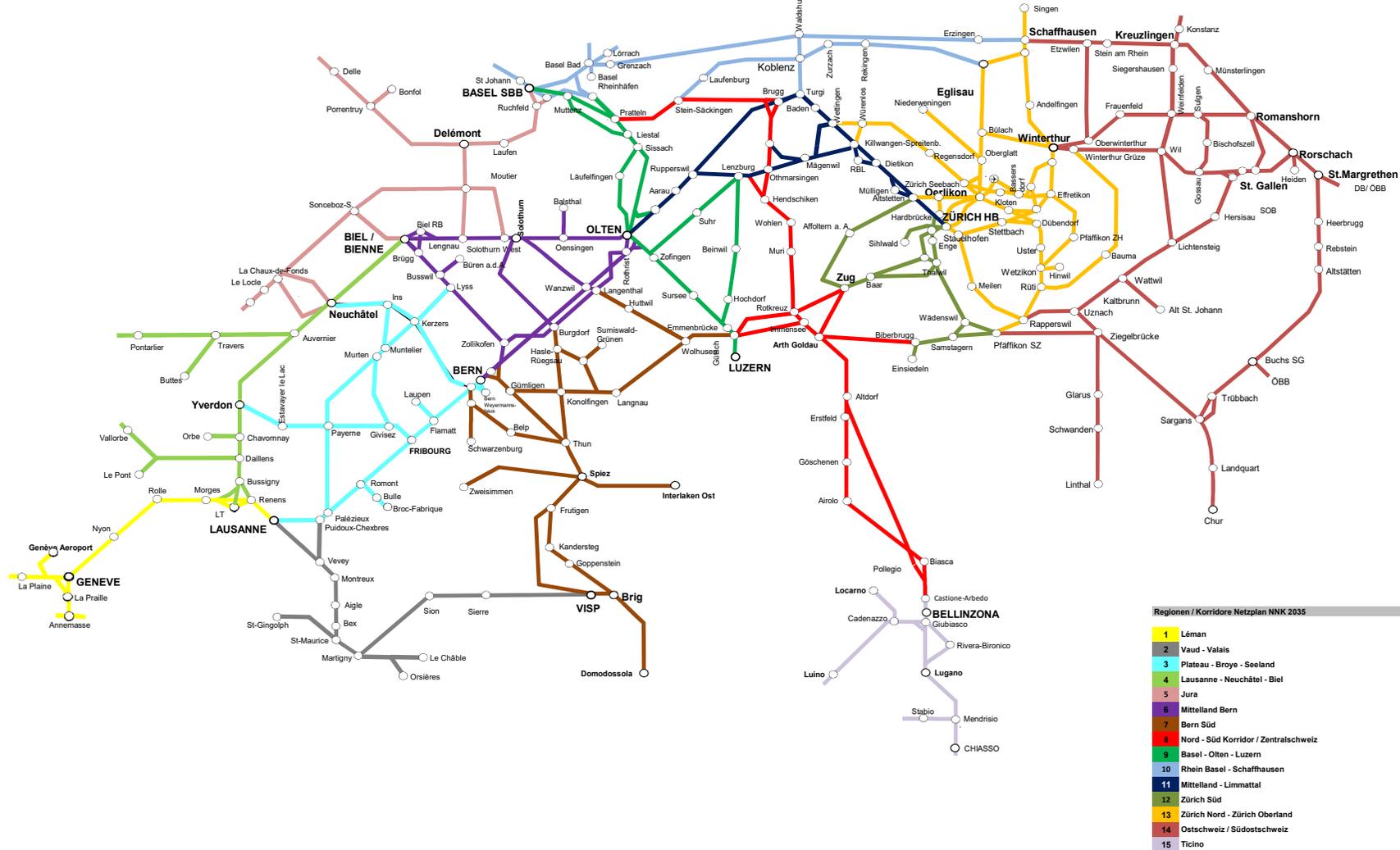
La présentation tabulaire de la capacité répond aux commentaires suivants :

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

4.2.2. Corridors / régions

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

Streckenkarte zu Netznutzungskonzept Ausbauschnitt 2035



4.2.3. Présentation tabulaire de la capacité par corridor / région

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

1 Léman (Lausanne_Lausanne Triage–Genève–Genève Aéroport / Genève–La Praille–Annemasse / Genève–La Plaine)			TGL		TRV		TM		Abréviations des tableaux 1 à 15 : TGL: trafic grandes lignes TRV: transport régional de voyageurs TM: transport de marchandises hdp: heures de pointe
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
1.1.	Lausanne–Genève Cornavin	Lausanne–Renens VD	12.5	12.5	6	7	4	4	TGL : y c. sillon TGV (Lausanne–Vallorbe–Paris; cinq fois par jour) TGL : utilisation des sillons; aux heures avec sillon EC, les liaisons transversales TGL sont transformées à Lausanne.
1.2.		Renens VD–Lausanne-Triage	0	0	0	0	4	4	
1.3.		Lausanne-Triage–Lonay	0	0	0	0	2	2	
1.4.		Renens VD–Denges	10	10	2	2	0	0	TM : via Lausanne Triage
1.5.		Denges–Lonay	11	11	2	2	0	0	TM : via Lausanne Triage
1.6.		Lonay–Allaman	11	11	2	2	2	2	
1.7.		Allaman–Coppet	11	11	0	0	2	2	
1.8.		Coppet–Genève	11	11	4	4	2	2	
1.9.	(Genève)&Lausanne Triage–contournement–Bussigny	Lécheires (bif)–Denges	1	1	0	0	0	0	seulement TGL ; TM via Lausanne Triage
1.10.	Genève–St-Jean (bif)–Furet (bif)–Châtelaine (bif)–Genève Aéroport	Genève–St-Jean (bif)	11.5	11.5	9.5	9.5	2	2	TGL : y c. sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c. sillon TER toutes les deux heures
1.11.		St-Jean (bif)–Furet (bif)	9.5	9.5	5.5	5.5	0.5	0.5	TGL : y c. sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c. sillon TER toutes les deux heures TM : sillon standard toutes les deux heures
1.12.		Furet (bif)–Châtelaine (bif)	9.5	9.5	5.5	5.5	1.5	1.5	TGL : y c. sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c. sillon TER toutes les deux heures TM : 1 sillon standard (Genève–Meyrin Cargo) toutes les deux heures + 1 sillon standard (Genève–La Praille–Meyrin Cargo–France) toutes les deux heures + 1 sillon standard (Genève–La Praille–Meyrin Cargo) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse
1.13.		Châtelaine (bif)–Genève–Aéroport	9	9	0	0	0	0	
1.14.	(Genève)–St-Jean (bif)–Jonction (Genève)–La Praille–Annemasse	St-Jean (bif)–Jonction (Genève)	2	2	4	4	2	2	TM : 1 sillon express + sillon standard en direction de Genève–La Praille–Genève + sillon standard en direction de Genève–Genève–La Praille

1 Léman (Lausanne_Lausanne Triage–Genève–Genève Aéroport / Genève–La Praille–Annemasse / Genève–La Plaine)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
1.15.a		Jonction (Genève)–Genève-La Praille (seulement dans ce sens)	2	2	4	4	2.5	2.5	TM : 1 sillon standard (Meyrin Cargo–Genève-La Praille) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon standard (France–Meyrin Cargo–Genève-La Praille) toutes les deux heures + 1 sillon standard (Genève / France–Meyrin Cargo–Genève-La Praille) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon express (Genève–Genève-La Praille) une fois par heure
1.15.b		Genève-La Praille–Jonction (Genève) (seulement dans ce sens)	2	2	4	4	3	3	TM : 1 sillon standard (Genève-La Praille–Meyrin Cargo) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon standard (Genève-La Praille–Meyrin Cargo–Genève / France) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse + 1 sillon standard (Genève-La Praille–Genève) une fois par heure + 1 sillon express (Genève-La Praille–Genève) une fois par heure
1.16.		Genève-La Praille–Annemasse	2	2	4	4	0	0	
1.17.	(Genève–St-Jean–Furet)–Châtelaine–Meyrin–La Plaine	Châtelaine (bif)–Vernier–Meyrin Cargo	0.5	0.5	5.5	5.5	1.5	1.5	TGL : sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c. 1 sillon TER toutes les deux heures TM : 1 sillon standard (Genève–Meyrin Cargo) toutes les deux heures + 1 sillon standard (Genève-La Praille–Meyrin Cargo–France) toutes les deux heures + 1 sillon standard (Genève-La Praille–Meyrin Cargo) une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse
1.18.		Vernier–Meyrin Cargo–La Plaine	0.5	0.5	5.5	5.5	0.5	0.5	TGL : sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c.1 sillon TER toutes les deux heures TM : 1 sillon standard toutes les deux heures
1.19.		La Plaine–La Plaine-Frontière	0.5	0.5	2.5	2.5	0.5	0.5	TGL : sillon TGV toutes les deux heures TRV : y c.1 sillon TER toutes les deux heures TM : 1 sillon standard toutes les deux heures
1.20.a	(Meyrin)–Furet–Jonction Genève–(La Praille)	Furet (bif)–Jonction (Genève) (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM : 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon standard une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse
1.20.b		Jonction (Genève)–Furet (bif) (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM : 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon standard une fois par heure avec exclusion réciproque du sens inverse

2 Vaud–Valais (Lausanne–Martigny–Viège / Martigny–Le Châble VS&Orsière / Vevey–Puidoux)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
2.1.	Lausanne–Viège	Lausanne–Cully	4.5	4.5	4	6	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.2.		Cully–Vevey	4.5	4.5	2	4	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.3.a		Vevey–Villeneuve VD (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	4	2.5	2.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
2.3.b		Villeneuve VD–Vevey (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	4	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.4.a		Villeneuve VD–Aigle (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	2	2.5	2.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
2.4.b		Aigle–Villeneuve VD (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	2	2	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour

2 Vaud–Valais (Lausanne–Martigny–Viège / Martigny–Le Châble VS&Orsière / Vevey–Puidoux)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
2.5.a		Aigle–St-Maurice (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	0	0	2.5	2.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
2.5.b		St-Maurice–Aigle (seulement dans ce sens)	4.5	4.5	0	0	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour
2.6.a		St-Maurice–Sion (seulement dans ce sens)	2.5	2.5	2	2	2.5	2.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés. TM : sur la section Saxon–Sion : au choix, par heure systémique : - 2 sillons standard + 1 sillon express - ou 1 sillon standard + 2 sillons express - ou 3 sillons express
2.6.b		Sion–St-Maurice (seulement dans ce sens)	2.5	2.5	2	2	2	2	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : sur la section Sion–Ardon : au choix, par heure systémique : - 2 sillons standard - ou 1 sillon standard + 1 sillon express - ou 2 sillons express

2 Vaud–Valais (Lausanne–Martigny–Viège / Martigny–Le Châble VS&Orsière / Vevey–Puidoux)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
2.7.		Sion–Viège	2.5	2.5	2	2	1.5	1.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
2.8.a	Vevey–Puidoux–Chexbres	Vevey–Puidoux (seulement dans ce sens)	0	0	1	1	0	0	
2.8.b		Puidoux–Vevey (seulement dans ce sens)	0	0	1	1	1	1	
2.9.a	St. Maurice–Monthey–St-Gingolph	St-Maurice–Monthey (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1	1	
2.9.b		Monthey–St-Maurice (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : aux heures sans sillon EC Genève–Milan (4 fois par jour, le sillon standard est disponible pour le TM.
2.10.		Monthey–St-Gingolph (Frontière)	0	0	2	2	0	0	
2.11.	Martigny–Sembrancher - Orsières & Le Châble (VS)	Martigny–Orsières	0	0	1	2	1	0	
2.12.		Sembrancher–Le Châble VS	0	0	1	2	1	0	

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

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

4 Lausanne–Neuchâtel–Biel/Bienne (Lausanne_Lausanne Triage–Neuchâtel–Biel/Bienne / Daillens-Vallorbe-Frasne / Chavornay–Orbe / Auvornier–Travers–Buttes / Verrières–Pontarlier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
4.1.	Lausanne–Neuchâtel– Biel/Bienne	Renens VD–Bussigny	2.5	2.5	4	5	0	0	TGL : y c. sillon TGV cinq fois par jour
4.2.		Bussigny–Daillens	3.5	3.5	4	5	6	6	TGL : y c. sillon TGV cinq fois par jour TM : aux heures avec sillon TGV et sillon hdp, seulement 5 sillons TM disponibles
4.3.		Daillens–Chavornay	3	3	2	3	4	4	
4.4.		Chavornay–Grandson	3	3	2	2	4	4	
4.5.		Grandson–Gorgier-St-Aubin	3	3	0	0	4	4	
4.6.		Gorgier-St-Aubin–Auvornier	3	3	2	2	4	4	
4.7.a		Auvornier–Neuchâtel (seulement dans ce sens)	3	3	4	4	4.5	4.5	TRV : 3 sillons + 1 sillon TER 3 fois par jour + 1 sillon hybride TM : 2 sillons standard + 2 sillons express + 1 sillon standard (sillon hybride) Sillon hybride : sillon TM depuis Les Verrières avec sillon TRV depuis Buttes TGL et TRV : jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds via Chambrelieu conformément à la STUR 2025 (2 sillons TRV Neuchâtel–Corcelles-Peseux et 2 sillons TGL Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds).

4 Lausanne–Neuchâtel–Biel/Bienne (Lausanne_Lausanne Triage–Neuchâtel–Biel/Bienne / Daillens-Vallorbe-Frasne / Chavornay–Orbe / Auvernier -Travers–Buttes/- Verrières–Pontarlier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
4.7.b		Neuchâtel–Auvernier (seulement dans ce sens)	3	3	4	4	4	4	<p>TRV : 3 sillons + 1 sillon TER Neuchâtel–Frasne 3 fois par jour + 1 sillon hybride TM : 2 sillons standard + 2 sillons express, dont un lorsque le sillon TER n'est pas utilisé + 1 sillon hybride Sillon hybride : sillon TM jusqu'à Les Verrières avec sillon TRV jusqu'à Buttes</p> <p>Partage du sillon TRV et TM : Principe : TRV : sillon TER Neuchâtel–Frasne 3 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts du sillon TER Neuchâtel–Frasne seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.</p> <p>TGL et TRV : jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds via Chambrelieu conformément à la STUR 2025 (2 sillons TRV Neuchâtel–Corcelles-Peseux et 2 sillons TGL Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds).</p>
4.8.		Neuchâtel–Cornaux NE	3	3	2	2	4	4	
4.9.		Cornaux NE–Biel/Bienne	3	3	2	2	5	5	
4.10.	(Genève)&Lausanne Triage–contournement–Bussigny	Lausanne Triage–Lécheires (bif)	0	0	0	0	6	6	TM : 3 sillons standard + 3 sillons express
4.11.		Lécheires (bif)–Bussigny	1	1	0	0	6	6	TM : 3 sillons standard + 3 sillons express
4.12.	Daillens–Le Day–Vallorbe–Frasne	Daillens–Vallorbe	0.5	0.5	2	2	0.5	0.5	<p>Partage du sillon TM et TGL : Principe : TGL : sillon TGV 5 fois par jour TM : aux heures sans sillon TGV, le sillon standard est disponible Les horaires exacts du TGV Lausanne–Paris seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.</p>

4 Lausanne–Neuchâtel–Biel/Bienne (Lausanne_Lausanne Triage–Neuchâtel–Biel/Bienne / Daillens–Vallorbe–Frasne / Chavornay–Orbe / Auvernier–Travers–Buttes / Verrières–Pontarlier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
4.13.		Vallorbe–Vallorbe Frontière	0.5	0.5	0	0	0.5	0.5	Partage du sillon TM et TGL : Principe : TGL : sillon TGV 5 fois par jour TM : aux heures sans sillon TGV, le sillon standard est disponible Les horaires exacts du TGV Lausanne–Paris seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
4.14.	Le Day–Le Brassus	Le Day–Le Brassus	0	0	1	1	0	0	
4.15.	Chavornay–Orbe	Chavornay–Orbe	0	0	2	2	3	3	
4.16.	Auvernier–Travers–Pontarlier	Auvernier–Travers	0	0	2	2	0.5	0.5	TRV : 1 sillon + 1 sillon hybride + sillon TER 3 fois par jour TM : sillon hybride avec TRV avec exclusion réciproque du sens inverse Sillon hybride : sillon TM avec sillon TRV jusqu'à Buttes
4.17.		Travers–Les Verrières	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5	Partage du sillon TRV–TM : Principe : TRV : sillon TER Neuchâtel–Frasne 3 fois par jour TM : aux heures sans sillon TGV sur cette section, le sillon standard est disponible Les horaires exacts du TGV Lausanne–Paris seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
4.18.		Les Verrières–Les Verrières-Frontière	0	0	0.5	0.5	0	0	TRV : sillon TER Neuchâtel–Frasne 3 fois par jour
4.19.	Travers–Buttes	Travers–Buttes	0	0	2	2	0	0	

5 Jura (Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds / Biel/Bienne–Biel/Bienne GT–La Chaux-de-Fonds–Le Locle / Biel/Bienne–Biel/Bienne GT–Moutier–Delémont–Bâle CFF / Delémont–Delle&Bonfol, Soleure–Moutier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
5.1.	Delémont–Bâle CFF	Delémont–Laufon	2	2	0	0	0.5	0.5	TRV : jusqu'à l'introduction de la cadence semi-horaire du TGL, un sillon supplémentaire aux hdp est garanti pour le TRV. TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.2.		Laufon–Zwingen	2	2	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.3.		Zwingen–Aesch BL	2	2	2	2	1	1	
5.4.		Aesch BL–Ruchfeld	2	2	4	4	1	1	
5.5.		Ruchfeld–Bâle CFF	2	2	4	4	0	0	
5.6.	Bâle CFF GT–VL–Ruchfeld (–Delémont)	Ruchfeld–Bâle CFF GT	0	0	0	0	1	1	
5.7.	Longeau BE–Granges Nord–Delémont	Longeau BE–Delémont	2	2	0	0	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.9.	Delémont–Porrentruy–Delle	Delémont–Porrentruy	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.10.		Porrentruy–Delle–Frontière	0	0	1	1	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.11.	Porrentruy–Bonfol	Porrentruy–Bonfol	0	0	1	2	0.5	0	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.12.	Biel/Bienne–La Chaux-de-Fonds	Biel/Bienne–Reuchenette–Péry	0	0	2	2	1	1	
5.13.		Reuchenette–Péry–Sonceboz-Sombeval	0	0	2	2	1	1	
5.14.		Sonceboz-Sombeval–La Chaux-de-Fonds	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
5.15.	Sonceboz-Sombeval–Moutier	Sonceboz-Sombeval–Malleray-Bévilard	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : toutes les deux heures
5.16.		Malleray-Bévilard–Moutier	0	0	1	2	0.5	0.5	TM : toutes les deux heures
5.17.	Soleure–Moutier	Soleure Ouest–Gänsbrunnen	0	0	1	2	0	0	
5.18.		Gänsbrunnen–Moutier	0	0	1	1	0	0	
5.19.	Neuchâtel–Le Locle-Col-des-Roches–Le Locle-Frontière	Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds	2	2	2	2	0	0	TGL et TRV : jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds via Chambrélien conformément à la STUR 2025 (2 sillons TRV Neuchâtel–Corcelles-Peseux et 2 sillons TGL Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds).

5 Jura (Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds / Biel/Bienne–Biel/Bienne GT–La Chaux-de-Fonds–Le Locle / Biel/Bienne–Biel/Bienne GT–Moutier–Delémont–Bâle CFF / Delémont-Delle&Bonfol, Soleure–Moutier)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
5.20.		La Chaux-de-Fonds–Le Locle	1	1	2.5	2.5	0.5	0.5	TRV : y c. sillon TER 7 fois par jour Sillon hybride : sillon TM avec sillon TGL Partage du sillon TRV (TER) et TGL Principe : TRV : sillon TER Morteau–La Chaux-de-Fonds 7 fois par jour TGL : le sillon est disponible aux heures sans sillon TER Les horaires exacts du TER Morteau–La Chaux-de-Fonds seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
5.21.		Le Locle–Le Locle-Col-des-Roches	0	0	0.5	0.5	1	1	TRV : sillon TER 7 fois par jour
5.22.		Le Locle-Col-des-Roches–Le Locle-Frontière	0	0	0.5	0.5	0.5	0.5	Partage du sillon TM et TGL Principe : TRV : sillon TER Morteau–La Chaux-de-Fonds 7 fois par jour TM : le sillon est disponible aux heures sans sillon TER Les horaires exacts du TER Morteau–La Chaux-de-Fonds seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
5.23.	Neuchâtel–Chambrelieu–La Chaux-de-Fonds	Neuchâtel-Vauseyon (bif)–La Chaux-de-Fonds	0	0	0	0	0	0	TGL et TRV : jusqu'à l'aménagement de la ligne directe Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds, l'offre est assurée par la ligne actuelle Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds via Chambrelieu conformément à la STUR 2025 (2 sillons TRV Neuchâtel–Corcelles–Peseux et 2 sillons TGL Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds).

6 Plateau Berne (Biel/Bienne–Soleure–Oensingen/TA–Olten / Soleure–Berthoud / Oensingen–Balsthal / Berne–Biel/Bienne / Berne–Berthoud/NT–Olten / Zofingue)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
6.1.	Olten–Berthoud–(Zollikofen)–Berne	Olten–Rothrist	10	10	2	2	2	2	via tunnel de Born
6.2.		Aarburg–Oftringen–Aarburg–Oftringen Ouest (bif)	0	0	0	0	3	3	Rothrist–Aarburg–Oftringen
6.3.		Aarburg–Oftringen Sud (bif)–Aarburg–Oftringen Ouest (bif)	2	2	0	0	1	1	Rothrist–Zofingue (évitement stratégique d’Olten)
6.4.		Aarburg–Oftringen Ouest (bif)–Rothrist	2	2	0	0	4	4	
6.5.		Rothrist–Langenthal / Langenthal GM	2	2	2	2	6	6	Conformément à l’arrêt du Tribunal fédéral d’octobre 1995 (121 II 378), les trains de marchandises Olten–Mattstetten doivent passer par le nouveau tronçon (NT) entre 22h00 et 06h00 et non par la ligne d’origine via Langenthal–Berthoud. Attribution de capacité NT (Mattstetten–Rothrist) 22h00–06h00 TM : 4 sillons ; 4 sillons standard ou 3 sillons standard + 1 sillon express Tronçon de base : TM : suppression de 4 sillons standard Les conséquences des 4 sillons du NT sur les capacités du transport de voyageurs entre 22h00 et 06h00 (éventuellement par dérogation au plan du réseau STUR35) seront fixées dans les PLUR. En cas de conflit de sillon, le TM est prioritaire. Le cas échéant, un assouplissement des temps de transport, de la politique des arrêts et des correspondances permet d’assurer la disponibilité des sillons V.
6.6.		Langenthal / Langenthal GM–Thunstetten	2	2	0	0	6	6	comme 6.5
6.7.		Thunstetten–Berthoud	2	2	0	0	5	5	comme 6.5
6.8.		Berthoud–Mattstetten	2	2	4	4	5	5	comme 6.5
6.9.		Mattstetten–Zollikofen	0	0	2	2	4	4	
6.10.		Zollikofen–Löchligut (bif)	2	2	6	6	6	6	
6.11.		Löchligut (bif)–Löchligut Sud (bif)	12	12	8	8	7	7	

6 Plateau Berne (Biel/Bienne–Soleure–Oensingen/TA–Olten / Soleure–Berthoud / Oensingen–Balsthal / Berne–Biel/Bienne / Berne–Berthoud/NT–Olten / Zofingue)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
6.12.		Löchligut Sud (bif)–Berne Wankdorf–Wyler–(Berne)	12	12	8	8	2	2	
6.13.		(Wankdorf)–Wyler–Berne	16	16	17	17	2	2	
6.14.	Rothrist–NT–Mattstetten– Löchligut (bif)	Rothrist–Wanzwil (bif)	10	10	0	0	0	0	Conformément à l'arrêt du Tribunal fédéral d'octobre 1995 (121 II 378), les trains de marchandises Olten–Mattstetten doivent passer par le nouveau tronçon (NT) entre 22h00 et 06h00 et non par la ligne d'origine via Langenthal–Berthoud. Attribution de capacité NT (Mattstetten–Rothrist) 22h00–06h00 TM : 4 sillons ; 4 sillons standard ou 3 sillons standard + 1 sillon express Tronçon de base : TM : suppression de 4 sillons standard Les conséquences des 4 sillons du NT sur les capacités du transport de voyageurs entre 22h00 et 06h00 (éventuellement par dérogation au plan du réseau STUR35) seront fixées dans les PLUR. En cas de conflit de sillon, le TM est prioritaire. Le cas échéant, un assouplissement des temps de transport, de la politique des arrêts et des correspondances permet d'assurer la disponibilité des sillons V.
6.15.		Wanzwil (bif)–Mattstetten	8	8	0	0	0	0	comme 6.14
6.16.		Mattstetten–Löchligut (bif)	10	10	2	2	1	1	
6.17.	Zolikofen–Biel/Bienne	Zolikofen–Lyss	2	2	4	4	2	2	
6.18.		Lyss–Busswil BN	2	2	3	5	2	2	
6.19.		Busswil BN–Madretsch	2	2	2	4	2	2	
6.20.		Madretsch–Biel/Bienne	2	2	2	4	0	0	
6.21.		Madretsch–Biel/Bienne GT	0	0	0	0	2	2	
6.22.	Busswil BN–Büren an der Aare	Busswil BN–Büren an der Aare	0	0	1	2	0	0	
6.23.	Olten–Soleure–Oensingen–	Olten–Soleure	2	2	2	2	6	6	
6.24.	Biel/Bienne GT / Biel/Bienne	Soleure–Soleure Ouest	2	2	5	6	5	5	
6.25.		Soleure Ouest–Granges Sud	2	2	4	4	5	5	
6.26.		Granges Sud–Longeau BE	2	2	2	2	5	5	

6 Plateau Berne (Biel/Bienne–Soleure–Oensingen/TA–Olten / Soleure–Berthoud / Oensingen–Balsthal / Berne–Biel/Bienne / Berne–Berthoud / NT–Olten / Zofingue)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
6.27.		Longeau BE–Biel Mett (bif)	4	4	2	2	5.5	5.5	TM : y c.1 sillon standard Biel/Bienne GT–Delémont avec exclusion réciproque du sens inverse
6.28.		Biel Mett (bif)–Biel/Bienne GT	0	0	0	0	1.5	1.5	TM : y c.1 sillon standard Biel/Bienne GT–Delémont avec exclusion réciproque du sens inverse
6.29.		Biel/Bienne GT–Biel/Bienne	0	0	0	0	1.5	1.5	TM : y c.1 sillon standard Biel/Bienne GT–Biel/Bienne avec exclusion réciproque du sens inverse
6.30.		Biel Mett (bif)–Biel/Bienne	4	4	2	2	4	4	
6.31.	Langenthal / Wanzwil–TA–Soleure	Thunstetten–Inkwil	0	0	0	0	1	1	
6.32.		Wanzwil (bif)–Inkwil	2	2	0	0	0	0	
6.33.		Inkwil–Soleure	2	2	0	0	1	1	
6.34.	Soleure–Berthoud	Soleure–Berthoud	0	0	2	2	1	1	
6.35.	Oensingen–Balsthal	Oensingen–Balsthal	0	0	2	2	0	0	

7 Berne (Berne Sud / Emmental / Oberland bernois / Loetschberg–Simplon) (Berne–Belp–Thoune / Berne–Lucerne / Berne–Thoune–Spiez–Interlaken / Spiez–Zweisimmen / Spiez–Frutigen–TBL / Loetschberg–Viège–Brigue– Domodossola / Berthoud–Konolfingen- Thoune&Sumiswald / Langenthal– Wolhusen)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
7.1.	Berne–Gümligen–Thoune – Spiez	(Berne)–Wyler–Wankdorf– Ostermundigen	4	4	9	9	1	1	
7.2.		Ostermundigen–Gümligen	4	4	9	9	4	4	
7.3.		Gümligen–Münsingen	4	4	6	6	4	4	
7.4.		Münsingen–Thoune	4	4	4	4	4	4	
7.5.		Thoune–Spiez	4	4	2	2	4	4	
7.6.	Löchligut/Zollikofen–VL– Ostermundigen	Löchligut Sud (bif)–Ostermundigen	0	0	0	0	4	4	
7.7.	Spiez–(Frutigen)–TBL– Brigue–Domodossola	Spiez–Frutigen	2	2	2	2	4	4	
7.8.		Frutigen–Viège	2	2	0	0	4	4	
7.9.		Viège–Brigue	4.5	4.5	2	2	5.5	5.5	TGL : y c. sillon EC Genève–Milan 4 fois par jour Partage du sillon TGL et TM : Principe : TGL : EC Genève–Milan 4 fois par jour TM : aux heures sans sillon EC, le sillon express est disponible pour le TM. Les horaires exacts de l'EC Genève–Milan seront fixés dans les PLUR après concertation avec les milieux concernés.
7.10.		Brigue–Iselle di Trasquera	0.5	0.5	1	1	3.5	3.5	TGL, TM : sillon TGL dans le sens Sud–Nord et 2 sillons TM standard une fois par heure dans le sens Nord–Sud ne sont pas disponibles dans la même heure systématique. Autres types de transport : 1 sillon supplémentaire par heure et par sens (train-autos)
7.11.		Iselle di Trasquera–Domodossola	0.5	0.5	1	1	3.5	3.5	TGL, TM : sillon TGL dans le sens Sud–Nord et 2 sillons TM standard une fois par heure dans le sens Nord–Sud ne sont pas disponibles dans la même heure systématique.
7.12.	Frutigen–Kandersteg–Brigue	Frutigen–Kandersteg	0	0	1	2	0	0	

7 Berne (Berne Sud / Emmental / Oberland bernois / Loetschberg–Simplon) (Berne–Belp–Thoune / Berne–Lucerne / Berne–Thoune–Spiez–Interlaken / Spiez–Zweisimmen / Spiez–Frutigen–TBL / Loetschberg–Viège–Brigue– Domodossola / Berthoud–Konolfingen–Thoune&Sumiswald / Langenthal– Wolhusen)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
7.13.		Kandersteg–Goppenstein	0	0	1	1	0	0	Autres types de transport : 1 sillon supplémentaire par heure et par sens (train-autos)
7.14.		Goppenstein–Brigue	0	0	1	1	0	0	
7.15.	Spiez–Interlaken Ost	Spiez–Interlaken Est	2	2	0.5	0.5	0.5	0.5	TRV : toutes les deux heures TM : toutes les deux heures
7.16.	Spiez–Zweisimmen	Spiez–Zweisimmen	0	0	2	2	0	0	
7.17.	Berthoud–Konolfingen– Thoune	Berthoud–Hasle–Rüegsau	0	0	4	4	1	1	
7.18.		Hasle–Rüegsau–Konolfingen	0	0	2	2	0	0	
7.19.		Konolfingen–Thoune	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.20.	Hasle–Rüegsau–Ramsei– Obermatt	Hasle–Rüegsau–Ramsei	0	0	2	2	1	1	
7.21.		Ramsei–Obermatt	0	0	1	1	0	0	
7.22.	Ramsei–Sumiswald	Ramsei–Sumiswald–Grünen	0	0	1	1	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.23.	Gümligen–Obermatt– Langnau–Lucerne	Gümligen–Konolfingen	0	0	3	3	0	0	
7.24.		Konolfingen–Obermatt	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.25.		Obermatt–Langnau i.E.	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.26.		Langnau i.E.–Wolhusen	0	0	2	2	0	0	
7.27.		Wolhusen–Lucerne	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.28.	Langenthal–Huttwil– Wolhusen	Langenthal–Zell LU	0	0	2	2	1	1	
7.29.		Zell LU–Gettnau	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
7.30.		Gettnau–Willisau	0	0	2	2	1	1	
7.31.		Willisau–Wolhusen	0	0	3	3	1	1	
7.32.	Berne–Belp–Thoune	Berne–Berne Fischermätteli	0	0	10	10	0	0	
7.33.		Berne Fischermätteli–Belp	0	0	6	6	0	0	
7.34.		Belp–Thoune	0	0	2	2	0	0	
7.35.	Berne Fischermätteli– Schwarzenburg	Berne Fischermätteli–Niederscherli	0	0	4	4	0	0	
7.36.		Niederscherli–Schwarzenburg	0	0	2	2	0	0	

8 Corridor Nord–Sud / Suisse centrale (Bâle CFF–Brugg AG VL–Arth–Goldau–TBG / Ligne panoramique–Castione–Arbedo / Lucerne–Zoug / Lucerne–Arth–Goldau / Zoug–Arth–Goldau / Arth–Goldau–Biberbrugg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
8.1.	Brugg AG–Stein–Säckingen–Pratteln	Brugg AG–Brugg AG Nord (bif)	2	2	0	0	2	2	TM : sillons standard Wettingen–Pratteln via Brugg AG–Brugg AG Nord et sillons standard Wildegg–Brugg AG–Wettingen ne sont pas disponibles dans la même heure systématique.
8.2.		Brugg AG Nord (bif)–Frick	2	2	0	0	8	8	
8.3.		Frick–Stein–Säckingen	2	2	1	1	8	8	
8.4.		Stein–Säckingen–Pratteln	2	2	2	2	9	9	
8.5.	Brugg AG–Henschiken–Muri AG–Arth–Goldau	Brugg AG Sud (bif)–Brugg AG Nord (bif)	0	0	0	0	8	8	TM : via Brugg AG VL
8.6.		Brugg AG–Brugg AG Sud (bif)	0	0	2	2	2	2	
8.7.		Brugg AG Sud (bif)–Brunegg	0	0	2	2	8	8	
8.8.		Brunegg–Othmarsingen	0	0	2	2	6	6	
8.9.		Othmarsingen–Henschiken	0	0	2	2	7	7	
8.10.		Henschiken–Wohlen AG	0	0	6	6	7	7	
8.11.		Wohlen AG–Muri AG	0	0	4	4	7	7	
8.12.		Muri AG–Rotkreuz	0	0	2	2	7	7	
8.13.a		Rotkreuz–Immensee (seulement dans ce sens)	1	1	1	1	6.5	6.5	TM : y c. 1 sillon express toutes les deux heures
8.13.b		Immensee–Rotkreuz (seulement dans ce sens)	1	1	1	1	6	6	
8.14.a		Immensee–Arth–Goldau (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	6.5	6.5	TM : y c. 1 sillon express toutes les deux heures
8.14.b		Arth–Goldau–Immensee (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	6	6	
8.15.	Lenzburg–Henschiken	Gexi–Henschiken	0	0	4	4	2	2	
8.16.a	Arth–Goldau–TBG–Castione–Arbedo	Arth–Goldau–Brunnen (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	6	6	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express toutes les deux heures TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne–Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TGL supplémentaire est assuré à certaines heures.

8 Corridor Nord–Sud / Suisse centrale / (Bâle CFF–Brugg AG VL–Arth–Goldau–TBG / Ligne panoramique–Castione–Arbedo / Lucerne–Zoug / Lucerne–Arth–Goldau / Zoug–Arth–Goldau / Arth–Goldau–Biberbrugg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
8.16.b		Brunnen–Arth–Goldau (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	5.5	5.5	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne–Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TGL supplémentaire est assuré à certaines heures.
8.17.a		Brunnen–Altdorf UR / Rynächt (seulement dans ce sens)	3	3	1	1	6	6	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express toutes les deux heures TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne–Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TGL supplémentaire est assuré à certaines heures.
8.17.b		Altdorf UR / Rynächt–Brunnen (seulement dans ce sens)	3	3	1	1	5.5	5.5	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne–Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TGL supplémentaire est assuré à certaines heures.
8.18.a		Altdorf UR / Rynächt–Giustizia (dira) (seulement dans ce sens)	2	2	0	0	6	6	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express toutes les deux heures, dont 4 sillons standard via Biasca au lieu de Pollegio binario di sorpasso (POLD)
8.18.b		Giustizia (dira)–Altdorf UR / Rynächt (seulement dans ce sens)	2	2	0	0	5.5	5.5	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures (tous les sillons via Pollegio binario di sorpasso (POLD))
8.19.a		Giustizia (dira)–Castione–Arbedo (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	6	6	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express toutes les deux heures
8.19.b		Castione–Arbedo–Giustizia (dira) (seulement dans ce sens)	3	3	2	2	5.5	5.5	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures
8.20.		Rynächt–Erstfeld–Ligne panoramique–Biasca–Giustizia	Altdorf UR / Rynächt–Erstfeld	1	1	1	1	1	1
8.21.		Erstfeld–Biasca	1	1	0	0	1	1	

8 Corridor Nord-Sud / Suisse centrale / (Bâle CFF-Brugg AG VL-Arth-Goldau-TBG / Ligne panoramique-Castione-Arbedo / Lucerne-Zoug / Lucerne-Arth-Goldau / Zoug-Arth-Goldau / Arth-Goldau-Biberbrugg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
8.22.		Biasca-Giustizia (dira)	1	1	2	2	1	1	TM : 1 sillon standard + 4 sillons standard (Transit Nord-Sud) via Biasca au lieu de via Pollegio binario di sorpasso (POLD)
8.23.	Zoug-Lucerne	Zoug-Zoug Kollermühle	4	4	8	8	1.5	1.5	TM : 2 sillons standard, dont un avec exclusion réciproque du sens inverse (Zoug-Affoltern a. A.)
8.24.		Zoug Kollermühle -Rotkreuz	4	4	6	6	1	1	
8.25.		Rotkreuz-Ebikon	5	5	2	2	1	1	
8.26.		Ebikon-Lucerne	5	5	2	2	0	0	TM et TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne-Zurich (4 sillons TGL par heure), un des 5 sillons TGL est garanti comme sillon hybride avec le TM (comme dans la STUR 2025).
8.27.	Lucerne-Küssnacht am Rigi-Immensee	Lucerne-Immensee	0	0	2	2	0	0	
8.28.	Zoug-Arth-Goldau	Zoug-Walchwil	2	2	2	2	0	0	
8.29.		Walchwil-Arth-Goldau	2	2	1	1	0	0	
8.30.	Biberbrugg-Arth-Goldau	Biberbrugg-Arth-Goldau	0	0	2	2	0	0	

9 Bâle CFF–Olten–Lucerne (Bâle CFF–tunnel de l'Adler / Pratteln–Liestal–Sissach–Läufelfingen / Gelterkinden–Olten–Zofingue–Lucerne / Zofingue–Suhr–Lenzburg / Emmenbrücke–Lenzburg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
9.1.	Bâle CFF / Bâle CFF GT– Tecknau–Olten	Bâle CFF–Muttentz	9	9	6	6	0	0	TRV : sillons en direction de Bâle CFF–Muttentz via Bâle CFF GM
9.2.		Muttentz–Pratteln	2	2	6	6	0	0	
9.3.		Pratteln–Liestal	0	0	4	4	6	6	
9.4.		Liestal–Olten Nord	7	7	2	2	6	6	
9.5.		Olten Nord–Olten	3	3	2	2	6	6	TGL : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Bâle–Zurich (4 sillons TGL par heure) un sillon TGL supplémentaire est garanti.
9.6.	(Bâle CFF)–Muttentz–tunnel de l'Adler–Liestal–(Olten)	Muttentz–Liestal	7	7	0	0	0	0	TGL : par le tunnel de l'Adler
9.7.	Bâle CFF GT–Pratteln	Bâle CFF GT–Pratteln	0	0	0	0	15	15	
9.8.	Sissach–Läufelfingen–Olten	Sissach–Olten	0	0	1	1	0	0	
9.9.a	(Tecknau)–Olten VL–(Dulliken)	(Tecknau)–Olten VL–(Dulliken) (seulement dans ce sens)	4	4	0	0	1	1	
9.9.b		(Dulliken)–Olten VL–(Tecknau) (seulement dans ce sens)	4	4	0	0	0	0	
9.10.	Olten–Lucerne	Olten–Aarburg–Oftringen	1	1	4	4	4	4	
9.11.		Aarburg–Oftringen–Aarburg–Oftringen Sud (bif)	1	1	4	4	1	1	
9.12.		Aarburg–Oftringen Sud (bif)–Zofingue Nord (bif)	3	3	4	4	2	2	
9.13.		Zofingue Nord (bif)–Zofingue	3	3	6	6	3	3	TM : 3 sillons standard ; 1 sillon standard Zofingue–Rothrist, 1 sillon standard Zofingue–Suhr, 1 sillon standard en partage du sillon Zofingue–Olten et deuxième sillon standard Zofingue–Suhr
9.14.		Zofingue–Sursee	3	3	2	2	2	2	
9.15.		Sursee–Hübeli (LU)	3	3	3	3	2	2	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne– Zurich (4 sillons TGL par heure) un sillon TRV supplémentaire est garanti.

9 Bâle CFF–Olten–Lucerne (Bâle CFF–tunnel de l'Adler /Pratteln–Liestal–Sissach– Läufelfingen/Gelterkinden–Olten–Zofingue–Lucerne / Zofingue–Suhr– Lenzburg / Emmenbrücke–Lenzburg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
9.16.a		Hübeli (LU)–Emmenbrücke (seulement dans ce sens)	3	3	5	6	2	2	TM : diminution aux hdp du matin en direction de Hochdorf, pas de restriction aux hdp du soir TRV : sillons aux hdp venant de Hochdorf seulement aux hdp du matin TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne– Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TRV supplémentaire est garanti.
9.16.b		Emmenbrücke–Hübeli (LU) (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	2	2	TRV : pas de sillons aux hdp en direction de Hochdorf TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne– Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TRV supplémentaire est garanti.
9.17.a		Emmenbrücke–Lucerne (seulement dans ce sens)	3	3	5	6	1	1	TM : diminution aux hdp du matin en direction de Hochdorf, pas de restriction aux hdp du soir TRV : sillons aux hdp venant de Hochdorf seulement aux hdp du matin TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne– Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TRV supplémentaire est garanti.
9.17.b		Lucerne–Emmenbrücke (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	1	1	TRV : pas de sillons aux hdp en direction de Hochdorf TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre TGL Lucerne– Zurich (4 sillons TGL par heure), un sillon TRV supplémentaire est garanti.
9.18.	(Zofingue)–Zofingue Nord (bif)–Lenzburg	Zofingue Nord (bif)–Suhr	0	0	2	2	2	2	TM : partage des sillons M Zofingue–Suhr et Zofingue–Olten
9.19.		Suhr–Lenzburg	0	0	2	2	2	2	
9.20.a	(Emmenbrücke) Hübeli (LU)– Hochdorf–Lenzburg	Hübeli (LZ)–Hochdorf (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	1	0	TRV : pas de sillons aux hdp
9.20.b		Hochdorf–Hübeli (LZ) (seulement dans ce sens)	0	0	2	3	1	1	TRV : sillons aux hdp seulement aux hdp du matin
9.21.		Hochdorf–Lenzburg	0	0	2	2	0	0	

10 Rhin Bâle CFF–Schaffhouse (y c. DE & FR) (Schaffhouse–DE–Gare badoise de Bâle / Bâle CFF–France / Stein-Säckingen–Koblenz–Eglisau / Waldshut–Koblenz–Turgi)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
10.1.	Bâle CFF / Bâle CFF GT–Gare badoise de Bâle (Allemagne)–Weil am Rhein/Lörrach/Grenzach	Gare badoise de Bâle–Bâle CFF GT	0	0	0	0	10	10	TM : 8 sillons en direction de Weil am Rhein–frontière nationale et 2 sillons Gare badoise de Bâle–Ports Rhénans suisses
10.2.		Bâle CFF–Gare badoise de Bâle	1.5	1.5	3	4	0	0	TGL : 1 sillon une fois par heure + 1 sillon toutes les deux heures TRV : 2 sillons toutes les deux heures + 2 sillons une fois par heure
10.3.		Weil am Rhein frontière nationale–gare badoise de Bâle	1.5	1.5	2	3	8	8	TGL : 1 sillon une fois par heure + 1 sillon toutes les deux heures TRV : 2 sillons toutes les deux heures + 1 sillon une fois par heure
10.4.		Gare badoise de Bâle–Lörrach frontière nationale	0	0	4	4	0	0	
10.5.		Gare badoise de Bâle–Grenzach frontière nationale	0	0	4	4	0	0	
10.6.	Bâle frontière (FR)–Bâle CFF	Bâle frontière (FR)–Bâle CFF	1	1	6	6	2	2	
10.7.	Bâle CFF–Bâle CFF GM–Bâle CFF GT	Bâle CFF–Bâle CFF GM	0	0	0	0	2	2	TRV : sillons en direction de Bâle CFF–Mutzeng via Bâle CFF GM
10.8.		Bâle CFF GM–Bâle CFF GT	0	0	0	0	4	4	
10.9.	Eglisau–Koblenz–Stein-Säckingen	Eglisau–Bad Zurzach	0	0	1	1	1	1	TM : 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens.
10.10.		Bad Zurzach–Koblenz	0	0	2	2	1	1	TM : 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens.
10.11.		Koblenz–Laufenburg	0	0	0	0	1	1	TM : 2 sillons par heure dans un sens ou 1 sillon par heure et par sens.
10.12.		Laufenburg–Stein-Säckingen	0	0	1	1	2	2	
10.13.	Turgi–Waldshut	Turgi–Siggenthal–Würenlingen	0	0	2	3	1	1	TRV : jusqu’à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon TM et le sillon TRV aux hdp sont maintenus en tant qu’un sillon hybride comme dans la STUR 25.

10 Rhin Bâle CFF–Schaffhouse (y c. DE & FR) (Schaffhouse–DE–Gare badoise de Bâle / Bâle CFF–France / Stein-Säckingen–Koblenz–Eglisau / Waldshut–Koblenz–Turgi)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
10.14.		Siggenthal–Würenlingen–Döttingen	0	0	2	3	0.5	0.5	TRV : jusqu'à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon TM et le sillon TRV aux hdp sont maintenus en tant qu'un sillon hybride comme dans la STUR 25. TM : exclusion réciproque du sens inverse
10.15.		Döttingen–Koblenz AG	0	0	2	2	0.5	0.5	TRV : jusqu'à la liaison transversale du RER de Koblenz à Baden en direction de Regensdorf, le sillon TM est maintenu en tant que sillon hybride avec le TRV aux hdp comme dans la STUR 25. TM : exclusion réciproque du sens inverse
10.16.		Koblenz–Koblenz Grenze	0	0	2	2	0	0	
10.17.	Erzingen (Baden)–Beringen Bad Bf–Schaffhouse	Klettgau Landesgrenze–Beringen Bad Bf	0	0	4	4	0	0	
10.18.		Beringen Bad Bf–Schaffhouse	0	0	4	6	0	0	

11 Plateau–Limmattal (Olten–Lenzburg–RBL&Zurich / Aarau–Wildegg–Brugg AG–RBL&Zurich / Zurich Altstetten–RBL / Mellingen–Baden Oberstadt)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
11.1.a	Zurich–Lenzburg–Olten	Zurich HB–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	16	16	12	12	1	1	TM : 1 sillon express Gossau SG–Mülligen
11.1.b		Zurich Altstetten–Zurich HB (seulement dans ce sens)	16	16	12	12	0	0	
11.2.a		Zurich VB–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	3	3	
11.2.b		Zurich Altstetten–Zurich VB (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	3	5	TM hdp : 2 sillons standard RBL–Sargans + 1 sillon standard Affoltern a. Albis–Zurich VB + 2 sillons aux hdp RBL–Zurich
11.3.a		Zurich Altstetten–Zurich Mülligen (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	1	1	TM : 1 sillon express Gossau SG–Mülligen
11.3.b		Zurich Mülligen–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	2	2	TM : 1 sillon express Gossau +1 sillon express Frauenfeld
11.4.		Zurich Mülligen–Einfang (bif)	0	0	0	0	1	1	TM : 1 sillon express
11.5.a		Zurich Altstetten–Einfang (bif) (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	2	2	TM : sillons express via Mülligen
11.5.b		Einfang (bif)–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	10	8	TM : sillons express via Mülligen
11.6.a		Einfang (bif)–Dietikon (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	3	3	
11.6.b		Dietikon–Einfang (bif) (seulement dans ce sens)	16	16	8	8	10	8	
11.7.a		Dietikon–Zurich GT Limmattal (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	3	3	
11.7.b		Zurich GT Limmattal–Dietikon (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	10	8	
11.8.		Dietikon–Killwangen–Spreitenbach	16	16	4	5	0	0	
11.9.a		Zurich GT Limmattal–Killwangen–Spreitenbach (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	11	11	
11.9.b		Killwangen–Spreitenbach–Zurich GT Limmattal (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	19	19	
11.10.		Killwangen–Spreitenbach–Mägenwil	12	12	2	2	6	6	
11.11.		Mägenwil–Othmarsingen	12	12	2	2	5	5	

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

12 Zurich Sud (Zurich–Affoltern am Albis–Zoug / Zurich Giesshübel–Langnau (SZU) / Zurich–Zoug tous les tronçons / Zurich–Thalwil–Pfäffikon SZ / Wädenswil–Einsiedeln / Pfäffikon SZ–Biberbrugg)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
12.1.	(Zurich)–Zurich Altstetten–	Zurich Altstetten–Affoltern am Albis	0	0	4	4	1	1	
12.2.	Affoltern a Albis–Zoug Kollermühle–(Zoug)	Affoltern am Albis–Zoug Kollermühle	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
12.3.	(Zurich)–Zurich Aussersihl–	Zurich Aussersihl–Nidelbad	8.5	8.5	2	2	2	2	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.4.	TBZ 1–Thalwil–Pfäffikon SZ	Nidelbad–Thalwil	2.5	2.5	0	0	2	2	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures Jusqu'à l'aménagement du tunnel de base du Zimmerberg II et de l'offre qui en résultera, 5 sillons TGL supplémentaires et 1 sillon TRV supplémentaire sont garantis.
12.5.		Thalwil–Pfäffikon SZ	3.5	3.5	5	5	2	2	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
12.6.		Zurich–Zurich Enge–Thalwil–	Zurich HB–Zurich Aussersihl	9.5	9.5	11	11	0	0
12.7.	Baar–Zoug	Zurich Aussersihl–Zurich Wiedikon	1	1	9	9	1	1	
12.8.		Zurich Wiedikon–Thalwil	1	1	9	9	0	0	
12.9.		Thalwil–Horgen Oberdorf	0	0	4	4	0	0	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de base du Zimmerberg II et de l'offre qui en résultera, 2 sillons TGL supplémentaires sont garantis aux heures régulières et 3 aux hdp.
12.10.		Horgen Oberdorf–Baar	0	0	2	2	0	0	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de base du Zimmerberg II et de l'offre qui en résultera, 4 sillons TGL supplémentaires sont garantis aux heures régulières et 5 aux hdp.
12.11.		Baar–Zoug	6	6	10	10	0	0	
12.12.	(Zurich–TBZ 1)–Nidelbad–TBZ 2–Baar–(Zoug)	Nidelbad–(TBZ 2)–Baar	6	6	2	2	0	0	
12.13.	Zurich Aussersihl–Zurich VB	Zurich Aussersihl–Zurich Vorbahnhof	0	0	0	0	3	3	
12.14.	Giesshübel (SZU)–Wiedikon	Zurich Giesshübel–Zurich Wiedikon	0	0	0	0	1	1	
12.15.	Wädenswil–Samstagern–	Wädenswil–Samstagern	0	0	2	4	0	0	
12.16.	Biberbrugg–Einsiedeln	Samstagern–Biberbrugg	0	0	5	5	1	1	
12.17.		Biberbrugg–Einsiedeln	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
12.18.	Pfäffikon SZ–Samstagern	Pfäffikon SZ–Samstagern	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
12.19.	Zurich SZU–Selnau–	Zurich HB SZU–Zurich Giesshübel	0	0	8	16	0	0	
12.20.	Giesshübel–Adliswil–	Zurich Giesshübel–Adliswil	0	0	4	8	0	0	
12.21.	Sihlbrugg (SZU)	Adliswil–Langnau–Gattikon	0	0	4	4	0	0	
12.22.		Langnau–Gattikon–Sihlwald	0	0	1	1	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois Zurich–Winterthour tous les tronçons / Zurich–Uster / Meilen–Rapperswil SG–Pfäffikon ZH / Effretikon–Wetzikon ZH–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt ZH–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthour / Schaffhouse–Winterthour / Winterthour–Bauma–Rüti ZH)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
13.1.	Zurich HB–DML–Zurich	Zurich HB–DML–Zurich Oerlikon	8	8	8	8	0	0	
13.2.	Oerlikon–Zurich Flughafen–	Zurich Oerlikon–Zurich Flughafen	6	6	6	6	0	0	
13.3.	Bassersdorf–Effretikon–	Zurich Flughafen–Bassersdorf	4	4	4	4	0	0	
13.4.	Winterthour	Bassersdorf–Effretikon	0	0	6	6	1	1	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de Brütten et de l'offre qui en résultera, 4 sillons TGL supplémentaires et 2 sillons TM sont garantis aux heures régulières et 1 aux hdp.
13.5.a		Effretikon–Tössmühle (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	0	0	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de Brütten et de l'offre qui en résultera, 6 sillons TGL supplémentaires, 2 sillons TRV aux heures régulières, 2 sillons TRV aux hdp du soir, 4 sillons TRV aux hdp du matin dans le sens du flux de pendulaires Effretikon–Tössmühle, et 3 sillons TM aux heures régulières ainsi que 2 aux hdp sont garantis.
13.5.b		Tössmühle–Effretikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	1	1	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de Brütten et de l'offre qui en résultera, 6 sillons TGL supplémentaires, 2 sillons TRV aux heures régulières, 2 sillons TRV aux hdp du matin, 3 sillons TRV aux hdp du soir dans le sens du flux de pendulaires Tössmühle–Effretikon, et 2 sillons TM aux heures régulières ainsi que 1 aux hdp sont garantis.
13.6.		Tössmühle–Winterthour	8	8	12	14	4	4	
13.7.	Zurich HB–Hardbrücke–	Zurich HB–Hard Käferberg	0	0	14	16	0	0	
13.8.a	Kloten–Bassersdorf	Hard Käferberg–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	0	0	14	16	8	6	
13.8.b		Zurich Oerlikon–Hard Käferberg (seulement dans ce sens)	0	0	14	16	0	0	
13.9.a		Zurich Oerlikon–Opfikon (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	4	4	
13.9.b		Opfikon–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	0	0	
13.10.		Opfikon–Kloten	0	0	4	4	4	4	
13.11.		Kloten–Bassersdorf	0	0	2	2	4	4	
13.12.	Zurich HB–Wipkingen–Zurich Oerlikon–Wallisellen -	Zurich HB–Wipkingen–Zurich Oerlikon	4	4	6	6	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois Zurich–Winterthour tous les tronçons / Zurich–Uster / Meilen–Rapperswil SG–Pfäffikon ZH / Effretikon–Wetzikon ZH–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt ZH–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthour / Schaffhouse–Winterthour / Winterthour–Bauma–Rüti ZH)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
13.13.	Dietlikon	Zurich Oerlikon–Wallisellen	4	4	8	8	0	0	
13.14.		Wallisellen–Dietlikon	4	4	4	4	0	0	
13.15.	Bassersdorf–Mülberg–(tunnel de Brütten–Tössmühle–Winterthour)	Bassersdorf–Mülberg	4	4	0	0	4	4	
13.16.	Dietlikon–Mülberg–(tunnel de Brütten–Tössmühle–Winterthour)	Dietlikon–Mülberg	4	4	4	6	0	0	
13.17.	(Bassersdorf / Dietlikon)–Mülberg–tunnel de Brütten–Tössmühle–(Winterthour)	Mülberg–Tössmühle	8	8	4	6	4	4	
13.18.a	Zurich Seebach–Glattbrugg/Opfikon	Zurich Seebach–Glattbrugg Sud / Opfikon Sud (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	2	2	
13.18.b		Glattbrugg Sud / Opfikon Sud–Zurich Seebach (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	8	8	
13.19.a	(Zurich Oerlikon)–Oerlikon Nord–Schaffhouse–Thayngen–Singen	Zurich Oerlikon–Glattbrugg Sud (bif) (seulement dans ce sens)	2	2	6	8	4	2	
13.19.b		Glattbrugg Sud (bif)–Zurich Oerlikon (seulement dans ce sens)	2	2	6	8	0	0	
13.20.		Glattbrugg Sud (bif)–Oberglatt	2	2	6	8	4	2	
13.21.		Oberglatt ZH- Bülach	2	2	4	6	4	2	
13.22.	Bülach–Eglisau	2	2	3	3	5	5		
13.23.	Eglisau–Hüntwangen–Wil	2	2	2	2	5	5		
13.24.	Hüntwangen–Wil–Rafz	2	2	2	2	3	3		
13.25.	Rafz–Neuhausen	2	2	2	2	2	2		
13.26.	Neuhausen–Schaffhouse	2	2	6	6	2	2		
13.27.	Schaffhouse–Thayngen (frontière)	1	1	4	4	2	2		
13.28.	Oberglatt ZH–Niederweningen	Oberglatt ZH–Niederweningen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.29.	Wallisellen–Dübendorf	Dübendorf–Wallisellen	0	0	4	4	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois Zurich–Winterthour tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil SG–Pfäffikon ZH / Effretikon–Wetzikon ZH–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt ZH–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthour / Schaffhouse–Winterthour / Winterthour–Bauma–Rüti ZH)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
13.30.	Rapperswil SG–Uster–	Rapperswil SG–Wetzikon ZH	0	0	4	4	0	0	
13.31.	Stettbach–Z Stadelhofen–	Wetzikon ZH–Uster	0	0	8	8	1	1	
13.32.	Zurich HB	Uster–Dübendorf	0	0	12	12	1	1	
13.33.		Dübendorf–Stettbach	0	0	8	8	0	0	
13.34.a		Stettbach–Zurich Stadelhofen (seulement dans ce sens)	0	0	16	18	1	1	TM : 1 sillon express Gossau SG–Mülligen
13.34.b		Zurich Stadelhofen–Stettbach (seulement dans ce sens)	0	0	16	18	0	0	
13.35.a		Zurich Stadelhofen–Zurich HB (seulement dans ce sens)	0	0	24	26	1	1	TM : sillon express Gossau SG–Mülligen
13.35.b		Zurich HB–Zurich Stadelhofen (seulement dans ce sens)	0	0	24	26	0	0	
13.36.	(Winterthour)–Winterthour	Winterthour Grüze–Winterthour Seen	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.37.	Grüze–Bauma–Rüti ZH	Winterthour Seen–Turbenthal	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.38.		Turbenthal–Bauma	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.39.		Bauma–Rüti ZH	0	0	2	2	0	0	
13.40.	Rapperswil SG–Pfäffikon SZ	Rapperswil SG–Pfäffikon SZ	0	0	5	5	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.41.a	Zurich Stettbach–Dietlikon–Effretikon–Pfäffikon ZH–	Stettbach–Dietlikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	10	0	0	
13.41.b	Wetzikon ZH–Hinwil	Dietlikon–Stettbach (seulement dans ce sens)	0	0	8	10	1	1	
13.42.a		Dietlikon–Effretikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	0	0	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de Brütten et de l'offre qui en résultera, 2 sillons TRV supplémentaires aux heures régulières, 2 sillons TRV aux hdp du matin, 3 sillons TRV aux hdp du soir dans le sens du flux de pendulaires Dietlikon–Effretikon sont garantis.
13.42.b		Effretikon–Dietlikon (seulement dans ce sens)	0	0	8	8	1	1	Jusqu'à l'aménagement du tunnel de Brütten et de l'offre qui en résultera, 2 sillons TRV supplémentaires aux heures régulières, 2 sillons TRV aux hdp du soir et 4 sillons TRV aux hdp du matin dans le sens du flux de pendulaires Effretikon–Dietlikon sont garantis.
13.43.		Effretikon–Pfäffikon ZH	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse

13 Zurich Nord–Oberland zurichois Zurich–Winterthour tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil SG–Pfäffikon ZH / Effretikon–Wetzikon ZH–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt ZH–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthour / Schaffhouse–Winterthour / Winterthour–Bauma–Rüti ZH)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
13.44.		Pfäffikon ZH–Hinwil	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.45.	Zurich Stadelhofen–Meilen - Rapperswil SG	Zurich Stadelhofen–Zurich Tiefenbrunnen	0	0	8	8	0	0	
13.46.		Zurich Tiefenbrunnen–Meilen	0	0	8	8	1	1	TRV et TM : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TRV Zurich–Meilen, l'offre à assurer reste la même que dans la STUR 2025.
13.47.		Meilen–Stäfa	0	0	4	4	1	1	TRV et TM : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TRV Zurich–Meilen, l'offre à assurer reste la même que dans la STUR 2025.
13.48.		Stäfa–Rapperswil SG	0	0	2	2	1	1	
13.49.	Winterthour–Neuhausen	Winterthour–Marthalen	0	0	4	4	0	0	
13.50.		Marthalen–Neuhausen	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
13.51.	Winterthour–Bülach	Winterthour–Bülach	0	0	2	2	1	1	
13.52.	Zurich Oerlikon–Regensdorf-Watt–Wettingen	Zurich Oerlikon–Zurich Seebach	0	0	4	4	0	0	
13.53.a		Zurich Seebach–Regensdorf-Watt (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	8	8	TM : direction Wettingen / RBL
13.53.b		Regensdorf-Watt–Zurich Seebach (seulement dans ce sens)	0	0	4	4	2	2	
13.54.a		Regensdorf-Watt–Würenlos (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	8	8	TM : direction Wettingen / RBL
13.54.b		Würenlos–Regensdorf-Watt (seulement dans ce sens)	0	0	2	2	2	2	
13.55.		Würenlos–Wettingen	0	0	2	2	2	2	TM : aux heures avec sillon TM Winterthour–Wettingen, le sillon TM Wettingen–Würenlos n'est pas disponible.
13.56.a		Würenlos–RBL	Würenlos–Killwangen-Spreitenbach (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	8	8
13.56.b	Killwangen-Spreitenbach–Würenlos (seulement dans ce sens)		0	0	0	0	0	0	

13 Zurich Nord–Oberland zurichois Zurich–Winterthour tous les tronçons / Zurich–Uster/Meilen–Rapperswil SG–Pfäffikon ZH / Effretikon–Wetzikon ZH–Hinwil / Zurich–Schaffhouse / Oberglatt ZH–Niederweningen / ZAS–Oerlikon / RBL&Wettingen–Zurich Seebach–Oerlikon&Glattbrugg / Bülach–Winterthour / Schaffhouse–Winterthour / Winterthour–Bauma–Rüti ZH)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
13.57.a	Zurich Altstetten–Zurich Hard	Zurich Altstetten–Hard Käferberg (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	8	6	
13.57.b		Hard Käferberg–Zurich Altstetten (seulement dans ce sens)	0	0	0	0	0	0	

14 Suisse orientale / Suisse du Sud-est (Winterthur–Wil SG–St-Gall / Winterthur–Weinfelden–Romanshorn&Konstanz / Winterthur–Bauma–Rüti ZH / Winterthur–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil SG–Uznach–Wattwil–Nesslau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon SZ–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs SG–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
14.1.	St-Gall–Winterthur	St-Gall–St-Gall Ouest (bif)	4	4	9	9	0	0	
14.2.		St-Gall–St-Gall GM	0	0	0	0	1	1	
14.3.		St-Gall GM–St-Gall Ouest (bif)	0	0	0	0	1.5	1.5	TM : 3 sillons standard avec exclusion réciproque du sens inverse
14.4.		St-Gall Ouest (bif)–Gossau SG	4	4	4	4	1	1	TM : 2 sillons standard avec exclusion réciproque du sens inverse
14.5.		Gossau SG–Wil SG	4	4	2	2	2	2	TM : 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express TM : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TM RBL–Winterthur, 1 sillon express supplémentaire Winterthur–Gossau SG est garanti.
14.6.		Wil SG–Winterthur Grüze	4	4	2	2	2	2	TM : 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express TM : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TM RBL–Winterthur, 1 sillon express supplémentaire Winterthur–Gossau SG est garanti.
14.7.		Winterthur Grüze–Winterthur	4	4	6	6	2	2	TM : 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express TM : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TM RBL–Winterthur, 1 sillon express supplémentaire Winterthur–Gossau SG est garanti.
14.8.	Winterthur–Romanshorn	Winterthur–Oberwinterthur	4	4	6	6	2	2	
14.9.		Oberwinterthur–Frauenfeld	4	4	2	2	2	2	TM : 2 sillons standard ou 1 sillon standard + 1 sillon express
14.10.		Frauenfeld–Weinfelden	2	2	2	2	2	2	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TGL Zurich–Frauenfeld (4 sillons par heure), 1 sillon TRV supplémentaire est garanti aux hdp dans le sens du flux de pendulaires (comme dans la STUR 25).

14 Suisse orientale / Suisse du Sud-est (Winterthour–Wil SG–St-Gall / Winterthour–Weinfelden–Romanshorn&Konstanz / Winterthour–Bauma–Rüti ZH / Winterthour–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil SG–Uznach–Wattwil–Nesslau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon SZ–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs SG–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
14.11.		Weinfelden–Sulgen	2	2	4	4	2	2	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TGL Zurich-Frauenfeld (4 sillons par heure), 1 sillon TRV supplémentaire est garanti aux hdp dans le sens du flux de pendulaires (comme dans la STUR 25).
14.12.		Sulgen–Romanshorn Ouest (bif)	2	2	2	2	2	2	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TGL Zurich-Frauenfeld (4 sillons par heure), 1 sillon TRV supplémentaire est garanti aux hdp dans le sens du flux de pendulaires (comme dans la STUR 25).
14.13.		Romanshorn Ouest (bif)–Romanshorn	2	2	2	2	0	0	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TGL Zurich-Frauenfeld (4 sillons par heure), 1 sillon TRV supplémentaire est garanti aux hdp dans le sens du flux de pendulaires (comme dans la STUR 25).
14.14.		Romanshorn Ouest (bif)–Romanshorn Sud	0	0	0	0	2	2	
14.15.	Romanshorn–Rorschach	Romanshorn–Romanshorn Sud	0	0	5	5	0	0	
14.16.		Romanshorn–Romanshorn GM	0	0	0	0	1	1	
14.17.		Romanshorn GM–Romanshorn Sud	0	0	0	0	2.5	2.5	TM : y c. sillon standard Romanshorn GM–St-Gall avec exclusion réciproque du sens inverse
14.18.		Rorschach Hafen–Rorschach	0	0	3	3	2	2	
14.19.		Romanshorn Sud–Rorschach Hafen	0	0	2	2	2	2	
14.20.	Schaffhouse–Etwilen–Kreuzlingen–Romanshorn	Schaffhouse–Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.21.		Etwilen–Stein am Rhein	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.22.		Stein am Rhein–Kreuzlingen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.23.		Kreuzlingen–Kreuzlingen Hafen	0	0	2	2	1	1	
14.24.		Kreuzlingen Hafen–Romanshorn	0	0	3	3	1	1	
14.25.	Romanshorn–St-Gall St. Fiden–St-Gall	Romanshorn / Romanshorn GM–Hägenschwil-Winden	0	0	3	3	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.26.		Hägenschwil-Winden–Wittenbach	0	0	3	3	1	1	
14.27.		Wittenbach–St-Gall St. Fiden	0	0	5	5	1	1	
14.28.	Kreuzlingen Hafen–Constance	Kreuzlingen Hafen–Kreuzlingen Hafen frontière	0	0	1	1	1	1	
14.29.	Wil SG–Weinfelden–	Wil SG–Bettwiesen	0	0	2	2	1	1	
14.30.	Kreuzlingen–Constance	Bettwiesen–Bussnang	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse

14 Ostschweiz / Suisse du Sud-est (Winterthur–Wil SG–St-Gall / Winterthur–Weinfelden–Romanshorn&Constance / Winterthur–Bauma–Rüti ZH / Winterthur–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil SG–Uznach–Wattwil–Nesslau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon SZ–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs SG–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
14.31.		Bussnang–Weinfelden	0	0	2	2	1	1	
14.32.		Weinfelden–Sigershausen	2	2	2	2	1	1	
14.33.		Sigershausen–Kreuzlingen	2	2	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.34.		Kreuzlingen–Kreuzlingen frontière	2	2	2	2	1	1	
14.35.	Rorschach–Heiden	Rorschach–Heiden	0	0	1	1	0	0	
14.36.	Oberwinterthur–Etwilen	Oberwinterthur–Seuzach	0	0	4	4	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.37.		Seuzach–Etwilen	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.38.	Wil SG–Lichtensteig	Wil SG–Bazenheid ZAB (v. racc.)	0	0	2	2	1	1	
14.39.		Bazenheid ZAB (v. racc.)–Lichtensteig	0	0	2	2	0	0	
14.40.	St-Gall–Herisau–	St-Gall Ouest (bif)–Herisau	0	0	5	5	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.41.	Lichtensteig–Wattwil–	Herisau–Lichtensteig	0	0	3	3	0	0	
14.42.	Uznach	Lichtensteig–Wattwil	0	0	5	5	0	0	
14.43.		Wattwil–Uznach	0	0	2	2	0	0	
14.44.	Wattwil–Nesslau–Neu St. Johann	Wattwil–Nesslau–Neu St. Johann	0	0	1	1	0	0	
14.45.	Sulgen–Gossau SG	Sulgen–Gossau SG	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse
14.46.	Sargans–ancienne ligne / boucle–Trübbach–Buchs SG–	Sargans–Buchs SG	2.5	2.5	1	1	3	3	Par la boucle & par l'ancienne ligne TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
14.47.	St. Margrethen–Rorschach–	Buchs SG–Altstätten SG	2	2	1	1	1	1	
14.48.	St-Gall	Altstätten SG–St. Margrethen SG	2	2	2	2	1	1	
14.49.		St. Margrethen SG–Rorschach	3	3	2	2	2	2	TRV : jusqu'à la mise en œuvre de l'offre de TRV St-Gall–Rorschach (4 sillons par heure), 1 sillon TRV supplémentaire Rorschach–St. Margrethen est garanti.
14.50.		Rorschach–St-Gall St. Fiden	3	3	4	4	1	1	
14.51.		St-Gall St. Fiden–St-Gall	3	3	9	9	1	1	
14.52.	Feldkirch–Buchs SG	Landesgrenze CH–Liechtenstein–Buchs SG	0.5	0.5	1.5	1.5	1	1	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures
14.53.	St-Margrethen–Bregenz	St. Margrethen SG–St. Margrethen SG frontière nationale	1	1	2	2	1	1	
14.54.	Pfäffikon SZ–Coire	Pfäffikon SZ–Ziegelbrücke	3.5	3.5	3	3	2	2	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures

14 Ostschweiz / Suisse du Sud-est (Winterthur–Wil SG–St-Gall / Winterthur–Weinfelden–Romanshorn&Constance / Winterthur–Bauma–Rüti ZH / Winterthur–Stein am Rhein / Schaffhouse–Etwilen–Romanshorn–Rorschach&St-Gall / Rapperswil SG–Uznach–Wattwil–Nesslau&Wil&Herisau–St-Gall / Uznach–Ziegelbrücke–Linthal, Pfäffikon SZ–Sargans / St-Gall–Rorschach–Buchs SG–Sargans–Coire)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
14.55.		Ziegelbrücke–Sargans	3.5	3.5	1	1	2	2	TGL : y c. sillon EC Zurich–Vienne toutes les deux heures TM : Section Mels–Sargans–Coire ; au choix 3 sillons standard ou 2 sillons standard + 1 sillon express
14.56.		Sargans–Coire	4	4	1	1	3	3	TM : Section Mels–Sargans–Coire ; au choix 3 sillons standard ou 2 sillons standard + 1 sillon express
14.57.		Coire–Coire GM	0	0	0	0	3	3	TM : Section Mels–Sargans–Coire ; au choix 3 sillons standard ou 2 sillons standard + 1 sillon express
14.58.	Ziegelbrücke–Rapperswil SG	Ziegelbrücke–Uznach	0	0	2	2	0	0	
14.59.		Uznach–Rapperswil SG	0	0	4	4	0	0	
14.60.	Ziegelbrücke–Linthal	Ziegelbrücke–Glarus	0	0	2	2	1	1	
14.61.		Glarus–Linthal	0	0	2	2	0.5	0.5	TM : exclusion réciproque du sens inverse

15 Ticino (Castione-Arbedo–Bellinzone–TBC / Ceneri ligne de faîte–Lugano Chiasso / Bellinzone–Locarno&Luino)			TGL		TRV		TM		
N°	Tronçon	Section	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Heure régulière	hdp	Remarque
15.1.a	Castione-Arbedo–Bellinzone Giubiasco–TBC–Mendrisio Chiasso	Castione-Arbedo–Bellinzone S. Paolo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6	6	TM : 5 sillons standard + 1 sillon standard toutes les deux heures + 1 sillon express toutes les deux heures
15.1.b		Bellinzone S. Paolo–Castione-Arbedo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	5.5	5.5	TM : y c. 1 sillon standard toutes les deux heures
15.2.a		Bellinzone S. Paolo–Bellinzone (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6.5	6.5	TM : 6 sillons standard + 1 sillon express toutes les deux heures
15.2.b		Bellinzone–Bellinzone S. Paolo (seulement dans ce sens)	3	3	5	5	6	6	
15.3.a		Bellinzone–Giubiasco (seulement dans ce sens)	3	3	7	7	6.5	6.5	TM : 6 sillons standard + 1 sillon express toutes les deux heures
15.3.b		Giubiasco–Bellinzone (seulement dans ce sens)	3	3	7	7	6	6	
15.4.		Giubiasco–Camorino Nord	2	2	2	2	4	4	
15.5.		Camorino Nord–Vezia (bif)	2	2	4	4	4	4	
15.6.		Vezia (bif)–Lugano	2	2	6	6	4	4	
15.7.		Lugano–Chiasso	1	1	5	5	4	4	TM : TM vers le nord depuis Chiasso Viaggiatori TM venant du nord à destination de Smistamento
15.8.		Chiasso–Chiasso frontière	1	1	3	3	4	4	TM : TM vers le nord depuis Chiasso Viaggiatori TM venant du nord à destination de Smistamento
15.9.a	Giubiasco–Cadenazzo - Locarno	Giubiasco–S. Antonino (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	3.5	3.5	TM : 2 sillons standard depuis / à destination de Luino 1 sillon standard depuis / à destination Cadenazzo 1 sillon express toutes les deux heures
15.9.b		S. Antonino–Giubiasco (seulement dans ce sens)	1	1	3	3	3	3	TM : 2 sillons standard depuis / à destination de Luino 1 sillon standard depuis / à destination de Cadenazzo

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

4.3. Présentation graphique de la capacité

4.3.1. Légende

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

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

4.3.2. Plan du réseau

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

Netzplan gemäss Angebotskonzept AS 2035, Stand 03-2020

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

Legende / Légende / Legenda

Allgemein / Générale / Generale

- Personenverkehrsstrassen
- Güterverkehrsstrassen
- Trassen weiterer Verkehrsmittel
- Hybridtrasse ungeklärt
- Trassenkonflikt
- Trasse in beide Richtungen
- Trasse nur in angrenzender Richtung
- Trasse nur in einer Richtung
- Trasse nur in einer Richtung
- Landesgrenze

Personenverkehr / Traffic voyageurs / Traffico viaggiatori

Zugkategorie / Categorie di treni / Categoria di treni

- Trasse Fernverkehr
- Trasse Region- und S-Bahnverkehr

Frequenzen / Cadences / Cadenze

- Trassen im Viertelstundentakt
- Trassen im Halbstundentakt
- Trassen im Stundentakt
- Trassen im Zweistundentakt
- Trassenleitung oder Trasse nur zeitweise
- Trasse zur Hauptverkehrszeit
- Zwischentabelle
- Halt in Bahnhof
- Bahnhof-Knoten mit Halt aller Produkte

Güterverkehr / Traffic marchandises / Traffico merci

Zugkategorie / Categorie di treni / Categoria di treni

- Standardtrasse Güterverkehr
- Expresstrasse Güterverkehr

Frequenzen / Cadences / Frequenze

- Trasse stündlich
- Trasse zweistündlich
- Trassenleitung oder Trasse nur zeitweise
- Güterverkehrsstrasse
- Personenverkehr

Silons trafic voyageurs

- Silons trafic marchandises
- Silons autres types de trafic
- Silons hybrides: conflit de traces insolite
- Circulation dans les deux sens
- Silons sillonné uniquement dans un sens
- Silons sillonné uniquement dans un sens (direction de sens)
- Frontière nationale

Silons trafic grandes lignes

- Silons trafic Région et REIS
- Silons à la cadence au quart d'heure
- Silons à la cadence semi-heure
- Silons à la cadence heure
- Partage de silon ou sillons à certaines heures
- Silons aux heures de pointe
- Arrêts immédiates
- Arrêt en gare
- Gare, nœud avec arrêt de tous les produits voyageurs

Silons standard traffic marchandises

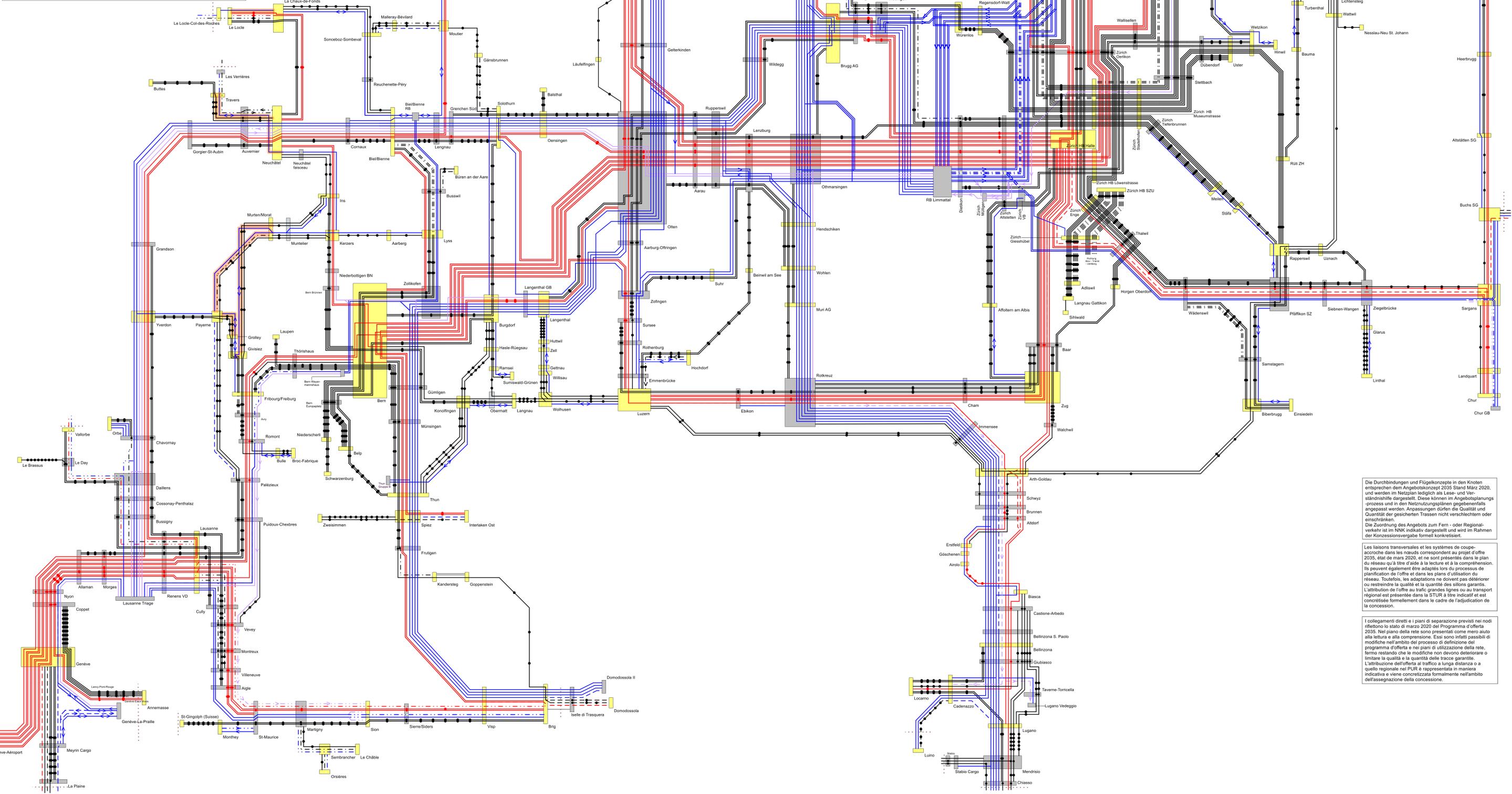
- Silons traffic marchandises express
- Silons chaque heure
- Silons toutes les deux heures
- Partage de silon ou sillons à certaines heures
- Silons marchandises hors des heures de pointe du trafic voyageurs

Traccia traffico merci

- Traccia del traffico regionale e suburbano
- Traccia con cadenza al quarto d'ora
- Traccia con cadenza semi-oraria
- Traccia con cadenza oraria
- Traccia con cadenza ogni due ore
- Condivisione della traccia o traccia solo in certi orari
- Traccia nelle ore di punta
- Fermate intermedie
- Fermata in stazione
- Stazioni, nodo con fermata di tutti i prodotti viaggiatori

Traccia standard traffico merci

- Traccia traffico espresso merci
- Traccia oraria
- Traccia bi-oraria
- Traccia con cadenza ogni due ore
- Traccia traffico merci fuori ora di punta traffico viaggiatori



Die Durchbindungen und Flügelkonzepte in den Knoten entsprechen dem Angebotskonzept 2035 Stand März 2020, und werden im Netzplan lediglich als Lese- und Verständlichkeitsmittel dargestellt. Diese können im Angebotsplanungsprozess und in den Netznutzungsplänen gegebenenfalls angepasst werden. Anpassungen dürfen die Qualität und Quantität der gesicherten Trassen nicht verschlechtern oder einschränken. Die Zuordnung des Angebots zum Fern- oder Regionalverkehr ist im NNK indirekt dargestellt und wird im Rahmen der Konzessionsvergabe formell konkretisiert.

Les liaisons transversales et les systèmes de coupe-approche dans les nœuds correspondent au projet d'offre 2035, daté de mars 2020, et ne sont présentés dans le plan du réseau qu'à titre d'aide à la lecture et à la compréhension. Ils peuvent également être adaptés lors du processus de planification de l'offre et dans les plans d'utilisation du réseau. Toutefois, les adaptations ne doivent pas dégrader ou restreindre la qualité et la quantité des sillons garantis. L'attribution de l'offre au trafic grandes lignes ou au transport régional est présentée dans la STUR à titre indicatif et est concrétisée formellement dans le cadre de l'adjudication de la concession.

I collegamenti diretti e i piani di separazione previsti nei nodi riflettono lo stato di marzo 2020 del Programma d'offerta 2035. Nel piano della rete sono presentati come mero aiuto alla lettura e alla comprensione. Essi sono infatti passibili di modifiche nell'ambito del processo di definizione del programma d'offerta e nei piani di utilizzazione della rete, fermo restando che le modifiche non devono deteriorare o limitare la qualità e la quantità delle tracce garantite. L'attribuzione dell'offerta al traffico a lunga distanza o a quello regionale nel PUR è rappresentata in maniera indicativa e viene concretizzata formalmente nell'ambito dell'assegnazione della concessione.