

Étape d'aménagement
PRODES 2035:
une cadence pour
l'ensemble de la Suisse.





Une cadence pour l'ensemble de la Suisse.

D'ici à 2035, la Suisse deviendra un réseau RER géant grâce à la cadence semi-horaire appliquée sur presque toutes les lignes sur tout le territoire et aux correspondances identiques toutes les 30 minutes.

L'étape d'aménagement PRODES 2035 en un seul coup d'œil.



Cadence au quart d'heure
sur les lignes fortement fréquentées



Cadence semi-horaire
la fréquence de base en Suisse



Raccordement des aéroports
grâce à de meilleures liaisons ferroviaires



Trafic marchandises plus efficace
grâce à davantage de sillons et temps de parcours plus courts



Nouveaux arrêts
dans les localités de taille moyenne



Aménagements
à hauteur de 11,9 milliards de francs



Raccourcissement des temps de parcours
sur des lignes importantes



Accessibilité des régions
Notre contribution à une bonne qualité de vie et au développement du pays

Éditorial.

Madame, Monsieur,

En 2040, près de deux millions de personnes voyageront chaque jour avec les chemins de fer, soit 50% de plus qu'aujourd'hui. **Le réseau ferroviaire suisse devra continuer de répondre aux besoins de la clientèle: liaisons intéressantes, trains ponctuels, billets abordables.** Chaque jour, 33 000 collaborateurs des CFF travaillent afin de maintenir voire d'améliorer la ponctualité et la fiabilité notoires du rail – de «maîtriser le chemin de fer». Pour façonner la mobilité de demain, la Confédération et les CFF entendent aménager l'offre et l'infrastructure de manière durable et orientée clientèle dans le cadre de l'étape d'aménagement (EA) PRODES 2035.

Les CFF se félicitent que le Conseil fédéral ait approuvé l'étape d'aménagement PRODES 2035 à hauteur de 11,9 milliards de francs. Nous devons élargir les capacités et éliminer les goulets d'étranglement, même si nous comptons mieux exploiter le réseau à l'avenir grâce aux nouvelles technologies. **Le message du Conseil fédéral propose à juste titre d'agir là où l'utilité est la plus grande pour la clientèle. De nombreux objectifs d'offre soumis par les cantons, la branche du trafic marchandises et les CFF pourront ainsi être réalisés.**

Ces améliorations seront essentielles pour les clients

- À l'avenir, les trains circuleront selon une cadence semi-horaire sur presque toutes les lignes. Aujourd'hui, la fréquence de base est la cadence horaire.
- Sur les tronçons du trafic grandes lignes où la demande est élevée, les CFF peuvent introduire la cadence au quart d'heure. Il en résulte des liaisons au quart d'heure pour un grand nombre de clientes et de clients, ce qui permet de délester efficacement les trains aujourd'hui fortement sollicités. Il s'agit du prochain pas de géant dans le domaine des transports publics suisses.
- À l'avenir, le trafic marchandises circulera à la cadence semi-horaire sur l'axe est-ouest, et sera plus rapide grâce au réseau Express à l'échelon de la Suisse.

Nous voulons relier la Suisse et assurer sa cohésion. Désormais, il incombe aux responsables politiques de prendre des décisions et d'optimiser l'étape d'aménagement PRODES 2035 là où cela est utile, afin de rendre l'offre encore plus intéressante pour les clients. Avant de passer au plus important: à la mise en œuvre.

Les CFF s'efforcent de planifier les aménagements, les renouvellements et les mesures d'entretien de telle manière que les restrictions pour la clientèle pendant les travaux soient réduites à un minimum. Nous souhaitons que les transports publics restent abordables pour la clientèle en trafics voyageurs et marchandises, ainsi que pour les commanditaires. Les aménagements doivent être régulièrement remis en question pour s'assurer qu'ils sont rentables et financables, même une fois la décision prise, et ce jusqu'à ce que les pelleteuses commencent leur travail. Pour que les infrastructures existantes soient utilisées de manière encore plus efficace, il faut systématiquement promouvoir et exploiter le potentiel de l'automatisation. Les CFF sont conscients que l'on attend de leur part une optimisation des offres proposées à la clientèle, (comme un nombre suffisant de places assises) et ce, même avant 2035.

Personne ne sait exactement comment la croissance démographique et la demande de mobilité vont évoluer en fonction des habitudes liées au travail, aux loisirs ou à la vie sociale. Mais selon des estimations actuelles, cette étape d'aménagement est urgente. Si d'autres changements se profilent, il sera encore temps de procéder à des adaptations avant le début des travaux.

Ces infrastructures auront une durée de vie considérable et seront utilisées jusqu'au siècle prochain. Notre mission consistera à suivre l'évolution de tous les modes de transport et à les relier à nos gares, tout en garantissant le plus grand confort possible lors du passage d'un mode à l'autre grâce à notre information clientèle.

«Le réseau ferroviaire suisse devra continuer de répondre aux besoins de la clientèle: liaisons intéressantes, trains ponctuels, billets abordables.»

Les CFF et les autres entreprises de transport ferroviaire se réjouissent de faire bouger la Suisse en 2035 également, au moyen de cette offre, et d'apporter ainsi une contribution essentielle à la compétitivité et à la qualité de vie des régions et du pays.



Andreas Meyer

Andreas Meyer
CEO CFF SA



Jacques Boschung

Jacques Boschung
Membre de la Direction
du groupe
Responsable Infrastructure

Sommaire.

Cadence au quart d'heure du trafic grandes lignes	6
Nouveaux arrêts	8
Raccourcissement des temps de parcours	10
Raccordement des aéroports	12
Meilleure efficacité du trafic marchandises	14
Aménagements	16
Offre ferroviaire en 2035	
Réseau national	18
Suisse romande	20
Région de Berne	22
Suisse du Nord-Ouest et Mittelland	24
Axe nord-sud	26
Région de Zurich	28
Suisse orientale	30
Accessibilité des régions	32
Propositions d'optimisation des CFF	34



Cadence au quart d'heure en trafic grandes lignes: le prochain pas de géant dans le domaine des transports publics suisses.

Sur les tronçons fortement sollicités, les CFF vont introduire la cadence au quart d'heure, comme sur les lignes Genève–Lausanne, Berne–Zurich, Zurich–Winterthur et Lucerne–Zurich, afin de rendre les transports publics encore plus intéressants.

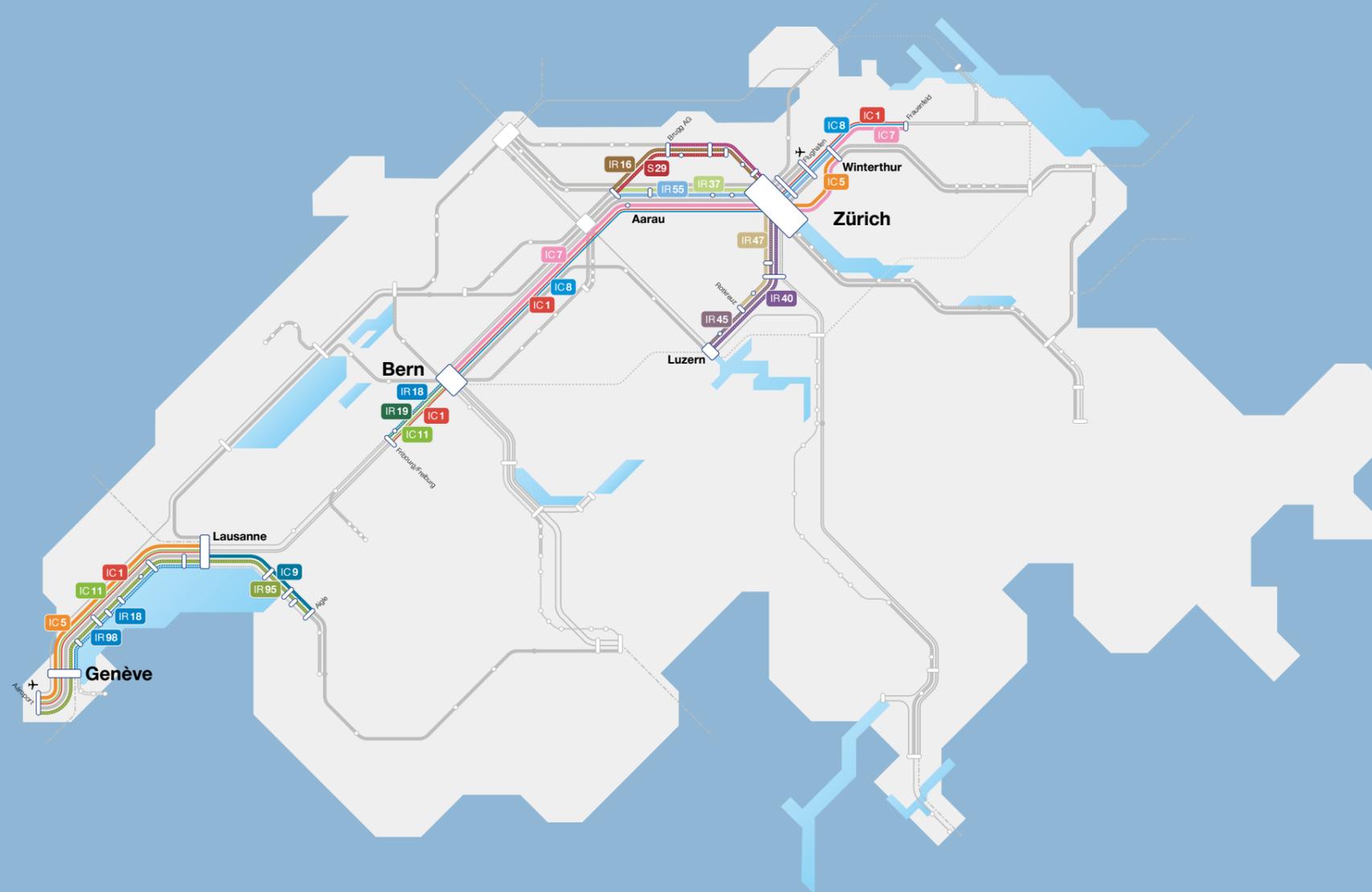
Aujourd'hui, seuls les RER et certains trains grandes lignes proposent la cadence au quart d'heure aux heures de grande affluence, le matin et le soir. En 2035, les voyageurs bénéficieront toute la journée d'une liaison toutes les 15 minutes sur les tronçons les plus fréquentés en trafic grandes lignes. Pour créer ces cadences, deux lignes à cadence semi-horaire sont décalées d'un quart d'heure (p. ex. les IC5 et 7 entre Zurich et Winterthur).

- Entre les centres régionaux (Genève–Nyon–Morges–Lausanne, Lausanne–Aigle, Aarau–Brugg–Wettingen, Brugg–Zurich, Aarau–Lenzbourg–Zurich, Zurich–Zurich Aéroport–Winterthur et Winterthur–Frauenfeld).

Il en résulte donc deux lignes au quart d'heure entre Genève et Lausanne d'une part, Zurich et Winterthur d'autre part: l'un en tant qu'InterCity direct et l'autre en tant qu'InterRegio avec des arrêts intermédiaires.

En 2035, les CFF proposeront des cadences au quart d'heure sur les tronçons suivants

- Sur les tronçons les plus sollicités des axes est-ouest (Genève–Aéroport–Lausanne, Fribourg–Berne, Berne–Zurich et Zurich–Winterthur).
- Entre la Suisse centrale et Zurich (Lucerne–Zoug–Zurich et Rotkreuz–Baar–Zurich).



— Ligne à cadence semi-horaire

— Ligne à cadence horaire

Grâce à l'étape d'aménagement 2035, la cadence au quart d'heure deviendra réalité sur les tronçons du trafic grandes lignes les plus sollicités.



Nouveaux arrêts: de nombreuses gares profitent d'une meilleure desserte grandes lignes à l'avenir.

Les CFF entreprennent d'importants travaux d'aménagement, tant sur le réseau InterCity que sur le réseau InterRegio. Ainsi, les voyageurs au départ de localités de taille moyenne profitent d'une meilleure desserte ferroviaire.

Les arrêts des trains grandes lignes ont souvent une justification historique. Ajouter des arrêts est souvent impossible à cause de l'hétérogénéité de l'horaire.

En raison de la mise en place de la cadence au quart d'heure et d'autres améliorations de l'offre, de nombreux horaires de départ changeront dans toute la Suisse. Pour pouvoir réaliser ces réaménagements de l'offre, les CFF vont remanier complètement des pans entiers de l'horaire d'ici à 2035 et ainsi améliorer les capacités de certaines lignes aujourd'hui saturées (jusqu'à 40% d'augmentation des capacités). Cela permettra entre autres d'ajouter de nombreux arrêts en trafic grandes lignes.

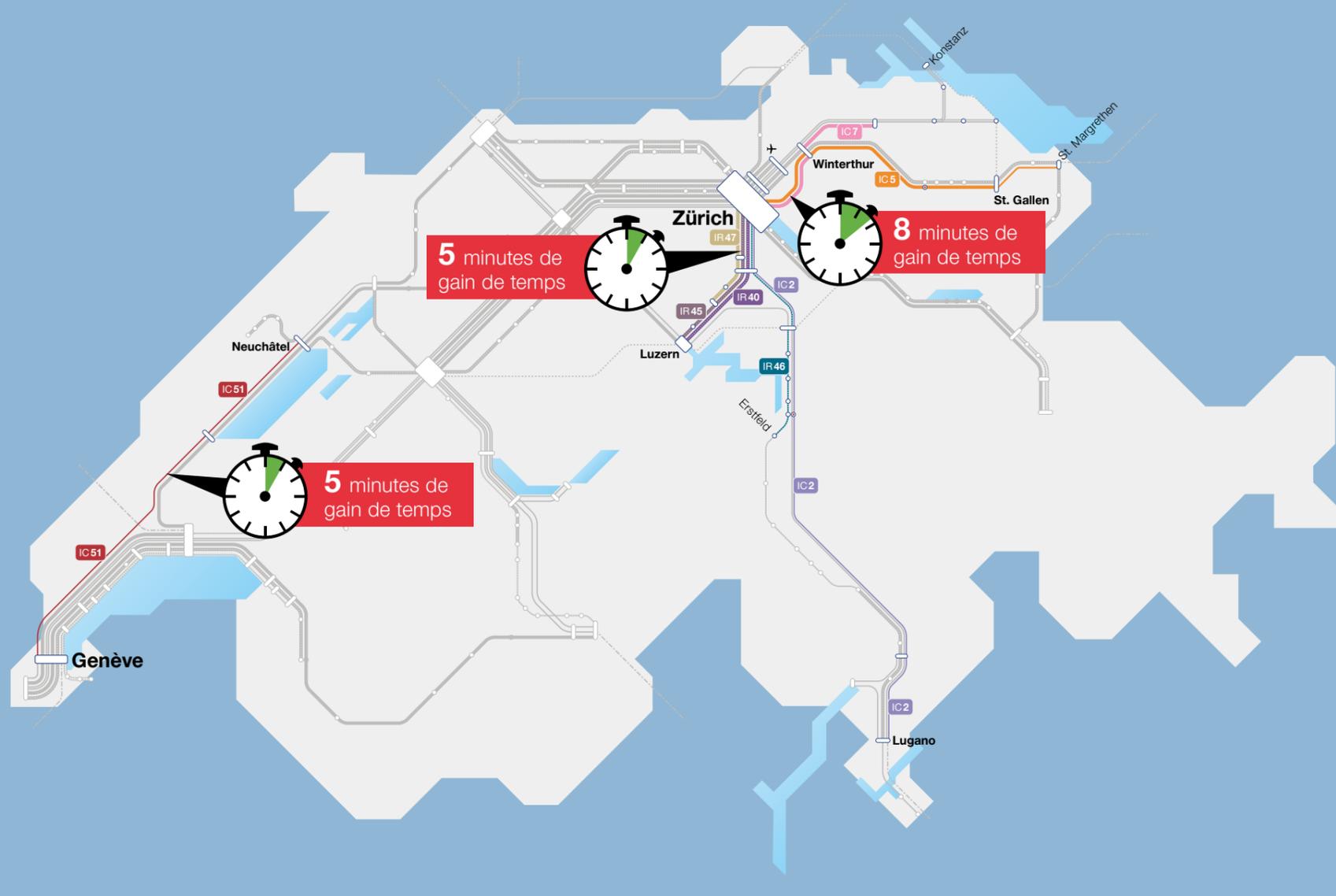
Ces gares mieux desservies se répartissent en trois catégories

- Gares ne disposant pas d'arrêt grandes lignes dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025 (Egerkingen, Ebikon, Cham, Zurich Enge, Horgen).
- Gares dans lesquelles les trains s'arrêtent désormais systématiquement toutes les demi-heures au lieu de toutes les heures (Wynigen, Turgi, Bülach, Lachen).
- Gares au départ desquelles un plus grand nombre de trains circule, compte tenu du réaménagement de l'offre (p. ex. Gland, Renens VD, Oensingen, Rotkreuz, Baar, Aarau, Baden, Zurich Oerlikon, Winterthur).

Il s'agit ici de réaménagements de l'offre n'entraînant pas nécessairement des aménagements de l'infrastructure. Toutes les mesures se trouvent aux pages 16 et 17.



L'étape d'aménagement PRODES 2035 permet de créer de nombreux arrêts en trafic grandes lignes dans des localités de taille moyenne, donnant ainsi la possibilité à un plus grand nombre de clients de profiter de nouvelles liaisons intéressantes.



— Ligne à cadence semi-horaire

— Ligne à cadence horaire

Réduction des temps de parcours: des trains plus rapides grâce à une réduction des arrêts et de nouveaux tronçons.

En 2035, les voyageurs arriveront plus vite à destination sur trois importants trajets du trafic grandes lignes.

Le programme de développement stratégique n'a pas pour objectif de réduire les temps de parcours. Malgré tout, l'étape d'aménagement 2035 fera gagner du temps aux voyageurs grâce au tunnel de Brütten et au tunnel de base du Zimmerberg II

- Entre **Zurich et Zoug** tous les InterCity et les InterRegio gagnent en moyenne cinq minutes de temps de parcours, car ils passent désormais par le tunnel de base du Zimmerberg II. La Suisse centrale et le Tessin se rapprochent donc de Zurich.
- Entre **Zurich et la Suisse orientale**, le tunnel de Brütten raccourcit le temps de parcours des IC5 et 7 de huit minutes en moyenne, en raison du tracé plus direct via Wallisellen au lieu de Zurich Aéroport. Les trains transitant toujours par Zurich Aéroport (IC1, 8 et IR55) mettront autant de temps qu'aujourd'hui.

- Entre **Genève et le pied sud du Jura**, le temps de parcours diminue de cinq minutes en moyenne avec l'IC51. Ce train ne passera pas par Lausanne. Il sera proposé en plus des liaisons existantes circulant entre Genève et Biel/Bienne via Lausanne.

Rapprochement entre Zurich, la Suisse centrale, le Tessin et la Suisse orientale.



Raccordement des aéroports: en 2035, les aéroports suisses seront encore plus accessibles.

Il est très important pour les personnes en voyage d'affaires et pour les touristes de bénéficier de bonnes correspondances vers les trois aéroports nationaux de Suisse. L'étape d'aménagement 2035 aura donc à cœur de les rendre plus accessibles.

Une attention particulière a été portée à ce que ce soient surtout les IR qui desservent les aéroports, afin d'augmenter le nombre de clients bénéficiant de relations directes pour s'y rendre.

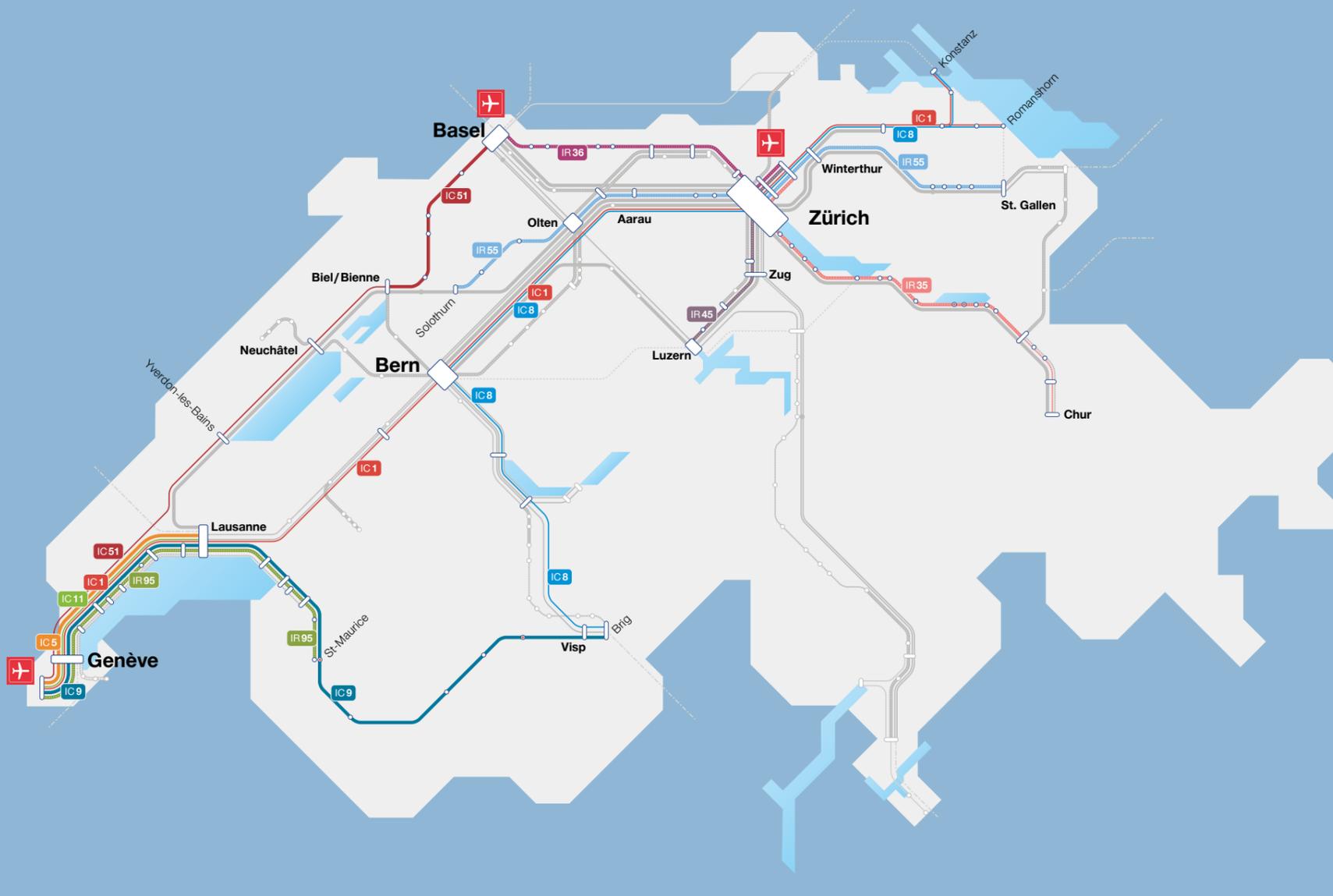
- **Genève-Aéroport:** les IC1, 5 et 11 circulent selon une cadence au quart d'heure entre Lausanne et Genève-Aéroport. En tout, ce sont neuf trains grandes lignes qui circulent toutes les heures en direction de Genève-Aéroport, notamment l'IC51 au départ de Bâle, l'IC9 au départ de Brigue et l'IR95 au départ de St-Maurice.
- **Zurich Aéroport:** à l'aéroport de Zurich, les voyageurs bénéficient des liaisons suivantes:

- IC1 toutes les heures au départ de Genève et Romanshorn/Constance
- IC8 toutes les heures au départ de Brigue et Romanshorn/Constance
- IR35 toutes les demi-heures au départ de Sargans, toutes les heures au départ de Coire
- IR36 toutes les demi-heures au départ de Bâle

- IR45 toutes les demi-heures au départ de Lucerne
- IR55 toutes les demi-heures au départ de Soleure et de Saint-Gall

Les voyageurs en provenance de Suisse romande changent à Zurich, mais les trains en correspondance circulent sur le même quai, ce qui facilite la tâche aux personnes ayant des bagages. Exception: relation directe toutes les heures avec l'IC1.

- **EuroAirport Bâle-Mulhouse-Freibourg:** les trains de la SNCF et les RER devraient circuler vers Bâle toutes les dix minutes, pour un total de six liaisons par heure.



— Ligne à cadence semi-heuraire

— Ligne à cadence horaire

Toutes les 30 minutes: une relation directe desservant un aéroport national au départ de chaque grande région.



Meilleure efficacité du trafic marchandises: plus rapide et sans restrictions.

Grâce au réseau Express, les trains de marchandises seront jusqu'à 40% plus rapides en 2035. En outre, les restrictions seront réduites pendant les heures de pointe du trafic voyageurs.

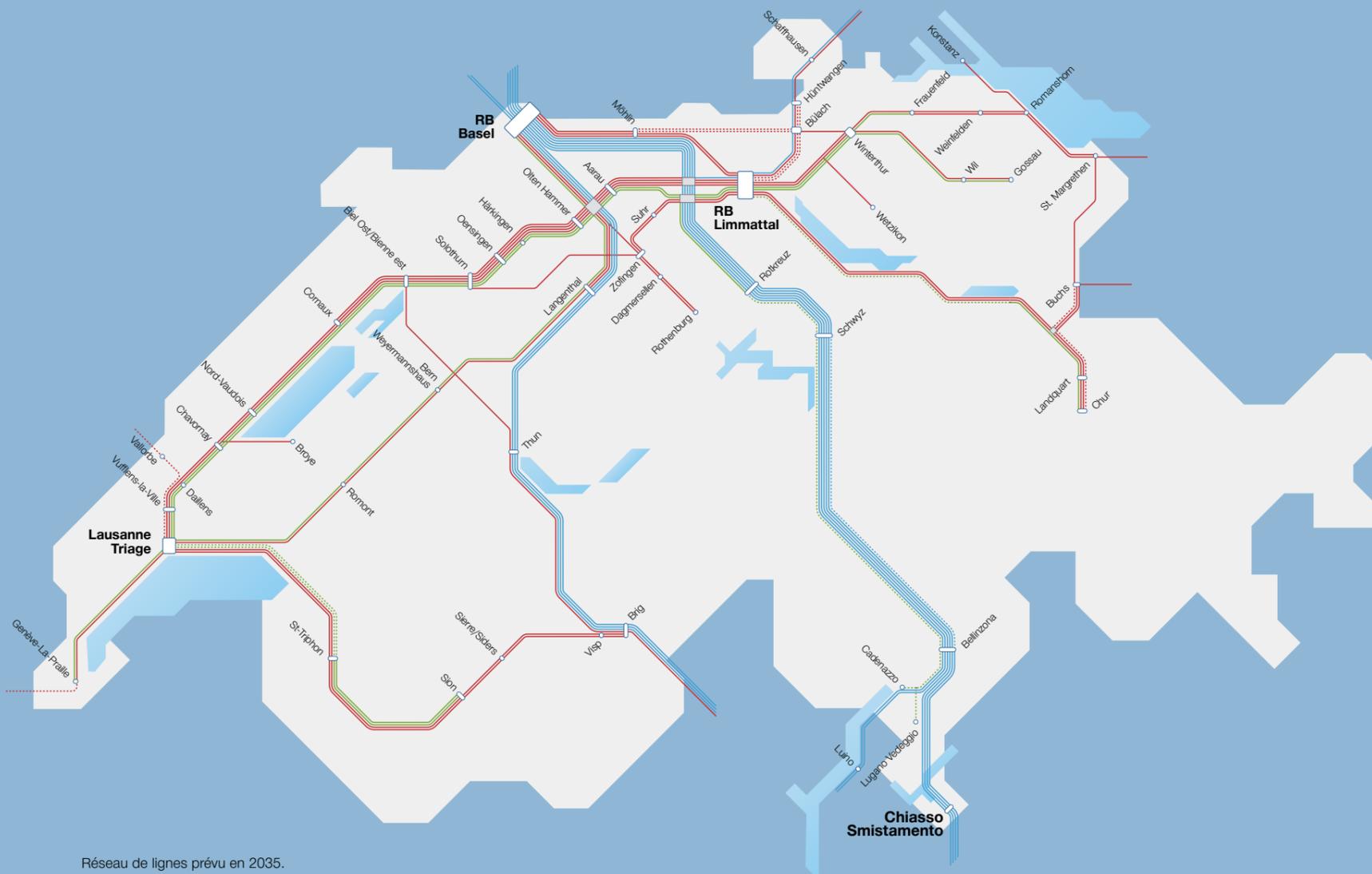
À l'avenir, le trafic marchandises doit circuler selon une cadence semi-horaire sur l'axe est-ouest fortement encombré. Grâce au réseau Express qui parcourt toute la Suisse, les trains seront beaucoup plus rapides. Cela correspond aux exigences de la branche logistique et concourt à la desserte de l'ensemble du territoire.

Le réseau Express du trafic marchandises s'étend de Genève-La-Praille à Gossau SG et Frauenfeld ainsi que de Bâle au Tessin. De Lausanne Triage en direction de Sion et de la gare de triage de Limmattal en direction de Coire, des sillons Express sont à disposition des entreprises de transports de marchandises. De Lausanne Triage à Winterthur, les trains Express circulent selon une cadence semi-horaire, et, sur le reste du réseau, selon une cadence horaire. Certains sillons partagent

leurs capacités. En d'autres termes, les trains circulant à cadence horaire toutes les heures sur ces tronçons peuvent être des trains de marchandises Express ou standard.

Grâce à d'autres aménagements sur la ligne du Chemin de fer National-Suisse Zofingue-Lenzbourg, dans l'Unterland zurichois et dans le Mittelland, la Confédération réduit les restrictions relatives aux trains de marchandises pendant les heures de pointe du trafic voyageurs. Aujourd'hui, dans ces régions, les trains du trafic marchandises subissent des interruptions de cadence pendant certaines heures.

En outre, de nouvelles gares de formation dans la Broye et dans le Nord Vaudois, ainsi que des aménagements dans les gares de Landquart, Frauenfeld, Dagmersellen et Cadenazzo font partie de l'étape d'aménagement 2035.



Réseau de lignes prévu en 2035.
État de planification: janvier 2019. Sous réserve de modifications.

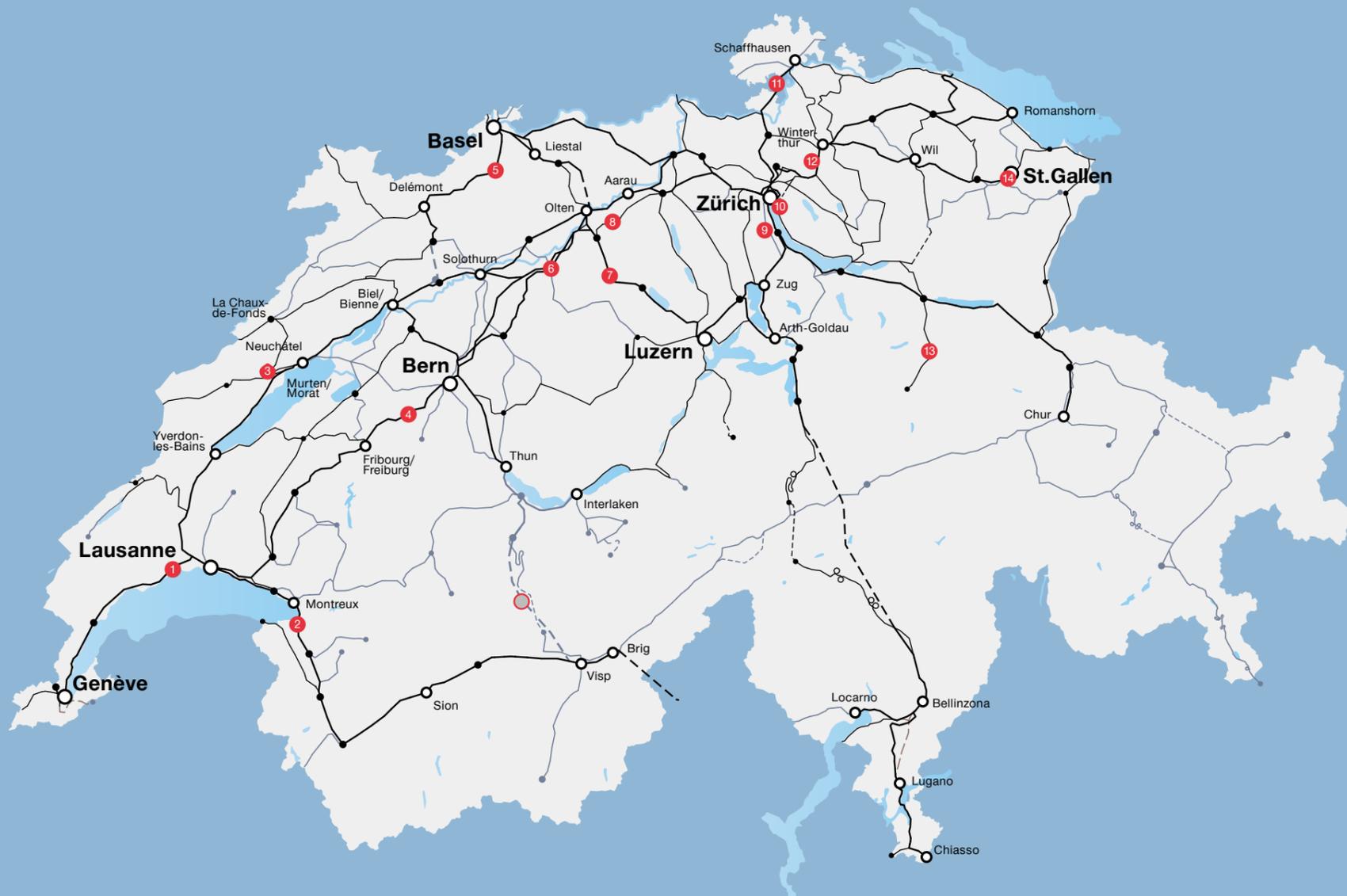
- 1 sillon standard par heure et par direction
- 1 sillon Express par heure et par direction
- 1 sillon de transit par heure et par direction

Le réseau Express de marchandises répond aux exigences de la branche logistique et concourt à la desserte de l'ensemble du territoire.



Aménagements: mesures comprises dans l'étape d'aménagement PRODES 2035.

Lors de la prochaine étape d'aménagement, la Confédération investira quelque 11,9 milliards de francs dans l'infrastructure ferroviaire.



	MCHF
1 La Plaine–Genève–Lausanne–Bienne (p. ex. voie supplémentaire Morges–Allaman et troisième voie Gilly–Rolle)	880
2 Lausanne–Brigue	190
3 Berne–Neuchâtel–Le Locle (modernisation et accroissement des capacités)	370
4 Lausanne–Berne	70
5 Delémont–Bâle	130
6 Berne–Zurich/Bienne–Zurich	490
7 Olten–Lucerne	70
8 Zofingue–Lenzburg (chemin de fer National-Suisse)	300
9 Lucerne–Zoug–Zurich (p. ex. tunnel de base du Zimmerberg II)	1630
10 Zurich Stadelhofen–Oberland zurichois et rive droite du lac de Zurich (p. ex. Stadelhofen)	1210
11 Zurich–Bülach–Schaffhouse (p. ex. double voie Lottstetten–Jetstetten)	140
12 Zurich–Winterthur–Stein am Rhein et Tösstal (p. ex. tunnel de Brütten)	2390
13 Ziegelbrücke–Linthal	30
14 Winterthur–Constance / Winterthur–Romanshorn Winterthur–Saint-Gall–St. Margrethen	270
● Mesures relatives au réseau des chemins de fer privés (p. ex. tunnel de base du Lötschberg)	2060
Installations d'exploitation (installations d'accueil, p. ex. à Morges, Lenzbourg, Bâle; installations du trafic marchandises p. ex. à la Broye, dans la vallée de la Thur)	1150
Nouvelles gares	120
Mesures pour le trafic international	100
Investissements isolés	100
Moyens de planification	200

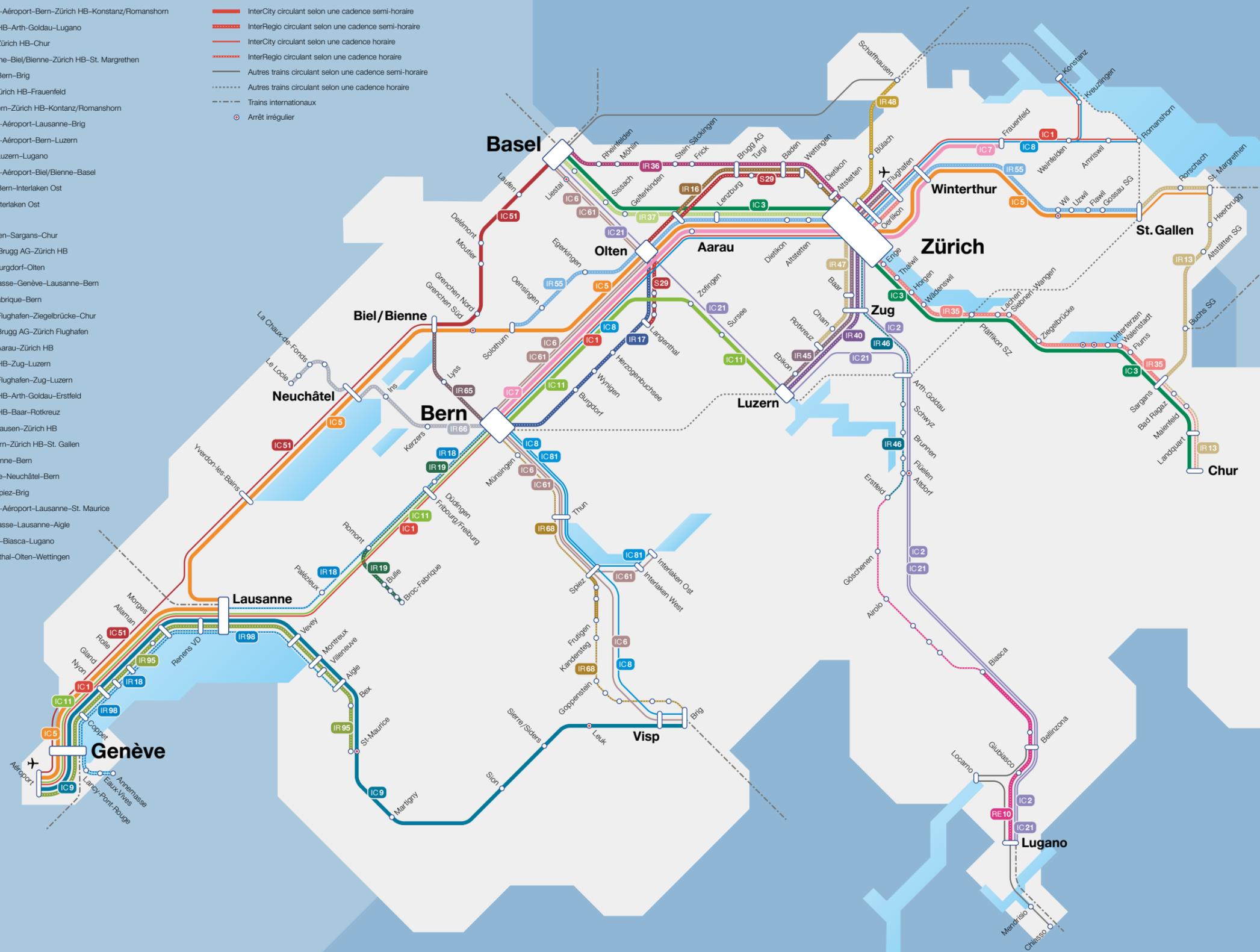
Offre ferroviaire en 2035: la Suisse devient un réseau RER géant.



- IC 1** Genève-Aéroport-Bern-Zürich HB-Konstanz/Romanshorn
- IC 2** Zürich HB-Arth-Goldau-Lugano
- IC 3** Basel-Zürich HB-Chur
- IC 5** Lausanne-Biel/Bienne-Zürich HB-St. Margrethen
- IC 6** Basel-Bern-Brig
- IC 7** Bern-Zürich HB-Frauenfeld
- IC 8** Brig-Bern-Zürich HB-Konstanz/Romanshorn
- IC 9** Genève-Aéroport-Lausanne-Brig
- IC 11** Genève-Aéroport-Bern-Luzern
- IC 21** Basel-Luzern-Lugano
- IC 51** Genève-Aéroport-Biel/Bienne-Basel
- IC 61** Basel-Bern-Interlaken Ost
- IC 81** Bern-Interlaken Ost

- IR 13** St. Gallen-Sargans-Chur
- IR 16** Aarau-Brugg AG-Zürich HB
- IR 17** Bern-Burgdorf-Olten
- IR 18** Annemasse-Genève-Lausanne-Bern
- IR 19** Broc-Fabrique-Bern
- IR 35** Zürich Flughafen-Ziegelbrücke-Chur
- IR 36** Basel-Brugg AG-Zürich Flughafen
- IR 37** Basel-Aarau-Zürich HB
- IR 40** Zürich HB-Zug-Luzern
- IR 45** Zürich Flughafen-Zug-Luzern
- IR 46** Zürich HB-Arth-Goldau-Erstfeld
- IR 47** Zürich HB-Baar-Rotkreuz
- IR 48** Schaffhausen-Zürich HB
- IR 55** Solothurn-Zürich HB-St. Gallen
- IR 65** Biel/Bienne-Bern
- IR 66** Le Locle-Neuchâtel-Bern
- IR 68** Bern-Spiez-Brig
- IR 95** Genève-Aéroport-Lausanne-St. Maurice
- IR 98** Annemasse-Lausanne-Aigle
- RE 10** Erstfeld-Biasca-Lugano
- S 29** Langenthal-Olten-Wettingen

- InterCity** circulant selon une cadence semi-horaire
- InterRegio** circulant selon une cadence semi-horaire
- InterCity** circulant selon une cadence horaire
- InterRegio** circulant selon une cadence horaire
- Autres trains circulant selon une cadence semi-horaire
- Autres trains circulant selon une cadence horaire
- Trains internationaux
- Arrêt irrégulier



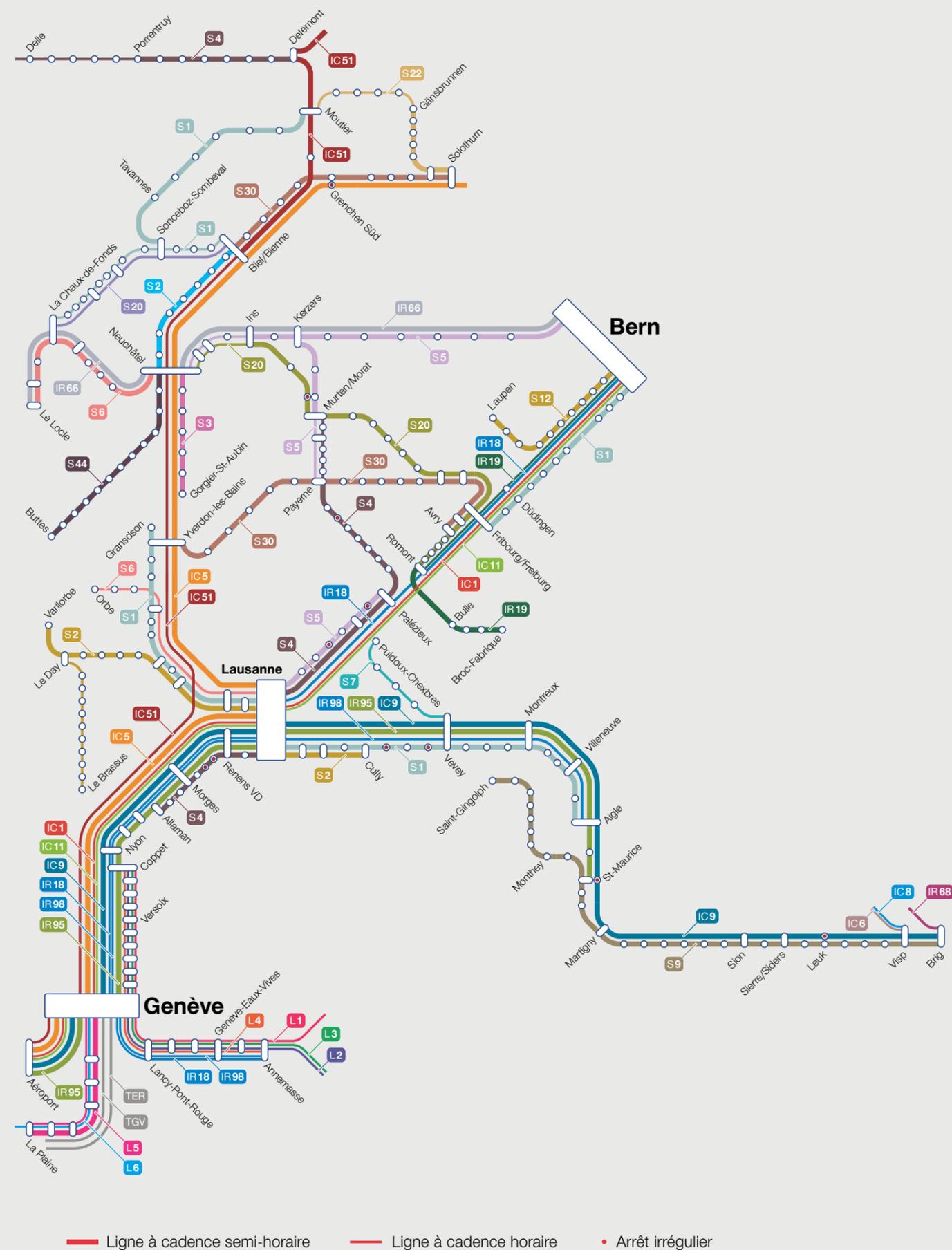
Suisse romande: nouvelles cadences au quart d'heure dans l'Arc lémanique.

Les cadences au quart d'heure des IC et IR circulant entre Genève-Aéroport et Lausanne vont rythmer les transports publics de la Suisse romande en 2035. La relation directe toutes les heures vers Bâle va être réintroduite.

En 2035, outre la liaison importante entre les deux métropoles de Suisse romande, les CFF vont améliorer l'offre sur les tronçons suivants en trafic grandes lignes et en trafic régional:

- Genève–Lausanne: IC sans arrêt au quart d'heure, ainsi que six trains avec arrêts intermédiaires (IC9, IR18, IR95 et IR98)
- Lausanne–Aigle: IC9 et IR95 circulant selon une cadence au quart d'heure toute la journée
- Pied sud du Jura: troisième IC (IC51 Genève-Aéroport–Bâle toutes les heures)
- Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds–Le Locle: quatre trains par heures (respectivement deux IR et deux RER)
- Broc-Fabrique–Berne: accélération de l'IR19
- La Plaine–Genève: ajout de trains en vue d'obtenir une cadence au quart d'heure du RER (aujourd'hui trois trains par heure)
- Annemasse–Coppet: trains plus longs
- Lausanne–Orbe: train direct toutes les heures aux heures de pointe
- Nouveaux arrêts: Agy, Yverdon Y-Parc, Muraz-la-Barme, Buttes-les-Sugits et St-Imier-la-Clef
- Amélioration des installations d'accueil à Nyon, Morges et Neuchâtel

Sur un grand nombre de lignes réparties dans toute la Suisse romande, les trains circuleront également selon une cadence au quart d'heure en 2035.



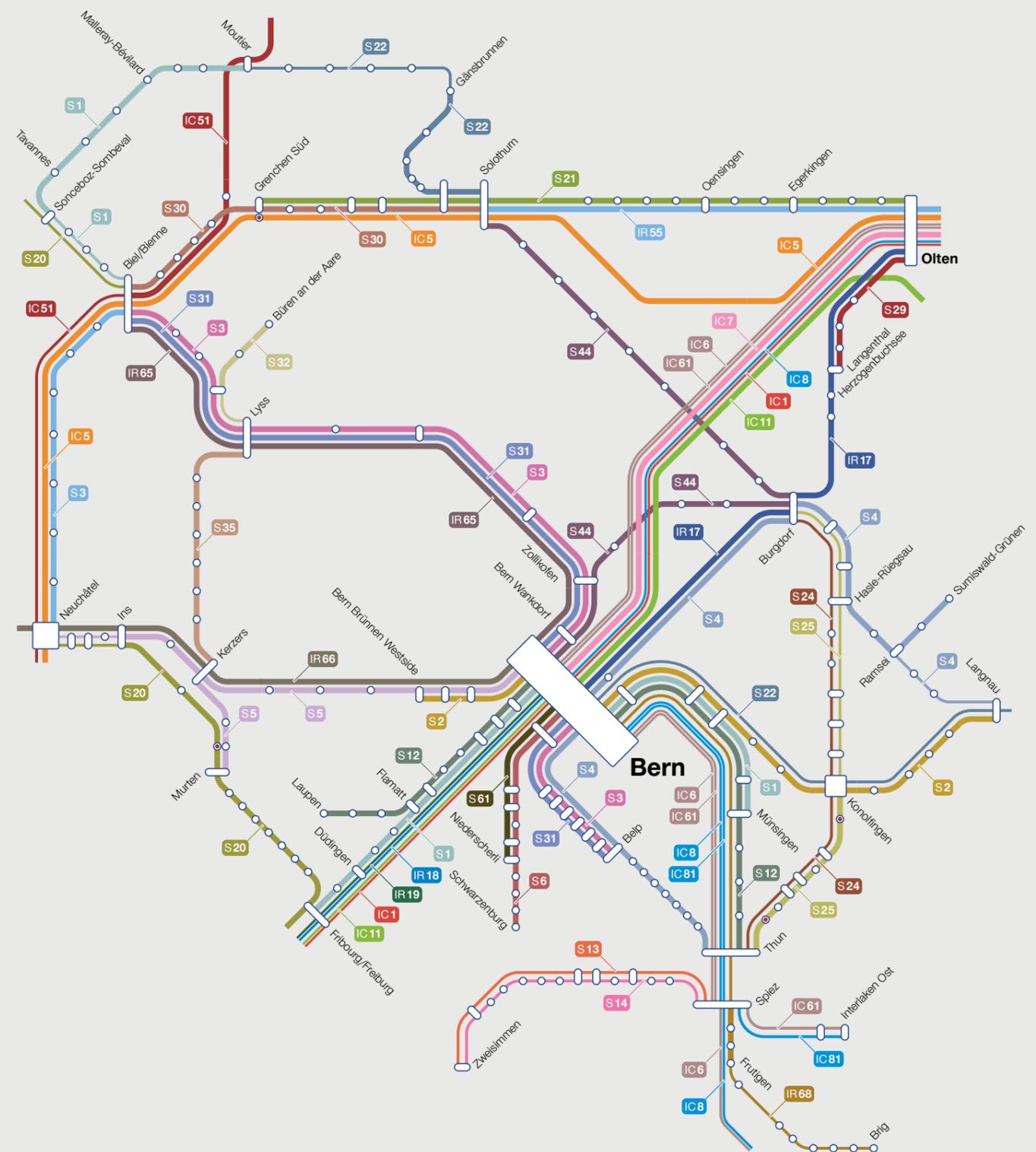
Région de Berne: cadences plus denses en trafics grandes lignes et régional.

Sur les deux axes est-ouest, les CFF augmentent la cadence en trafic grandes lignes. Désormais, le RER de Berne circule à de nombreux endroits selon une cadence au quart d'heure.

Sur les lignes suivantes de l'espace Mittelland, l'offre ferroviaire va s'améliorer d'ici à 2035:

- Fribourg–Berne: ajout de trains en vue d'obtenir une cadence au quart d'heure avec les IC1, IC11, IR18 et IR19 (contre actuellement trois trains par heure mal répartis)
- Soleure–Oensingen–Olten: cadence semi-horaire de l'IR55 avec un nouvel arrêt en trafic grandes lignes à Egerkingen
- Anet–Fribourg–Romont: cadence semi-horaire
- Berne–Zurich: cadence au quart d'heure (IC1, 7 et 8)
- Berne–Berthoud: cadence au quart d'heure (IR17 et S4)
- Berne–Brigue et Berne–Interlaken: ajout de trains en vue d'obtenir une cadence semi-horaire pour les IC6/61 et 8/81 (contre aujourd'hui trois trains toutes les deux heures)
- Berne–Niederscherli: cadence au quart d'heure pour les S6/61
- Nouvel arrêt à Kleinwabern et Oensingen Dorf

Berne–Zurich: cadence au quart d'heure toute la journée.



— Ligne à cadence semi-horaire

— Ligne à cadence horaire

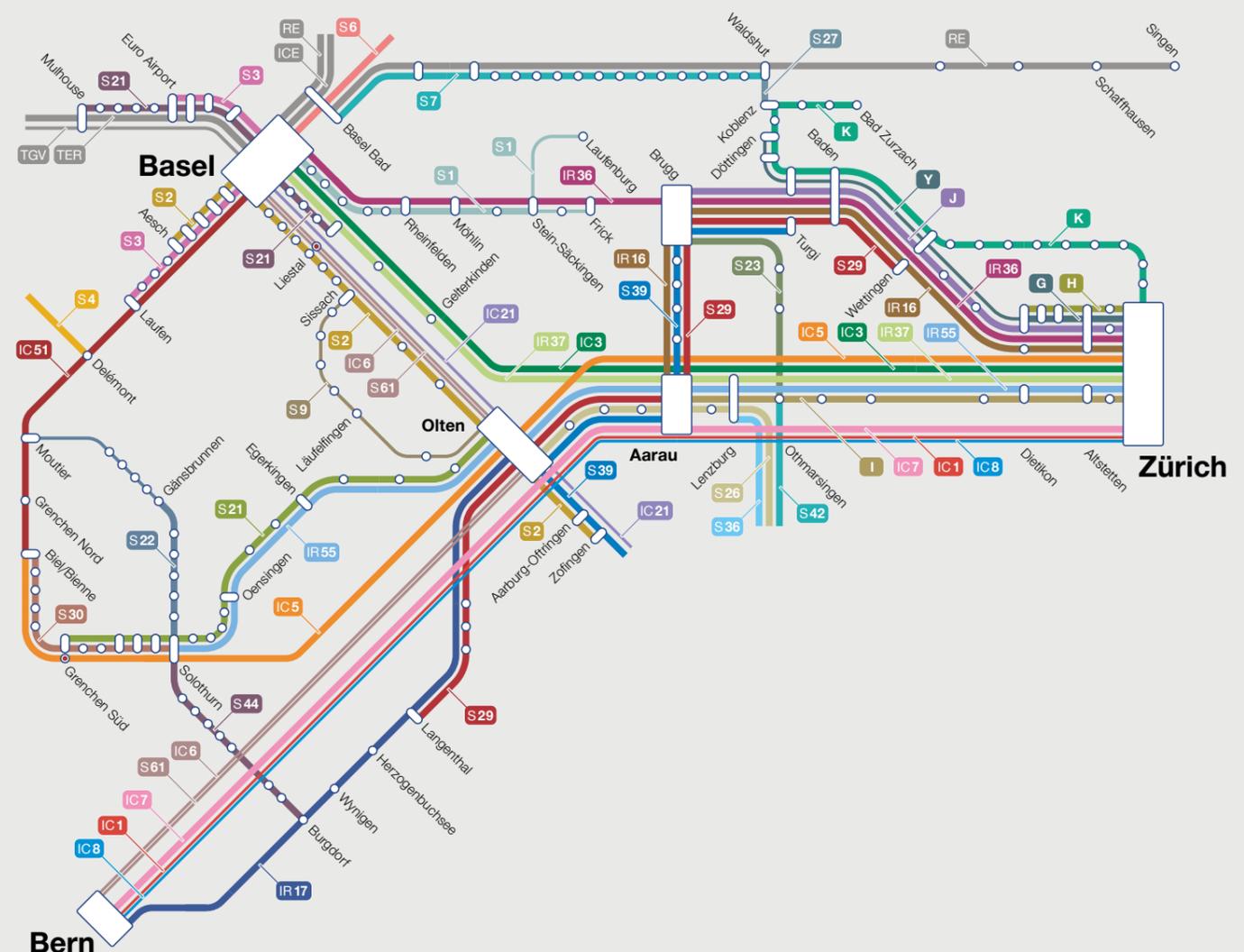
• Arrêt irrégulier

Suisse du Nord-Ouest et Mittelland: les InterRegio raccordent les localités de taille moyenne tous les quarts d'heure.

L'aménagement du réseau de l'InterRegio aura un impact considérable dans la Suisse du Nord-Ouest et dans le Mittelland. Laufon, Oensingen, Egerkingen, Lenzbourg, Wohlen, Brugg, Baden, Wettingen et Dietikon profitent d'une augmentation de la cadence.

- Delémont–Bâle: cadence semi-horaire pour l'IC51
- Bâle–Aesch: cadence au quart d'heure toute la journée avec les S2 et S3
- Bâle–Liestal–Aarau–Zürich: cadence semi-horaire pour l'IR37
- Possibilité, sur la ligne IR55, d'avoir des relations directes à une cadence semi-horaire au départ du Mittelland et en direction de Zurich Altstetten, Zurich Oerlikon et Zurich Aéroport
- Aarau: arrêt toutes les demi-heures de l'IC7 Berne–Frauenfeld
- Olten–Zofingen: cadence au quart d'heure pour les S2 et S39
- Aarau–Brugg: cadence au quart d'heure pour les IR16 et S29
- Brugg–Zürich: trains rapides tous les quarts d'heure (IR16 et 36)
- Othmarsingen: correspondances RER toutes les demi-heures dans toutes les directions
- Nouveaux arrêts: Bâle Solitude, Dornach Apfelsee, Oensingen Dorf
- Amélioration des installations d'accueil de Bâle CFF, Bâle Bad Bf, Olten, Lenzbourg

En 2035, l'IC7 Berne–Frauenfeld s'arrêtera toutes les demi-heures à Aarau, garantissant de bonnes correspondances vers quatre lignes d'IR et de RER.



— Ligne à cadence semi-horaire

— Ligne à cadence horaire

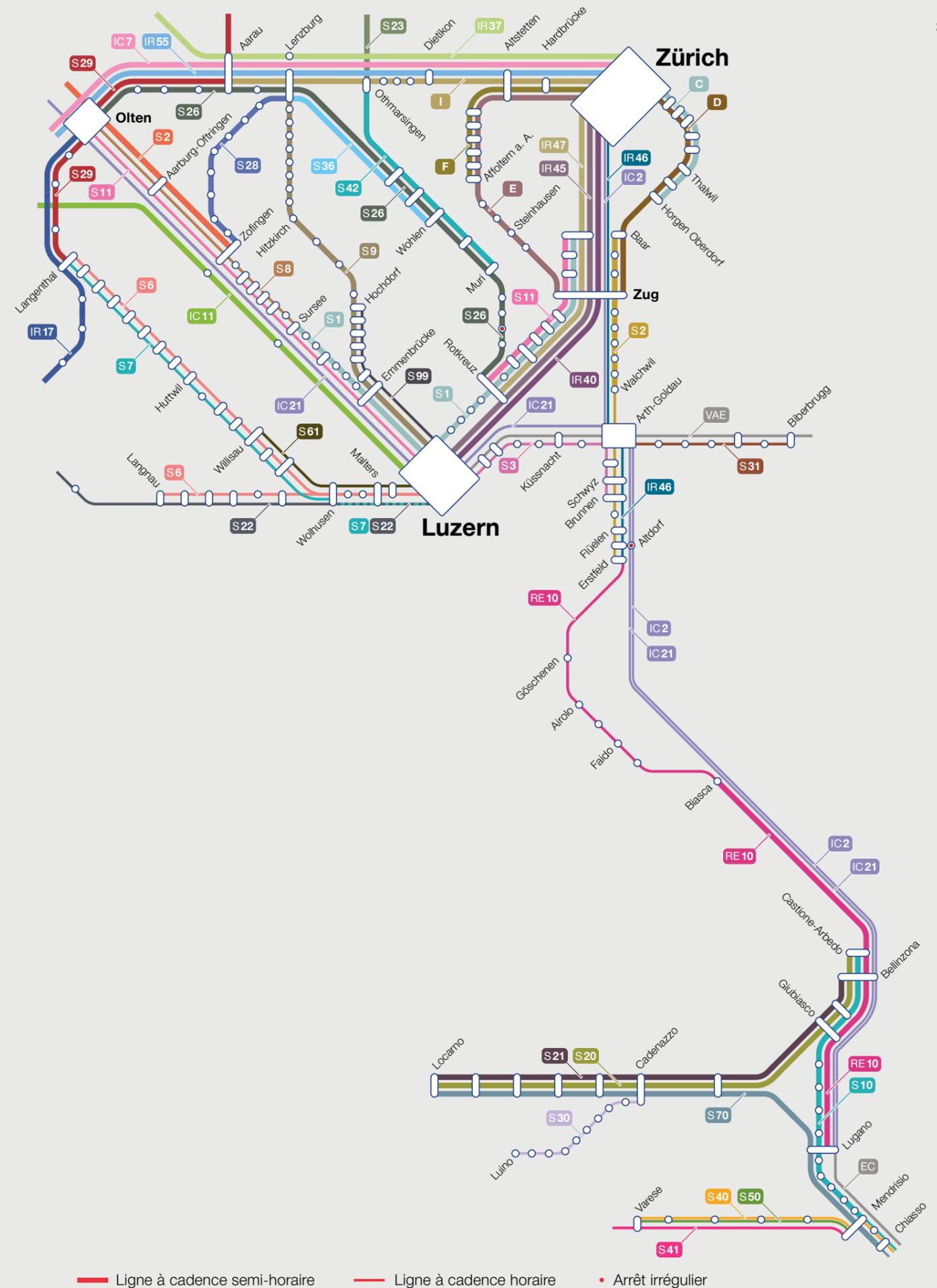
• Arrêt irrégulier

Axe nord-sud: desserte du tronçon Lucerne–Zurich tous les quarts d’heure.

Le tunnel de base du Zimmerberg II supprime le goulet d’étranglement entre Zurich et Zug, ce dont bénéficient l’ensemble de la Suisse centrale et du Tessin.

- Lucerne–Zurich: cadence au quart d’heure avec les IR40 et 45
- Rotkreuz–Zurich: cadence au quart d’heure avec les IR45 et 47
- Zoug–Zurich: huit trains grandes lignes par heure (dont quatre s’arrêtant à Baar)
- Wohlen–Lenzburg: cadence au quart d’heure pour les S26 et 36, assurant toujours une correspondance avec les IR37 et 55 à destination de Zurich
- Muri–Othmarsingen: cadence semi-horaire toute la journée pour le S42 avec correspondance à la ligne I et au S23
- Lugano–Zurich: arrivée plus rapide à Zurich grâce au tunnel de base du Zimmerberg II
- Nouvel arrêt: Bellinzona Piazza Indipendenza
- Amélioration des installations d’accueil de Lenzbourg

En 2035, huit trains grandes lignes circuleront par heure entre Zoug et Zurich.

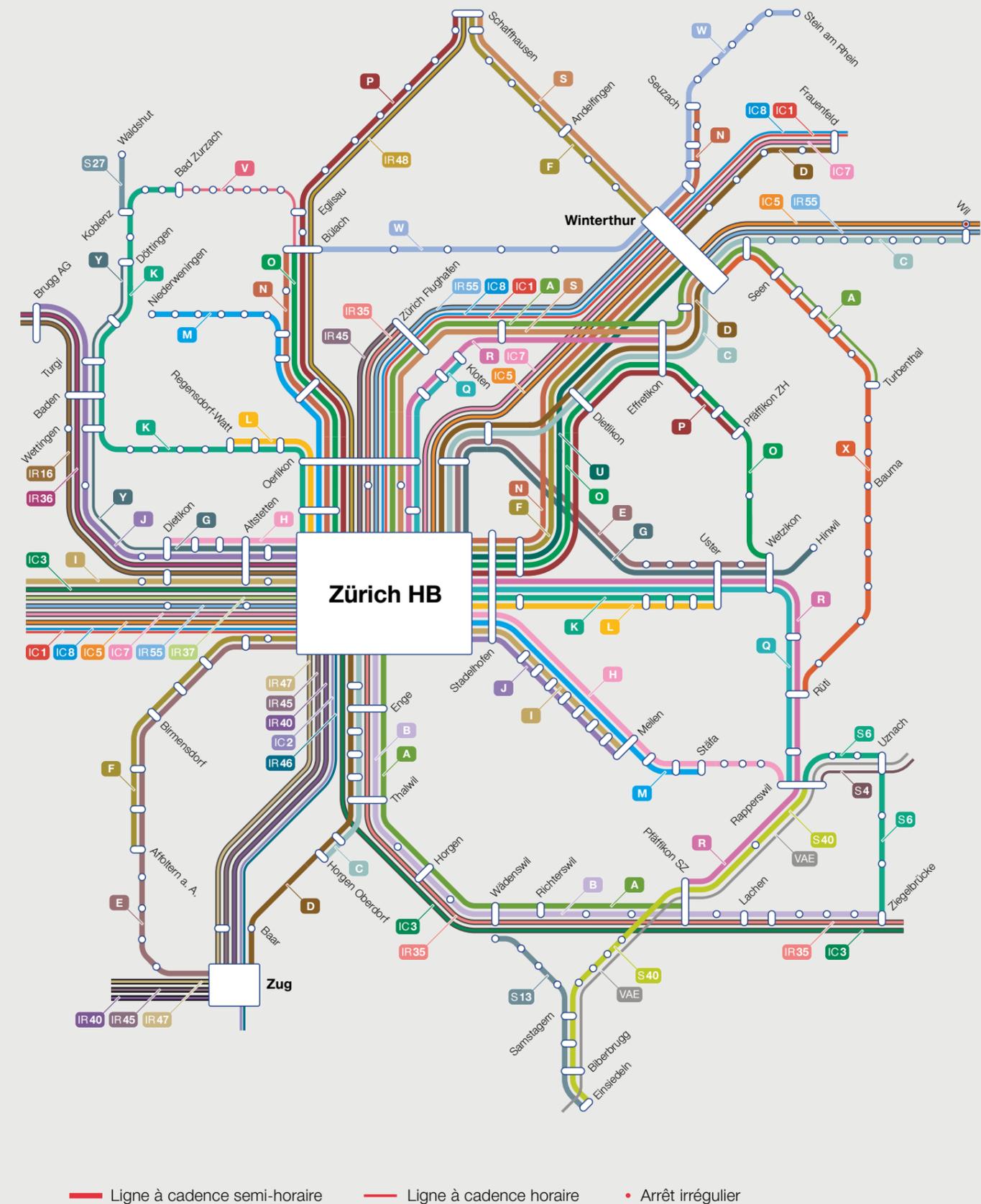


Région de Zurich: Zurich–Winterthur comme artère principale.

Le tunnel de Brütten et la gare agrandie de Stadelhofen constituent la première étape du RER zurichois de deuxième génération.

- Zurich–Winterthur: de nombreuses lignes circulent tous les quarts d'heure. En trafic grandes lignes: IC5 et 7 sans arrêt via Wallisellen, IC1, 8 et IR55 via Zurich Aéroport. RER: lignes F et N via Stadelhofen et sans arrêt sur le tronçon Stettbach–Winterthur, lignes C et D via Wallisellen, lignes A et S via Zurich Aéroport
- Zurich–Uster: cadence au quart d'heure sur les lignes Q et R sans arrêt sur le tronçon Stadelhofen–Uster, cadence au quart d'heure sur les lignes K et L via Stettbach, cadence semi-horaire sur la ligne G via Oerlikon, sans arrêt sur le tronçon Oerlikon–Uster, cadence semi-horaire sur la ligne E via Oerlikon
- Uster–Wetzikon: cadence semi-horaire supplémentaire (huit trains par heure au total pour les lignes E, G, Q et R)
- Dietikon–Zurich: trains rapides au quart d'heure (les lignes I et J)
- Horgen Oberdorf–Zurich: lignes C et D du RER au quart d'heure
- Bülach–Zurich: toute la journée, trains rapides au quart d'heure (IR48 et ligne P)
- Regensdorf-Watt–Zurich: cadence au quart d'heure toute la journée sur les lignes K et L
- Zurich–Stäfa: toute la journée, trains rapides au quart d'heure (lignes H et M)
- Zurich–Effretikon–Pfäffikon ZH: cadence au quart d'heure toute la journée sur les lignes O et P
- Winterthur–Seuzach et Winterthur–Seen: ajout de trains en vue d'obtenir une cadence au quart d'heure (contre aujourd'hui trois trains par heure)
- Winterthur–Schaffhouse: deux trains semi-horaires rapides et deux lents par heure (lignes F et S)
- Zurich–Schaffhouse: toute la journée, cadence semi-horaire de la ligne P accélérée ainsi que de l'IR48 avec arrêt à Oerlikon et Bülach
- Wädenswil–Einsiedeln: homogénéisation de la cadence et des correspondances à Wädenswil
- Nouvel arrêt: Wädenswil-Reidbach
- Amélioration des installations d'accueil à Zurich Stadelhofen et Wädenswil

Liaison rapide toutes les cinq minutes entre Zurich et Winterthur.

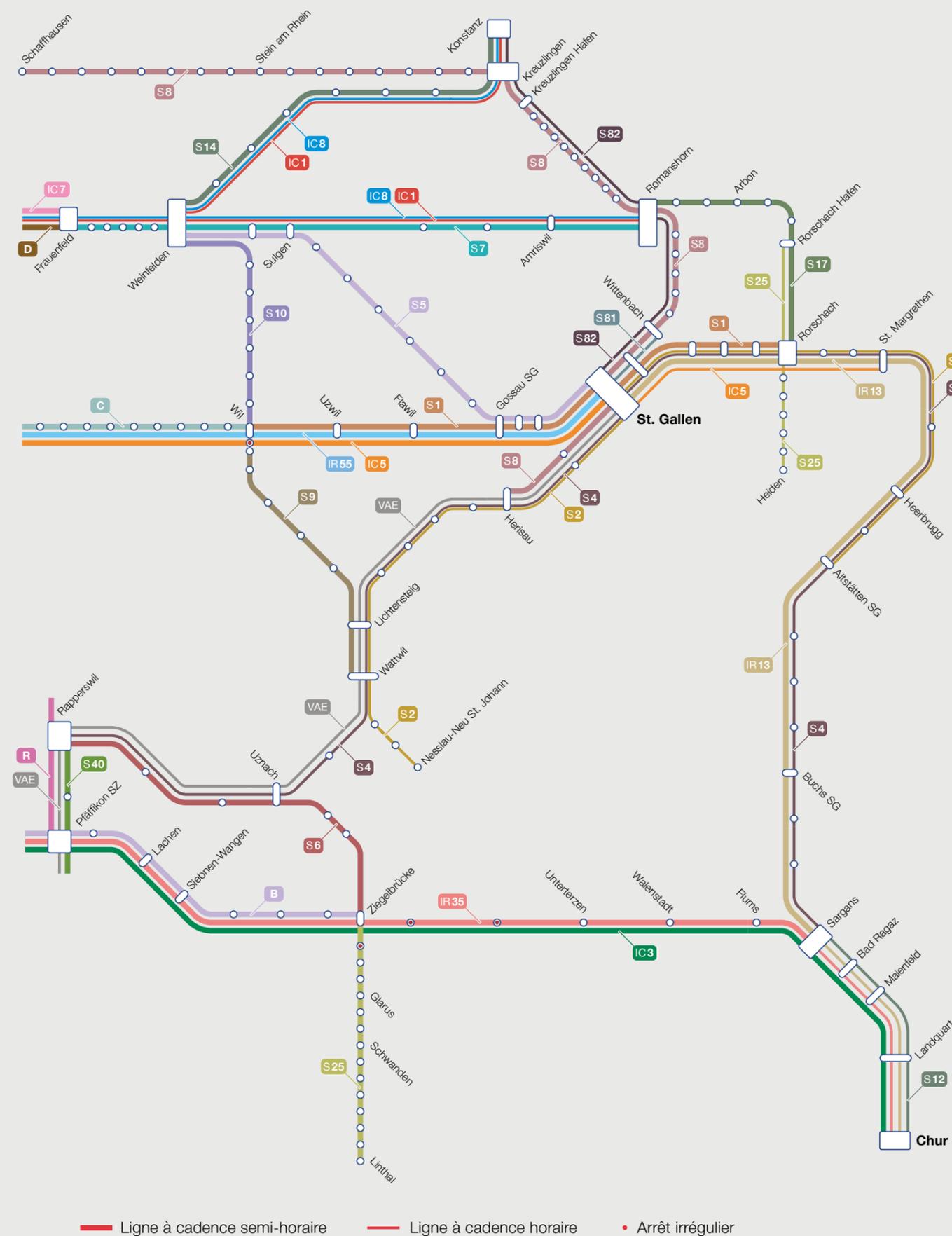


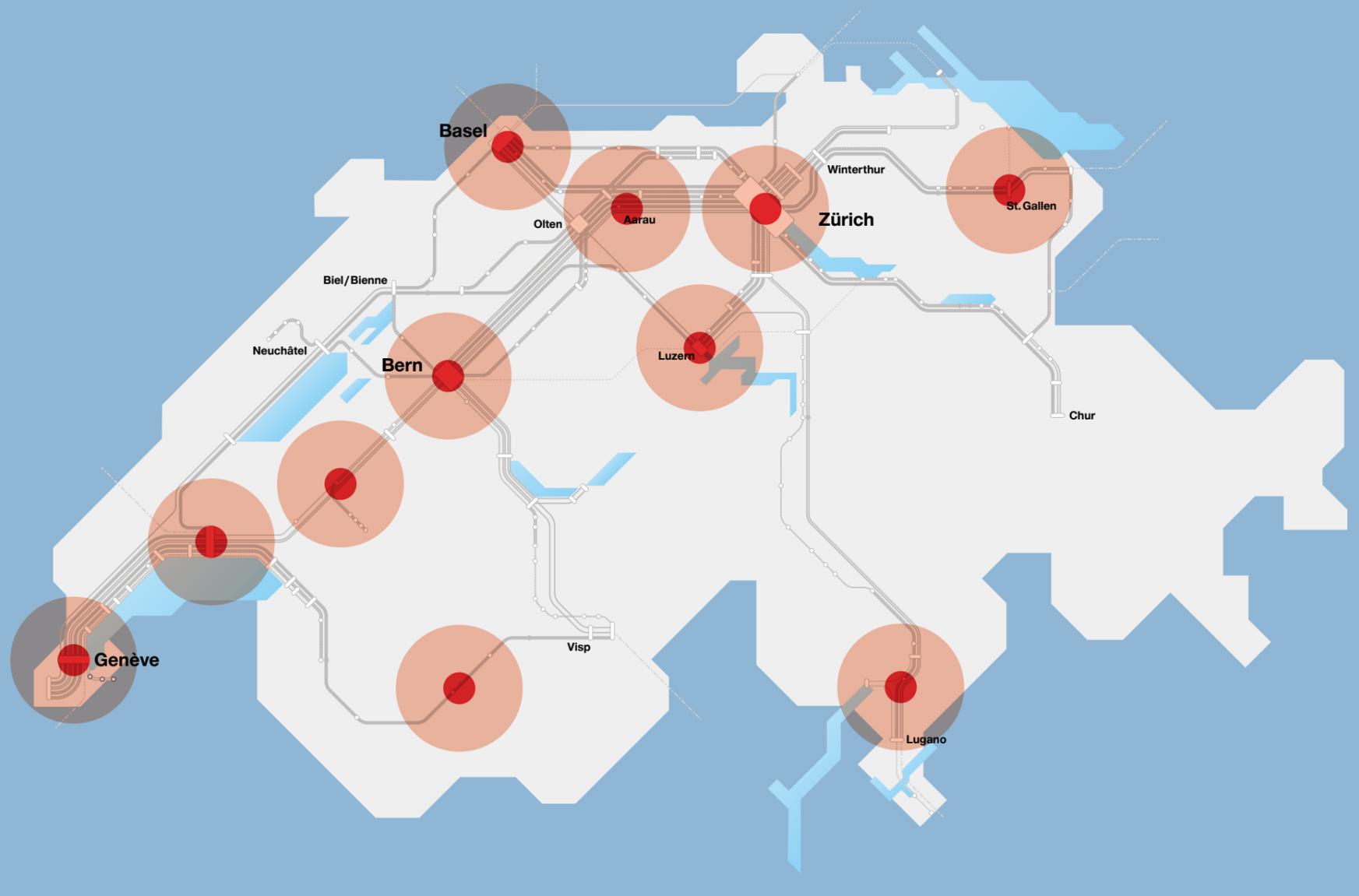
Suisse orientale: quatre trains grandes lignes en direction de Saint-Gall et de la Thurgovie.

La Suisse orientale profite également du tunnel de Brütten, qui permet le passage d'un plus grand nombre de trains et réduit le temps de parcours en direction de Zurich. En 2035, tous les trains circuleront selon une cadence semi-horaire dans la Suisse du Sud-Est.

- Zurich–Saint-Gall: diminution des temps de parcours de l'IC5 (53 minutes au lieu de 62 aujourd'hui)
- Saint-Gall–St. Margrethen: prolongation une fois par heure de l'IC5
- Zurich–Frauenfeld: cadence au quart d'heure
- Zurich–Wil: nouvelle liaison rapide toutes les heures (35 minutes au lieu de 46 aujourd'hui)
- Weinfelden–Constance et Weinfelden–Romanshorn: les IC1 et 8 desservent les deux destinations aux heures de grande affluence. Une partie du train circule en direction de Constance et l'autre vers Romanshorn. Ainsi, les deux villes bénéficient de relations directes vers Zurich et son aéroport. Aux heures creuses (lorsqu'une seule partie de train circule), les IC1 et 8 circulent en direction de Constance. Les voyageurs en direction de Romanshorn changent à Weinfelden. La durée de leur voyage reste toutefois inchangée.
- Zurich–Sargans: IC3 et IR35 circulant tous deux à la cadence semi-horaire
- Sargans–Coire: IC3 et IR13/35 circulant tous deux à la cadence semi-horaire
- Ziegelbrücke–Linthal: cadence semi-horaire jusqu'à Linthal

En 2035, Zurich et Saint-Gall se rapprochent de 9 minutes.





● Perspectives générales régionales

Accessibilité des régions: contribution à la qualité de vie et au développement du pays.

En garantissant une bonne accessibilité des régions, les CFF contribuent ainsi de manière essentielle à leur développement et à leur qualité de vie. Ils relient la Suisse et assurent la cohésion du pays.

Les transports publics suisses sont une réussite. En effet, le chemin de fer est non seulement important pour la compétitivité et la qualité de vie du pays, mais il garantit surtout l'accessibilité et le développement de toutes les régions.

Ainsi, les CFF veillent, lors de nombreuses manifestations de grande envergure, à ce que les nombreux visiteurs puissent s'y rendre en toute décontraction et à ce que ces événements soient couronnés de succès – pour les organisateurs, les participants et les visiteurs. Rien que pour 2019, les CFF ont prévu 1300 trains

supplémentaires pour les événements majeurs. Afin de favoriser la coordination dans le domaine de l'amélioration de l'offre et des prestations pour la clientèle, les CFF ont élaboré, en coopération avec les cantons et les villes, un total de onze Perspectives générales régionales. Celles-ci tiennent compte des grandes manifestations, de l'infrastructure et du développement dans chacune des régions.

La collaboration coordonnée permet d'obtenir des solutions gagnant-gagnant-gagnant pour les clients, les régions, et l'ensemble de la Suisse.

Le rail est important pour la compétitivité, la qualité de vie et le développement des régions.

Propositions d'optimisation des CFF: trois modifications qui renforcent l'efficacité de l'étape d'aménagement.

L'étape d'aménagement PRODES 2035 comporte de nombreuses améliorations profitant aux clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises dans toute la Suisse. Pour assurer de nouveaux avantages aux voyageurs, les CFF s'engagent à ce que l'aménagement coordonné des quais à Olten et la ligne directe soient intégrés aux décisions prises par le Parlement. La troisième proposition quant à elle doit figurer dans les travaux de la Confédération, des cantons et du secteur qui seront consacrés à l'offre définitive.

1. Prolongement des quais à Olten.

En 2035, les CFF ne seront pas à même de proposer des places assises en quantité suffisante dans divers trains circulant via Olten. En effet, certains quais de cette gare étant trop courts, il n'est pas possible de former des trains avec le nombre de voitures nécessaires. Du point de vue de l'UTP et des CFF, l'aménagement de ces quais est désormais urgent et doit être mis en œuvre parallèlement aux travaux d'entretien planifiés dans la convention de prestations. Ceci permettra d'éviter les erreurs d'investissement et d'exploiter les effets de synergie. À cette fin, une enveloppe supplémentaire de 120 millions de francs doit être prévue dans le cadre de l'EA PRODES 2035.

2. Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds: développer la ligne directe au lieu de moderniser l'ancienne ligne.

La ligne Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds revêt une grande importance pour le trafic voyageurs dans le Jura neuchâtelois. Actuellement, le chemin de fer ne peut s'y imposer comme un concurrent sérieux de la route en raison des temps de trajet. Le rebroussement à Chambrelieu, en particulier, ralentit les trafics RE et RER.

La Confédération suggère de supprimer ce rebroussement dans le cadre de l'EA PRODES 2035 grâce à une boucle et de moderniser la ligne. Les fonds nécessaires relatifs à l'EA PRODES 2035 s'élèvent à 309 millions de francs et ceux requis pour les conventions de prestations à 378 millions de francs. La mesure en question se traduirait par un temps de trajet de l'IR de 22 minutes au total, soit une réduction de 6 minutes; la rapidité du RER serait améliorée d'une minute seulement. L'utilité pour la clientèle s'avérerait donc limitée et la rentabilité des transports publics en pâtirait.

L'UTP et les CFF privilégient donc le nouveau tronçon de ligne directe. Cette relation directe entre Neuchâtel et La Chaux-de-Fonds réduirait le temps de trajet de 28 à 14

minutes et permettrait une cadence de l'IR au quart d'heure. Conformément aux calculs des CFF, cette mesure induirait un doublement de la demande qui favoriserait la rentabilité. Par ailleurs, la ligne directe permettrait d'offrir des liaisons intéressantes entre Le Locle et l'Arc lémanique. Les fonds nécessaires dans le cadre de l'EA PRODES 2035 s'inscrivent à 992 millions de francs, mais la suppression du rebroussement (309 millions de francs dans le cadre de l'EA PRODES 2035) ainsi que la modernisation de la ligne existante (378 millions de francs pour les conventions de prestations) deviendraient caduques.

3. Cohérence des cadences au quart d'heure le long de l'axe est-ouest.

La cadence au quart d'heure est introduite sur plusieurs tronçons de l'axe est-ouest. Mais l'expérience montre que la demande ne se répartit pas équitablement sur les trains proposés. Si plusieurs trains circulant sur une même ligne proposent des correspondances et des liaisons directes différentes, les meilleures relations seront alors privilégiées. Les CFF entendent intégrer au mieux les cadences au quart d'heure de l'EA PRODES 2035 dans l'horaire cadencé avec correspondances vers toutes les directions pour les établir comme une alternative à part entière des relations semi-horaires actuelles, et non comme une simple offre de liaisons supplémentaires. Les CFF proposent donc de faire de la relation la plus prisée – l'IC 1 Genève Aéroport–Berne–Zurich–Frauenfeld – le fleuron de leur offre. Sur cette ligne, la cadence semi-horaire est particulièrement intéressante pour les clients. La modification des heures de départ de 15 minutes et le passage à Berne et Zurich aux minutes .15 et .45 garantiraient rapidement des cadences au quart d'heure très sollicitées sur les lignes les plus fréquentées de l'axe est-ouest. Ce projet permettrait en outre d'optimiser les relations à l'échelle nationale, avec des temps de trajet plus courts entre Genève et le Valais ou des relations au quart d'heure entre Berne et Spiez.



CFF SA
Hilfikerstrasse 1
3000 Berne 65

www.cff.ch/prodes2035