



Documentation de référence du 30 novembre 2009

ZEB : développement de l'infrastructure ferroviaire

Objectifs

ZEB améliorera l'infrastructure ferroviaire dans le domaine du transport longues distances de voyageurs et du trafic marchandises et il contribuera activement à la politique de développement durable des transports. Les améliorations de l'offre déjà obtenues dans le cadre de Rail 2000 vont encore se développer.

Les buts de ZEB sont :

- Poursuivre le concept des nœuds de Rail 2000 pour assurer de meilleures correspondances
- Etoffer l'offre
- Réduire les temps de parcours

Pour atteindre ces objectifs, l'infrastructure ferroviaire doit être aménagée. Ces aménagements comprennent de nombreux projets d'importance faible à moyenne, répartis sur l'ensemble de la Suisse. Les différents champs d'action sont ancrés à l'article 4, LDIF.

Base légale

Le Parlement a adopté le 20 mars 2009 la loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF) et celle-ci est entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2009.

La LDIF sert de base à l'arrêté fédéral sur le crédit d'ensemble destiné au développement de l'infrastructure ferroviaire et à l'arrêté sur le crédit d'engagement en vue de la planification dudit développement. Ces deux actes législatifs réglementent le financement de ZEB.

Les bases légales pour l'Office fédéral des transports (OFT) et les CFF SA sont ainsi disponibles et elles permettent d'engager les étapes essentielles de développement des chemins de fer en Suisse.

Options d'extension

Plusieurs des projets débattus dans le cadre de la vue d'ensemble FTP ne peuvent pas être réalisés à l'heure actuelle, entre autres du fait de la restriction des moyens financiers de ZEB. Le Parlement a donc chargé le Conseil fédéral à l'article 10 de la LDIF, afin de développer le réseau ferroviaire, de présenter à l'Assemblée fédérale un autre projet réexaminant les projets d'infrastructure ajournés. Ce projet de texte est actuellement en cours d'élaboration par l'OFT et les CFF sous le nom de « Rail 2030 » ; il sera soumis au Parlement en 2011 après une mise en consultation.



Référence du dossier : 031.12/2009-11-25/147

Financement

L'arrêté fédéral sur le crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire alloue un montant de 5,4 milliards de francs à la mise en œuvre de ZEB. Ce crédit d'ensemble est ventilé comme suit en crédits d'engagement :

- | | |
|---|---------------|
| • mesures relatives aux lignes de base de la NLFA | 700 millions |
| • mesures relatives au reste du réseau des tronçons | 4420 millions |
| • surveillance du projet sur les mesures en cours | 30 millions |
| • mesures de compensation pour le trafic régional | 250 millions |

L'aménagement de l'infrastructure ferroviaire selon la LDIF sera financé par le fonds FTP dont la liquidité aura une incidence sur les dépenses annuelles. La planification de la mise en œuvre se basera, d'après la perspective actuelle, sur les fonds disponibles annuellement.

Financement préalable

La LDIF prévoit pour la première fois que les cantons assurent le financement préalable des projets. Les conditions en sont fixées à l'article 12 : les mesures doivent déjà être arrêtées et financées par le Parlement. Les gestionnaire de l'infrastructure (CFF ou autres entreprises de transports concessionnées) élaborent avec les cantons et des tiers (partenaires de droit public ou privé) une convention de financement préalable qui doit être approuvée par l'Office fédéral des transports. Il revient aux cantons ou aux partenaires de la convention de prendre en charge les intérêts du capital financé préalablement.

1^{re} étape de mise en œuvre

Comme il est impossible de mettre en œuvre l'ensemble des projets rapidement et simultanément, tant du point de vue financier qu'en raison de la planification des chantiers sur le réseau ferroviaire, il faut opter pour le maintien, primordial, de l'exploitation des chemins de fer. Compte tenu de ces aspects, il faut échelonner les mises en œuvre, dont la 1^{re} étape poursuit les objectifs suivants :

- élimination des principaux goulets d'étranglement,
- efficacité aussi rapide que possible des mesures,
- compatibilité vers le haut avec Rail 2030,
- financement par le fonds FTP assuré,
- possibilité de construire durant la période d'exploitation.

L'article 9 de la LDIF charge les services responsables de tenir compte, lorsqu'ils planifient la mise en œuvre de ZEB, des développements en cours dans le transport des voyageurs et dans le trafic marchandises. Depuis que les travaux de planification de la vue d'ensemble FTP ont commencé, on enregistre dans l'évolution de la demande, avant tout aux heures de pointe, une croissance nettement supérieure à celle qui était à l'origine des planifications de ZEB. Ce fait, allié aux conclusions tirées de la planification de Rail 2030, a donc mis l'accent, pour la 1^{re}



Référence du dossier : 031.12/2009-11-25/147

étape de ZEB, sur l'augmentation du nombre de places assises et non pas sur les mesures d'accélération de certains tronçons.

La 1^{re} étape de mise en œuvre améliore l'offre et la capacité du réseau ferroviaire et des trains :

- Dans le trafic longues distances, l'offre peut être étoffée en particulier pendant les heures de pointe de façon à multiplier les liaisons sur les tronçons Lausanne – Berne et Berne – Zurich et à multiplier les liaisons Zurich – St-Gall et Zurich – Lugano tout en réduisant le temps de parcours.
- Le trafic régional dispose de la base permettant d'étoffer encore les offres. Les mesures infrastructurelles servent à développer les RER, notamment dans les agglomérations de Lausanne, de Berne, d'Olten/Aarau, de Zurich, de St-Gall/Thurgovie et du Tessin.
- L'offre de places assises s'étend. Entre Genève et Lausanne, par exemple, les chemins de fer misent sur 20 pour cent de sièges en plus.
- La stabilité des horaires dans le réseau s'accroît.

Les mesures les plus importantes sont :

- La 4^e voie entre Lausanne et Renens
- Le désenchevêtrement de Wylersfeld
- Le désenchevêtrement de Liestal
- Le tunnel d'Eppenberg
- La ligne diamétrale (DML) de Zurich – Oerlikon et les voies d'accès
- Les voies d'accès au St-Gothard

La planification tient compte du niveau des connaissances actuelles (novembre 2009). Des adaptations seront possibles à partir des évolutions. Avant la réalisation des projets, il s'agira d'approfondir les études dans une phase ultérieure, puis de faire les mises à l'enquête, d'établir les projets de construction et finalement de développer la réalisation. Il faudra en outre affiner la planification des chantiers sur le réseau.

Contact/précisions

Office fédéral des transports (OFT), Information, 031 322 36 43

CFF, service de presse, 051 220 41 11