



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



SBB CFF FFS

Information sur l'état d'avancement de Rail 2030



**Max Friedli, directeur OFT et Andreas Meyer, CEO CFF SA
Berne, 23 mars 2010**



Contexte actuel de Rail 2030

 SBB CFF FFS

- Besoin accru en financement pour entretenir la substance du réseau
 - ➔ **L'entretien de la substance est indispensable**
- Forte augmentation de la demande à l'avenir
 - ➔ **Le développement du réseau est tout aussi indispensable**

**Entretien de la substance et développement
du réseau sont nécessaires et réalisables
simultanément!**



Rail 2030 – L'avenir

 SBB CFF FFS

Rail 2030...

- ... permet de couvrir une part importante de la mobilité croissante de la population suisse.
- ... assure l'attractivité de la Suisse sur le plan international.
- ... assure la cohésion de toutes les régions de Suisse.





Buts de la manifestation

 SBB CFF FFS

Intégration des cantons dans la planification:

- Information détaillée des services cantonaux spécialisés par l'OFT et les CFF (fin mars 2010)
- Possibilité de fournir des avis concernant le processus de planification jusqu'à la fin mai 2010
- Traitement des avis des cantons jusqu'en septembre 2010

Aujourd'hui: information sur l'**état d'avancement** de la planification
(offres et mesures encore à l'étude)



Déroulement de la manifestation

SBB CFF FFS

Informations spécifiques sur Rail 2030:

1. Conditions générales, directives et risques (OFT)
2. Financement (OFT)
3. Offre de transport et infrastructure (CFF)
4. Marche à suivre, calendrier (OFT)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



SBB CFF FFS

1. Conditions générales, directives et risques



Rail 2030 – Développement continu

 SBB CFF FFS

- Rail 2000: en fonction depuis 2004
- ZEB: décidé et financé, mise en œuvre dès 2015
- Rail 2030: planification en cours

ZEB: optimise l'offre de Rail 2000

Rail 2030: augmente la capacité du réseau:
Plus de places assises, plus de trains,
plus d'espace dans les gares



Le Parlement souhaite Rail 2030

 SBB CFF FFS

Le Parlement est convaincu et a, par conséquent, stipulé à l'art. 10 de la LDIF:

- **Mandat**: «... un projet sur le développement ultérieur de l'offre et l'extension ultérieure de l'infrastructure dans toutes les régions du pays.»
- **Objectif de financement**: «... versements supplémentaires au fonds FTP» et étude d'autres possibilités de financement
- **Méthodologie**: «reposeront sur un projet d'offre adapté aux besoins et fondé sur les principes micro- et macroéconomiques.»
- **Mandat d'étude**: 14 mesures déterminées



Arrêté du Conseil fédéral relatif à Rail 2030

Décision du 19.12.2008:

- Mandat au DETEC d'élaborer un projet à mettre en consultation Rail 2030 comprenant deux variantes:
 - investissements de 21 milliards de francs (y c. trafic régional)
 - investissements de 12 milliards de francs
- Recettes supplémentaires visées par le Conseil fédéral: ressources supplémentaires du fonds FTP issues de:
 - redevance ferroviaire (pour les 2 variantes) et
 - réaffectation de la part cantonale de la RPLP (variante à 21 milliards)



Environnement actuel

SBB CFF FFS

- Régions et cantons souhaitent de vastes aménagements
- La population et les interventions parlementaires sont favorables à l'extension de la mobilité
- Défis financiers:
 - convention sur les prestations (maintien de la substance, audit de réseau CFF)
 - programme de consolidation



Environnement actuel: questions de financement

- Entretien **et** développement du réseau sont finançables
- Moins de liquidités dans le fonds FTP: risque de reporter temporellement des projets ZEB



Groupe de travail «financement de l'infrastructure ferroviaire»





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



SBB CFF FFS

2. Financement



Prolongation du fonds FTP

 SBB CFF FFS

Le fonds FTP est un modèle pour l'Europe:

- Haute sécurité de planification
- Haute fiabilité malgré les fluctuations

➔ *La prolongation du fonds comme source de financement.*

➔ *Recettes supplémentaires temporaires pour le fonds FTP.*

- Variante 12 milliards: 300 millions par année durant 10 ans
- Variante 21 milliards: 600 millions par année durant 10 ans



SBB CFF FFS

Recettes supplémentaires issues d'une contribution des transports publics

Domaine de prélèvement

- Tous les transports publics

Choix de ce type de contribution

- Compréhensible pour le client
- Simple à mettre en place

Forme

- Pourcentage du prix d'un titre de transport





Recettes supplémentaires issues de la réaffectation de la part cantonale de la RPLP

ACTUEL: 2/3 de la RPLP dans le fonds FTP, 1/3 aux cantons

NOUVEAU: réaffectation du tiers cantonal au fonds FTP sauf le prélèvement préalable pour les régions de montagne et périphériques





Autres sources de financement additionnelles

- Poursuite de l'augmentation temporaire de la TVA pour l'AI
- Augmentation temporaire de la TVA
- Augmentation de la surtaxe sur les huiles minérales
- Nouvelle répartition des recettes issues de l'impôt sur les huiles minérales (initiative ATE)
- Adaptation des mécanismes du fonds FTP
- Réduction de la part cantonale à l'impôt fédéral direct
- Contribution indirecte des utilisateurs du rail par l'augmentation du prix du sillon
- Réduction de la déduction fiscale des frais de voyage
- Fiscalisation de la plus-value immobilière due à la desserte des TP
- Partenariats public-privé (PPP)



Cofinancement volontaire des cantons

 SBB CFF FFS

- Cofinancement par les cantons fondamentalement envisageable
- Applicable aux installations soumises à procédure d'approbation; c.-à-d.
 - Complément/amélioration avec les projets prévus dans Rail 2030
 - Projets alternatifs ayant au moins la même fonction
 - Projets supplémentaires si l'utilisation future du réseau n'est pas entravée
- Les cantons prennent en charge la différence de coûts par rapport à la proposition de la Confédération, y c. les coûts d'exploitation non couverts



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV



SBB CFF FFS

3. Offre de transport et infrastructure



Idées directrices de Rail 2030 (1)

 SBB CFF FFS

- **Extension des capacités de transport sur l'axe Est-Ouest et développement du trafic régional (var. 21 milliards)**

Exemples:

- Trains supplémentaires Bas-Valais–Lausanne–Genève
- Trains supplémentaires Berne–Zurich–Winterthur et Zurich–Zoug
- Cadence ¼-h TVR Bâle–Liestal/Aesch

- **Augmentation de la stabilité d'exploitation du réseau ferré**

Exemples:

- Séparation des courants de trafic longues distances et régional/marchandises (p. ex. quatre voies Olten–Zurich–Winterthur)
- Elimination des sections à voie unique (Gléresse–Douanne, Zurich–Zoug)



Idées directrices de Rail 2030 (2)

 SBB CFF FFS

- **Amélioration de l'axe Nord-Sud**

Exemples:

- Elargissement du gabarit au Saint-Gothard (trafic marchandises)
- Cadence ½-h trafic longues distances Zurich - Tessin
- Train supplémentaire Locarno - Lugano

- **Adaptation d'installations et accès au rail**

Exemples:

- Installations du trafic marchandises
- Alimentation en courant de traction
- Quais

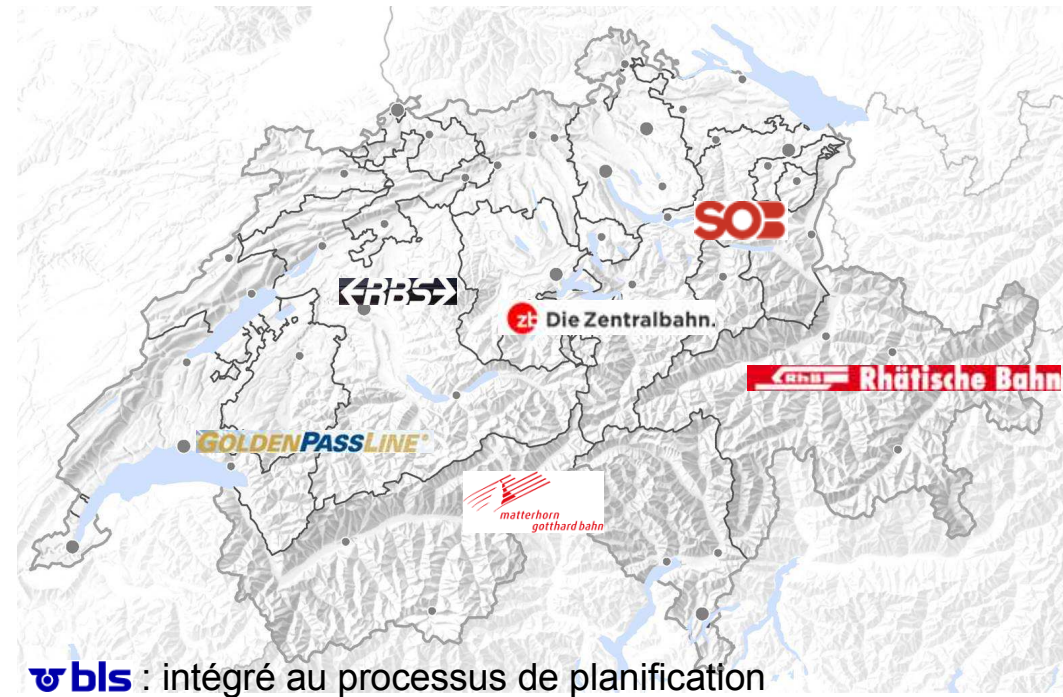


Idées directrices de Rail 2030 (3)

 SBB CFF FFS

Chemins de fer privés:

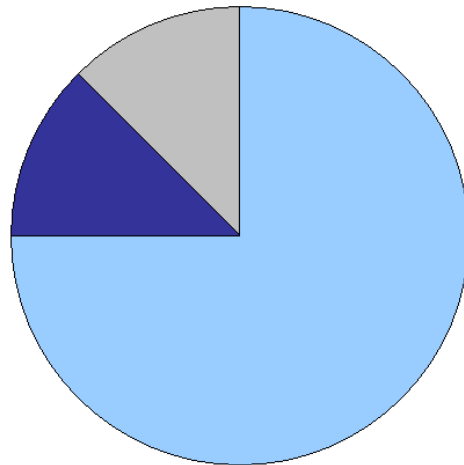
- Intégrés directement par l'OFT
- Investissements pour 1 milliard de francs réservés





Répartition du budget Rail 2030

 SBB CFF FFS



- Infrastructure pour offre supplémentaire
- Installation d'exploitation et accès au chemin de fer
- Besoins d'infrastructure pas encore identifiés aujourd'hui (très long horizon de planification)

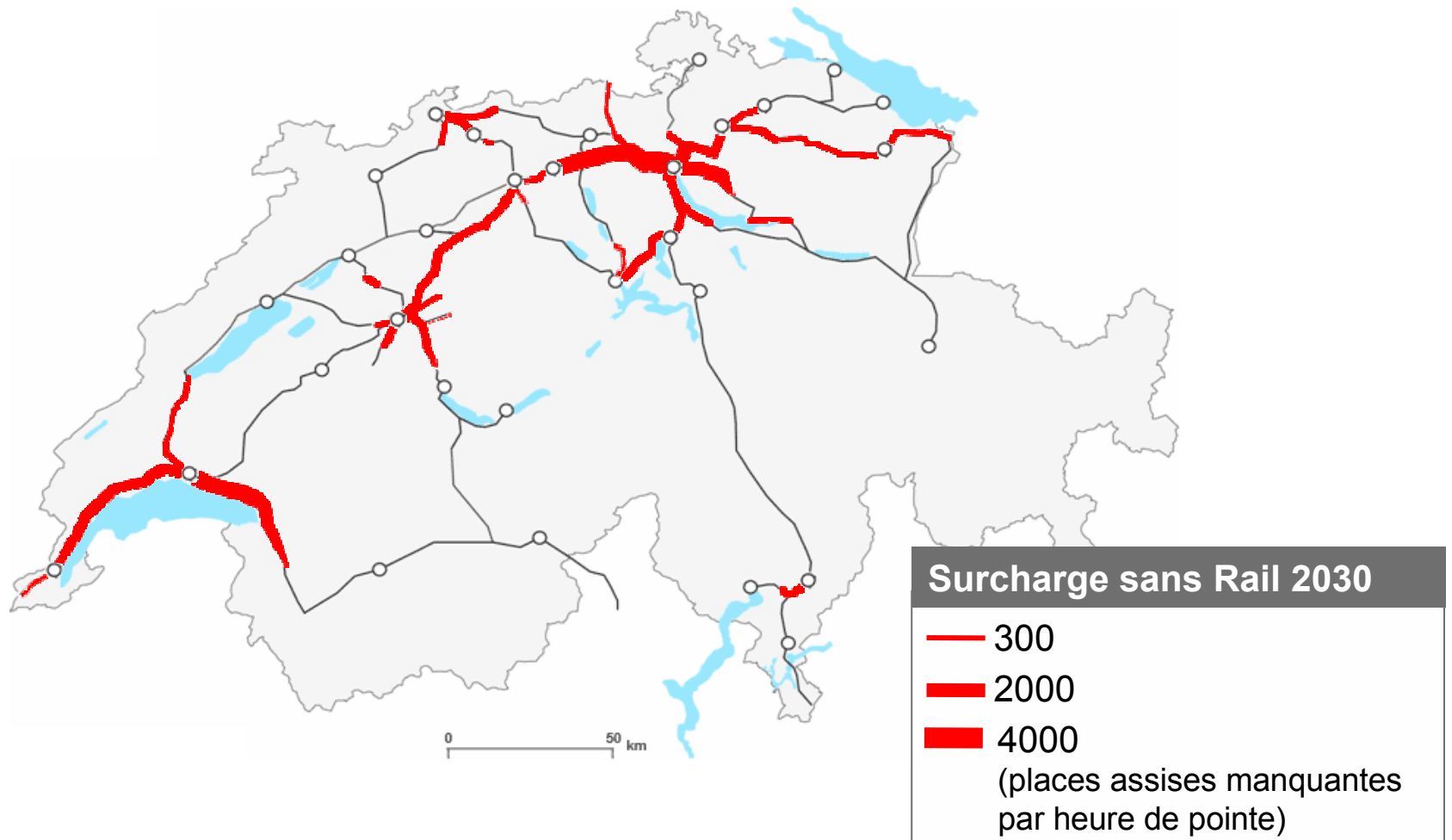
Répartition des liquidités:

- trois quarts pour des projets d'infrastructure
- part fixe pour les installations d'exploitation et pour les accès au chemin de fer (p. ex. dans les gares)
- Part fixe pour de futures mesures d'infrastructure nécessaires pas encore aujourd'hui identifiées



Le trafic voyageurs en 2030: des goulets qui entravent l'horaire.

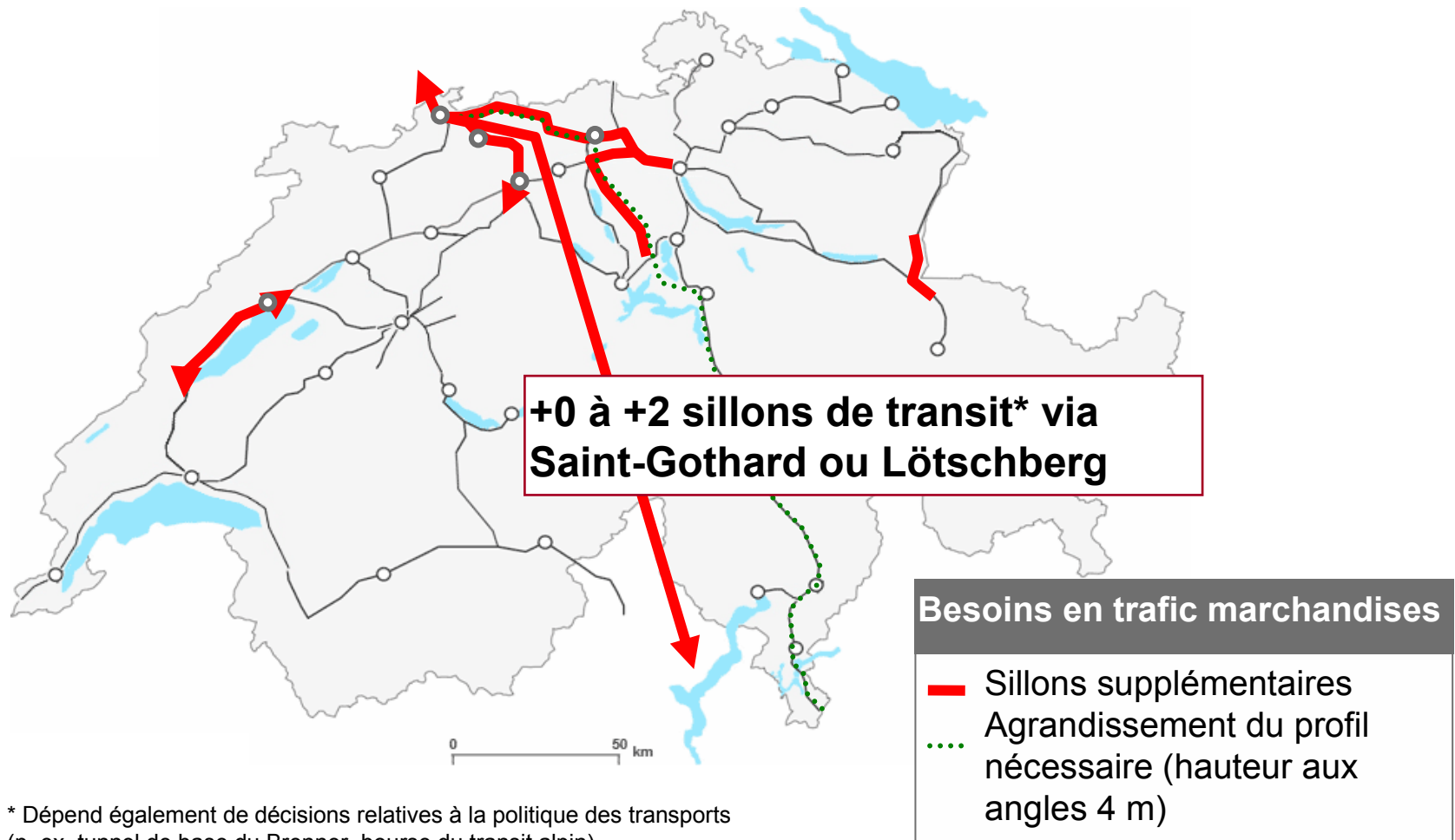
SBB CFF FFS





Le trafic marchandises en 2030: besoins accrus en sillons.

SBB CFF FFS

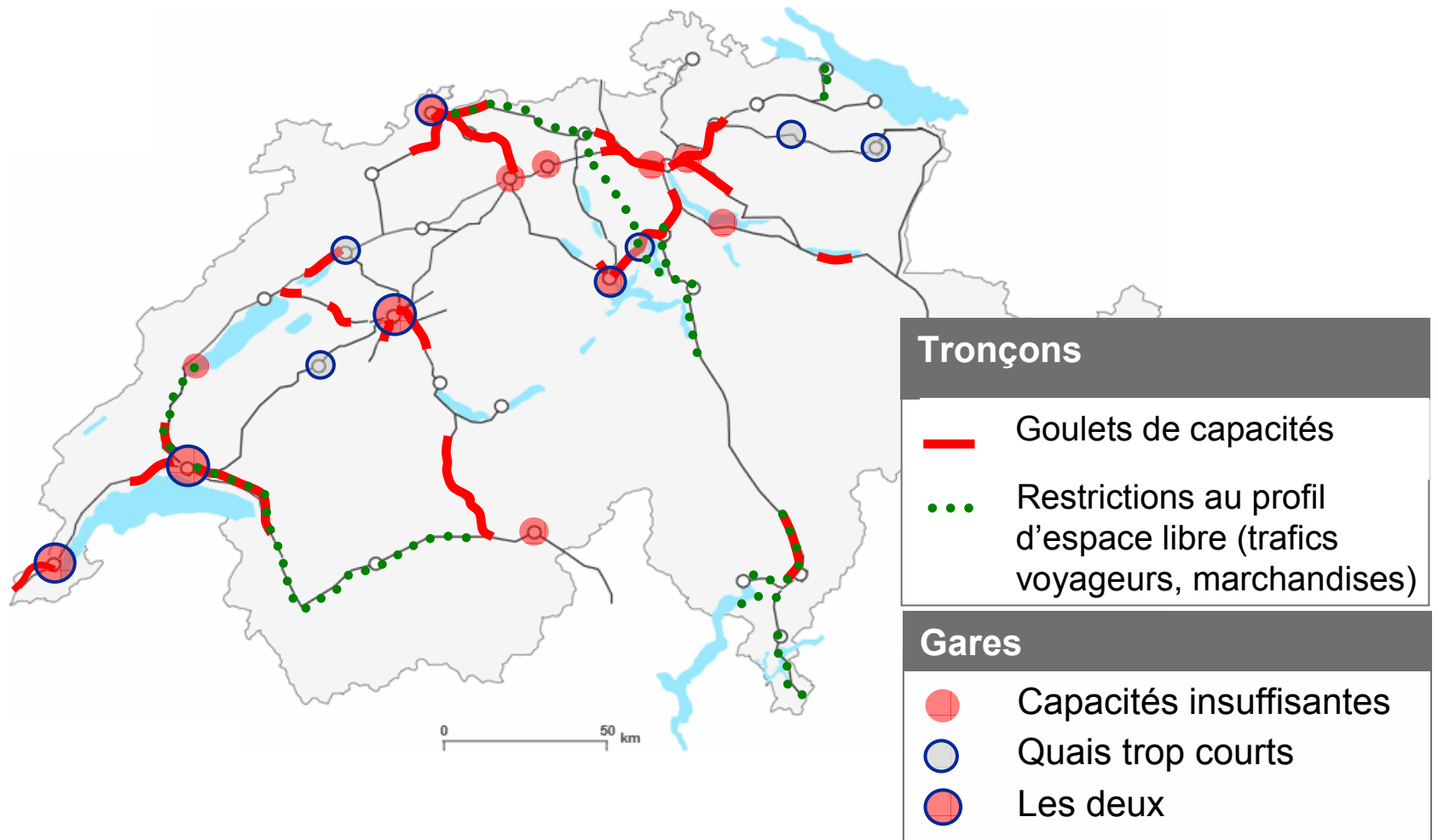


* Dépend également de décisions relatives à la politique des transports
(p. ex. tunnel de base du Brenner, bourse du transit alpin)



Le réseau en 2030: goulets sur les rails et dans les gares.

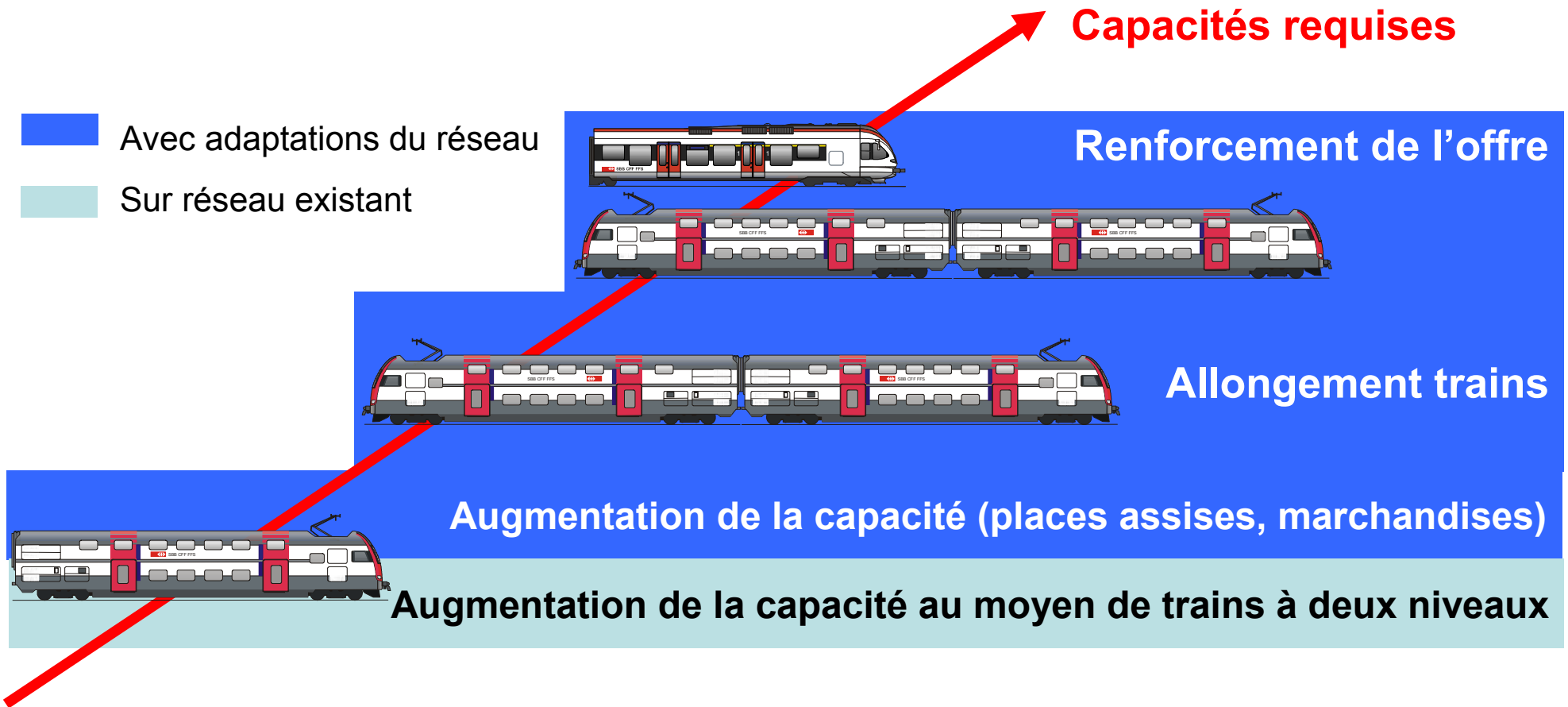
SBB CFF FFS





Le potentiel du nouveau matériel roulant ne pourra être pleinement exploité qu'avec l'extension de l'infrastructure.

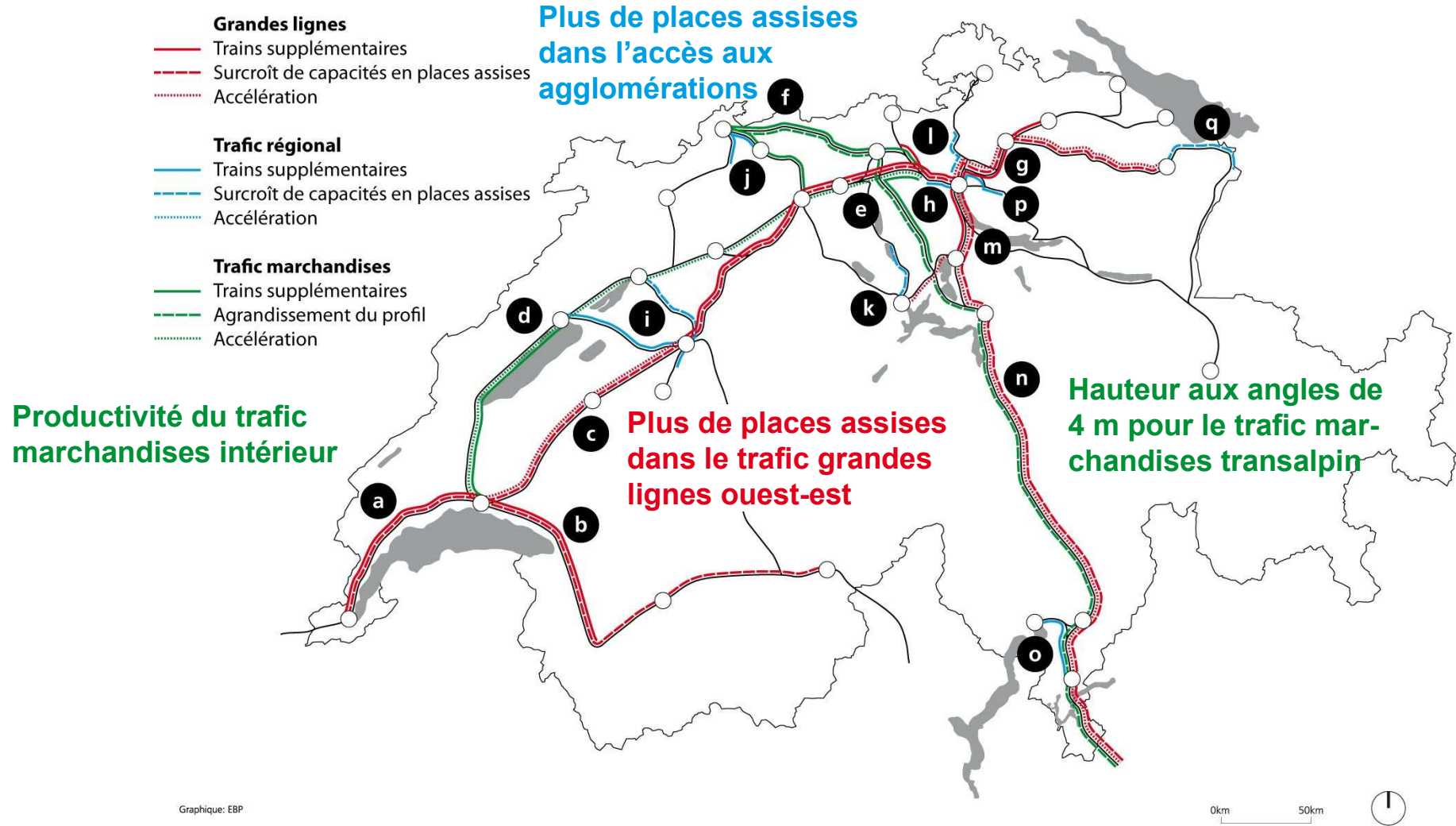
 SBB CFF FFS





Rail 2030 – Variante à 21 milliards de francs: l'offre en matière de trafic.

SBB CFF FFS





Rail 2030 – Variante à 21 milliards de francs: l'offre en détail.

 SBB CFF FFS

- a Genève–Lausanne:** utilisation de rames à 2 niveaux de 400 mètres
- b Lausanne–Brigue:** trains supplémentaires dans le bas-Valais, utilisation de rames à 2 niveaux
- c Lausanne–Berne:** temps de parcours de <60 minutes avec rames à 2 niveaux de 400 mètres au lieu de rames à caisses inclinables
- d Pied du Jura:** accélération du trafic marchandises
- e Berne–Zurich, Aarau–Zurich:** trains supplémentaires Berne/Aarau–Zurich
- f Trafic marchandises:** sillon supplémentaire Bâle–RBL
- g Zurich–Suisse orientale:** temps de parcours Zurich–Saint-Gall <60 minutes avec rames à 2 niveaux de 400 m via Wallisellen au lieu de rames à caisses inclinables, trains supplémentaires Zurich–Winterthour (–Thurgovie)
- h Trafic marchandises:** sillon supplémentaire RBL–Rotkreuz
- i Région de Berne:** trains supplémentaires en direction de Neuchâtel et Schwarzenburg; augmentation de la capacité en places assises vers Bienne
- j Région de Bâle:** RER supplémentaires dans les vallées de l'Ergolz et du Laufonnais
- k Région de Lucerne:** augmentation de la capacité en places assises en direction de Hochdorf
- l Zurich, direction Argovie:** trains supplémentaires pour Baden et Dietikon
- m Zurich, direction Suisse centrale:** trains supplémentaires Zurich–Zoug, accélération Zurich–Lucerne/Tessin
- n Trafic marchandises au Saint-Gothard:** hauteur aux angles de 4 mètres, trafic voyageurs: rames à 2 niveaux
- o Tessin:** RE supplémentaire Locarno–Lugano
- p Région de Zurich:** RER supplémentaires vers Uster/Bubikon (via Wallisellen), augmentation de la capacité en places assises en direction de Bülach
- q Région de Saint-Gall:** augmentation de la capacité en places assises dans la vallée du Rhin



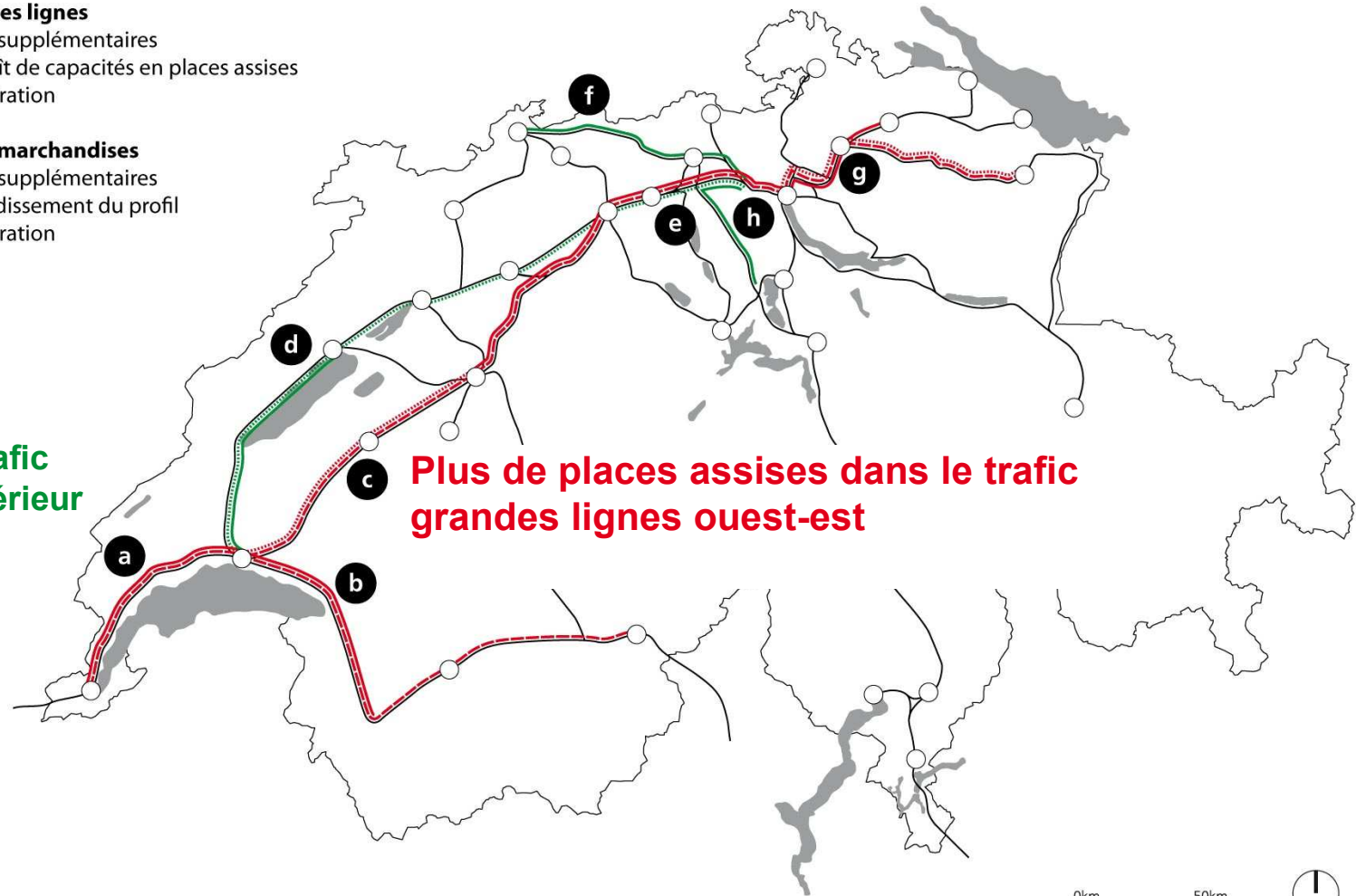
Rail 2030 – Variante à 12 milliards de francs: l'offre en matière de trafic.

 SBB CFF FFS

- Grandes lignes**
 -  Trains supplémentaires
 -  Surcroît de capacités en places assises
 -  Accélération
- Trafic marchandises**
 -  Trains supplémentaires
 -  Agrandissement du profil
 -  Accélération

**Productivité du trafic
marchandises intérieur**

**Plus de places assises dans le trafic
grandes lignes ouest-est**



Graphique: EBP



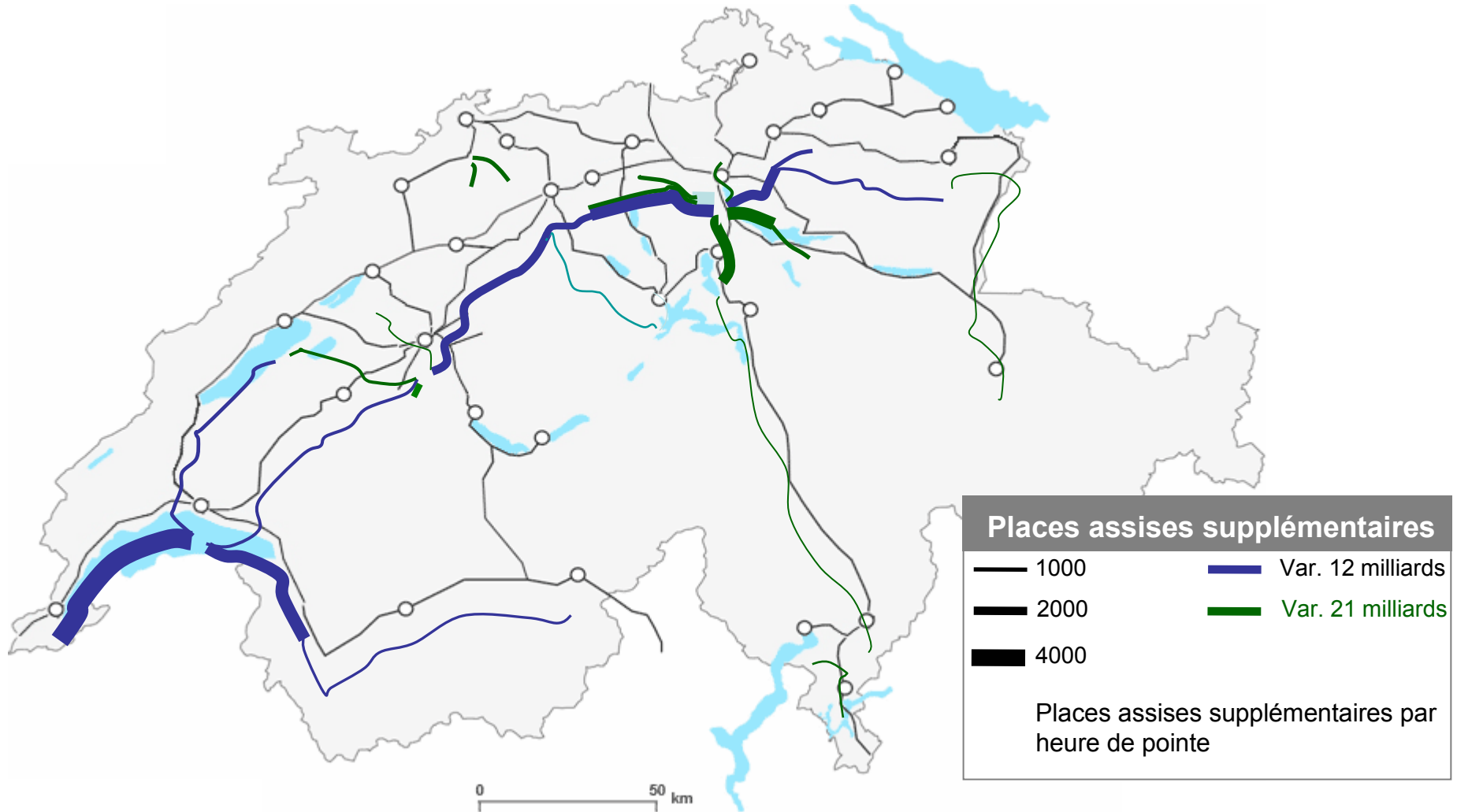
Rail 2030 – Variante à 12 milliards de francs: l'offre en détail.

- a Genève–Lausanne:** utilisation de rames à 2 niveaux de 400 mètres
- b Lausanne–Brigue:** trains supplémentaires dans le bas-Valais, utilisation de rames à 2 niveaux
- c Lausanne–Berne:** temps de parcours de <60 minutes avec rames à 2 niveaux de 400 mètres au lieu de rames à caisses inclinables
- d Pied du Jura:** accélération du trafic marchandises
- e Berne–Zurich, Aarau–Zurich:** trains supplémentaires Berne/Aarau–Zurich
- f Trafic marchandises:** sillon supplémentaire Bâle–RBL
- g Zurich–Suisse orientale:** temps de parcours Zurich-Saint-Gall <60 minutes avec rames à 2 niveaux de 400 m via Wallisellen au lieu de rames à caisses inclinables, trains supplémentaires Zurich–Winterthour (–Thurgovie)
- h Trafic marchandises:** sillon supplémentaire RBL–Rotkreuz



Rail 2030 créera jusqu'à 4000 places assises supplémentaires aux heures de pointe.

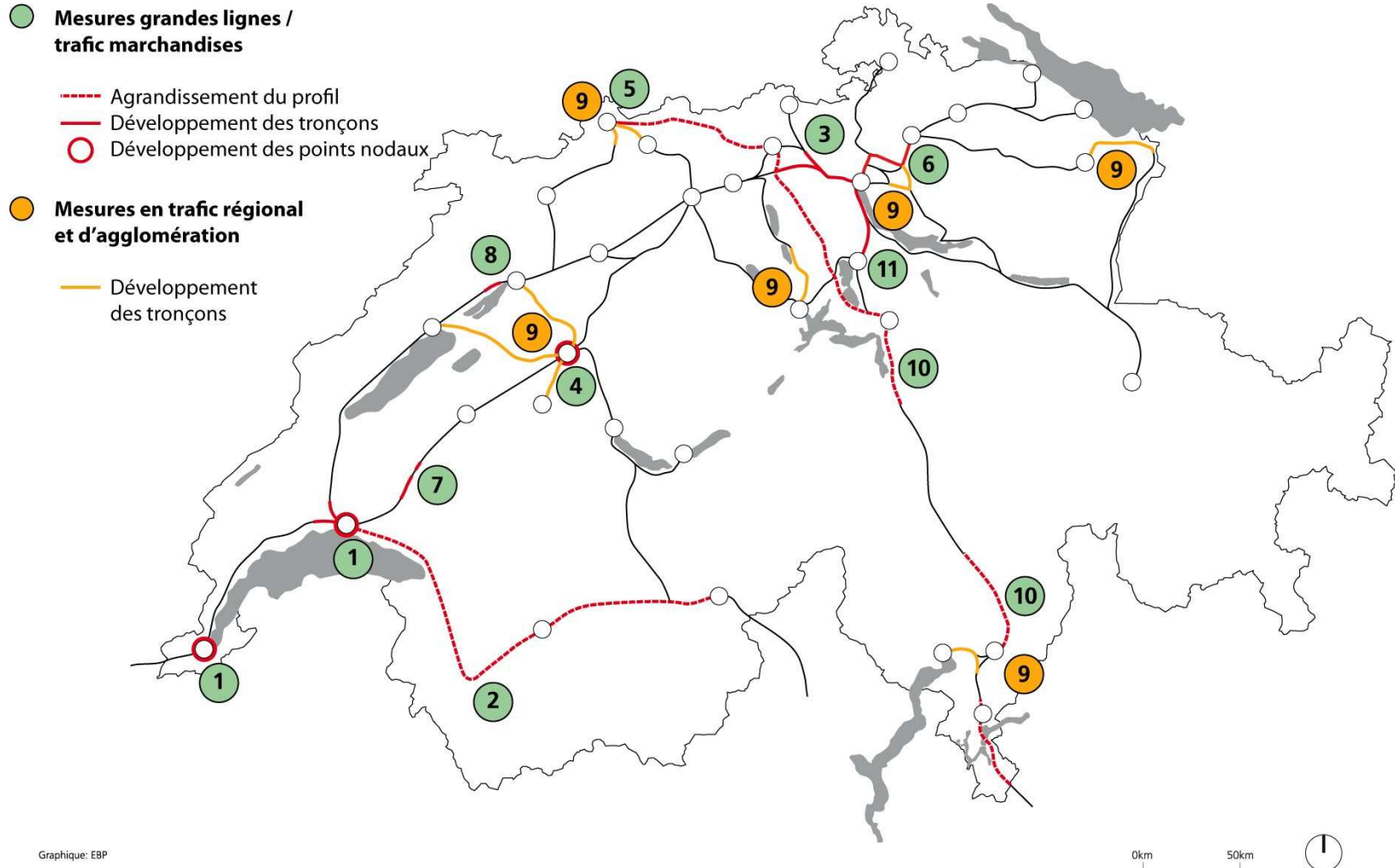
SBB CFF FFS





Rail 2030 – Variante à 21 milliards de francs: Mesures d'infrastructure en 1^{ère} priorité.

SBB CFF FFS





Rail 2030 – Variante à 21 milliards de francs: Mesures d'infrastructure en 1^{ère} priorité.


- 1 Développement des points nodaux de Genève et Lausanne (y compris dissociation à Renens)
- 2 Agrandissement du profil pour trains à deux niveaux en Valais
- 3 Suppression du goulet de Heitersberg
- 4 Mesures au point nodal de Berne
- 5 Dissociations dans la région de Bâle Est (partiel)
- 6 Suppression du goulet Zurich–Winterthour
- 7 Développement du tronçon Lausanne–Berne
- 8 Doublement de la voie Gléresse–Douanne
- 9 Mesures en trafic régional et d'agglomération
- 10 Aménagement pour hauteur aux angles de 4 mètres au Saint-Gothard
- 11 Suppression du goulet de Zurich–Zoug (tunnel de base du Zimmerberg II)




Rail 2030 – Variante à 12 milliards de francs: Mesures d'infrastructure en 1^{ère} priorité.

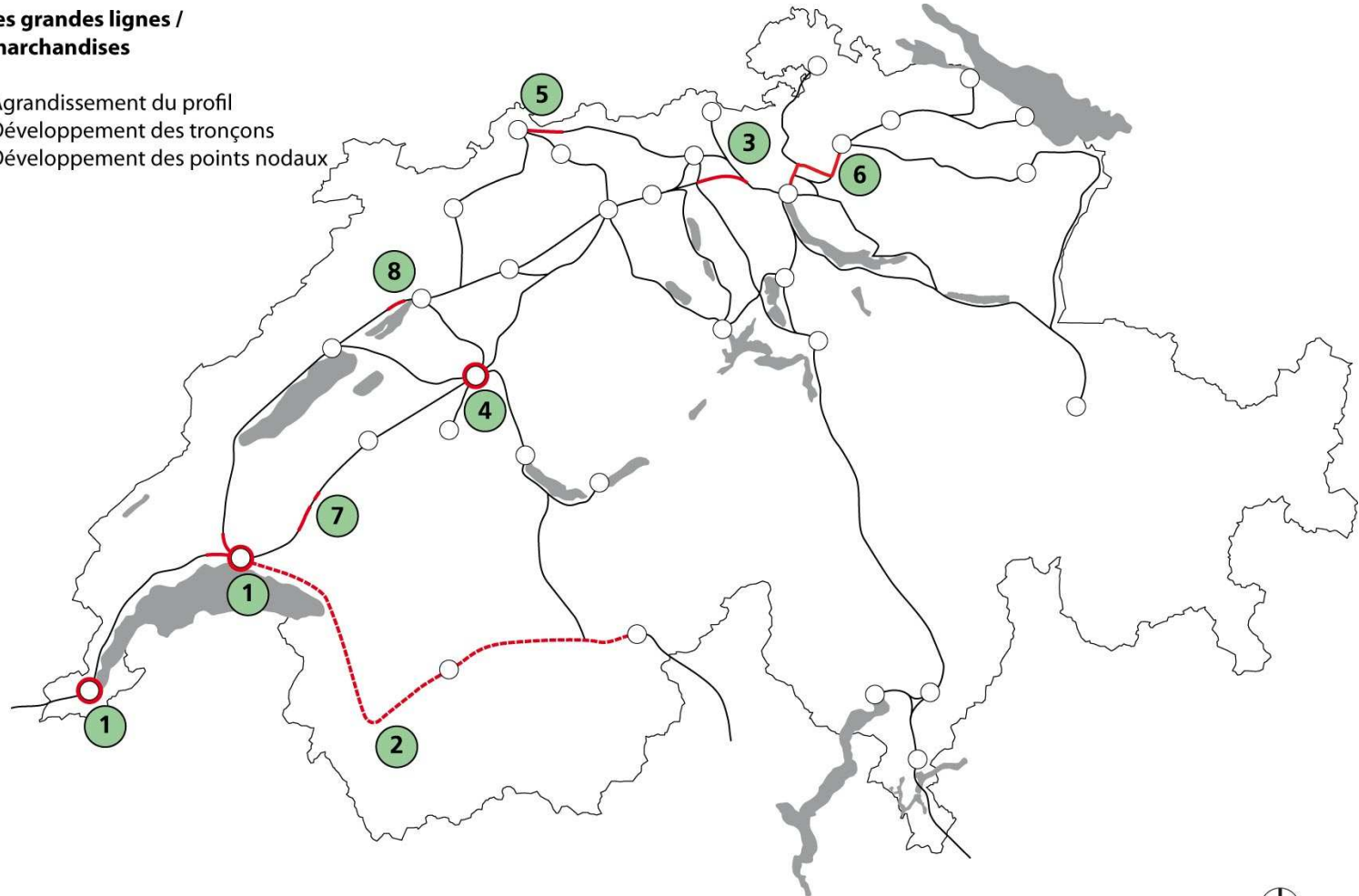
 SBB CFF FFS

 Mesures grandes lignes /
trafic marchandises

 Agrandissement du profil

 Développement des tronçons

 Développement des points nodaux



Graphique: EBP

0km 50km





Rail 2030 – Variante à 12 milliards de francs: Mesures d'infrastructure en 1^{ère} priorité.

- 1 Développement des points nodaux de Genève et Lausanne (y compris dissociation à Renens)
- 2 Agrandissement du profil pour trains à deux niveaux en Valais
- 3 Suppression du goulet de Heitersberg
- 4 Mesures au point nodal de Berne
- 5 Dissociations dans la région de Bâle Est (partiel)
- 6 Suppression du goulet Zurich–Winterthour
- 7 Développement du tronçon Lausanne–Berne
- 8 Doublement de la voie Gléresse–Douanne



Rail 2030:

Mesures d'infrastructure en 2^{ème} priorité.

SBB CFF FFS

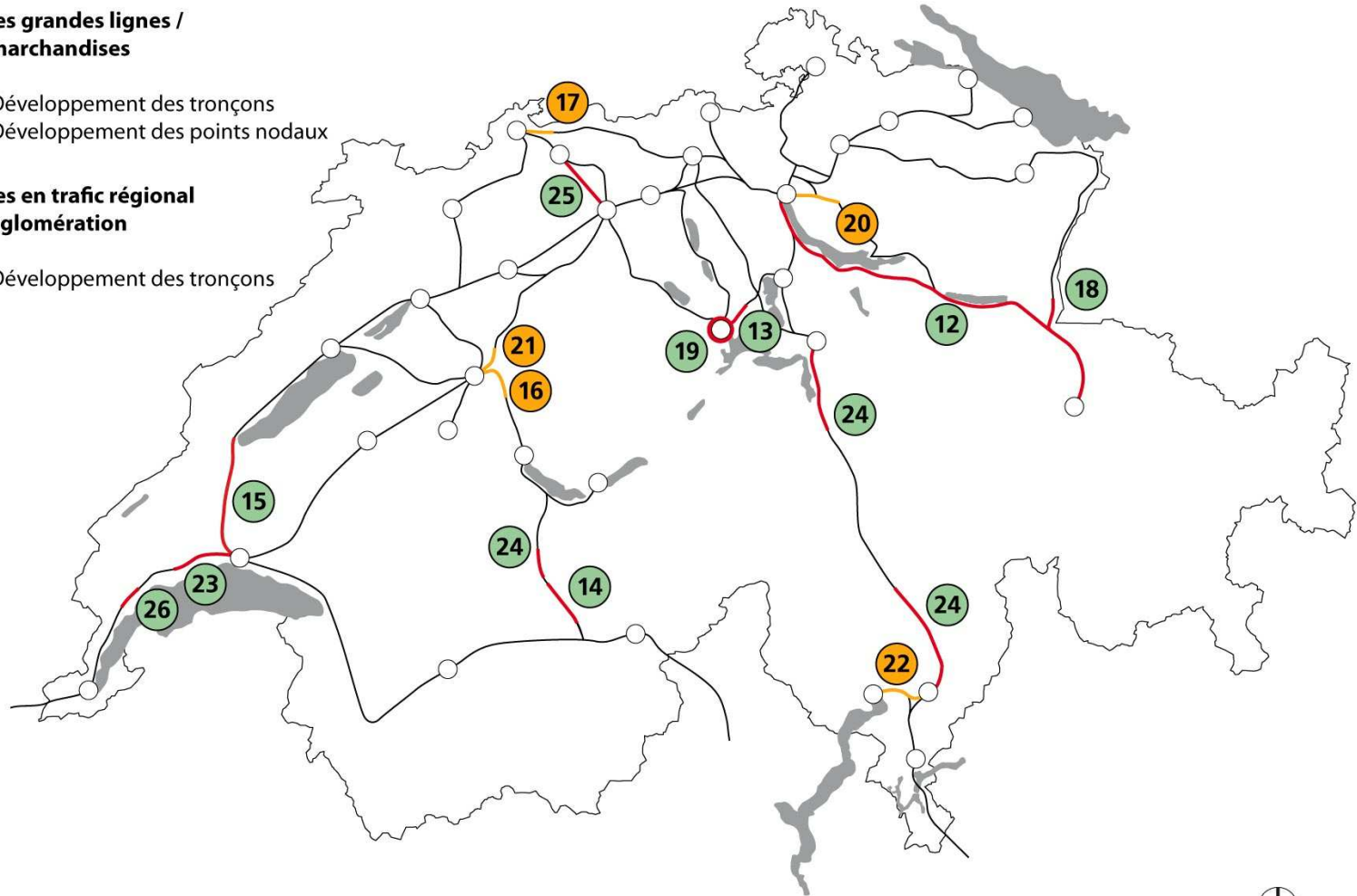
● Mesures grandes lignes /
trafic marchandises

— Développement des tronçons

○ Développement des points nodaux

● Mesures en trafic régional
et d'agglomération

— Développement des tronçons



Graphique: EBP

0km 50km





Rail 2030:

Mesures d'infrastructure en 2^{ème} priorité.

- 12 Suppression du goulet de Zurich–Coire
- 13 Suppression du goulet de Rotsee
- 14 Technique ferroviaire Tunnel de base du Lötschberg
- 15 Suppression du goulet de Lausanne–Yverdon
- 18 Suppression du goulet de Buchs–Sargans (trafic marchandises)
- 19 Gare souterraine de Lucerne
- 23 Suppression du goulet de Morges–Allaman
- 24 Suppression du goulet des axes du Saint-Gothard et du Lötschberg (trafic marchandises)
- 25 Tunnel de Wisenberg long
- 26 Suppression du goulet de Gland–Rolle
- 16 Suppression du goulet de Berne–Münsingen
- 17 Suppression du goulet de Bâle–Rheinfelden
- 20 Suppression du goulet de Zurich–Uster (via Stadelhofen)
- 21 Suppression du goulet de Berne–Berthoud
- 22 Suppression du goulet de Bellinzzone–Locarno



Priorités et conditions cadres pour l'état des travaux au printemps 2010.

Priorités selon NIBA

Analyse coût/utilité du point de vue de l'économie publique

Les conditions cadres suivantes peuvent changer, p. ex.:

- Modifications de prix pour des offres rentables et la couverture des coûts de sillons supplémentaires
- Modifications du prix des sillons (couverture des frais de maintien de la substance; financement par l'utilisateur)
- Modifications de la somme d'indemnisation en trafic régional par les pouvoirs publics

L'évolution des conditions cadres influe sur le rapport coût-utilité selon NIBA, et conséquemment sur le résultat de la définition des priorités.



Rail 2030 est la perspective de développement à long terme de l'offre de transport et des gares.

	Rail 2000	NLFA	Pro-gramme agglos*	ZEB	Rail 2030
Développement de l'offre grandes lignes	✓	✓		✓	✓
Développement de l'offre marchandises		✓		✓	✓
Développement de l'offre trafic régional			✓		(✓)**
Gares, installations d'exploitation				(✓)	✓

* Projets d'agglomération: projets urgents et première génération (tranche A), financement par fonds d'infrastructure

** Dans la variante 21 milliards



Les solutions de mobilité combinant les acteurs sont le moyen permettant de faire face à la demande.



- L'accès des centres, villes et agglomérations ne peut pas être accru de manière significative avec du TIM en raison de la place requise.
- Les gares sont en général au centre des villes, au contraire des aéroports.
- Les avantages écologiques du système ferroviaire comptent de plus en plus, pour autant que le chemin de fer soit bien exploité.
- Les solutions transversales de mobilité pour les personnes et les marchandises sont le moyen permettant de faire face à la demande de mobilité. Pour les agglomérations, en particulier, nous n'avons pas d'autre solution (Park/Bike & Ride, train et bus/trafic de proximité, terminaux WLV/trafic combiné).



Préparer l'avenir de notre pays aujourd'hui déjà – il faut un nouvel esprit de pionniers.

SBB CFF FFS



XIX^e siècle:
les pionniers du rail



XX^e siècle:
priorité à la
circulation des trains



Aujourd'hui:
priorité à la plus-
value pour le client



Mobilité 2030/2050:
aborder les solutions dès
à présent

Délais préalables et cycles de vie longs

Matériel roulant: 4-6 ans / 30-40 ans

Infrastructure: 3-15 ans / >40 ans



Pour que les générations à venir puissent profiter du fascinant système de transports publics suisse.

SBB CFF FFS





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV

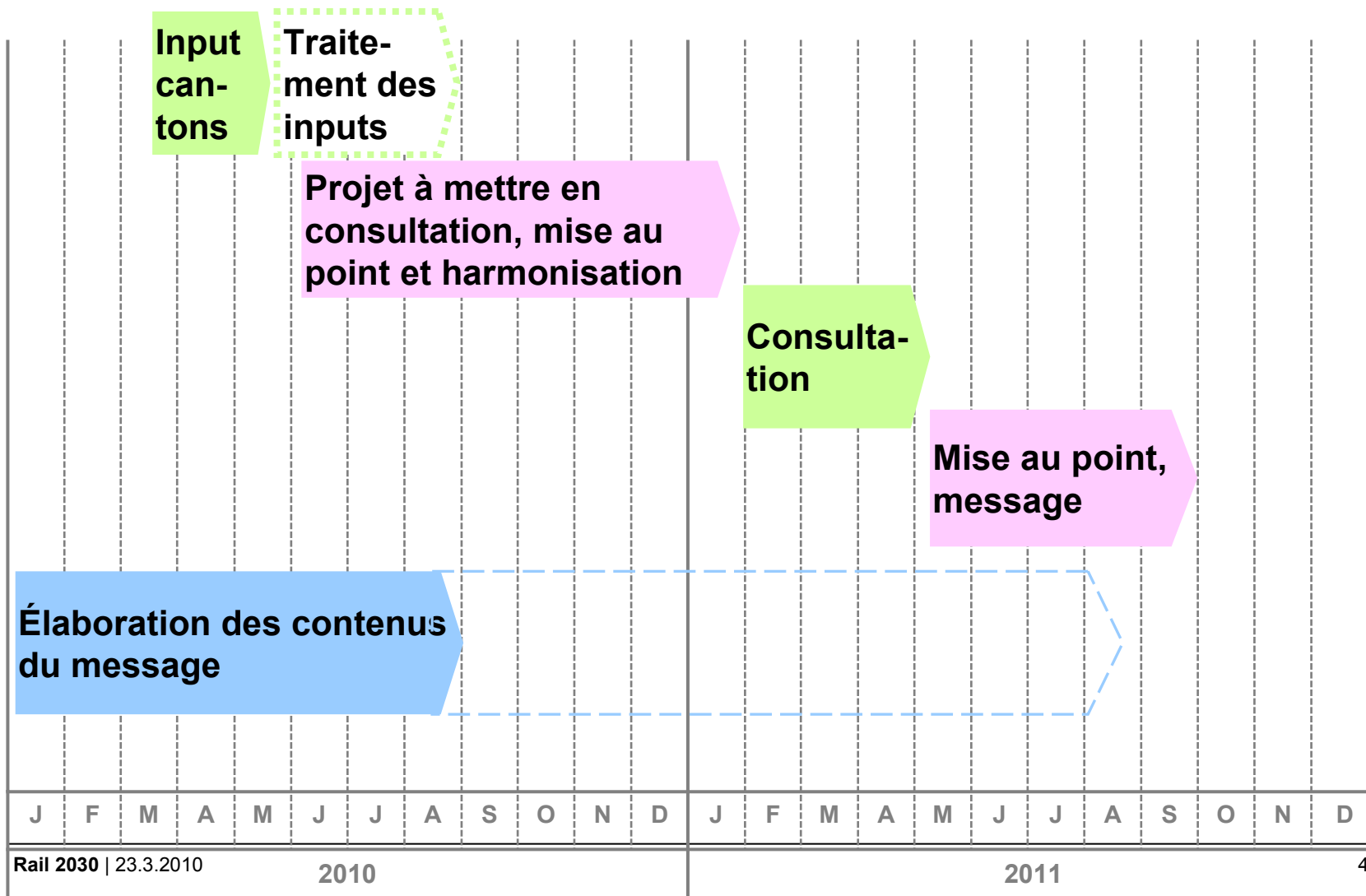


SBB CFF FFS

4. Marche à suivre, calendrier



Calendrier





Intégration des cantons

 SBB CFF FFS

- Input attendu de la part des cantons concernant
 1. Offre de transport et mesures d'infrastructure
 2. Propositions de financement (participations cantonales)

8 semaines pour livrer les avis techniques des cantons
(fin mai 2010)

- Traitement des avis des cantons (jusqu'à mi-septembre 2010)
- Attentes réalistes concernant les possibilités de modification de la part des cantons



Bilan

SBB CFF FFS

Rail 2030:

Projet crucial pour l'avenir des transports en Suisse

- La nécessité d'agir est avérée: Rail 2030 couvre la demande du trafic en forte augmentation
- Rail 2030 est indispensable pour renforcer l'attractivité économique et touristique de la Suisse sur le plan international
- Besoin de financement élevé implique: nouvelles sources de financement, classement des projets par ordre de priorité