



Fiche info Aménagements ferroviaires (Rail 2030)

20 janvier 2011

En perfectionnant l'aménagement ferroviaire, la Confédération entend résorber les goulets d'étranglement actuels et offrir de nouvelles capacités afin d'absorber la demande croissante qui se dessine. Les projets nécessaires seront soumis au Parlement par tranches. La première tranche comprend des aménagements pour quelque 3,5 milliards de francs. En élaborant un texte en vue du perfectionnement du réseau ferré, le Conseil fédéral remplit le mandat reçu du Parlement.

D'après les scénarios de développement présentés par la Confédération, le Conseil fédéral estime que la croissance du transport ferroviaire des voyageurs pourrait atteindre 60 pour-cent d'ici à 2030 ; elle sera même supérieure à la moyenne dans les zones urbaines et aux heures de pointe. Une hausse du même ordre de grandeur est attendu en ce qui concerne le fret. Le Conseil fédéral entend mettre à disposition les capacités nécessaires à cet effet par des aménagements échelonnés dans le temps.

Bases légales

Vu l'article 10 de la LDIF (loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire), le Conseil fédéral était chargé par le Parlement de présenter un message afin de poursuivre le développement du réseau ferré et d'examiner certains projets concrets. Le 18 décembre 2008, le Conseil fédéral a d'abord chargé l'OFT d'élaborer, dans le cadre de Rail 2030, deux variantes en vue d'un nouveau programme d'offre et d'infrastructure ferroviaires : une variante à 12 milliards de francs et une à 21 milliards. Dans le cadre de ZEB, le Parlement a approuvé des aménagements à hauteur de 5,4 milliards de francs, qui se trouvent actuellement en phase de planification en vue d'une réalisation.

Les travaux du groupe de travail Financement de l'infrastructure ferroviaire, de Rail 2030 et de la mise en œuvre de ZEB ont incité le Conseil fédéral à adapter les planifications visant à perfectionner l'aménagement ferroviaire de sorte qu'il soit possible de réagir mieux et plus souplement aux changements. Les expériences



réalisées dans d'autres grands projets (NLFA, RAIL 2000, ZEB) ont montré qu'il était nécessaire d'actualiser en permanence les grands projets planifiés à long terme. Le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FInFer) prévu dotera l'exploitation, l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire des ressources financières qui leur sont en outre nécessaires à long terme. Il est ainsi possible de planifier des extensions par étape puis de les présenter au Parlement pour une longue période. Le programme Rail 2030, qui prévoit au titre de « grand projet » des aménagements pour un volume de l'ordre de 12 ou de 21 milliards de francs, sera donc subdivisé en tranches.

Lignes stratégiques de l'aménagement ferroviaire

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

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

Le Conseil fédéral estime plus important d'augmenter les capacités de transport d'ici à 2030 que d'accroître les gains de vitesse. L'aménagement du rail s'aligne donc sur les deux premiers objectifs cités, à savoir la poursuite du principe des nœuds et l'augmentation de la capacité, et il évite de faire obstacle à long terme à la réduction des temps de parcours, celle-ci demeurant une option entre les nœuds les plus importants. La planification des étapes ultérieures de la mise en œuvre continuera à en tenir compte.

Première phase d'aménagement

Dans le cadre de son contre-projet à l'initiative en faveur des transports publics, le Conseil fédéral soumettra au peuple la première étape d'aménagements comprenant des projets pour 3,5 milliards de francs. Cette première tranche apportera des améliorations au niveau des agglomérations, ainsi que dans le domaine du fret national. Elle prévoit aussi des mesures en faveur des zones alpines et des régions touristiques ainsi que pour l'aménagement de l'infrastructure d'accueil des gares.

Améliorations prévues :

- Des mesures sur l'axe est-ouest via Berne afin de décharger grâce à de longs trains à deux étages les sections Genève – Lausanne et Berne – Zurich – Winterthour, très sollicitées
- Des aménagements des nœuds ferroviaires de Lausanne, de Berne et de Bâle



- Des adaptations requises pour les cadences à la demi-heure entre Berne et Lucerne, Zurich et Coire, de même qu'entre Locarno et Lugano
- Des améliorations chez les chemins de fer privés, dans le domaine de l'accès dans différentes gares et dans le fret ferroviaire.

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

- Aménagements des gares de Berne et de Lausanne
- Voies additionnelles dans l'arrivée en gare de Bâle
- Aménagement du goulet d'étranglement de Holligen dans la région de Berne
- Construction d'un tunnel à double voie entre Gléresse et Douanne
- Aménagement de la double voie entre Contone et Tenero
- Voies de garage et d'évitement à Lugano, entre Coppet et Nyon, Zurich et Coire et dans la région de Liestal/Gelterkinden.

Les projets de la première tranche d'aménagement devront être réalisés d'ici à 2025. Ils se dérouleront parallèlement aux travaux en cours et planifiés dans le cadre de la NLFA, de ZEB et du fonds d'infrastructure. Vu l'évolution probable du nouveau FInFer, il sera possible de mettre en œuvre, d'ici à 2030, un deuxième programme d'aménagement d'environ 5 milliards de francs. Ce montant se calcule à partir de la disponibilité des fonds du FInFer en tenant compte de l'important besoin de ressources pour l'entretien du réseau actuel (audit de réseau des CFF/expertise de l'OFT). D'autres indications sur la deuxième tranche d'aménagements seront publiées au printemps 2011 dans le cadre de la consultation sur le contre-projet à l'initiative populaire en faveur des transports publics.

Futures étapes d'aménagement

La planification de Rail 2030 a permis d'analyser de manière approfondie l'urgence et l'utilité d'autres projets et mesures. Dans le cadre de la LDIF (ZEB), le Parlement a également demandé qu'une liste de projets soit examinée. Sur mandat du Conseil fédéral, il se prononcera tous les quatre à huit ans sur la priorité de ces projets et sur leur intégration dans des étapes ultérieures d'aménagement.

Il ne s'est pas avéré opportun de planifier une variante qui ne compte que des mesures de trafic longues distances sans trafic régional (variante à 12 milliards, selon le mandat du Conseil fédéral de décembre 2008). Sur la base des expériences tirées d'autres grands projets, la variante à 21 milliards n'a pas été poursuivie directement, mais une nouvelle approche a été retenue : pour parvenir au volume de travaux de la variante à 21 milliards, le système d'aménagement proposé, subdivisé en étapes, nécessitera trois à quatre phases qui s'étendront jusqu'à 2040 au plus tôt.

Adaptations de la LDIF



Les travaux de planification approfondis de ZEB et de Rail 2030 concluent à la nécessité d'adapter certains projets ZEB. Des ajustements de la LDIF dans le cadre du message à venir garantiront un engagement efficace des fonds et harmoniseront ZEB avec la poursuite de l'aménagement ferroviaire.

Le Conseil fédéral demande au Parlement d'accélérer toutes les activités de transformation et d'aménagement du nœud de Lausanne et de les financer entièrement à partir de ressources de ZEB. La Confédération investira un milliard de francs pour Lausanne afin de mieux coordonner les différents travaux de remplacement et de transformation les uns avec les autres et de mieux mettre à profit les synergies. L'aménagement du nœud de Lausanne est un préalable à des extensions d'offre ultérieures déterminantes.

Le Conseil fédéral requiert en contrepartie de sortir de ZEB la construction du tunnel de Chestenberg entre Zurich et Lenzbourg et de la reporter à une phase d'aménagement ultérieure. Des questions doivent encore être clarifiées au sujet du tracé dans la région Olten – Zurich. On évitera ainsi de réaliser des projets qui ne sont pas compatibles avec les directives stratégiques.

La permutation du nœud de Lausanne et du tunnel de Chestenberg n'a pas d'effet sur les coûts. Ainsi, le plafond des coûts de ZEB demeure fixé à 5,4 milliards de francs.

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