

ZEB

M. Friedli, directeur de l'OFT
B. Weibel, directeur de CFF SA

7 avril 2006



Paysage ferroviaire suisse



Futur développement des projets ferroviaires

Le ZEB comprend une offre pour:

- le transport voyageurs longues distances
- le trafic marchandises

Le ZEB ne comprend pas:

- le transport régional des voyageurs



Objectifs du ZEB

- La demande détermine l'offre
- L'offre détermine l'infrastructure
- Les projets en cours sont complétés de manière ciblée



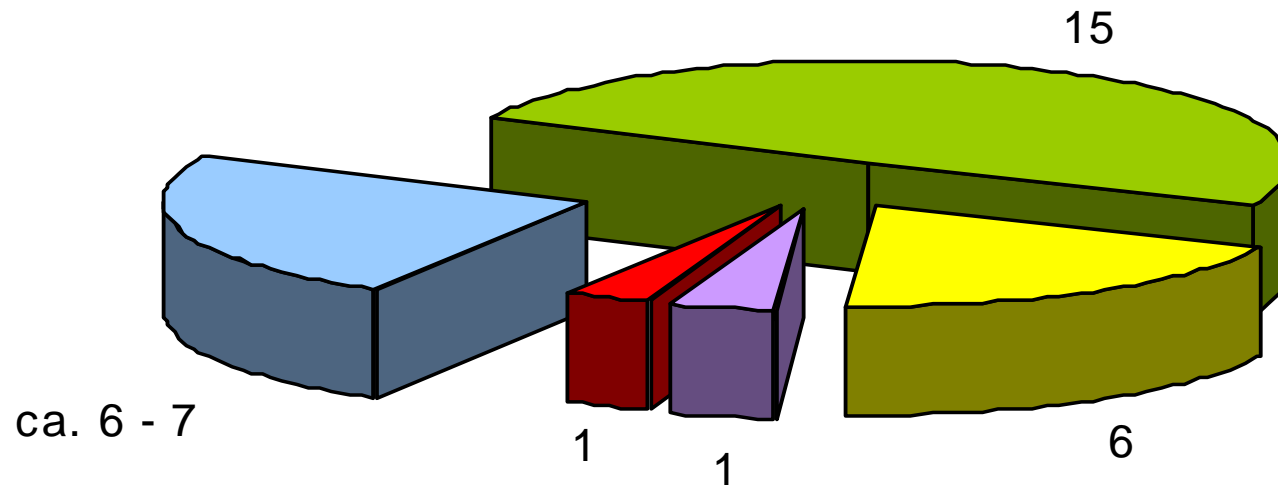
Bases légales

- Une nouvelle base légale est nécessaire pour le ZEB
- Arrêté fédéral concernant le crédit d'engagement pour les constructions ZEB
- Adapter ou abroger les actes normatifs FTP



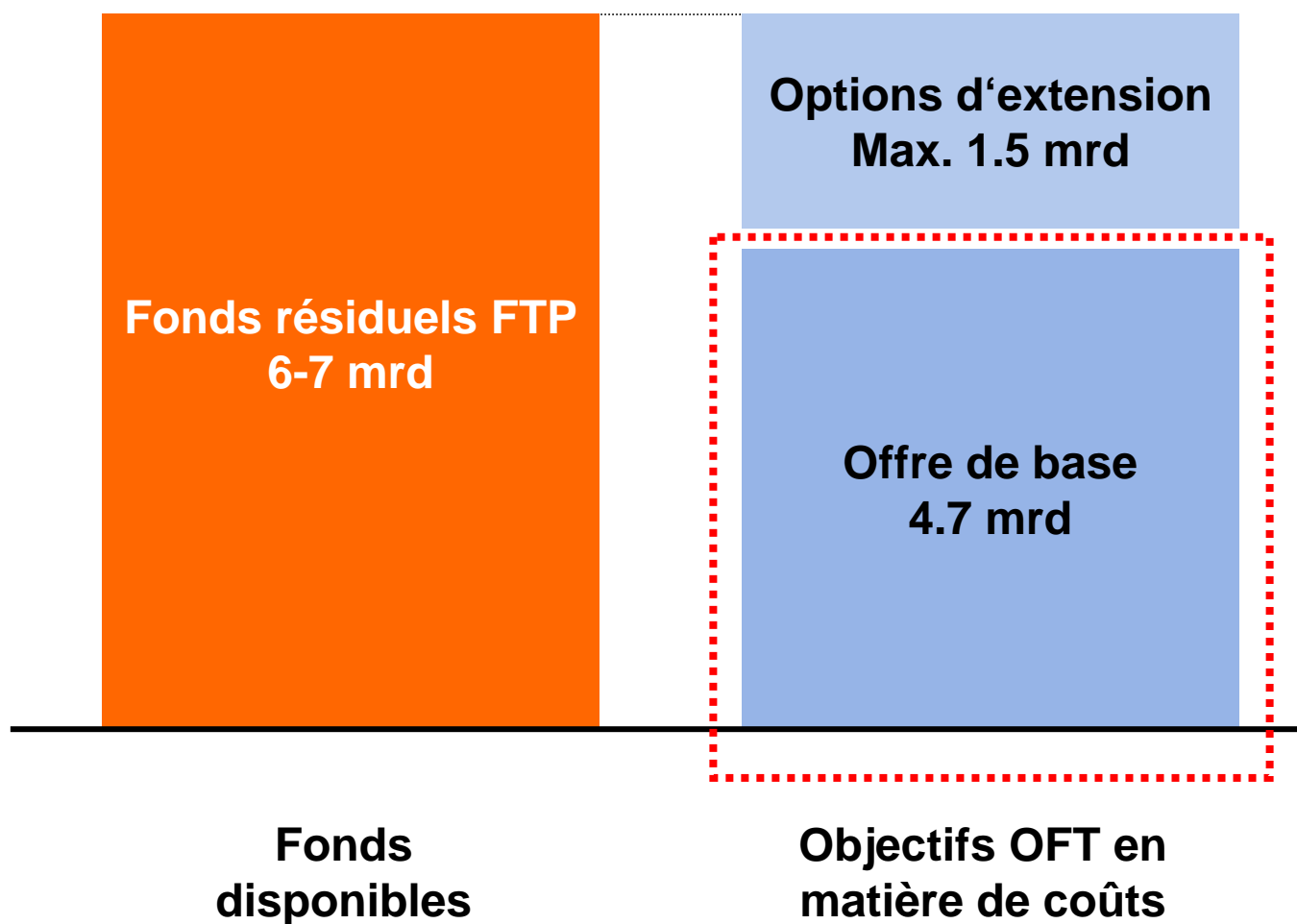
Cadre financier (en mrd. fr., prix de 1995)

Total: 30,5 mrd



 ZEB  NEAT  Bahn 2000 1. Etappe  Lärmsanierung  HGV-Anschlüsse

Cadre financier (en francs)



Financement encore en suspens

- Bruit
- Energie
- Infrastructure ETC
- Part du trafic longues distances pour Zurich Löwenstrasse (DML)
- Corridor LGV Berne-Neuchâtel



Etat des travaux ZEB

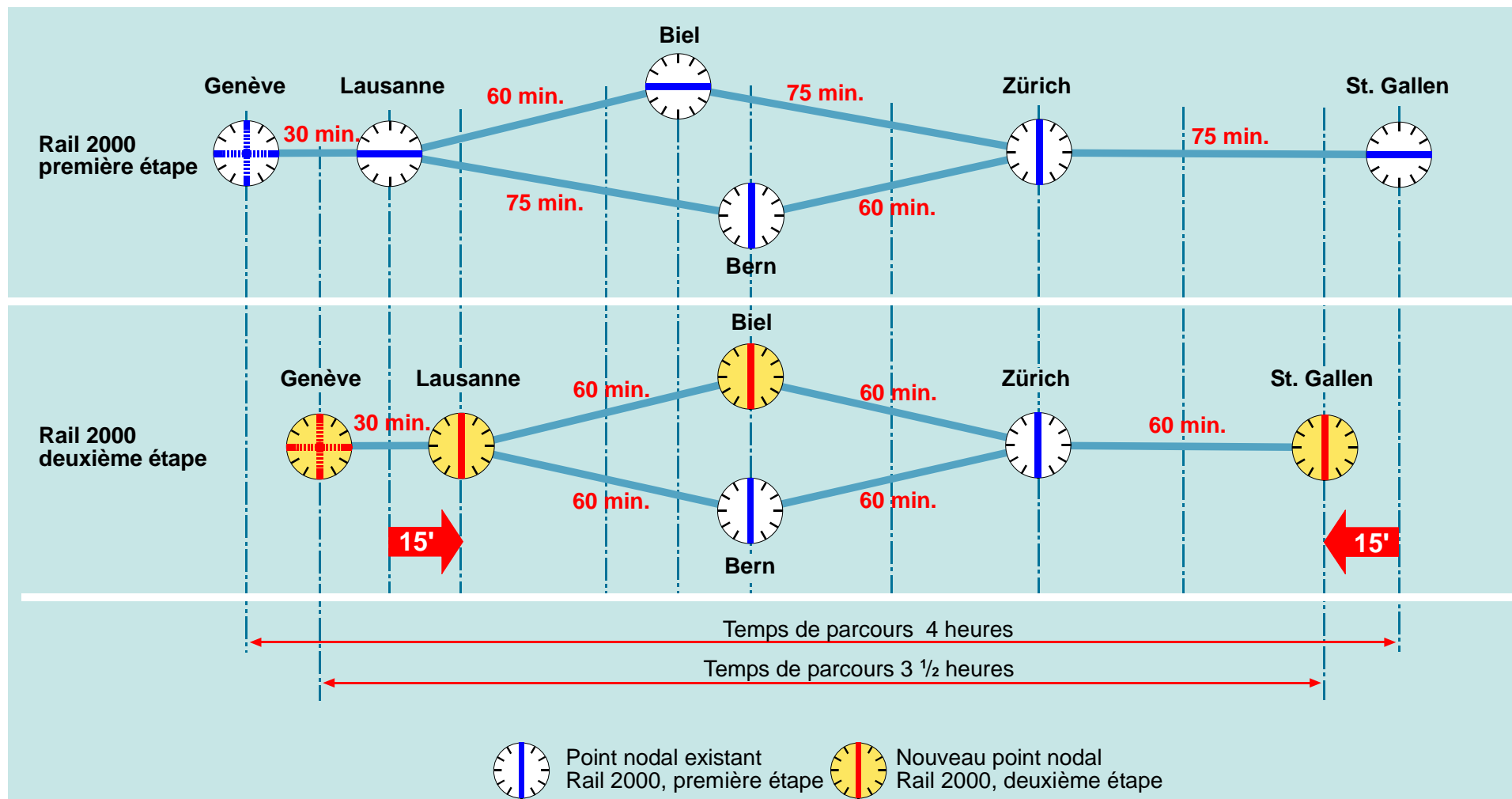
- L'offre de base est disponible
- Le devis pour l'offre de base est disponible
- Le rapport coûts-utilité est en cours d'examen



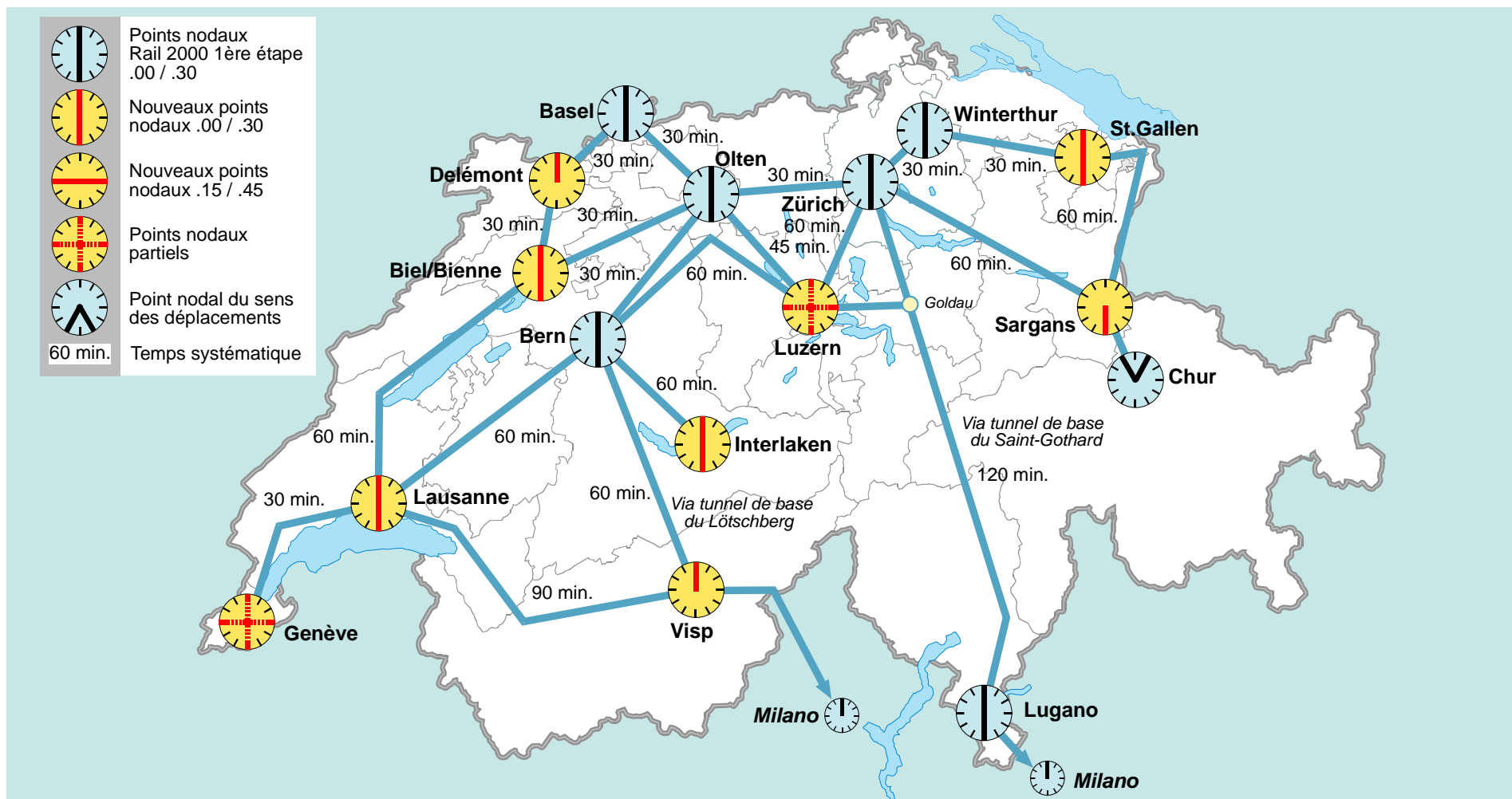
Message FTP

- Rail 2000: assure le concept de points nodaux et améliore l'offre sur l'ensemble du territoire.
- Principes: développement de l'étendue de l'offre obtenue par la première étape.
- La deuxième étape de Rail 2000 doit s'adapter systématiquement au marché.
- La deuxième étape de Rail 2000 ne peut pas elle-même contenir des offres de trafic régional.

Idée de base: rapprocher l'est et l'ouest de la Suisse

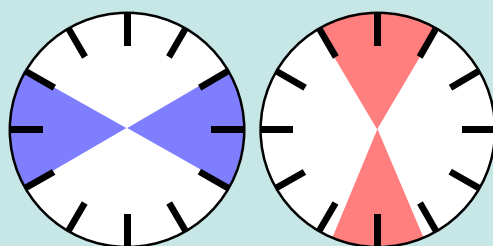


Grandes lignes voyageurs: structure des points nodaux



Développement de six points nodaux

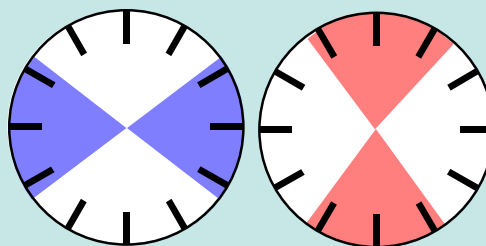
Lausanne



Aujourd'hui

Nouveau

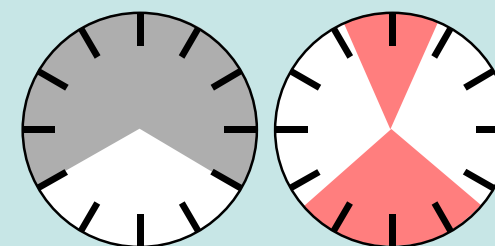
Biel



Aujourd'hui

Nouveau

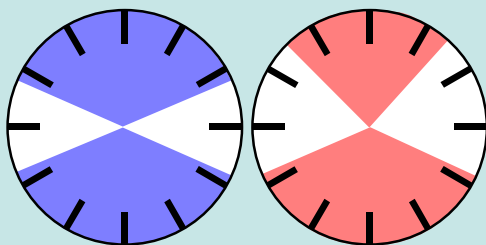
St. Gallen



Aujourd'hui

Nouveau

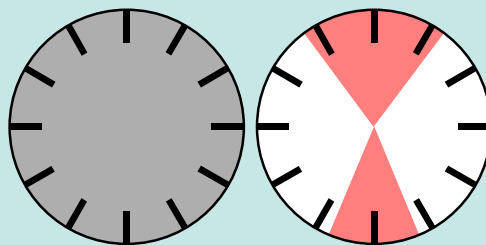
Bern



Aujourd'hui

Nouveau

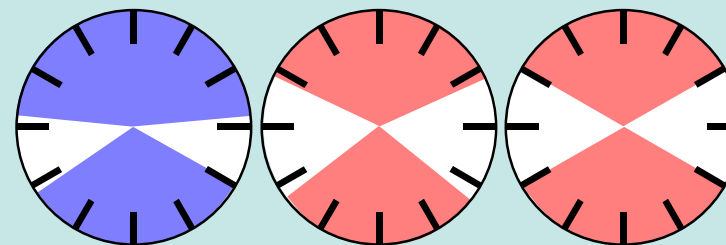
Interlaken Ost



Aujourd'hui

Nouveau

Zürich

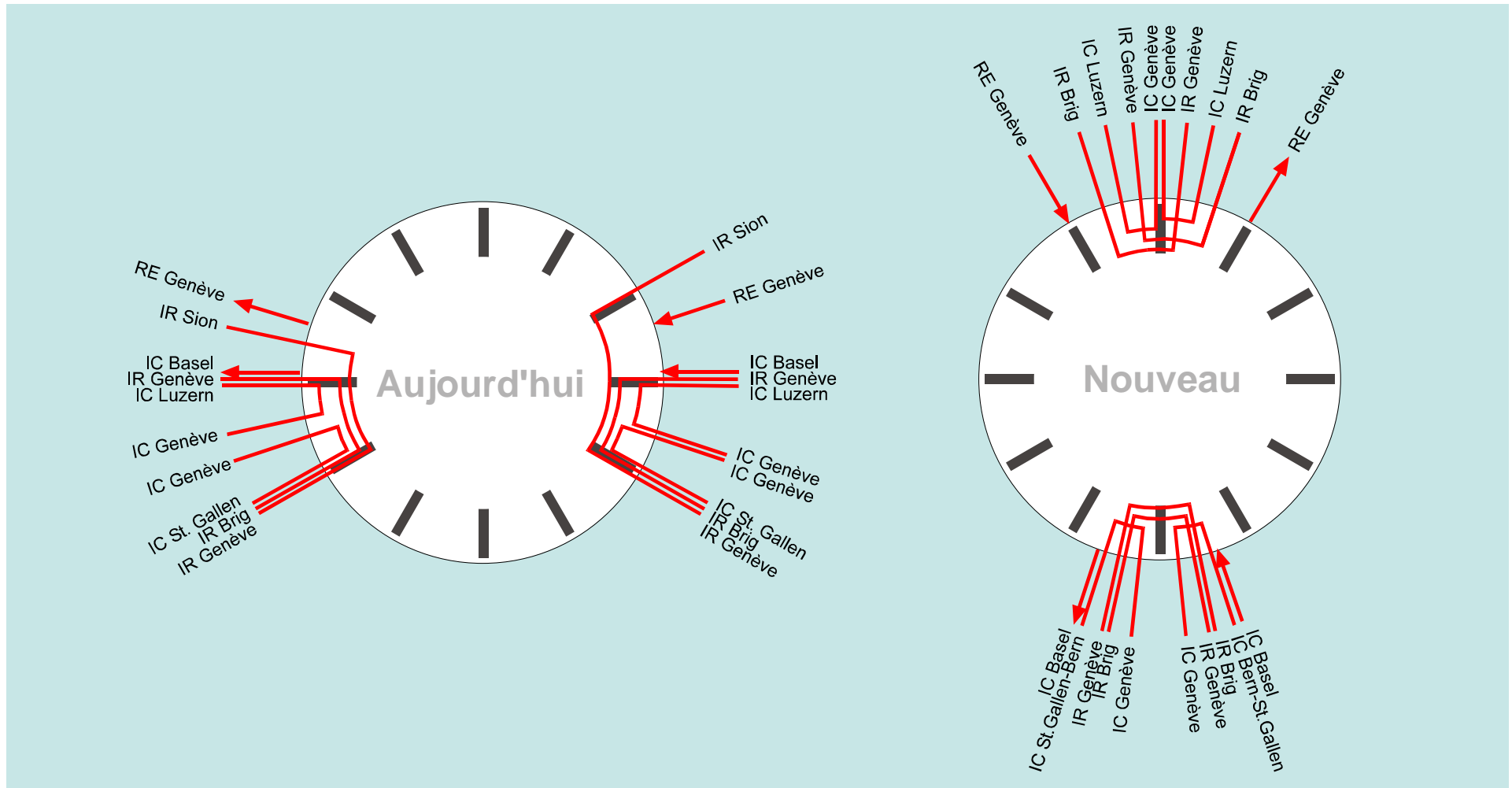


Aujourd'hui

Nouveau
Halle

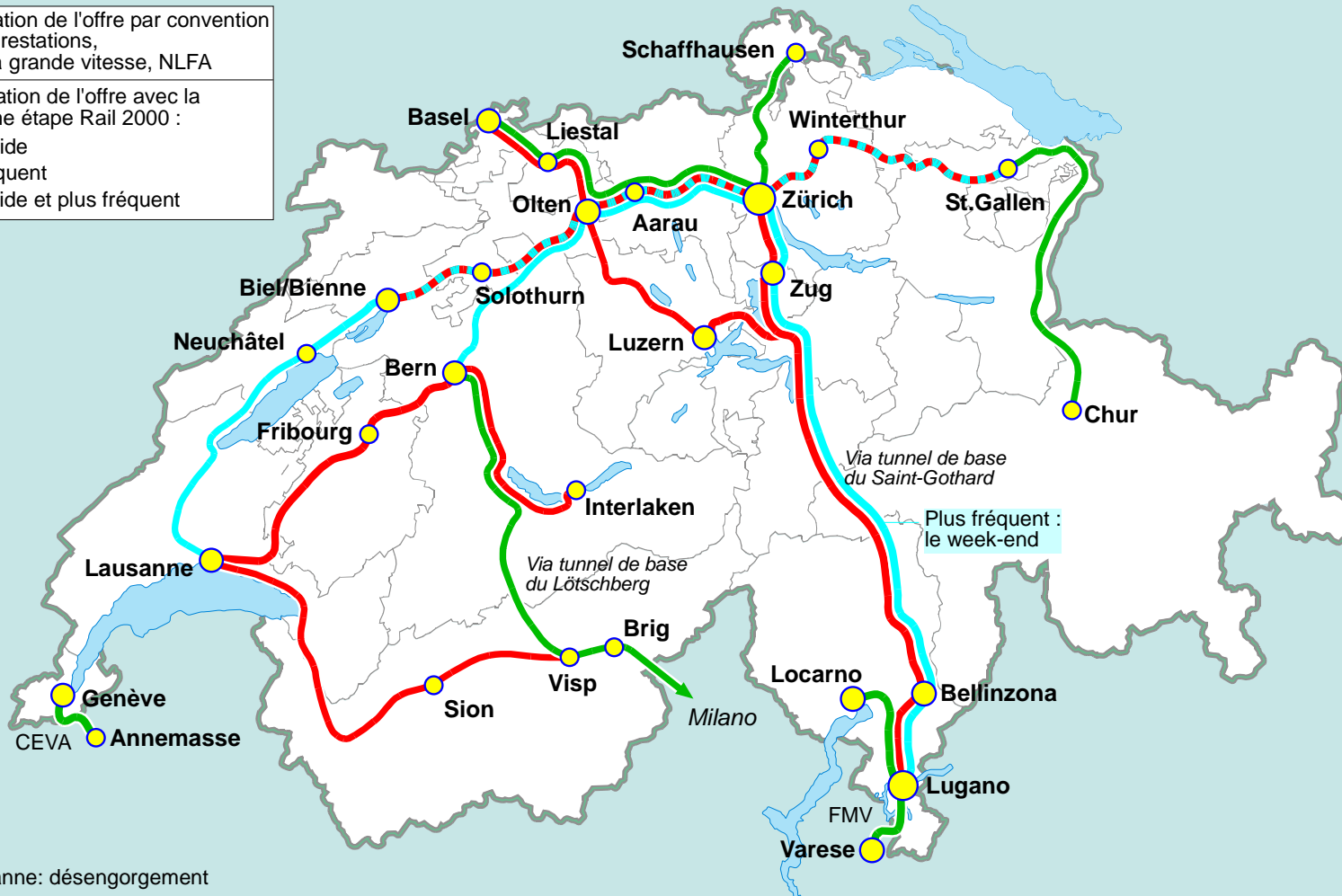
Nouveau
Löwenstrasse

Exemple: réseau de correspondances de Lausanne



Voyageurs: plus rapide, plus fréquent

| | |
|--|---|
| | Amélioration de l'offre par convention sur les prestations, réseau à grande vitesse, NLFA |
| | Amélioration de l'offre avec la deuxième étape Rail 2000 : |
| | Plus rapide |
| | Plus fréquent |
| | Plus rapide et plus fréquent |



Biel/Bienne - Lausanne: désengorgement

Bundesamt für Verkehr BAV

Offre centrale: comparaison du temps de parcours entre points nodaux

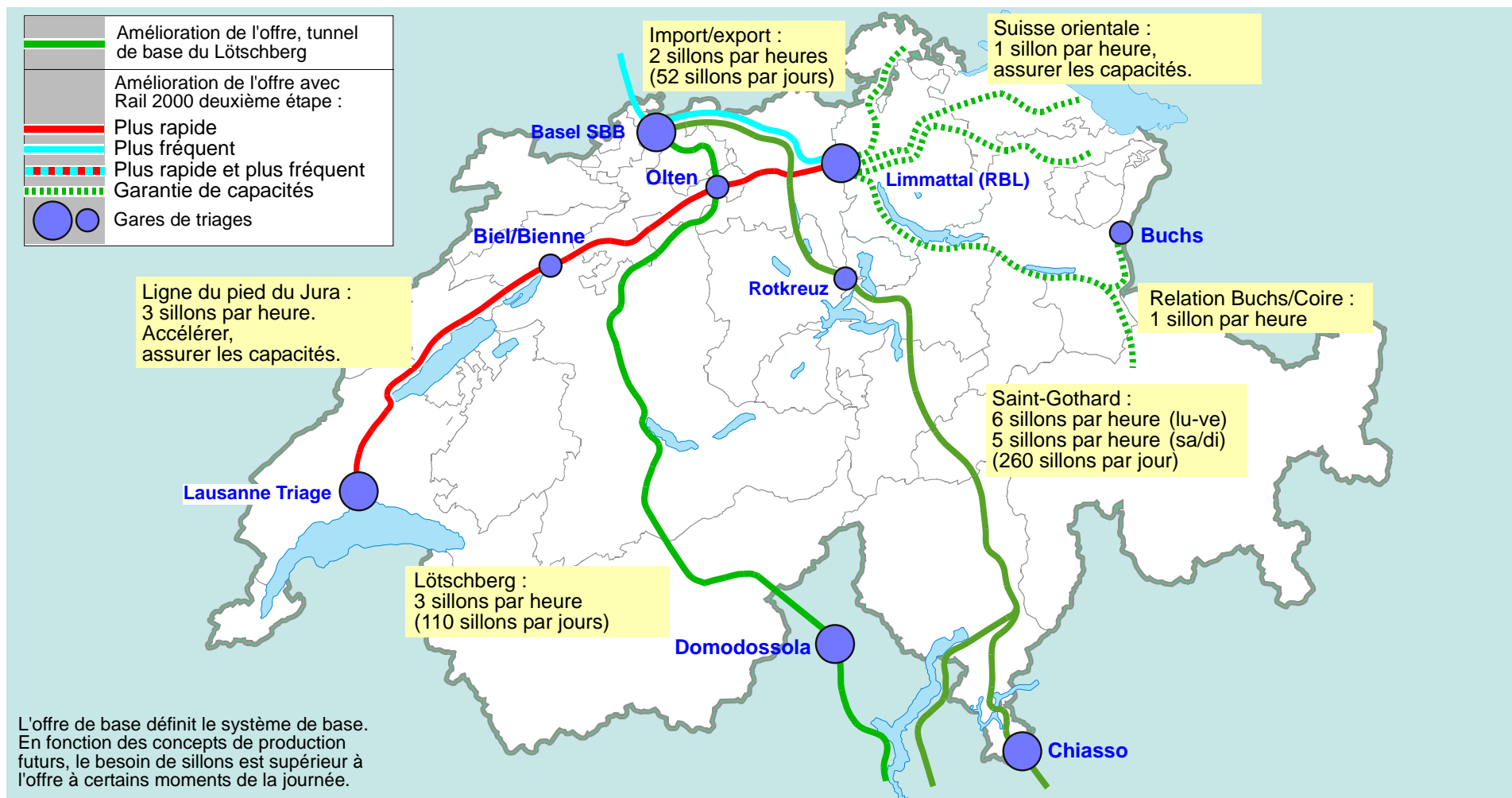
| | Basel SBB | | Bellinzona | | Bern | | Biel/Bienne | | Chur | | Delémont | | Genève | | Interlaken Ost | | Lausanne | | Luzern | | Schaffhausen | | St. Gallen | | Visp | | |
|----------------|-----------|-----|------------|-----|------|-----|-------------|-----|------|-----|----------|-----|--------|-----|----------------|-----|----------|-----|--------|-----|--------------|-----|------------|-----|------|-----|--|
| Bellinzona | 150 | -50 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bern | 53 | -2 | 156 | -46 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Biel/Bienne | 60 | -3 | 159 | -58 | 24 | -2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Chur | 135 | -8 | 205 | -43 | 141 | 1 | 164 | 10 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Delémont | 29 | -1 | 200 | -41 | 59 | -7 | 28 | 0 | 169 | -19 | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Genève | 146 | -12 | 245 | -63 | 86 | -15 | 84 | -4 | 232 | -13 | 125 | 0 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Interlaken Ost | 114 | -9 | 214 | -42 | 50 | -8 | 80 | -20 | 199 | -10 | 126 | -13 | 144 | -30 | | | | | | | | | | | | | |
| Lausanne | 114 | -12 | 218 | -54 | 54 | -12 | 56 | -3 | 200 | -10 | 86 | -7 | 30 | -3 | 112 | -26 | | | | | | | | | | | |
| Luzern | 66 | -5 | 86 | -51 | 65 | -5 | 75 | -18 | 135 | 2 | 116 | -1 | 155 | -25 | 112 | 1 | 123 | -22 | | | | | | | | | |
| Schaffhausen | 95 | -10 | 143 | -75 | 101 | -8 | 132 | 8 | 128 | -21 | 131 | -17 | 194 | -24 | 157 | -17 | 161 | -25 | 103 | -2 | | | | | | | |
| St. Gallen | 112 | -14 | 158 | -58 | 118 | -12 | 119 | -26 | 82 | -12 | 146 | -23 | 205 | -34 | 174 | -21 | 177 | -30 | 120 | -6 | 75 | 0 | | | | | |
| Visp | 118 | -67 | 189 | -9 | 54 | -66 | 85 | -73 | 204 | -33 | 120 | -72 | 121 | -17 | 55 | -74 | 71 | -23 | 126 | -65 | 164 | -73 | 181 | -80 | | | |
| Zürich | 50 | -2 | 95 | -52 | 54 | -4 | 59 | -10 | 76 | 3 | 84 | -11 | 145 | -18 | 110 | -13 | 113 | -15 | 47 | 1 | 38 | 0 | 57 | -8 | 117 | -57 | |
| | 52 | | 147 | | 58 | | 69 | | 73 | | 95 | | 163 | | 123 | | 128 | | 46 | | 38 | | 65 | | 174 | | |

Légende :
Correspondances les plus rapides, en minutes
Modifications du temps de parcours avec Rail 2000 deuxième étape par rapport à aujourd'hui

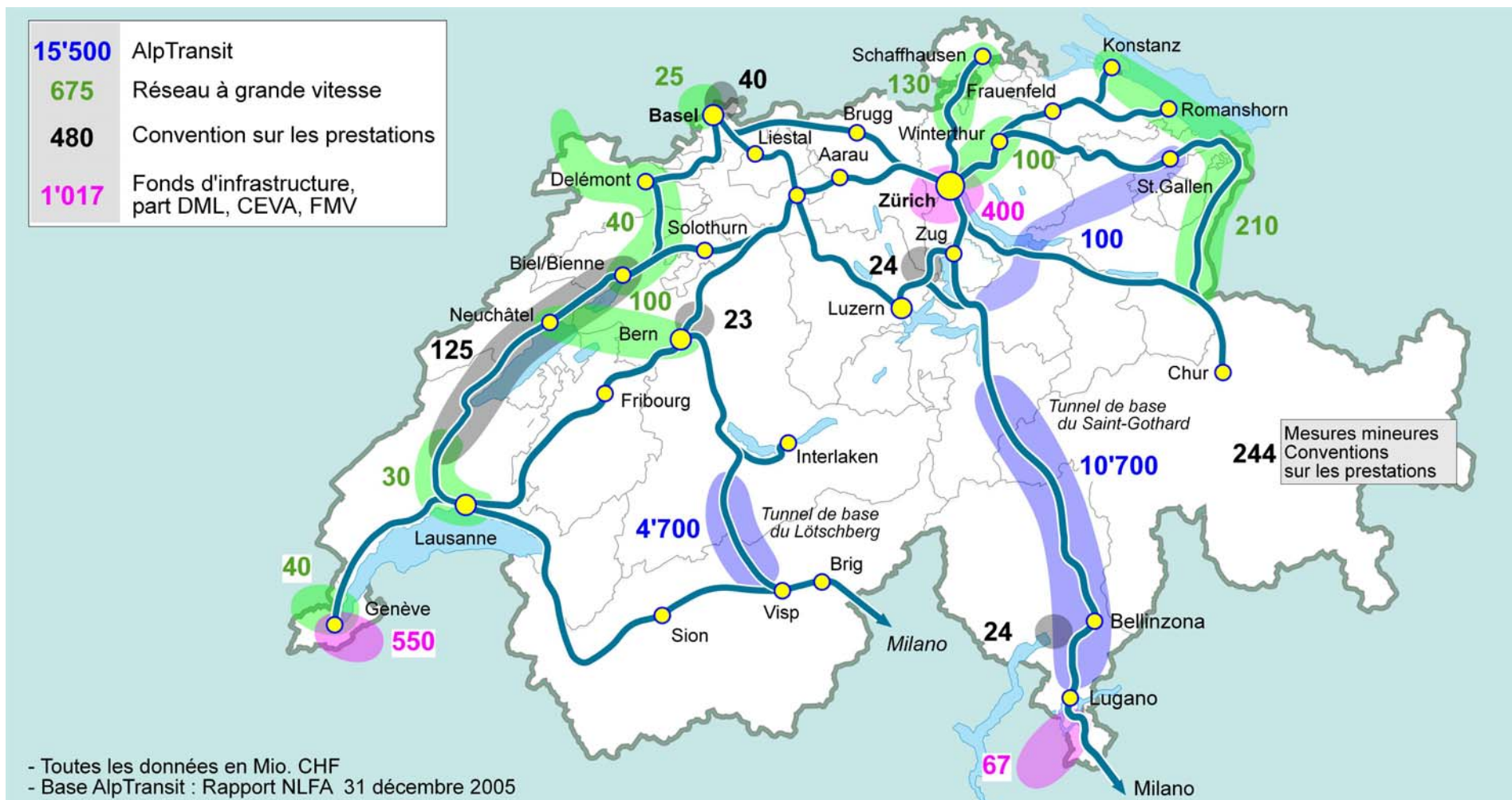
| | | |
|--|--|-----|
| | Différence de temps de parcours, moins de 5 minutes | 22% |
| | Différence de temps de parcours, au moins 5 minutes de moins | 76% |
| | Différence de temps de parcours, au moins 5 minutes de plus | 2% |

Version du
1 avril 2006

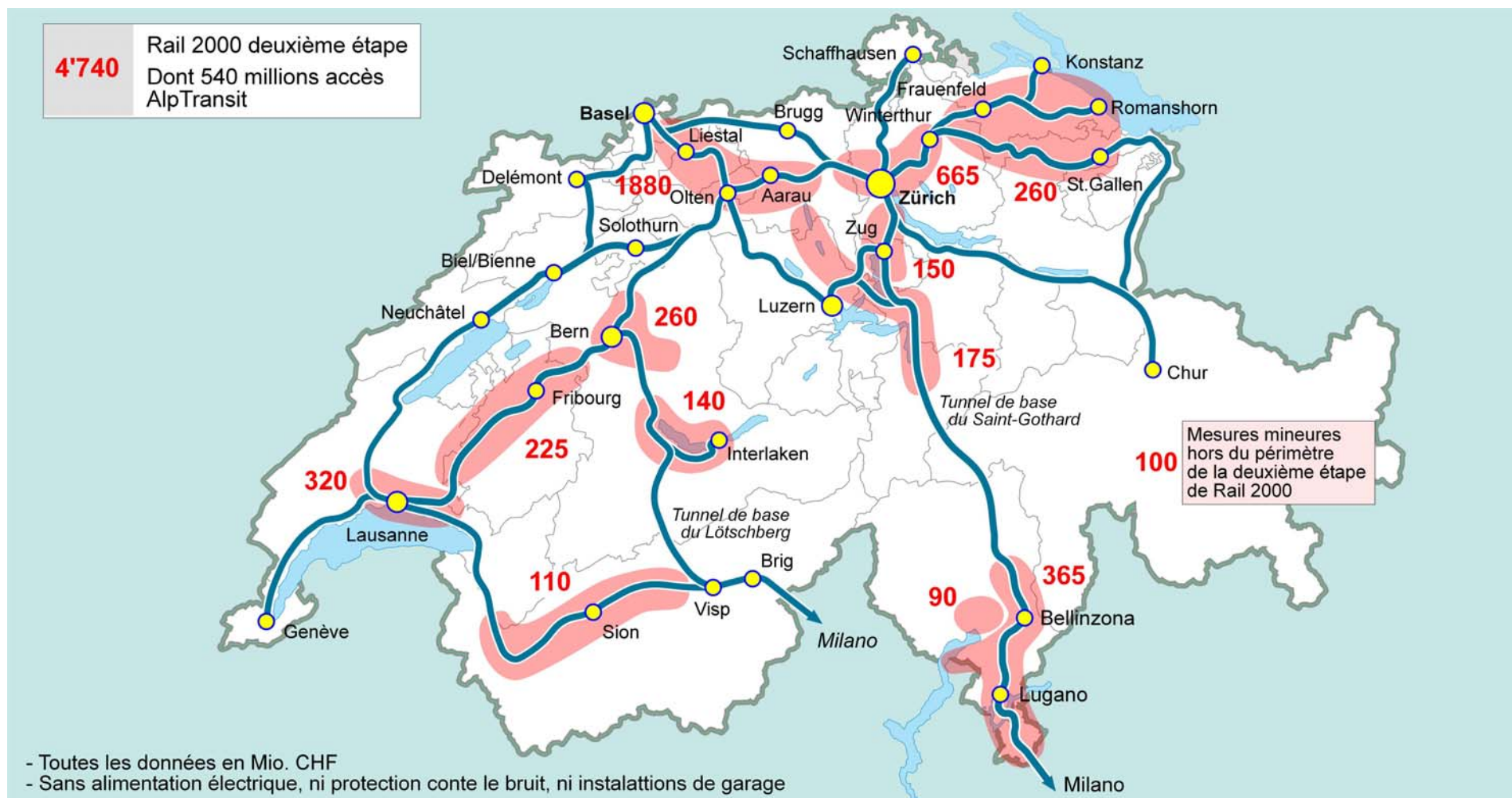
Marchandises: plus rapide, plus fréquent



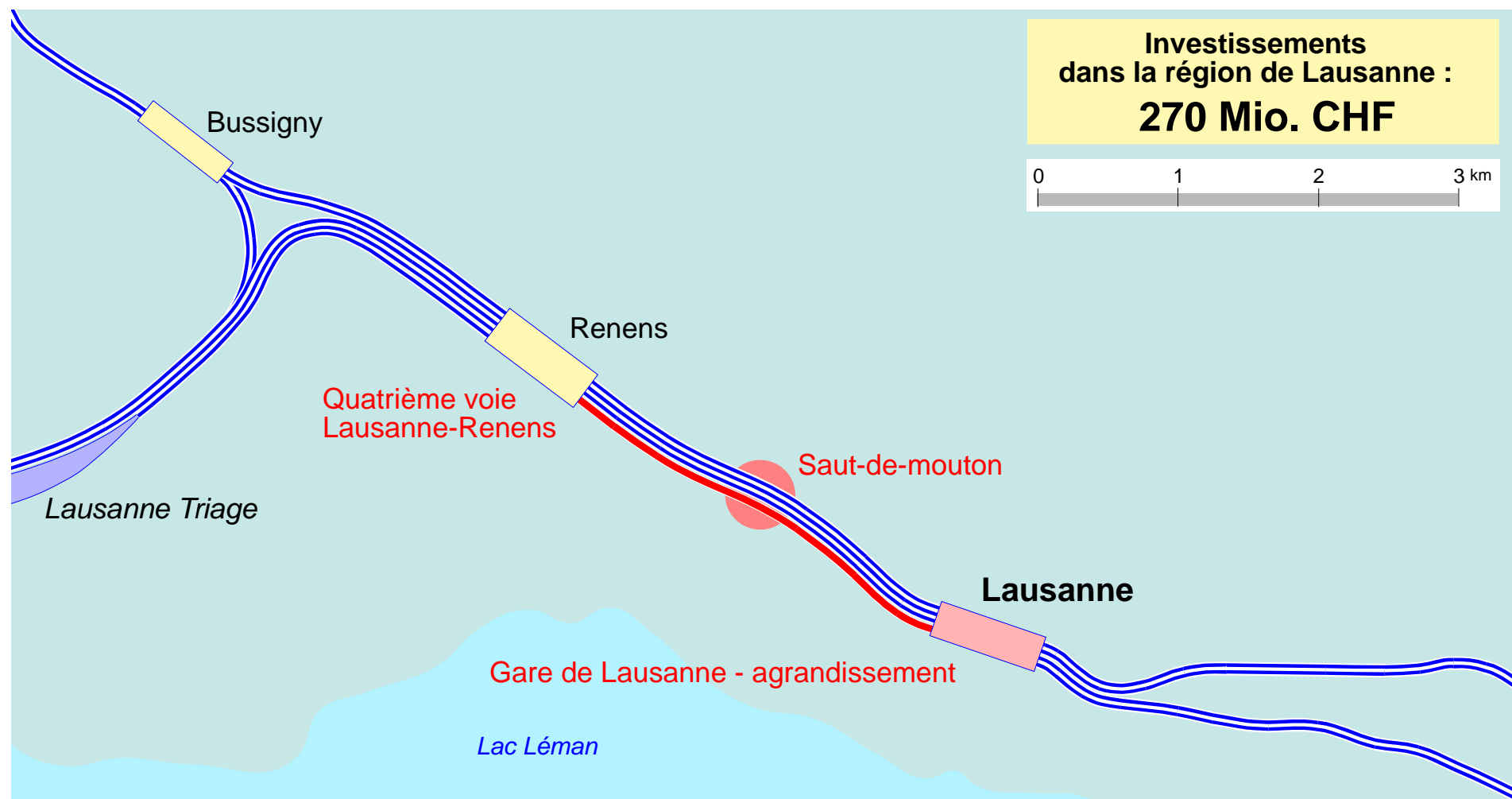
Investissements considérés comme acquis



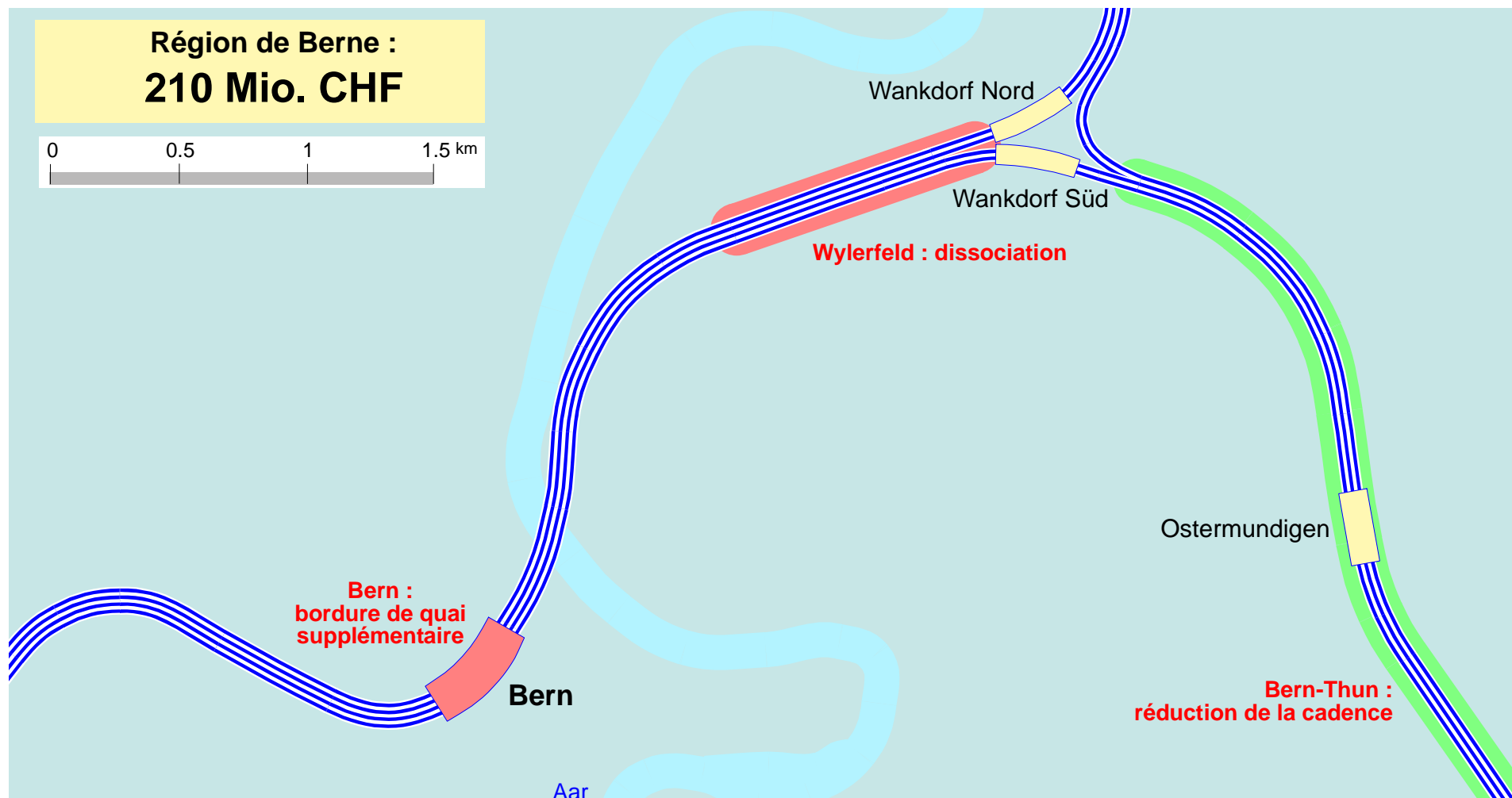
Investissements Rail 2000 deuxième étape: CHF 4,7 milliards



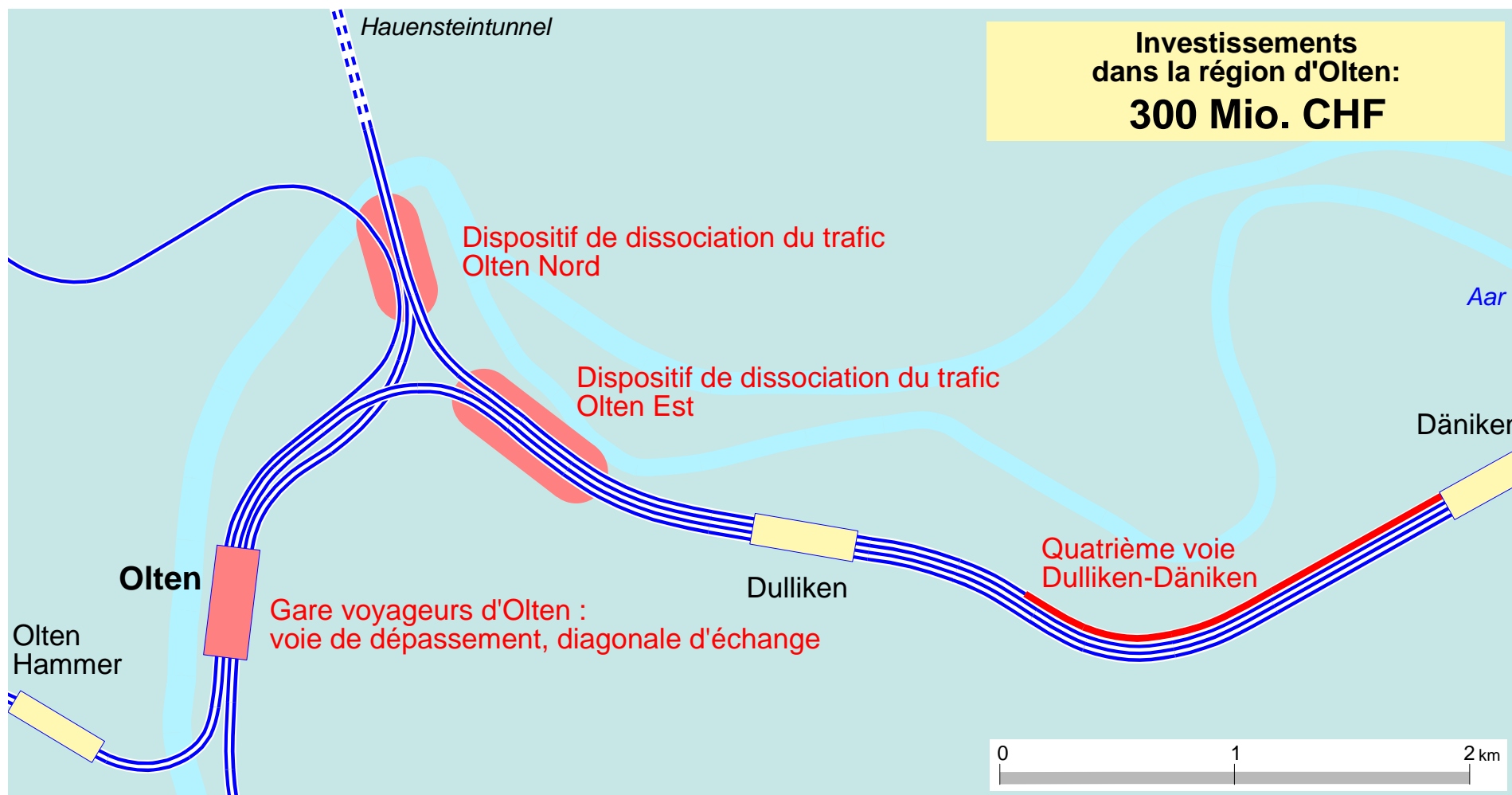
Travaux dans la région de Lausanne



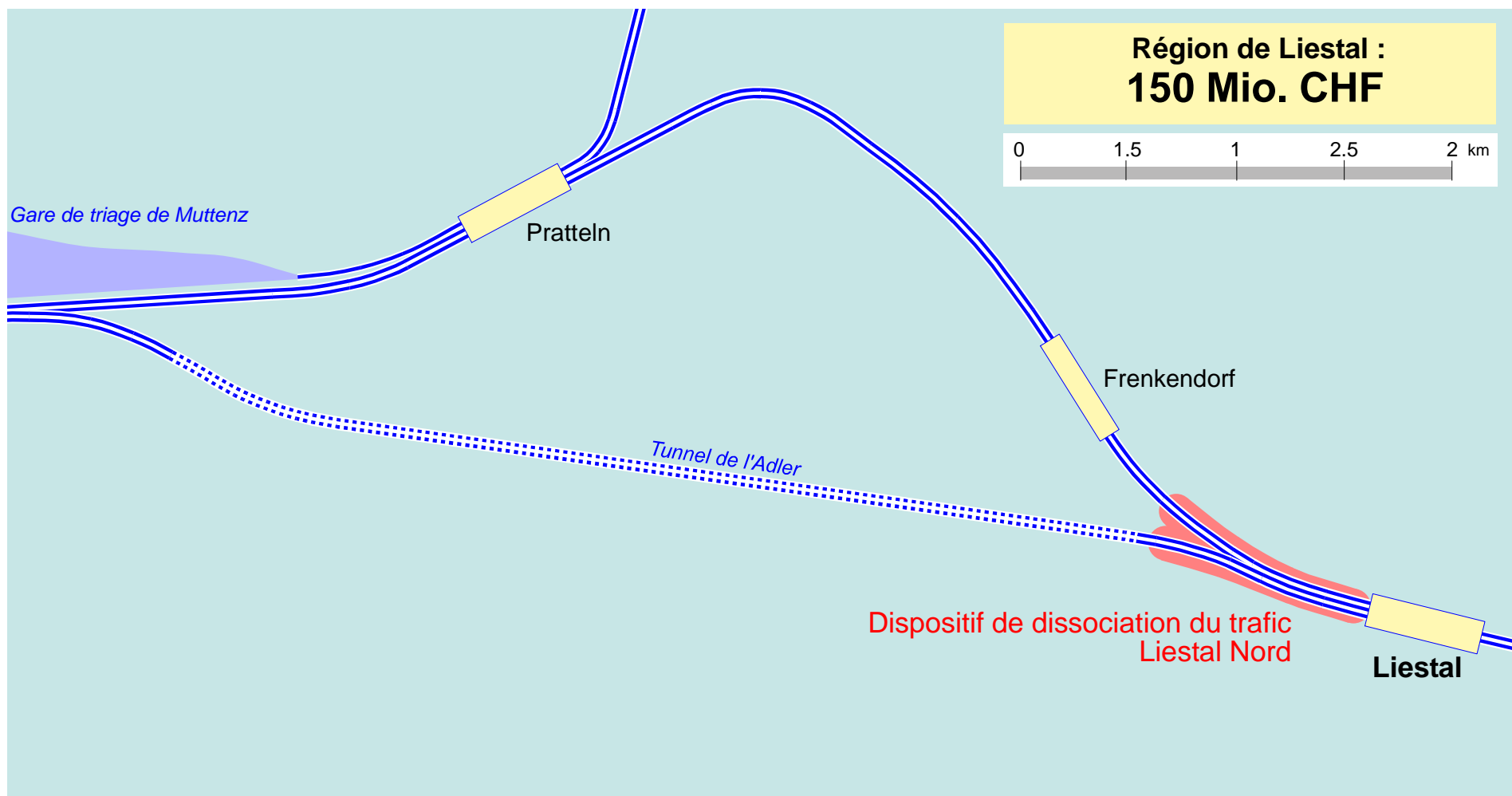
Travaux dans la région de Berne



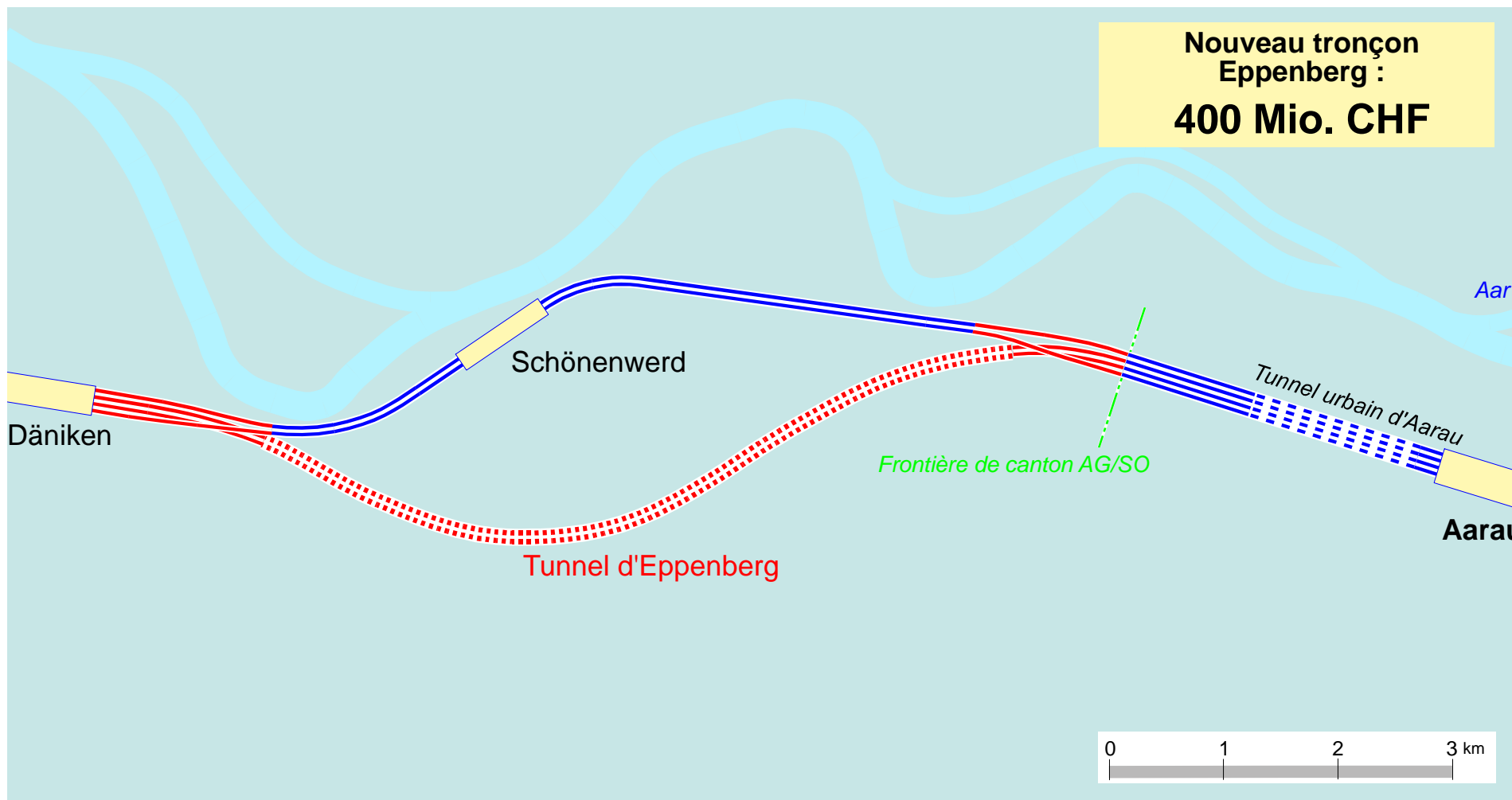
Travaux dans la région d'Olten



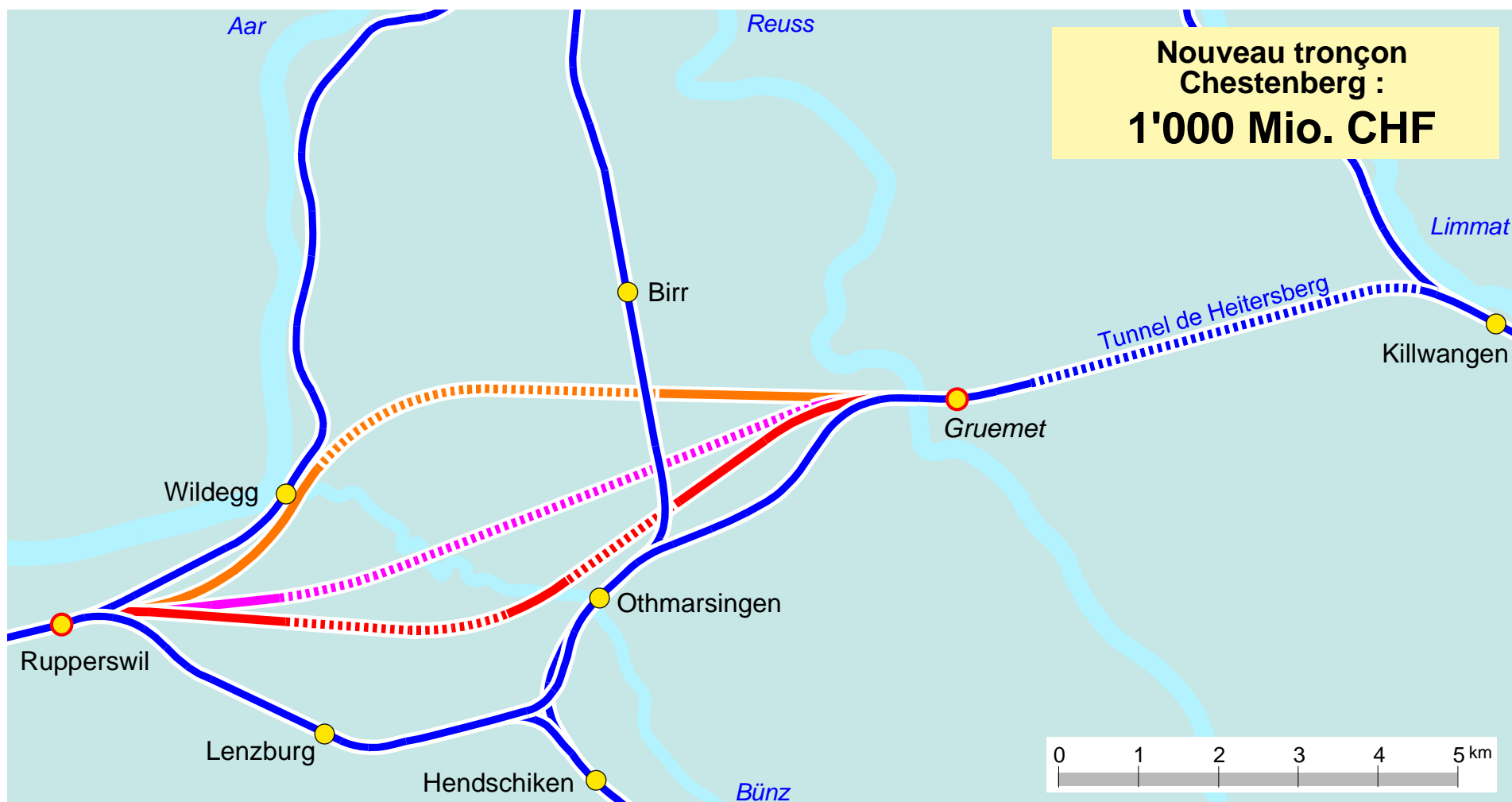
Travaux dans la région de Liestal



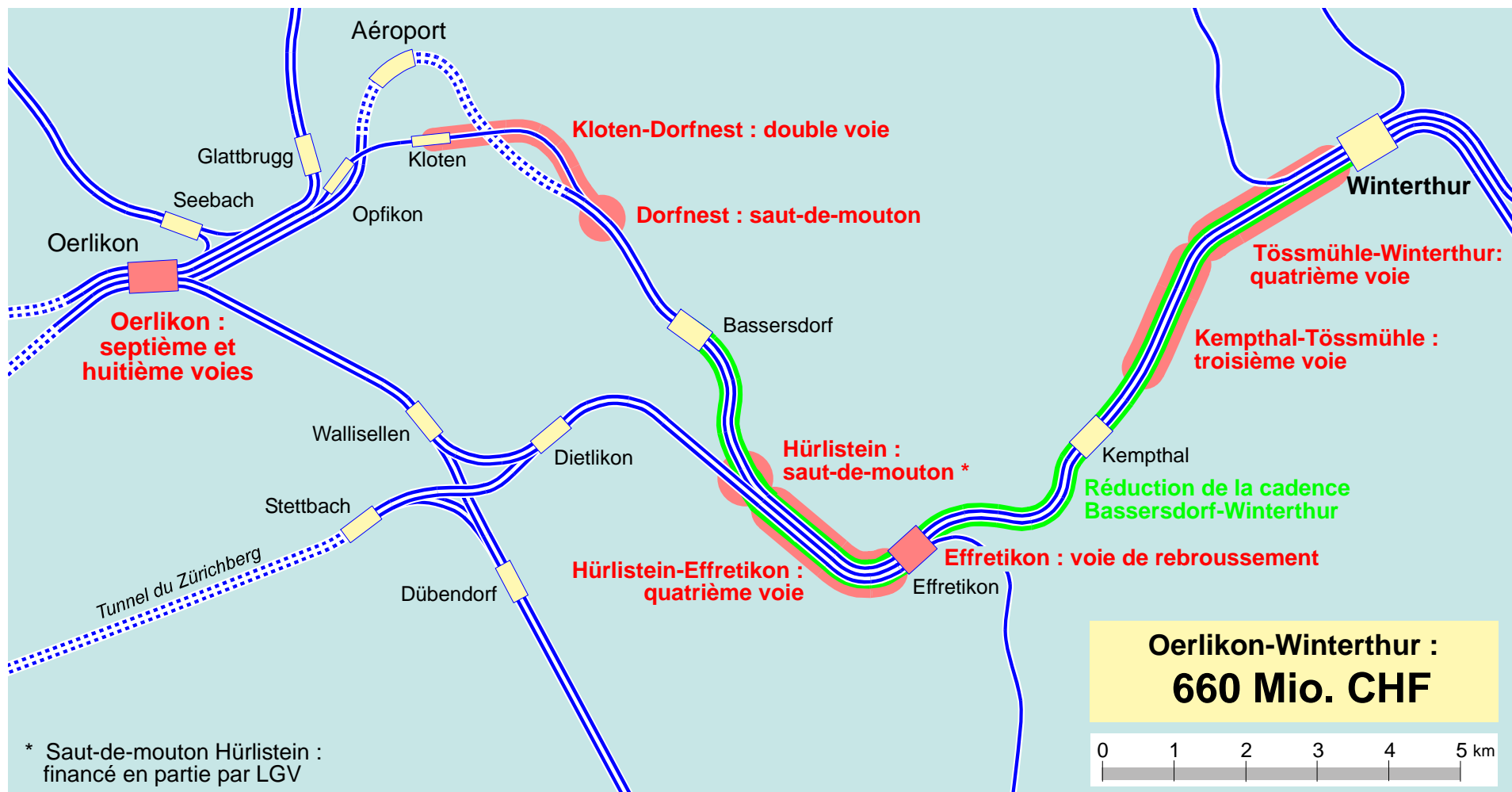
Nouveau tronçon Eppenbergl (déviation Schönenwerd)



Nouveau tronçon Chestenberg (Rapperswil – Gruemet)



Travaux dans la région d'Oerlikon-Winterthur



Investissements qu'il faudra abandonner dans l'offre de base

Entre autres:

- Tunnel de Brütten: Zurich Aéroport – Winterthour
- Tunnel de Heitersberg II: Mellingen – Killwangen-Spreitenbach
- Tunnel de Wisenberg: Liestal/Sissach – Olten
- Tunnel du Zimmerberg II: Nidelbad (Thalwil) – Litti (Baar)
- Tunnel du Lötschberg complet: double voie d'un bout à l'autre
- Tunnel de Hirzel: Au – Litti/Sihlbrugg
- Rotsee – Gütsch – Luzern

Options de développement

- L'offre de base peut être complétée par des options de développement.
- Objectif:
 - Continuer d'améliorer l'offre de base.
 - Permettre de réagir avec souplesse aux fluctuations des coûts.
- L'enveloppe budgétaire à allouer aux options de développement est de CHF 1,5 milliard au plus.
- Les risques liés aux coûts des NLFA peuvent diminuer les moyens à disposition.

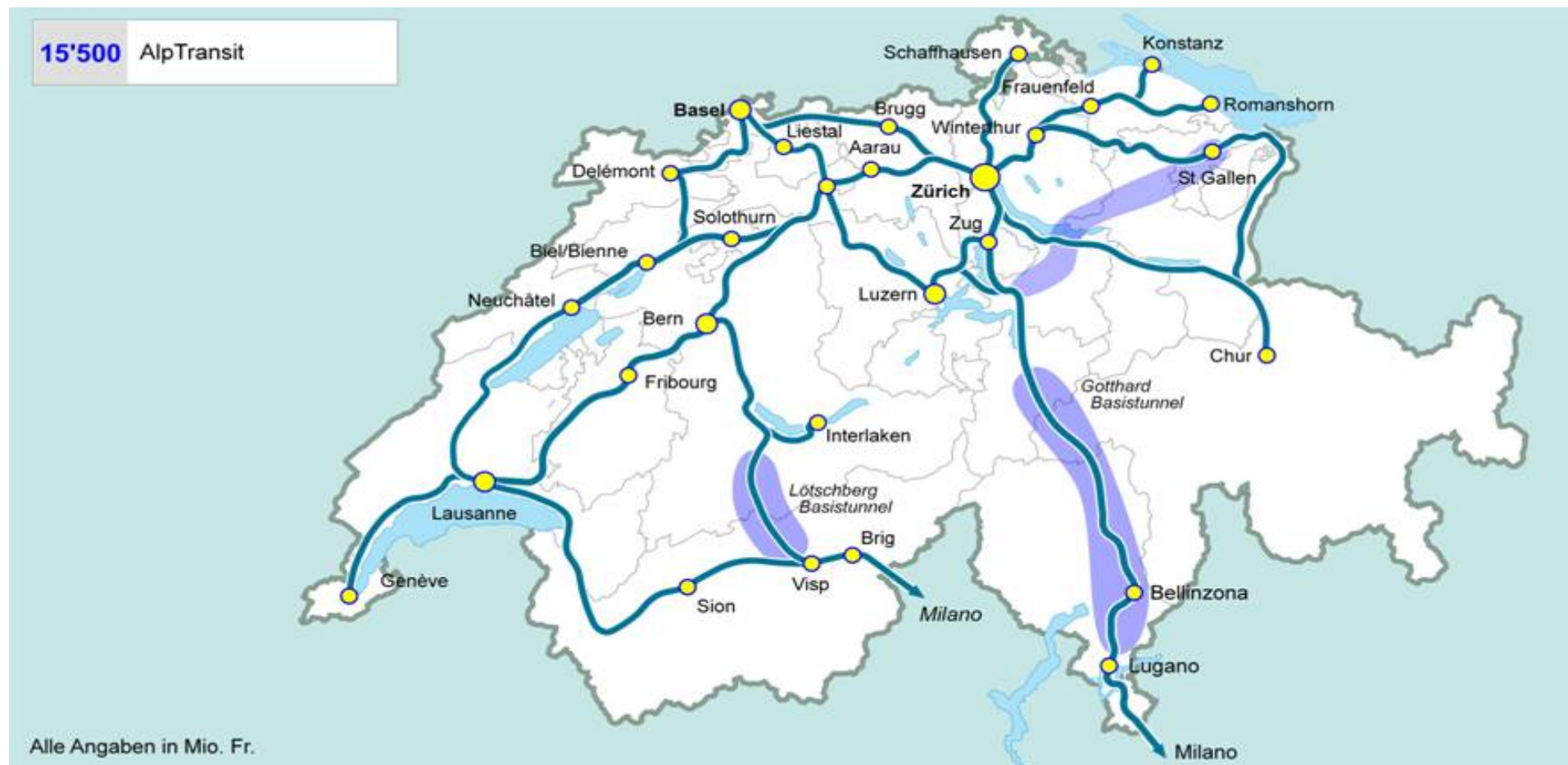
Etat d'avancement des travaux

- L'offre de base est planifiée, horaire compris (praticabilité garantie).
- L'offre de base doit être optimisée en ce qui concerne certains détails (échéance: fin mai 2006).

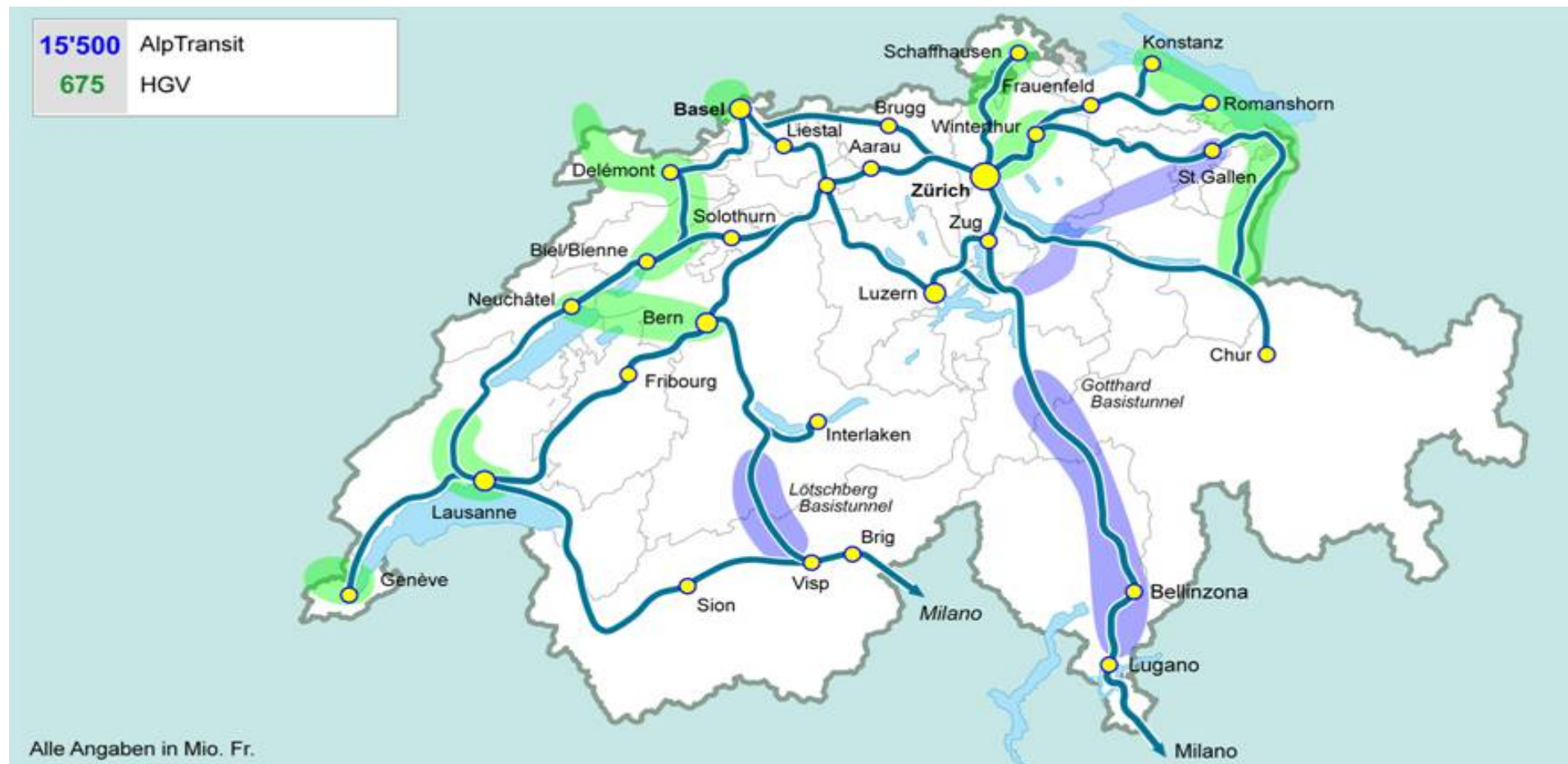
Fazit

Encore davantage de RER Suisse.

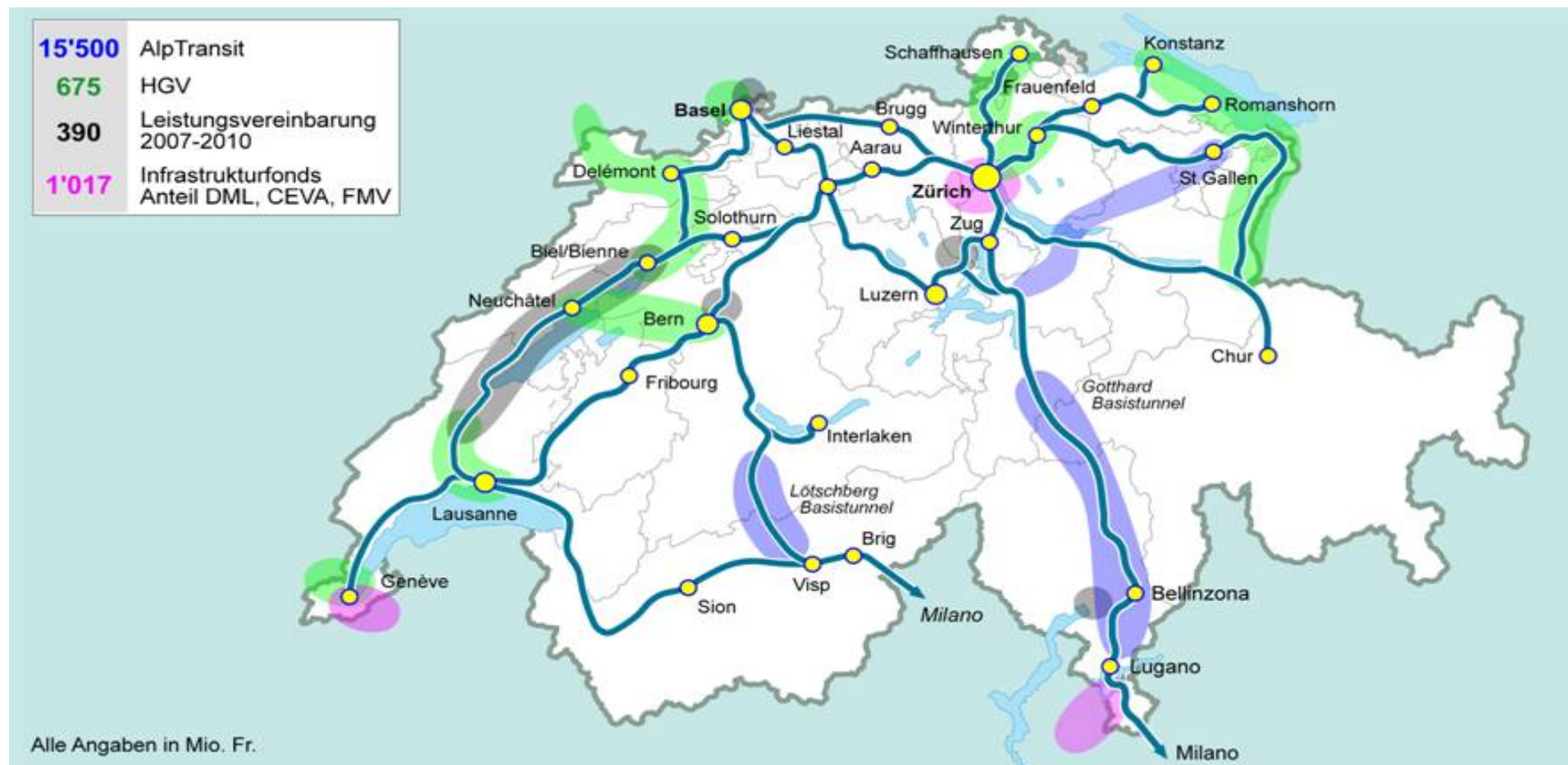
Investissements



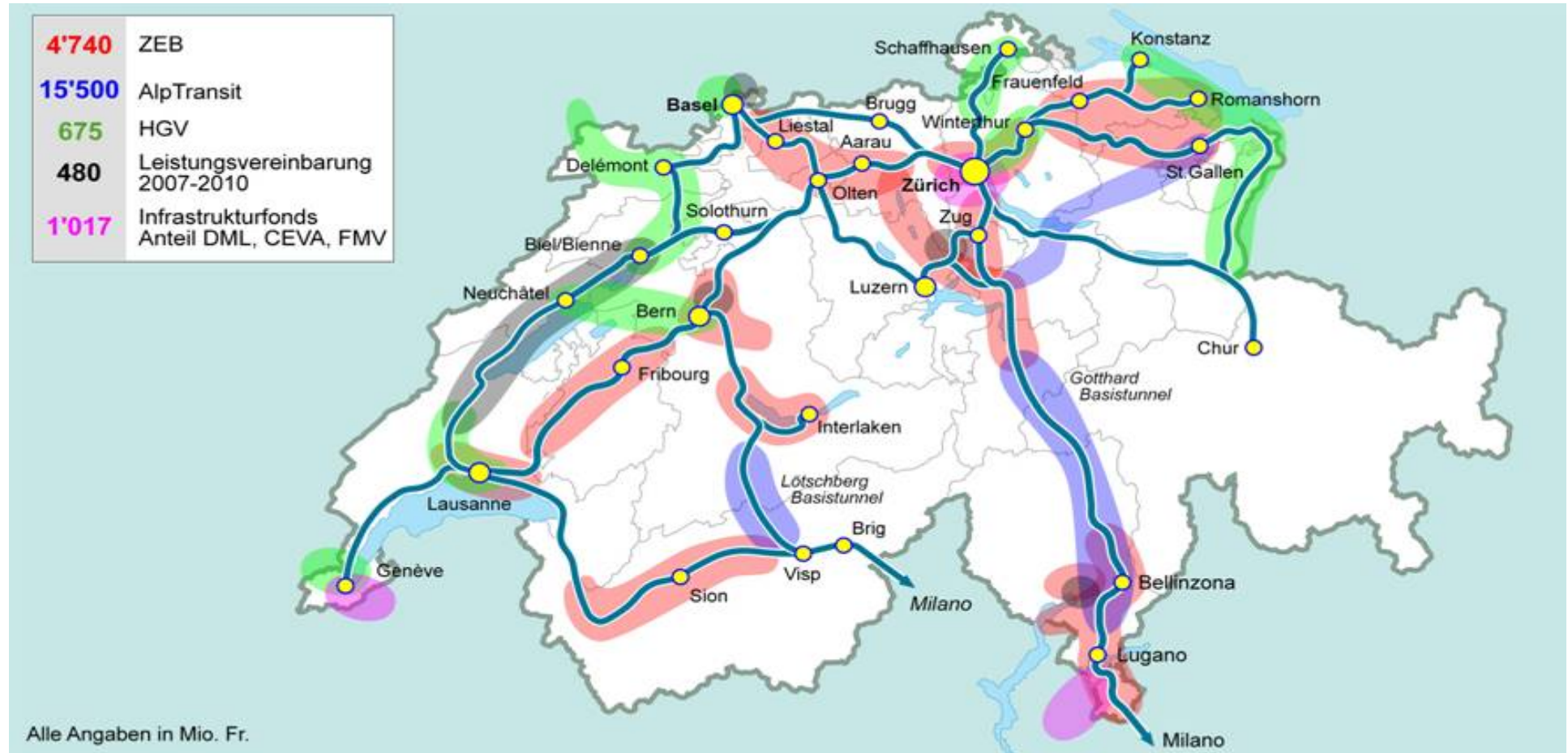
Investissements



Investissements



Investissements



Prise en compte des cantons

- Les offices spécialisés seront informés
- Offre de base optimisée d'ici à fin mai
- Développer des options avec les cantons
- Interlocuteur: l'OFT



Calendrier

- Eté 2006: premier projet pour la consultation
- Automne 2006: coordonner le projet à mettre en consultation
- Fin 2006: ouvrir la consultation
- 2ème semestre 2007: message



Horizon temporel

L'évolution de la NLFA influera sur le ZEB

Les fonds seront disponibles pour le ZEB au plus tôt à partir de 2012/13

Horizon temporel pour la réalisation: 25 années

