



Référence : BAV-052.1-21/19

Fiche info

Date : 16 août 2023

Aménagement ferroviaire : projets principaux et adaptations prévues

Le Parlement a décidé de réaliser plus de 300 projets d'aménagement ferroviaire pour environ 25 milliards de francs répartis sur trois programmes : ZEB et les étapes d'aménagement 2025 et 2035. Un tiers de ces projets est en service, le reste est en construction ou en phase d'étude de projet. S'y ajoutent maintenant des optimisations de projets déjà décidés pour un montant de 2,6 milliards de francs. Les aménagements permettent d'améliorer constamment l'offre grâce à des étoffements de la cadence, des trains plus longs ou à deux étages, des correspondances plus simples ainsi que quelques réductions de temps de parcours.

En votant les étapes d'aménagement 2025 et 2035 ainsi que le programme ZEB, le Parlement a chargé les CFF et les chemins de fer privés de réaliser plus de 300 projets d'aménagement ferroviaire. Parmi les projets principaux, qui ont déjà été mis en service (A), qui sont en cours de construction (B) ou en phase d'étude de projet (C), on trouve :

en Suisse romande et en Valais :

- l'aménagement de la ligne du Simplon (Vevey–Loèche) pour des trains à deux niveaux (A)
- l'aménagement du nœud de Genève avec gare souterraine (cf. ci-dessous) (B, C)
- l'aménagement du nœud de Lausanne y c. la gare de Lausanne et le saut-de-mouton à Renens (A, B)
- l'aménagement du tronçon Genève–Lausanne (cf. ci-dessous) (C)
- l'aménagement de la gare de Fribourg avec un deuxième passage inférieur pour piétons (B)
- la liaison directe Neuchâtel–La-Chaux-de-Fonds (C)

en Suisse du nord-ouest :

- l'aménagement du nœud de Bâle avec passerelle supplémentaire et quais adaptés (B, C)
- l'aménagement du nœud de Liestal (B)
- la double voie dans le Laufonnais (B)
- le tunnel à double voie Gléresse–Douanne (B)

sur le Plateau :

- l'aménagement du nœud de Berne avec passage inférieur supplémentaire pour piétons, la nouvelle gare souterraine du RBS et divers aménagements dans les environs de la gare (B, C)
- l'aménagement du deuxième tube du tunnel de base du Loetschberg (cf. ci-dessous) (C)
- l'aménagement à quatre voies Olten–Aarau avec le tunnel d'Eppenberg (A)
- l'aménagement du nœud d'Olten (cf. ci-dessous). (C)
- l'aménagement de la gare de Lenzbourg (C)

à Zurich et en Suisse orientale :

- l'aménagement à quatre voies Zurich–Winterthur avec le tunnel de Brütten (C)
- l'aménagement de la gare de Zurich-Stadelhofen (C)
- l'aménagement de la gare de Winterthur (A)
- l'augmentation des prestations en gare de Saint-Gall (C)
- l'augmentation des prestations en gare de Wil (A)
- les aménagements sur les tronçons en direction de Zurich et de Saint-Gall à Coire (B)

en Suisse centrale et au Tessin :

- l'aménagement du tronçon Zurich-Zoug avec le tunnel de base du Zimmerberg II (C)
- l'introduction de la double voie de la Zentralbahn en gare de Lucerne, divers petits aménagements (A, B)
- l'aménagement du nœud ferroviaire de Bellinzone et la troisième voie Bellinzone–Giubiasco (A, C)
- le nouveau tronçon tram-treno Lugano–Bioggio (B)

[Les rapports annuels de l'OFT sur l'avancement des travaux](#) contiennent des informations détaillées sur le contenu et l'état d'avancement des différents projets ainsi qu'un aperçu de l'ensemble des projets.

Les adaptations prévues

Pour certains projets, le Conseil fédéral propose des optimisations et des compléments, voire des crédits plus élevés. Pour cela, il demande au Parlement des moyens supplémentaires à hauteur de 2,6 milliards de francs :

- **Tunnel Morges – Perroy** : sur le tronçon Lausanne–Genève, le Conseil fédéral demande la construction d'un nouveau tunnel d'environ 9 kilomètres entre Morges et Perroy. Celui-ci devrait s'avérer nettement plus simple à réaliser que la troisième voie, prévue initialement, qui devait traverser une zone densément peuplée. De plus, cela permet de créer un itinéraire alternatif sur un premier tronçon entre Lausanne et Genève en cas de perturbations.
- **Aménagement complet du tunnel de base du Loetschberg** : au lieu de l'aménagement partiel décidé, le Conseil fédéral propose l'aménagement complet du tunnel de base du Loetschberg. Cela permet de créer des capacités supplémentaires et d'augmenter la stabilité de l'exploitation tout en évitant une fermeture totale de huit mois avec un trafic de contournement et des répercussions négatives pour la population, le tourisme et l'économie.
- **Gare souterraine de Genève** : suite à la décision du Parlement d'agrandir la gare de Genève dans le cadre de l'étape d'aménagement 2025, le projet a été adapté sur plusieurs points avec des répercussions sur la répartition des coûts entre la Confédération, le canton et la ville.
- **Gare d'Olten** : le projet d'aménagement de la gare d'Olten a été élargi sur la base de nouvelles connaissances et regroupé avec les mesures prévues pour le maintien de la qualité des infrastructures.

- **Tunnel de Brütten** : un croisement souterrain des deux lignes ferroviaires à Dietlikon a été intégré au projet à la place du saut-de-mouton initialement prévu.
- **Tunnel de base du Zimmerberg II** : pour cet ouvrage, il faut notamment réaliser deux tunnels à simple voie au lieu d'un tunnel à double voie pour des raisons de sécurité. Grâce à un tracé plus direct ainsi qu'à une réduction de la section et de la vitesse, il est possible de limiter les surcoûts par rapport au montant du crédit, sans pour autant devoir réduire l'offre.
- **Gare de Zurich-Stadelhofen** : des mesures supplémentaires sont nécessaires pour la construction de la 4^e voie en raison du manque de place disponible et de la géologie.
- **Étude de projet du tunnel multifonctionnel du Grimsel** : conformément à une motion de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États (23.3010), le Conseil fédéral souhaite qu'une étude de projet soit réalisée pour le tunnel multifonctionnel à Grimsel. Il s'agit d'élaborer des bases solides pour que le Parlement puisse décider en 2026 si le tunnel doit être réalisé ou non.

Pour cela, le Conseil fédéral propose les adaptations de crédit suivantes :

<i>Indications en millions de francs</i>	Crédit d'engagement approuvé	Adaptation demandée
ZEB		
• Moindres besoins	5400	- 590
Étape d'aménagement 2025		
• État actuel de la prévision des coûts finals		- 170
• Nœud de Genève : nouvelle clé de financement		+ 350
• Nœud de Genève : mesures pour sécuriser le flux de voyageurs		+ 160
Total étape d'aménagement 2025	6400	+ 340
Étape d'aménagement 2035		
• Tunnel de base du Zimmerberg II		+ 205
• Aménagement à quatre voies Zurich–Winterthour (tunnel de Brütten)		+ 310
• 4 ^e voie en gare de Stadelhofen		+ 90
• Aménagement complet du tunnel de base du Loetschberg		+ 640
• Tunnel Morges–Perroy (au lieu d'une 3 ^e voie Morges–Allaman)		+ 1290
• Olten installations d'accueil		+ 290
• Nouveau : étude de projet du tunnel multifonctionnel du Grimsel		+ 30
Total étape d'aménagement 2035	12890	+ 2855
Total du crédit supplémentaire demandé		2605

La Confédération finance l'aménagement via le fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF). Le financement des projets décidés et prévus est assuré.

Pour tous renseignements complémentaires :

Office fédéral des transports, Information

Tél. 058 462 36 43

presse@bav.admin.ch