



## Fiche info

Date 2 décembre 2013

---

### **FAIF : amélioration du réseau ferroviaire**

**Le projet FAIF garantit que les fonds à disposition seront suffisants pour réaliser les investissements nécessaires à l'exploitation et à l'entretien, que la sécurité pourra être accrue et le réseau ferroviaire aménagé judicieusement. Ces points sont cruciaux pour que le rail reste performant malgré une demande croissante. Les investissements en question se traduiront par un horaire plus étoffé et des trains supplémentaires sur de nombreuses lignes.**

Le nombre de trains qui circulent sur le réseau ferroviaire suisse est nettement plus élevé que dans la plupart des autres pays. Pour qu'ils soient ponctuels, fiables et sûrs, les installations doivent être dans un état irréprochable. Cela implique des travaux de maintenance onéreux et réguliers : meulage des rails, bourrage du lit de ballast ou réfection de toute la voie (rails, traverses, ballast et infrastructure). C'est pourquoi une grande partie des ressources financières prévues par FAIF sera injectée dans l'exploitation, le maintien et la sécurité de l'infrastructure ferroviaire, ces domaines nécessitant aussi des contrôles réguliers, de menus travaux d'assainissement de ponts et de tunnels ainsi que le renouvellement des installations d'enclenchement et de la caténaire, l'entretien des talus (débroussaillage) et un service hivernal (dégivrage des branchements, déneigement).

#### **Nouveaux tronçons, tunnels, voies et installations de signaux**

La maîtrise de la croissance du trafic passe par l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire. Il s'agit d'aménagements classiques, c.-à-d. de nouveaux tronçons et de nouveaux tunnels, d'une part, et de projets peu spectaculaires mais indispensables pour faire circuler davantage de trains d'autre part : doublements de la voie, voire pose d'une troisième ou d'une quatrième voie, voies de dépassement, croisements, passages supérieurs, installations de signaux modernes etc.

Comme le nombre de voyageurs augmente constamment, il faut des quais plus longs et plus larges et des passages inférieurs dans bien des gares ; de nouvelles



gares souterraines sont également planifiées. Une partie des fonds sera en outre consacrée aux installations d'exploitation (telles que les voies de garage et les postes d'enclenchement) ou aux équipements destinés aux mouvements de manœuvre et à l'alimentation en courant.

### **Les aménagements profitent aux centres et aux régions rurales**

Ces aménagements sont ancrés dans le Programme de développement stratégique (PRODES) de la Confédération qui y a classé les projets en deux degrés d'urgence pour dégager ensuite des étapes d'aménagement distinctes. La première de ces étapes, à réaliser d'ici à 2025, a obtenu l'aval du Parlement ; elle porte sur des projets d'une somme totale de 6,4 milliards de francs. Quant à la deuxième étape, à réaliser d'ici à 2030, elle sera élaborée au cours des prochaines années à partir d'objectifs déjà fixés par le Parlement ; ce dernier pourra en délibérer à partir de 2018.

Ces aménagements permettent d'améliorer l'offre aussi bien en transport de voyageurs qu'en trafic marchandises. La première étape comprend des investissements dans les tronçons Lausanne – Genève, Lausanne – Berne, Neuchâtel – Bienne, Berne – Lucerne, Berne – Thoune, Aarau – Zurich, Zurich – Coire, Lucerne – Giswil, Bellinzzone – Tenero, St-Gall – Coire, Zermatt – Fiesch, Coire – Davos/St-Moritz ainsi que dans des nœuds ferroviaires principaux tels que Genève, Berne, Bâle et Lugano.

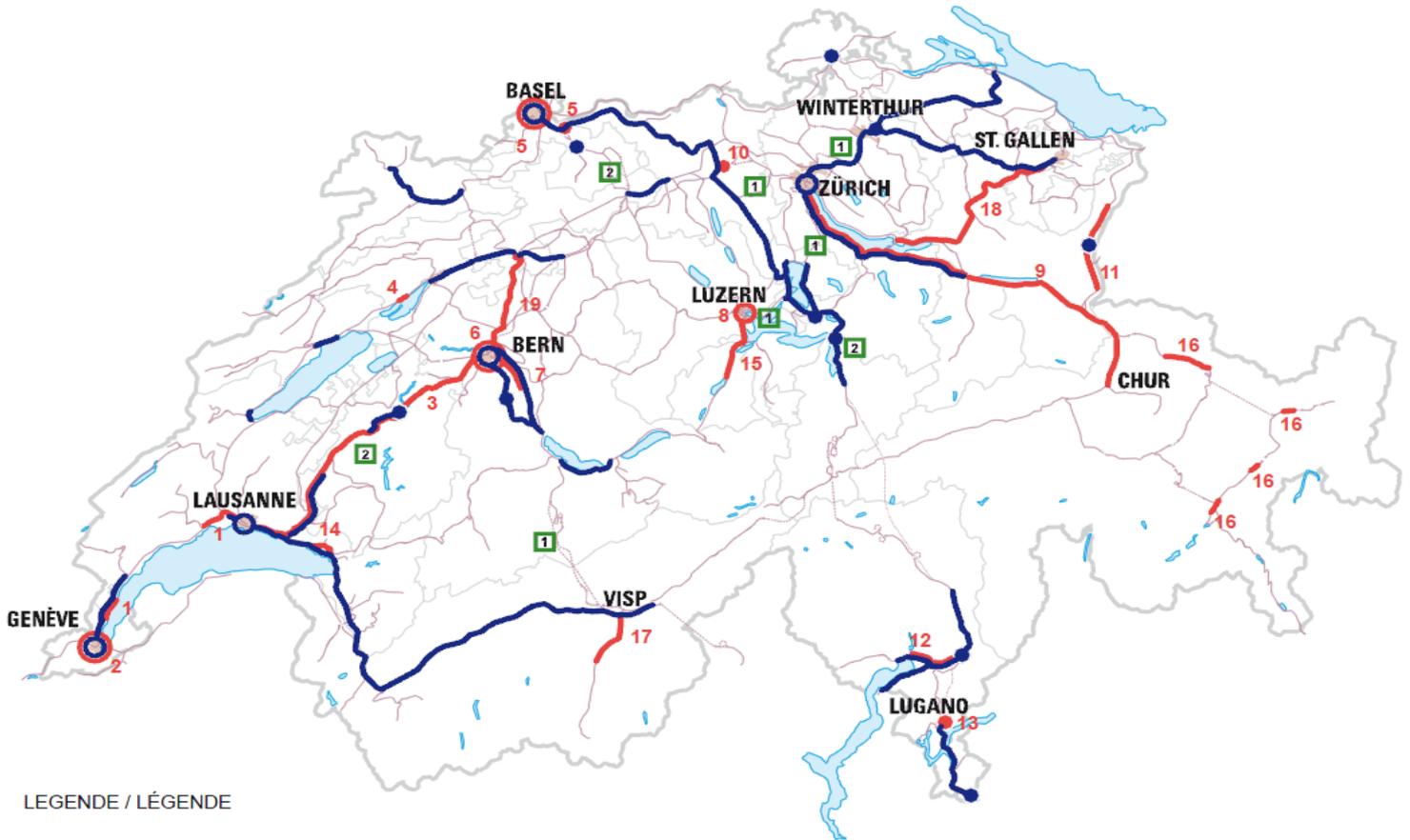
La carte et le tableau de la page suivante indiquent les projets décidés dans le cadre de la première étape d'aménagement 2025 et les améliorations de l'offre qu'ils induisent.

D'autres améliorations seront également réalisées grâce aux programmes déjà entamés comme le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), la NLFA, les projets d'agglomération, les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer et le raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, de même que le corridor 4 m destiné au transport transalpin de marchandises.

➡ *Pour plus d'informations : fiche info « Comment fonctionne le financement »*



Etape d'aménagement 2025 (en rouge) et ZEB (en bleu) :



LEGENDE / LÉGENDE

 Ausbauten ZEB  
Aménagements ZEB

 FABI Ausbauschnitt 2025 (6,4 Mia.)  
FAIF Etape d'aménagement 2025 (6,4 milliards)

 Kredite für Projektierung, Planung und Studien  
Crédits pour la planification et des études



## Etape d'aménagement 2025 :

	Mesures <sup>1</sup>	Offre <sup>2</sup>
1	Lausanne – Genève: extension de capacité	4 trains IC non-stop par heure sur la ligne Genève – Lausanne et garantie de capacité des sillons pour le transport de marchandises
2	Nœud de Genève: extension de capacité	4 trains IC non-stop par heure sur la ligne Genève – Lausanne et garantie de capacité des sillons pour le transport de marchandises; Cadence au quart d'heure RE Genève – Nyon; Prérequis pour d'autres aménagements en transport régional; augmentation de la stabilité de l'exploitation
3	Lausanne – Berne: mesures d'accélération	Réduction de temps de parcours Lausanne – Berne
4	Gléresse – Douanne: extension de capacité	Cadence à la demi-heure en transport régional Bienne – Neuchâtel; Amélioration de la qualité du transport de marchandises sur la ligne du pied du Jura par réduction du temps de parcours; Augmentation de la stabilité et de la souplesse de l'exploitation
5	Bâle Est (1 <sup>re</sup> étape), Ergolzthal: extension de capacité; Pratteln: désenchevêtrement	Cadence au quart d'heure RER Bâle – Liestal; Amélioration des conditions de correspondance à Liestal; Garantie des capacités des sillons du transport de marchandises; Augmentation de la stabilité de l'exploitation
6	Nœud de Berne: extension de capacité	Davantage de places assises grâce à des trains à deux étages d'une longueur de 400 m; Cadence à la demi-heure Berne – Lucerne; Cadence au quart d'heure RER Berne – Münsingen
7	Gümligen – Münsingen: extension de capacité	Cadence au quart d'heure RER Berne – Münsingen; Augmentation de la stabilité de l'exploitation et garantie des capacités des sillons du transport de marchandises
8	Berne – Lucerne: augmentation du rendement	Cadence à la demi-heure Berne – Lucerne

<sup>1</sup> Source : art. 1 de l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire (sujet au référendum)

<sup>2</sup> Source : infrastructure y c. mesures réalisées selon la LDIF adaptée en fonction du message FAIF. Sous réserve de modifications dues à l'évolution des besoins.



9	Zurich – Coire: extension de capacité	Cadence à la demi-heure du trafic grandes lignes Zurich – Coire avec correspondance Sargans – Buchs SG (cadence intégrale à la demi-heure); Cadence à la demi-heure RE Zurich – Ziegelbrücke; Garantie des capacités des sillons du transport de marchandises
10	Rapperswil – Mägenwil: augmentation du rendement	Cadence à la demi-heure RER Aarau – Zurich; Garantie des capacités des sillons du transport de marchandises; Augmentation de la stabilité et de la souplesse de l'exploitation
11	St-Gall – Coire: extension de capacité	Garantie des capacités des sillons du transport de marchandises; étoffement de la cadence Coire – St-Gall
12	Bellinzzone – Tenero: extension de capacité	Cadence à la demi-heure Locarno – Lugano; Augmentation de la stabilité et de la souplesse de l'exploitation
13	Lugano: extension de capacité	Cadence intégrale à la demi-heure en trafic grandes lignes Zurich – Lugano
14	Vevey – Blonay: augmentation du rendement	Cadence au quart d'heure Vevey – Blonay
15	Lucerne – Stans/Giswil: augmentation du rendement	Quatre trains par heure Lucerne – Giswil et Lucerne – Stans
16	Landquart/Coire – Davos – St-Moritz: augmentation du rendement	Cadence à la demi-heure Landquart – Davos et Landquart/Coire – St-Moritz grâce à la cadence à la demi-heure Zurich – Coire
17	Zermatt – Täsch/Fiesch: augmentation du rendement	Cadence à la demi-heure Zermatt – Brigue – Fiesch; Cadence au quart d'heure Täsch – Zermatt
18	St-Gall – Rapperswil/Wil – Nesslau: augmentation du rendement	Davantage de places assises grâce à des trains à deux étages ou d'une longueur de 400 m sur le réseau de la SOB
19	Worblaufen – Soleure: augmentation du rendement	Berne – Soleure: prolongement de la ligne S8 jusqu'à Bätterkinden
1	Planification extension de capacité Aarau – Zurich, Zurich – Winterthur (tunnel de Brütten, Stadelhofen), Thalwil – Zoug (Zimmerberg), Zoug – Lucerne (gare souterraine ou gare de passage) et planification équipement technique ferroviaire Ferden – Mitholz dans le tunnel de base du Loetschberg	Préparatifs en vue des futures étapes d'aménagement
2	Etudes pour Bâle – Plateau (3 <sup>e</sup> percée du Jura), le nouveau tronçon de l'Axen et Lausanne – Berne	Préparatifs en vue des futures étapes d'aménagement



	Installations d'exploitation et investissements isolés de faible envergure	Offre supplémentaire grâce à des investissements dans des installations d'accueil, du transport de marchandises, de garage (trains voyageurs et marchandises), de courant de traction, ainsi que dans des mesures d'assainissement phonique.
--	--	--

**Questions :**

Office fédéral des transports, Informations  
031 322 36 43  
presse@bav.admin.ch