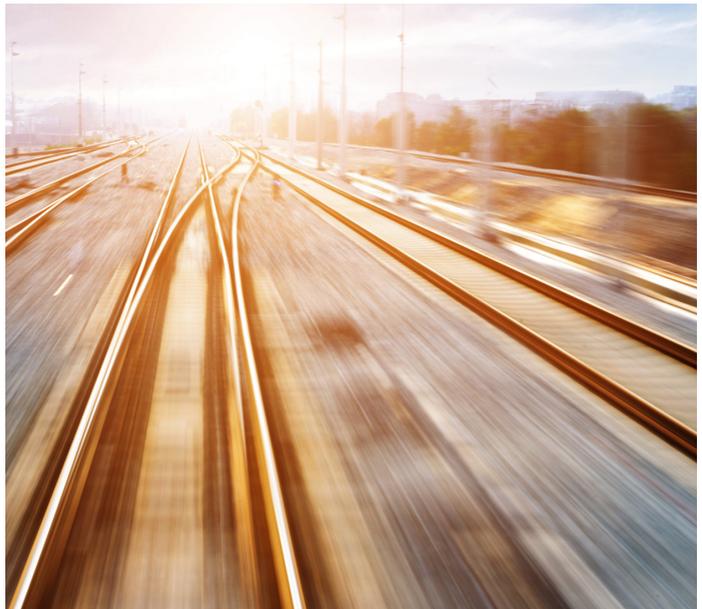


# L'Étape d'aménagement 2035, un pas important dans l'avenir

Position de l'UTP sur l'Étape d'aménagement  
de l'infrastructure ferroviaire 2035

Février 2019



---

## Éditorial

### L'aménagement du réseau ferroviaire est indispensable, et le concept d'offre 2035 avec des aménagements ciblés prêt!

À l'aube du troisième millénaire, les transports publics ont réalisé un bond de géant grâce à «Rail 2000». Ce programme a accéléré la cadence des relations à la demi-heure au niveau des grands nœuds suisses, la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) a largement amélioré l'offre du trafic nord-sud et les réseaux express régionaux ont rendu les grands centres bien plus accessibles. Toutes ces mesures ont répondu aux besoins croissants de mobilité émis par la population.

Selon les perspectives d'évolution du transport de la Confédération, la demande du trafic voyageurs croîtra de 51 % entre 2010 et 2040 et celle du trafic marchandises de 45 %. Afin de pouvoir satisfaire ces demandes qualitativement aussi à l'avenir, l'offre de l'ensemble des transports publics suisses doit bénéficier de vastes aménagements. L'objectif du nouveau concept d'offre nationale est de proposer une véritable chaîne de voyage toutes les demi-heures, et même tous les quarts d'heure sur les couloirs fortement fréquentés. En ce qui concerne le fret ferroviaire, des distributions express sont faisables partout en Suisse. Pourtant, pour que cette offre de transports publics (TP) par rail puisse être concrétisée, l'infrastructure ferroviaire doit être considérablement aménagée d'ici 2035. Celle-ci doit être aménagée là où les clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises en profiteront le plus. L'offre de l'horaire est déterminante puisque les aménagements en découlent. En même temps, il convient d'utiliser l'infrastructure existante de manière optimale afin que les TP restent abordables pour les clients et les commanditaires.

Les importantes mesures mentionnées dans le projet du Conseil fédéral posent les jalons d'une offre d'avenir qui mise sur les forces du rail et qui crée une utilité certaine pour la clientèle des trafics voyageurs et marchandises. L'Union des transports publics (UTP) salue l'intégration de l'aménagement partiel du tunnel de base du Lötschberg dans le projet, mais demande que deux points soient ajoutés au paquet: des optimisations infrastructurelles au nœud ferroviaire d'Olten et une modernisation fondamentale de la ligne reliant Neuchâtel à La-Chaux-de-Fonds.

L'UTP se réjouit que la commission du Conseil des États chargée de l'examen préalable soutienne le projet du Conseil fédéral. Les modifications effectuées correspondent à ses souhaits.

Meilleures salutations,



Norbert Schmassmann  
Président de l'UTP



Ueli Stückelberger  
Directeur de l'UTP

---

## Aménager là où le client en profitera le plus

Ce sont des chiffres impressionnants que l'Office fédéral de l'aménagement territorial (ARE) a présentés en 2016 dans ses perspectives d'évolution du transport: la demande en transports publics progressera de 51 % d'ici 2040 et le trafic marchandises par rail de 45 %. En tant qu'organisation faîtière des entreprises de transports publics, l'Union des transports publics (UTP) veut faire face à ces défis majeurs et répondre durablement à la demande croissante, ce qui est impensable sans un aménagement de l'offre de l'horaire.

Déjà aujourd'hui, de nombreuses lignes ont atteint leurs limites de capacité, que ce soit dans le trafic voyageurs ou le trafic marchandises, et il y a des goulets d'étranglement sur le rail comme dans les gares. Les prévisions de l'ARE indiquent donc bel et bien que, sans entreprendre de mesures sur de multiples couloirs ferroviaires, le nombre de goulets d'étranglements ne cessera pas d'augmenter.

Afin de pouvoir satisfaire cette demande dans les trafics voyageurs et marchandises à l'avenir également, il faut non seulement utiliser plus efficacement l'infrastructure existante, mais aussi aménager l'offre de l'horaire en investissant massivement dans de nouvelles infrastructures. Le Conseil fédéral propose d'investir quelque 11,9 milliards de francs dans le cadre de la prochaine étape d'aménagement prévue pour 2035.

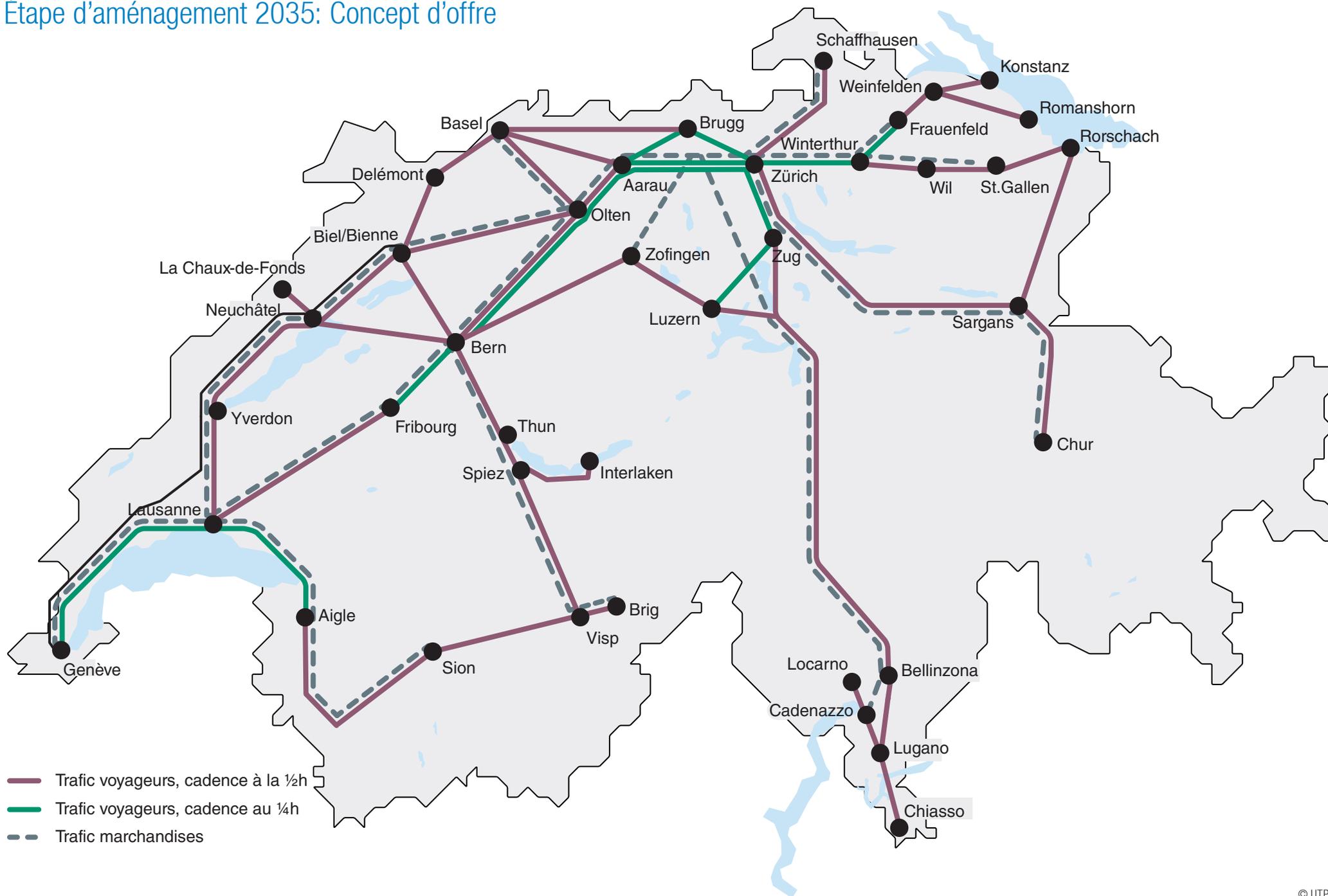
L'UTP s'engage en faveur de projets qui couvrent largement les futurs besoins en transports publics (TP) et qui, parallèlement, ont un rapport coût-efficacité positif. En outre, elle veille à un équilibre régional entre les projets.

---

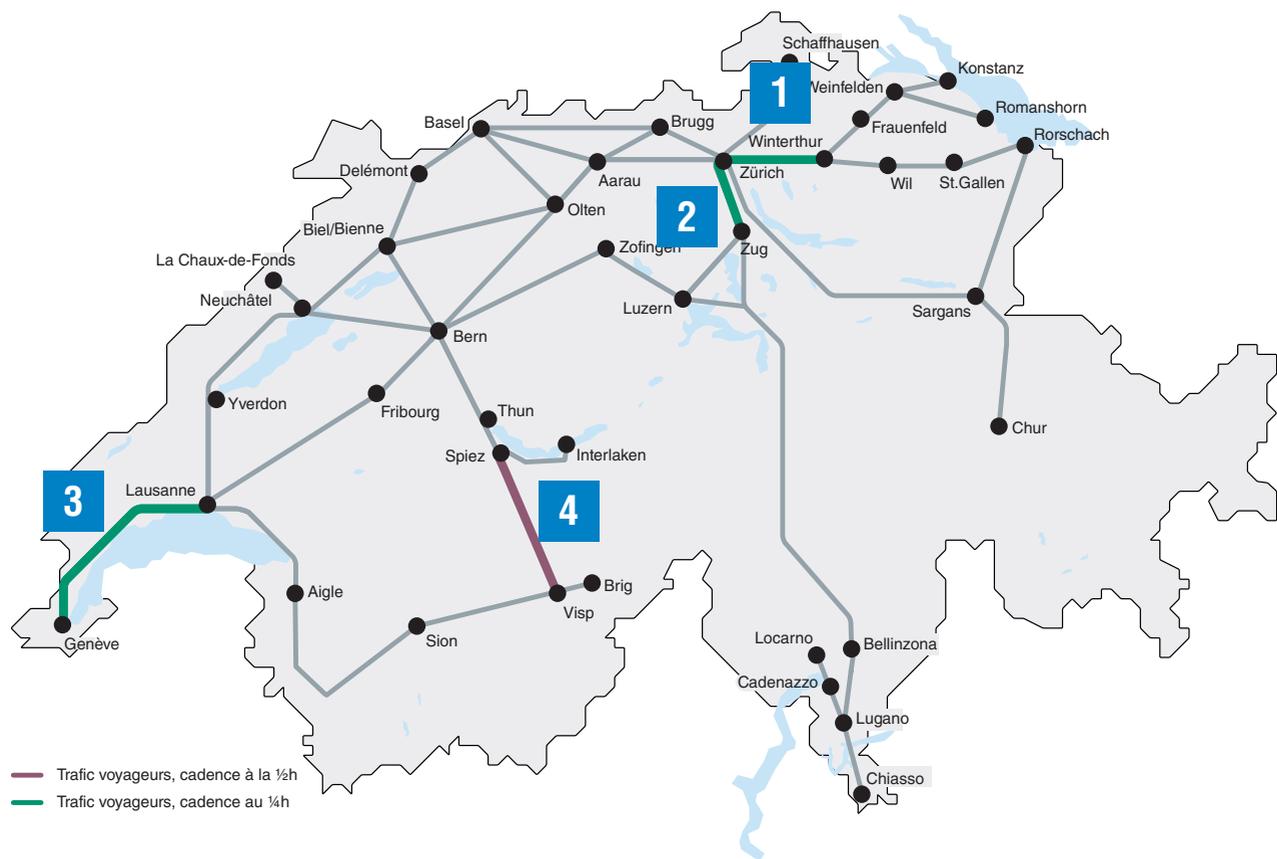
### Voici les principales positions et exigences de l'UTP:

- La future offre des TP est déterminante. Il faut absolument investir dans des nouveaux projets de construction.
- La branche soutient sur le fond le paquet du Conseil fédéral. Le réseau ferroviaire doit être aménagé aux endroits où les goulets d'étranglement sont les plus problématiques et où les travaux bénéficieront le plus aux clients du trafic voyageurs et du trafic marchandises.
- Le nouveau concept d'offre permet des chaînes de voyage toutes les demi-heures partout en Suisse, et tous les quarts d'heure par endroits; il représente ainsi un grand pas après «Rail 2000». Il mise sur les forces du système ferroviaire, augmente les avantages pour les clients et pose les jalons d'une mobilité du futur.
- S'agissant du trafic marchandises, la productivité est soutenue par l'aménagement des réseaux standard et express ainsi que par le raccourcissement des temps de trajet.
- Afin que les TP restent abordables pour les clients et les commanditaires, il convient d'employer idéalement l'infrastructure existante.
- En plus d'aménager, il faut continuer à activement développer les innovations technologiques (numérisation), afin d'employer plus intensivement l'infrastructure existante.
- L'UTP salue l'intégration de l'aménagement partiel du tunnel du Lötschberg au programme optimisé.
- Deux points doivent encore être intégrés au projet: des optimisations infrastructurelles au nœud d'Oltén et une modernisation fondamentale de la ligne reliant Neuchâtel à La-Chaux-de-Fonds.
- Les TP suisses ont un avenir car le tournant énergétique nécessite des TP performants. D'une part, ces derniers sont respectueux de l'environnement et, d'autre part, ils sont aptes à transporter beaucoup de gens sur une petite surface.

## Étape d'aménagement 2035: Concept d'offre



## Étape d'aménagement 2035: Projets d'aménagement



**1** Tunnel de Brütten Zurich – Winterthur  
Aménagement de Zurich Stadelhofen



**2** Tunnel de base du Zimmerberg II  
Zurich – Zoug



**3** Arc lémanique  
Genève – Lausanne



**4** Tunnel de base du Lötschberg  
Spiez – Viège



### Investissements (en francs suisses)

Réseau des **CFF**: 8,17 milliards

Réseau des **chemins de fer privés**: 2,06 milliards

Nouveaux **arrêts** et **installations opérationnelles**:  
1,27 milliard

**Investissements uniques** et mesures pour  
le **trafic transfrontalier**: 0,2 milliard

**Surveillance du projet** et **travaux de planification**  
de la prochaine étape d'aménagement: 0,2 milliard

---

## Conclusion

- La demande croissante dans les TP rend un important aménagement de l'offre indispensable.
- L'UTP salue l'Étape d'aménagement 2035. Elle soutient aussi bien les projets d'aménagement proposés que les crédits de projets de la prochaine étape d'aménagement.
- Le nouveau concept d'offre permet des chaînes de voyage toutes les demi-heures, voire tous les quarts d'heure par endroits, et un réseau express national pour le trafic marchandises.
- Deux objets doivent être intégrés au projet: des optimisations de l'infrastructure au nœud ferroviaire d'Olten et une modernisation de fond de la ligne Neuchâtel – La-Chaux-de-Fonds.
- En plus d'aménager, il faut continuer à activement développer les innovations technologiques (numérisation) afin d'employer plus intensivement l'infrastructure existante.



Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Dählhölzliweg 12  
CH-3000 Berne 6  
+41 (0)31 359 23 23  
[info@utp.ch](mailto:info@utp.ch)  
[www.utp.ch](http://www.utp.ch)