

## 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  |

1 Source: art. 1 de l'arrêté fédéral du 21 juin 2013 sur l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire

2 Source: infrastructure y c. mesures réalisées selon la LDIF adaptée en fonction de FAIF.

|           |  |   |
|-----------|--|---|
| <b>9</b>  | 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 |
| <b>10</b> | 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  |
| <b>11</b> | St-Gall – Coire: extension de capacité   | Garantie des capacités des sillons du transport de marchandises; étoffement de la cadence Coire – St-Gall   |
| <b>12</b> | Bellinzzone – Tenero: extension de capacité  | Cadence à la demi-heure Locarno – Lugano; augmentation de la stabilité et de la souplesse de l'exploitation   |
| <b>13</b> | Lugano: extension de capacité  | Cadence intégrale à la demi-heure en trafic grandes lignes Zurich – Lugano  |
| <b>14</b> | Vevey – Blonay: augmentation du rendement  | Cadence au quart d'heure Vevey – Blonay   |
| <b>15</b> | Lucerne – Stans/Giswil: augmentation du rendement  | Quatre trains par heure Lucerne – Giswil et Lucerne – Stans   |
| <b>16</b> | 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  |
| <b>17</b> | Zermatt – Täsch/Fiesch: augmentation du rendement  | Cadence à la demi-heure Zermatt – Brigue – Fiesch; Cadence au quart d'heure Täsch – Zermatt   |
| <b>18</b> | 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   |
| <b>19</b> | Worblaufen – Soleure: augmentation du rendement  | Berne – Soleure: prolongement de la ligne S8 jusqu'à Bätterkinden   |
| <b>1</b>  | Planification extension de capacité Aarau – Zurich, Zurich – Winterthour (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 Lötschberg | Préparatifs en vue des futures étapes d'aménagement   |
| <b>2</b>  | 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   |