



Référence : OFT-052.1-23/6

## Fiche info

Date : 26 novembre 2024

---

# Consolidation du projet d'offre 2035 et poursuite de l'aménagement du réseau ferroviaire

En 2019, le Parlement a adopté l'étape d'aménagement ferroviaire 2035. Cette étape d'aménagement de l'infrastructure se base sur le projet d'offre (PO) 2035, lequel prévoit un bond important de l'offre avec de nouvelles cadences au quart d'heure ou à la demi-heure sur environ 60 lignes et une hausse d'environ 20% du nombre de places assises. Pour le transport de marchandises, un réseau express dans toute la Suisse est notamment prévu pour les livraisons urgentes (par ex. colis, denrées alimentaires). Tout cela est nécessaire pour pouvoir faire face à la demande croissante de mobilité et de transport.

L'étape d'aménagement 2035 se fonde sur une série de paramètres de planification, en particulier sur les exigences relatives au matériel roulant (capacité, vitesse, longueur, profil). Les CFF et les autres entreprises ferroviaires élaborent ces paramètres, que l'OFT synthétise à chaque fois dans les bases de planification pour les étapes d'aménagement.

Dans le rapport en vue du message 2023 mis en consultation en 2022, puis dans le message de 2023 sur l'extension du réseau ferroviaire lui-même, le Conseil fédéral a annoncé que le PO 2035 devait être retravaillé (« consolidé ») après que les CFF ont décidé de modifier leurs bases de planification afin de rendre l'horaire plus robuste ainsi que de renoncer au franchissement rapide des courbes avec le nouveau train à deux étages (train duplex TGL).

Ladite consolidation doit permettre d'étendre considérablement l'offre ferroviaire pour la clientèle au cours des prochaines décennies, comme prévu, tout en continuant à garantir une exploitation stable et ponctuelle. Elle est également une condition préalable à la planification d'autres étapes d'aménagement.

Entre-temps, les travaux de l'OFT et des CFF au niveau des experts ont montré que la majeure partie des objectifs initiaux du PO 2035 peuvent également être atteints avec les nouvelles valeurs de référence. La consolidation est toutefois nettement plus complexe qu'imaginé jusqu'à présent. Il faut réaliser des extensions supplémentaires du réseau ferré dans toute la Suisse, par exemple des voies supplémentaires, des adaptations de tronçons et

de nouvelles installations de garage. En l'état actuel, les coûts de la consolidation s'élèvent à environ 8,5 milliards de francs. À cela s'ajoutent des surcoûts pour des projets déjà décidés, des investissements dans la sécurité de l'exploitation de plusieurs gares, également en vue de futures augmentations du nombre d'usagers, et pour d'autres études de projets et petits projets. Au total, de l'avis des spécialistes, la mise en œuvre du futur grand bond de l'offre requerra environ 14 milliards de francs supplémentaires dans les 20 prochaines années (dont les 8,5 milliards de consolidation).

Le financement de ces montants par le biais du Fonds d'infrastructure ferroviaire n'est pas assuré actuellement, d'autant plus que la loi donne la priorité au financement du maintien de la qualité du réseau et que, sur mandat du Parlement, six nouveaux grands projets dépassant le cadre du PO 2035 doivent également être examinés pour la prochaine étape d'aménagement (nœuds de Bâle et de Lucerne, tronçons Aarau–Zurich, Lausanne–Berne et Winterthour–St-Gall, construction du tunnel du Grimsel).

Les résultats élaborés au niveau expert concernant la consolidation et les besoins financiers vont maintenant être examinés en interne et en externe – y compris sous l'angle de possibles réductions des coûts. Parallèlement, la Confédération entamera au premier trimestre 2025, en concertation avec les cantons et les entreprises ferroviaires, l'élaboration d'orientations générales possibles pour la suite des opérations.

**Pour de plus amples informations :**

Office fédéral des transports  
Information  
058 462 36 43  
[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)