

## ***Rail 2000 plus (variante attractive au projet FAIF de la Confédération)***

Le nouveau tronçon ou nouveau tunnel le plus proche de son propre lieu d'habitation n'est pas nécessairement le plus important, ni le plus urgent des investissements prévus pour améliorer le réseau national. Un groupe de spécialistes indépendants a élaboré le concept *Rail 2000 plus* sur la base des critères suprarégionaux suivants:

- La meilleure réponse possible aux besoins des populations les plus larges possibles
- L'allègement le plus efficace du réseau autoroutier
- Les temps de parcours les plus réduits possibles, en tenant compte des performances du matériel roulant des CFF qui sera en service durant les prochaines décennies (200 km/h)
- Accroissement sensible de la productivité et de la rentabilité
- Cadence à la demi-heure, partiellement au quart d'heure, sur d'autres grands axes
- Moins de risques de dérangements et d'interruption de trafic
- Réalisation plus rapide grâce à une augmentation plus importante des recettes ce qui réduit d'autant les besoins financiers.

*Par rapport au projet fédéral FAIF, le concept Rail 2000 plus se caractérise par des gains de productivité et par des recettes supplémentaires. L'horaire cadencé est sensiblement amélioré.*

*La réalisation d'un tracé totalement indépendant entre Roggwil et Zurich Altstetten permet d'éviter les multiples contraintes du maintien du trafic durant les travaux sur les lignes actuelles via Olten, les plus chargées du réseau. Il en résulte des économies de temps et d'argent.*

Le concept *Rail 2000 plus* est soutenu par les personnes suivantes, dans l'ordre alphabétique:

Michel Béguelin, ancien conseiller national/ancien conseiller aux Etats; michel.beguelin@bluewin.ch  
Pierre-Alain Bolomey, directeur du Terminal Terco Chavornay; PABolomey@terco-chavornay.ch  
Hans Bosshard, ancien rédacteur NZZ; bd.bosshard@bluewin.ch  
Ing. SIA Walter Dietz, ancien directeur de la Cie. Bodensee–Toggenburg; wabe.dietz@freesurf.ch  
Dr Yvette Jaggi, ancienne conseillère aux Etats; yjaggi@citycable.ch  
Martin Josi, ancien directeur du BLS Lötschbergbahn; mejosi@hotmail.com  
Dr Charles Kellerhals, ancien directeur des Cies EBT/SMB/VHB; chskellerhals@bluewin.ch  
Ing. dipl. EPF Jürg Perrelet, ancien suppl. du chef de section Rail 2000 OFT; jperrelet@swissonline.ch  
Dr Guido Schoch; guido.schoch@gmx.ch  
Heinz Tännler, conseiller d'Etat de Zoug, chef des travaux; heinz.taennler@zg.ch  
Dr Hans Martin Tschudi, avocat, ancien conseiller d'Etat de Bâle; hans-martin.tschudi@furerkarrer.ch

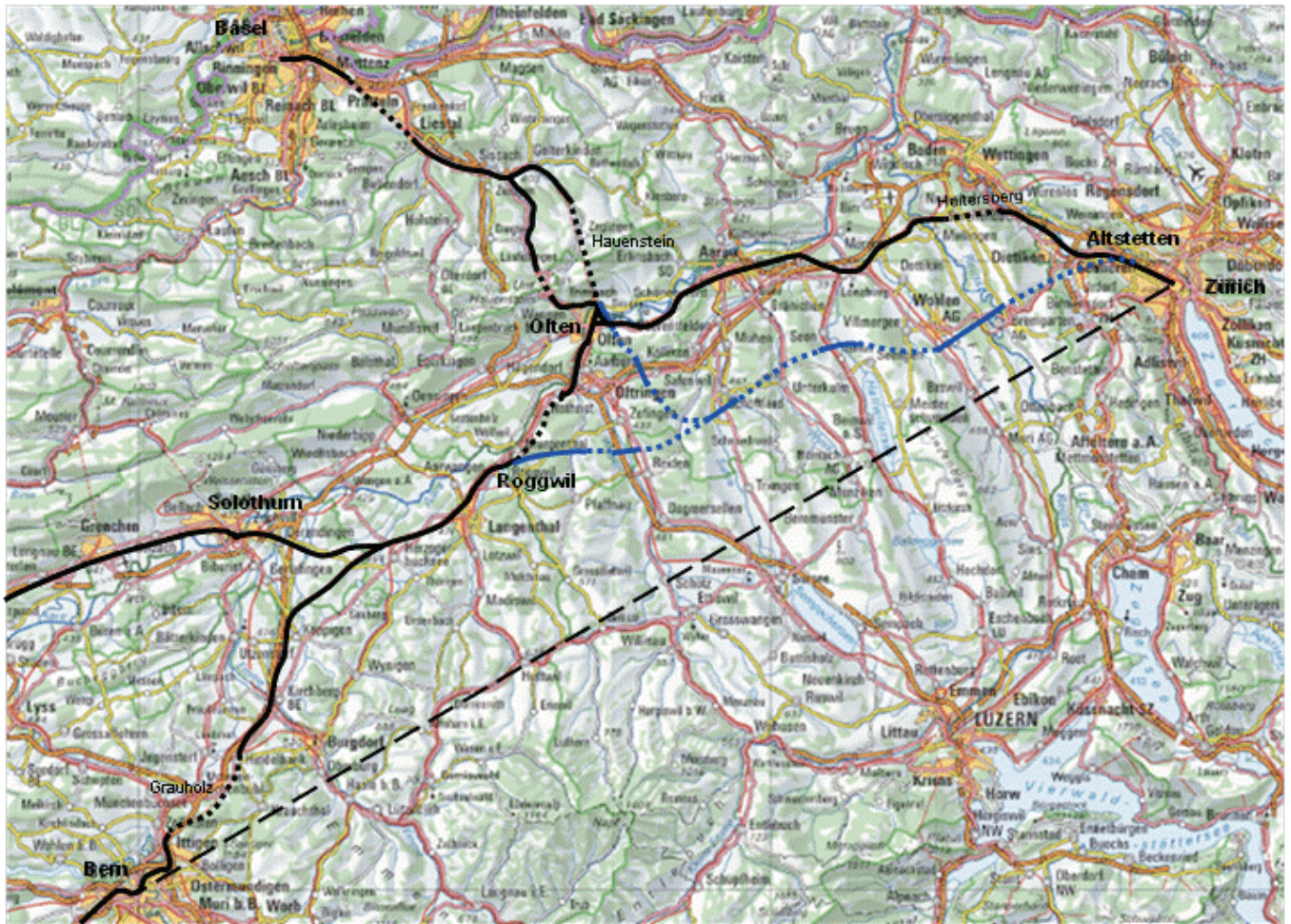
### *Information des médias:*

Michel Béguelin (michel.beguelin@bluewin.ch); 079 321 00 60  
Jürg Perrelet (jperrelet@swissonline.ch); 076 403 25 56

*Embargo:* dimanche, 5 février, 5 h.

<p><i>Remarque:</i> Nos propositions sont transmises par Email à tous les destinataires, simultanément. De ce fait, des prises de position officielles fondées ne sont pas possibles à court terme.</p>
---

# Rail 2000 plus Roggwil– et Hauenstein Sud–Zurich Altstetten



— Lignes existantes

— Roggwil–/Hauenstein Sud–Altstetten

- - - Ligne aérienne Bern–Zürich

## Projets des CFF

### Langfristige Entwicklung des Bahnnetzes

Etappierter Ausbau der West-Ost-Achse (Ziel 45-Minuten-Konzept)



QUELLE: SBB

10 Kilometer

NZZ-INFOGRAFIK / cke.



## ***Rail 2000 plus. Concept***

**25 ans après la réussite de la décision populaire sur Rail 2000, la Suisse a besoin d'un *Rail 2000 plus*. Les nouveaux investissements doivent être basés sur un concept qui va au-delà des mots-clés "plus de capacité/plus de places assises". Il doit aussi intégrer les composantes des régions périphériques, de la protection de l'environnement, de l'énergie, des temps de parcours, de la stabilité de l'exploitation, de la productivité et des prévisions de recettes.**

Le 6 décembre 1987, le peuple suisse a accepté un crédit de 5,4 milliards de francs pour le concept Rail 2000. En 1992/98 ont suivi les crédits pour les nouvelles transversales alpines Lötschberg, Gothard et Monte Ceneri. Entretemps, l'évolution du trafic exige 4 voies en contenu sur le tronçon central Berne–Zurich. A l'ouest d'Olten, cette exigence est réalisée depuis 2004, la seconde double voie bénéficiant d'un nouveau tracé à 200 km/h, comme les CFF le souhaitaient, au lieu de suivre l'ancienne ligne via Berthoud.

**Nouveaux tronçons Roggwil– et Hauenstein Sud–Zurich Altstetten.** Suite au succès du tracé Rail 2000, précisément Mattstetten–Rothrist où les trains roulent à 200 km/h, la logique veut que ce tracé soit prolongé, avec les mêmes caractéristiques, vers l'est jusqu'à Zurich, indépendamment du tracé datant du 19<sup>e</sup> siècle via Olten. Une ligne directe, partant de Roggwil (la gare avant Rothrist) et filant le plus directement possible vers Zurich réduit sensiblement les temps de parcours dans la partie centrale du réseau, améliore les recettes tout en économisant énergie, matériel roulant et personnel. La ligne actuelle Bâle–Zurich se raccorde facilement par un tronçon "Hauenstein Sud" de 15 km, ce qui améliore la rentabilité de l'ensemble.

**Moins vite, mais plus tôt!** Le président du conseil d'administration des CFF, Ulrich Gygi, promet des temps de parcours de 45 minutes à l'horizon 2050 entre les trois points Berne–Bâle –Zurich. Pour ce faire, une vitesse jusqu'à 250 km/h serait nécessaire, d'où un nouveau matériel roulant. Avec *Rail 2000 plus*, grâce au raccourcissement à la distance offert par le tracé Roggwil–Altstetten, Berne est à 42 minutes de Zurich, à la vitesse de pointe de 200 km/h, c'est-à-dire avec le matériel roulant récemment commandé (Berne–Roggwil 18', Roggwil–Altstetten 18' à la moyenne de 183 km/h).

### **Améliorations cohérentes du reste du réseau**

**Lausanne–Berne.** En 1987, un nouveau tronçon Rail 2000 dans le canton de Fribourg a été accepté. Il n'a pas encore été construit. Comme prévu à l'époque, le temps de parcours Lausanne–Berne doit être réduit de 10' et ramené à 56'.

**Offre.** *Rail 2000 plus rend possibles les améliorations suivantes:*

- Quatre trains à l'heure Bâle–Zurich
- Cadence au quart d'heure Berne–Zurich
- Trains IC Genève/Lausanne–Bienne–Zurich
- Cadence à la demi-heure au lieu de l'heure Genève Aéroport/Lausanne–Bienne
- Cadence à la demi-heure au lieu de l'heure Bienne–Delémont–Bâle
- Cadence à la demi-heure au lieu de l'heure Berne–Zofingen–Lucerne
- Cadence à la demi-heure Bienne–Aarau–Brugg–Baden–Zurich
- A Lucerne arrivées/départs 15/45' au lieu de 60'

### **Gains en temps de parcours:**

- Bâle–Zurich 45 au lieu de 53' (–8')
- Lausanne–St-Gall via Berne 2.46 au lieu de 3.33 (–47', DML + 59' Zurich–St-Gall)
- Bienne–St-Gall 1.54 au lieu de 2.29 (–35', DML + 59' Zurich–St-Gall)

- Berne–Zurich 42 au lieu de 56' (–14')
- Genève Aéroport–Berne–Zurich 2.25 au lieu de 2.52 (–27')
- Genève Aéroport–Bienne–Zurich 2.32 au lieu de 2.51 (–19')
- Lausanne–Berne–Zurich 1.43 au lieu de 2.08 (–25')
- Bienne–Zurich 51 au lieu de 70' (–19')
- Soleure–Zurich 35 au lieu de 55' (–20')
- Berne–Zoug 1.12 au lieu de 1.28 (–16')
- Bienne–Zoug 1.21 au lieu de 1.42 (–21')
- Berne–Zofingen–Lucerne 55 au lieu de 60' (–5')

**Autoroute A 1.** Personne ne peut entretenir d'illusions: sans des liaisons ferroviaires plus performantes l'autoroute A 1 Berne–Zurich sera d'autant plus rapidement saturée.

**Vitesses.** Berne–Zurich par le tracé proposé, soit 105,5 km, serait possible en une demi-heure avec la technologie grande-vitesse (320 km/h). Le TGV Est relie les gares de *Meuse et Champagne-Ardenne*, 99,8 km, depuis 2007 chaque jour en 23,5 minutes (d'arrêt à arrêt, en cas de retard en 22,5 minutes). Mais après la décision des CFF d'acquérir 59 compositions IC limitées à 200 km/h, il ne saurait être question d'envisager des vitesses supérieures avant plusieurs décennies.

**Cohésion nationale.** Afin de mieux intégrer les régions périphériques au réseau il y a encore à faire!

- De la Suisse occidentale ou du Jura à la Suisse orientale ou de Davos/Engadine/Appenzell à la capitale fédérale, par exemple, les voyages durent aujourd'hui encore trop longtemps.
- *Rail 2000 plus*, avec les importantes synergies qui résulteront des temps de parcours de 56' entre Lausanne et Berne, de 42' de Berne à Zurich, ainsi que de 45' de Bâle à Zurich, toutes les parties du pays seront gagnantes.

**Morceau par morceau.** Pour faire face au développement du trafic, au début les CFF voulaient un deuxième tunnel du Heitersberg. Puis, plus tard, dès Rapperswil s'est ajouté le projet d'un tunnel du Chestenberg. Avec cette combinaison, il y aurait eu 6 voies arrivant à Killwangen (Heitersberg x 2 et Baden) pour 4 poursuivant jusqu'à Zurich Altstetten. Maintenant les CFF veulent renoncer au deuxième Heitersberg, mais ils proposent depuis le Chestenberg un autre tunnel, celui du Honeret, qui irait jusqu'à Schlieren. Enfin, pour couronner l'assemblage, il faudrait encore des nouvelles lignes pour éviter le nœud d'Olten, puis Aarau, ainsi qu'un raccordement à la ligne du Hauenstein . . . Quand tout cela va-t-il finir et à quel prix?

**Energie.** Par rapport à la ligne *Rail 2000 plus* de Roggwil à Zurich Altstetten, la variante CFF via Olten–Chestenberg–Honeret effectue un important détour par le nord. Ainsi les trains IC des CFF effectueraient 700 000 km de plus par an en consommant l'énergie correspondante.

**Eviter le mélange des trafics.** Contrairement à ce que prétend un passage du message du Conseil fédéral (page 95), l'exploitation d'un axe ferroviaire principal pour toutes les variétés de trains (EC/IC sans arrêt, Interregio, régionaux et d'agglomération aux arrêts plus ou moins fréquents, marchandises en transit, marchandises internes, postaux), multiplie les contraintes d'exploitations et abaisse les limites de capacité. La nouvelle ligne de Roggwil à Zurich Altstetten est exclusivement réservée aux trains EC/IC (10 par heure dans chaque direction), éventuellement aux trains postaux.

**Alléger les conséquences des perturbations.** En cas de dérangements (ligne de contact, signalisation, véhicules, suicides):

- Sur l'axe du Plateau, entre Lausanne et Olten, existent deux lignes séparées permettant des détournements (via Berne et Bienne). Le nouveau tronçon de Roggwil à Altstetten offre cet avantage jusqu'à Zurich pour le courant primordial des trains EC/IC.

- Au nœud d'Olten, qui actuellement ne peut être évité, se concentrent et se croisent les lignes principales de Berne (2), Bienne, Bâle, Zurich et Lucerne, ainsi que celle, régionale, de Sissach. Continuer de charger encore plus ce nœud serait risqué, déraisonnable et relevant d'une vision à très courte vue.

**Tracé de la nouvelle ligne.** Les progrès techniques de la traction ferroviaire réalisés depuis les années soixante (projet Oskar Baumann) permettent un tracé nettement plus au sud traversant les vallées avec des rampes allant jusqu'à 35%.

Ligne actuelle Berne–Zurich via Olten	117,0 km
Nouveau tronçon Roggwil–Zurich Altstetten	55,4 km
Berne–Zurich via Roggwil–Altstetten	105,5 km
<b>Distance gagnée via la nouvelle ligne</b>	<b>11,5 km</b>
Ligne actuelle Bâle–Zurich via Olten ligne de raccordement	90,1 km
Nouveau tronçon Hauenstein Sud–Schöffland	15,0 km
Bâle–Zurich via la nouvelle ligne	87,6 km
<b>Distance gagnée via la nouvelle ligne</b>	<b>2,5 km</b>

**Protection de l'environnement.** L'augmentation de la population rend le développement des transports publics d'autant plus nécessaire.

- Le nouveau tronçon Roggwil–Zurich Altstetten n'occupe que la moitié de la largeur d'une autoroute à 4 voies. Il compte 34,7 km de longueurs cumulées de tunnels (63%), 6,5 km en forêts, 2,6 km de ponts/viaducs et seulement 11,6 km en campagne. La part des tunnels de la branche Hauenstein Sud est de 77%.
- Sur les nouveaux tronçons ne circuleront que les trains de voyageurs les plus modernes, donc les plus silencieux (à cause des dévers importants dans les courbes, les trains marchandises ne pourront pas y circuler). De bas talus de terre, comme pour les nouvelles lignes TGV, constituent une bonne alternative aux peu pittoresques parois antibruit.

**Ligne classique et trafic des marchandises.** Dans leur tentative de démontrer que la nouvelle ligne serait insuffisante, les CFF évoquent des chiffres d'augmentation de trafic très exagérés: 400 trains de marchandises par jour sur un tronçon sans trafic de transit ! La réalité de CFF Cargo montre des réorganisations permanentes, de nombreuses voies de raccordement malheureusement rouillées et toujours moins de points desservis. Le nouveau trafic espéré avec beaucoup de trains marchandises légers relève de l'illusion, la vocation du rail étant le transport de masse. Avec la nécessité de rentabiliser le prix des sillons marchandises, la tendance est à l'allongement des trains et surtout pas à leur raccourcissement et à leur multiplication.

**Canton d'Argovie.** Avec la ligne diamétrale de Zurich, une 8<sup>ème</sup> voie à Altstetten et la bifurcation de la nouvelle ligne vers Roggwil jusqu'après cette gare des départs simultanés de trains IC et IR à Zurich seront possibles. Au cas où le besoin s'en ferait sentir sur le plan de l'aménagement du territoire, on pourrait envisager un arrêt en Argovie, chaque heure, pour un train de et pour Bâle.

**Durée des travaux.** Le réseau suisse des routes nationales, après les difficultés du début, s'est construit rapidement pour ce qui est des axes principaux. De même, toutes les lignes TGV. Par exemple, le TGV Méditerranée avec ses 250 km de longueur, ses nombreux viaducs et ses 17 km de tunnels a été réalisé en 5 ans. Voir aussi les TGV Est/Rhin–Rhône . Il n'y a aucune raison de penser que pour les 55 km de Roggwil à Altstetten (+ 15 km "Hauenstein Sud"), une même durée ne soit pas possible. Auparavant, il faudra régler toute la procédure liée à la protection de l'environnement.

**Étapes de réalisations.** La réalisation en une fois de l'étape Roggwil–Zurich Altstetten est impérative. La branche Hauenstein Sud–Schöffland peut suivre en deuxième étape.

**Coûts.** Le projet concurrent des CFF Olten–Chestenberg–Honeret–Schlieren voit ses coûts augmenter sensiblement par rapport à la ligne Roggwil–Zurich Altstetten par une distance allongée de 10 km, par de multiples sauts-de-mouton, par d'importantes contraintes d'exploitation durant les travaux du fait de la densité du trafic, ainsi que par des mesures particulières de protection des eaux. – Quelques données comparatives: Mattstetten–Rothrist, 45 km, 1,9 milliard (au prix 2010); TGV Rhin–Rhône, 140 km, 2,3 milliards € (2011); TGV Est, deuxième étape, 106 km, 2,01 milliards € (2011); TGV Bretagne 182 km, 3,4 milliards € (planifié).

**Productivité.** L'organisation des circulations rendues possibles par *Rail 2000 plus*, contrairement au projet FAIV, apportent de grandes économies en coûteux matériel roulant et en personnel. La rotation optimale des compositions (voir annexe) offre un supplément important de places assises. Par ailleurs, la stabilité de l'exploitation sera beaucoup mieux assurée.

**Prévisions de recettes supplémentaires.** La sensible amélioration de l'offre résultant de *Rail 2000 plus* rendra le chemin de fer plus concurrentiel bien au-delà des seuls centres urbains; les régions entourant ceux-ci, de même que les régions périphériques en bénéficieront par effet dominos. Les voyages d'affaires et d'excursions généreront plus des recettes. Le problème du trafic pendulaire à longues distances doit être réglé par une politique tarifaire spécifique (un projet pour un nouvel abonnement général dans ce sens a été soumis aux instances compétentes en février 2011).

**PPP.** Le tronçon Olten–Zurich est surchargé, le citron pressé, disent les CFF. Si la Confédération, fixée sur les transversales alpines, ne veut pas profiter des taux d'intérêts historiquement très bas, la voie s'ouvre alors vers un financement PPP, par exemple analogue à celui prévu pour Tours–Bordeaux et Le Mans–Rennes. Le concept *Rail 2000 plus*, du fait de son unité, se prête parfaitement à ce type de financement (fonds souverain également) ce qui n'est pas le cas du projet CFF.

**Point of no return.** Dans le choix entre la ligne Olten–Aarau–Chestenberg–Honeret–Schlieren et la ligne directe Roggwil–Zurich Altstetten, le tunnel du Chestenberg est déterminant. Si ce tunnel devait être choisi, la chance d'une solution future plus performante tombera définitivement. Un double investissement n'aurait aucun sens.

## Rotation des rames (rouge = Rail 2000 plus. Sur les anciens tracés temps de parcours 2012)

*Les gains de temps de parcours (qui attirent les voyageurs, donc les recettes) améliorent aussi la productivité des rames (ce qui baisse les coûts).*

1)	St-Gall 5.11, ZH 6.23/32, Genève 9.15/18, Genève A. 9.24/36, Genève 9.42/45, ZH 12.28/39, SG	13.53
2)	6.11	14.53
	I	I
9)	13.11	21.53

1)	St-Gall 5.11, Zurich 6.23/30, Berne 7.12/17, Lausanne 8.13/15, Genève 8.46/48, Genève A. 8.55/9.05, Genève 9.12/14, Lausanne 9.45/47, Berne 10.43/48, ZH 11.30/39, St-Gall	12.53
2)	6.11	13.53
	I	I
8)	12.11	19.53

*Bâle–Berne–Interlaken soit à adapter (problème de croisements entre Spiez et Interlaken) ou maintenir en combinaison avec la cadence 15' Zurich–Berne (les correspondances avec la DB changent avec le tunnel du Katzenberg entre Freiburg i/B et Bâle et la nouvelle ligne Francfort–Mannheim). – Lausanne–Genève 31' au lieu de 33' (compositions WAKO). – Arrêt à Genève 2' (comme à Lausanne).*

1)	Ro'horn 5.38, ZH 6.51/7.02, BE 7.58/8.07, Brigue 9.11/49, BE 10.54/11.02, ZH 11.58/12.07, Ro'h.	13.18
2)	6.38	14.18
	I	I
8)	12.38	20.18

1)	Ro'horn 5.38, Zurich 6.51/7.00, BE 7.42/51, Brigue 8.55/9.05, BE 10.11/18, ZH 11.00/07, Ro'horn	12.18
2)	6.38	13.18
	I	I
7)	11.38	18.18

1)	Lucerne 6.00, Berne 7.00/04, Lausanne 8.15/17, Genève 8.50/53, Genève A. 8.59/10.01, Genève 10.07/10, Lausanne 10.43/45, Berne 11.56/12.00, Lucerne	13.00
2)	7.00	14.00
	I	I
9)	14.00	21.00

1)	Lucerne 6.15, Berne 7.10/20, Lucerne 8.15/45, Berne 9.40/47, Lausanne 10.43/45, Genève 11.16/18, Genève A. 11.25/35, Genève 11.42/44, Lausanne 12.15/17, Berne 13.13/20, Lucerne	14.15
2)	Lucerne 6.45, Berne 7.40/47, Lausanne 8.43/45, Genève 9.16/18, Genève A. 9.25/35, Genève 9.42/44, Lausanne 10.15/17, Berne 11.13/20, Lucerne	12.15
3)	Lucerne 7.15, Berne 8.10/20, Lucerne 9.15/45, Berne 10.40/47, Lausanne 11.43/45, Genève 12.16/18, Genève A. 12.25/35, Genève 12.42/44, Lausanne 13.15/17, Berne 14.13/20, Lucerne	15.15
4)	Lucerne 7.45, Berne 8.40/47, Lausanne 9.43/45, Genève 10.16/18, Genève A. 10.25/35, Genève 10.42/44, Lausanne 11.15/17, Berne 12.13/20, Lucerne	13.15
	I I I	
10)	Lucerne 13.15, Berne 14.10/20, Lucerne 15.15/45, Berne 16.40/47, Lausanne 17.43/45, Genève 18.16/18, Genève A. 18.25/35, Genève 18.42/44, Lausanne 19.15/17, BE 20.13/20, Lucerne	21.15
11)	Lucerne 14.15, Berne 15.10/20, Lucerne 16.15/45, Berne 17.40/47, Lausanne 18.43/45, Genève 19.16/18, Genève A. 19.25/35, Genève 19.42/44, Lausanne 20.15/17, BE 21.13/20, Lucerne	22.15

*Sans arrêt à Sursee (remplacement par RE) ou Lucerne départ 12/42, arrivée 18/48. – Berne–Lausanne en 56' (compositions WAKO et adaptations d'infrastructure). – Lucerne–Berne et Lausanne–Genève 2' plus rapide (WAKO). – Arrêt à Genève 2' (comme à Lausanne).*

1)	<i>Bâle</i> 6.03, <i>Bienne</i> 7.10/16, <i>Lausanne</i> 8.15/45, <i>Bienne</i> 9.43/49, <i>Bâle</i>	10.53
2)	7.03	11.53
	I	I
5)	10.03	14.03

1)	<i>Bâle</i> 7.03, <i>Bienne</i> 8.10/19, <i>Genève A.</i> 9.55/10.05, <i>Bienne</i> 11.41/49, <i>Bâle</i>	12.53
2)	8.03	13.53
	I	I
6)	12.03	17.53

1)	<i>SG</i> 5.44, <i>ZH</i> 6.53/7.04, <i>Bienne</i> 8.13/19, <i>Genève A.</i> 9.55/10.05, <i>Bienne</i> 11.41/46, <i>ZH</i> 12.56/09, <i>SG</i>	14.15
2)	6.44	15.15
	I	I
8)	12.44	21.15

- 1) *Bâle* 5.44, *Moutier* 6.29/31, *Bienne* 6.50/58, *Genève* 8.25/27, *Genève A.* 8.34/56, *Genève* 9.03/05, *Bienne* 10.32/37, *Zurich* 11.28/37, *Constance* 12.54/13.03, *Zurich* 14.21/32, *Bienne* 15.23/26, *Lausanne* 16.25/35, *Bienne* 17.34/37, *Zurich* 18.28/37, *Constance* 19.54/20.03, *ZH* 21.21/32, *Biel* 22.23
- 2) *Constance* 6.03, *Zurich* 7.21/32, *Bienne* 8.23/28, *Genève* 9.55/57, *Genève A.* 10.04/26, *Genève* 10.33/35, *Bienne* 12.02/10, *Moutier* 12.27/29, *Bâle* 13.14/44, *Moutier* 14.29/31, *Bienne* 14.50/56, *Lausanne* 15.55/16.05, *Bienne* 17.04/07, *Zurich* 17.58/18.09, *St-Gall* 19.15/48, *Zurich* 20.53/21.02, *Bienne* 21.53/56, *Lausanne* 22.55/23.05, *Bienne* 0.04
- 3) *St-Gall* 5.44, *Zurich* 6.53/7.02, *Bienne* 7.53/58, *Genève* 9.25/27, *Genève A.* 9.34/56, *Genève* 10.03/05, *Bienne* 11.32/37, *Zurich* 12.28/37, *Constance* 13.54/14.03, *Zurich* 15.21/32, *Bienne* 16.23/26, *Lausanne* 17.25/35, *Bienne* 18.34/37, *Zurich* 19.28/37, *Constance* 20.54/21.03
- 4) *Bâle* 6.14, *Moutier* 6.59/7.01, *Bienne* 7.20/26, *Lausanne* 8.25/35, *Bienne* 9.34/37, *Zurich* 10.28/37, *Constance* 11.54/12.03, *Zurich* 13.21/32, *Bienne* 14.23/28, *Genève* 15.55/57, *Genève A.* 16.04/26, *Genève* 16.33/35, *Bienne* 18.02/10, *Moutier* 18.27/29, *Bâle* 19.14/44, *Bienne* 20.50/56, *Lausanne* 21.55/22.05, *Bienne* 23.04/07, *Zurich* 23.58/0.17, *St-Gall* 1.25

*etc.*

*Temps de parcours ICN (pas nécessaires dans les tunnels de base du Gothard et du Ceneri), éventuellement sans Zurich–Constance. – Succession des trains Neuchâtel–Bienne 2' (après la mise en service du tunnel de Gléresse). – Arrêt à Genève 2' (comme à Lausanne). – RE Delle–Bienne encore jusqu'à Delémont.*

- 1) *Zurich* ca. 6.11 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 7.47/8.13, *Zurich* ca. 9.49
- 2) *Zurich* ca. 6.41 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 8.17/43, *Zurich* ca. 10.19
- 3) *Zurich* ca. 7.11 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 8.47/9.13, *Zurich* ca. 10.49
- 4) *Zurich* ca. 7.41 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 9.17/43, *Zurich* ca. 11.19
|  | I | I |
- 7) *Zurich* ca. 9.11 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 10.47/11.13, *Zurich* ca. 12.49
- 8) *Zurich* ca. 9.41 (via *Baden–Brugg*), *Bienne* 11.17/43, *Zurich* ca. 13.19

*Trains Interregio (IR) pour compléter les trains Bienne–Zurich qui ne s'arrêtent qu'à Soleure.*

***Toutes les destinations à l'est du pays bénéficient des mêmes gains de temps que Zurich.***

***Chaque modification majeure de l'horaire a pour conséquence des adaptations secondaires et tertiaires de grande ampleur.***