



Conception pour le fret ferroviaire

Base de la Confédération en vue du perfectionnement des infrastructures du fret ferroviaire

Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Version pour la mise en consultation

Etat : 3 avril 2017





Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Les conceptions et les plans sectoriels visés à l'art. 13 de la loi du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT ; RS 700) sont les principaux instruments d'aménagement du territoire de la Confédération. Ils lui permettent de s'acquitter complètement de son obligation de planifier et d'harmoniser, dans le domaine des activités à incidences géographiques, et l'aident à traiter les problématiques territoriales de plus en plus complexes dans l'accomplissement de ses tâches à incidences géographiques. Dans les conceptions et les plans sectoriels, la Confédération montre comment elle accomplit ses tâches à incidences géographiques dans un domaine sectoriel ou une thématique donnée, quels objectifs elle poursuit et de quelles exigences et prescriptions elle a l'intention de tenir compte dans son action. Les conceptions et les plans sectoriels, élaborés en étroite collaboration partenariale entre les services fédéraux et les cantons, soutiennent les autorités de tous les échelons dans leur mission d'aménager le territoire.

Consultation



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Table des matières

Inhalt

Conception pour le fret ferroviaire	1
Base de la Confédération en vue du perfectionnement des infrastructures du fret ferroviaire	1
1. But et valeur de la conception pour le fret ferroviaire	4
1.1 But	4
1.2 Valeur et champ d'application	5
2. Objectifs et principes généraux	7
2.1 Objectifs et idées directrices	7
2.2 Principes	10
3. Instruments	13
4. Catégories d'installations	16
4.1 Installations de transbordement pour le fret ferroviaire	17
4.2 Gares du trafic marchandises	27
5. Perspective	31
Liste des abréviations	32
Glossaire	33
Annexe	36



1. But et valeur de la conception pour le fret ferroviaire

1.1 But

La conception spécifie les conditions-cadre de la planification et du financement d'installations du fret ferroviaire du point de vue de la Confédération.

La conception pour le fret ferroviaire, élaborée par le Conseil fédéral, fixe les bases du développement des diverses installations de fret ferroviaire. Il s'agit d'un instrument conforme à l'art. 13 de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (loi sur l'aménagement du territoire, LAT¹). Le mandat d'élaboration est inscrit à l'art. 3 de la loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation (loi sur le transport de marchandises, LTM²).

La conception pour le fret ferroviaire formule la position de la Confédération dans l'optique de la planification à long terme des installations de fret ferroviaire. La Confédération accroît ainsi la sécurité de planification pour les propriétaires et exploitants actuels et futurs d'installations ainsi que pour les divers intervenants du fret ferroviaire qui utilisent les installations directement ou indirectement. La conception formule à cet effet des principes de priorisation de l'emploi des fonds fédéraux pour les installations du fret ferroviaire. Il est particulièrement important d'harmoniser cette conception avec la planification de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'avec les instruments de financement de l'infrastructure ferroviaire. De plus, la conception précise comment les cantons peuvent tenir compte des intérêts fédéraux dans la planification des installations de fret ferroviaire. Certaines questions d'harmonisation ne peuvent être résolues qu'au cas par cas dans le cadre d'une pesée des intérêts à l'échelon considéré. La conception doit servir à harmoniser les incidences territoriales du fret ferroviaire avec les autres intérêts fédéraux pertinents, conformément à la politique des transports et de transfert de la Confédération.

La conception montre comment la Confédération intègre ses intérêts dans le processus de planification.

La conception sert de base aux planifications d'installations de fret ferroviaire des cantons, des communes, des gestionnaires d'infrastructure et des particuliers, ainsi qu'à l'harmonisation nécessaire des

¹ RS 700

² RS 742.41



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

installations de fret ferroviaire avec les infrastructures routières et portuaires. Elle permet de mettre en évidence, en temps utile et de manière appropriée, les intérêts fédéraux déterminants par rapport aux partenaires de planification, afin qu'ils soient pris en compte adéquatement.

Elle montre en même temps comment doit se passer l'harmonisation avec le plan sectoriel des transports, les autres plans sectoriels de la Confédération, les plans directeurs cantonaux et les autres instruments fédéraux de planification et de financement lors de la concrétisation et de la mise en œuvre des contenus de la conception.

Enfin, elle permet de déceler à temps et si possible d'éviter des conflits avec des intérêts fédéraux, conflits qui pourraient empêcher qu'un projet se réalise, provoquer des retards ou entraîner un refus de la Confédération de financer ou de cofinancer à un stade ultérieur de l'étude de projet.

La conception présente des formes de collaboration entre les divers intervenants.

La conception énonce aussi les structures et les processus qui permettent une collaboration efficace entre les services fédéraux concernés avec les cantons, les gestionnaires d'infrastructure et les particuliers. Adopter uniformément dans toute la Suisse la même méthode d'entretien et de développement des installations de fret ferroviaire ainsi que de construction de nouvelles installations, c'est soutenir un développement cohérent du fret ferroviaire dans toutes les parties du pays et améliorer l'harmonisation avec d'autres infrastructures des transports et avec les infrastructures ferroviaires dans les pays voisins.

La conception encourage une approche plus intercantonale de la planification des installations et des emplacements. En indiquant la répartition géographique et la capacité des installations requises, elle favorise les approches suprarégionales dans la sélection de régions et d'emplacements appropriés pour les installations de fret ferroviaire ainsi que l'harmonisation des plans directeurs et des plans d'affectation avec les régions voisines concernées par le transport de marchandises. Enfin, elle s'inscrit dans la logique des efforts de la Confédération pour prendre des décisions rapides et claires dans toutes les phases de développement d'installations de triage et de transbordement.

1.2 Valeur et champ d'application

La conception ne crée ni un nouveau droit ni de nouvelles compétences, mais concrétise l'application de dispositions préexistantes. Elle contribue en cela à optimiser, du point de vue de la planification, l'entretien et le développement d'installations de fret ferroviaire et la réalisation de nouvelles installations.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

D'après l'art. 22 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT³) la conception est contraignante pour les autorités et doit donc être prise en compte par les services fédéraux, les cantons, les instances de planification régionales, les villes et les communes lors de l'élaboration, de l'application et de la vérification de leurs plans sectoriels (PS), plans directeurs (PD) et plans d'affectation (PLAF). Les déclarations de la conception pour le fret ferroviaire se rapportent donc matériellement à l'échelon du plan directeur dans leur orientation sur l'aménagement de territoire. Les compétences actuelles de sélection de régions et d'emplacements appropriés, qui reviennent à la Confédération au niveau des plans sectoriels et aux cantons et communes aux niveaux des plans directeurs et des plans d'affectation sont maintenues par la conception pour le fret ferroviaire.

Les instances de planification des installations de triage et de transbordement doivent prouver qu'elles respectent les dispositions de la législation fédérale et cantonale. La décision sur l'approbation des plans d'installations de triage et de transbordement doit le vérifier. Il faut notamment prendre en compte les enjeux de la protection de l'environnement conformément à la loi sur la protection de l'environnement, à la loi sur les forêts, à la loi sur la protection des eaux, à la loi sur la pêche, à la loi sur la protection de la nature et du paysage et à leurs prescriptions d'exécution telles que les prescriptions de l'ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs (ordonnance sur les accidents majeurs, OPAM⁴).

La conception ne prescrit rien de concret en termes de sélection de zones et d'emplacement d'installations dédiées au fret ferroviaire. Les indications sur la répartition géographique des installations requises se rapportent en règle générale aux régions et ne désignent pas de terrains ni de sites concrets. La conception pour le fret ferroviaire est complétée par un rapport explicatif, qui contient des informations supplémentaires sur les processus de planification et sur les intérêts fédéraux.

La conception sert de base de décision pour les divers instruments de financement ou de co-financement des installations de fret ferroviaire – les options et les engagements pris dans les décisions précédentes restant inchangés – et pour les futures décisions de financement, afin d'appliquer des critères uniformisés à l'entretien et au développement des installations actuelles et de réaliser de nouvelles installations.

³ RS 700.1

⁴ RS 814.012



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

2. Objectifs et principes généraux

Les chapitres 2 à 4 comprennent les principales déclarations matérielles de la conception et les mesures spécifiques qui soutiennent sa mise en œuvre. Il constitue donc la partie centrale de la conception, et contient les déclarations explicitement contraignantes pour les autorités, **tramées en bleu**.

Les formulations des objectifs, des principes et des mesures dans ce chapitre sont intentionnellement concis. Les explications des chapitres thématiques du rapport explicatif contribuent à une compréhension approfondie des déclarations du chapitre 2.

2.1 Objectifs et idées directrices

Les objectifs stratégiques de la présente conception servent de base aux activités de planification dans le domaine du fret ferroviaire. Ils s'inscrivent dans la logique des stratégies générales de la Confédération et de la législation fédérale.

La conception poursuit les objectifs stratégiques suivants :

A) La conception sous-tend les principes et les objectifs de la loi sur le transport de marchandises.

Aux termes de l'art. 2 LTM, la Confédération crée les conditions-cadre

- d'un développement durable du transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation,*
- d'une interaction efficace avec les autres modes de transport,*
- de la construction et de l'exploitation d'ITTC et de voies de raccordement appropriées ainsi que de leur liaison optimale à l'infrastructure ferroviaire, routière et portuaire*
- et d'un accès non discriminatoire aux ITTC et aux voies de raccordement.*

Les déclarations contraignantes pour les autorités de la conception sur le développement des installations pour le fret ferroviaire soutiennent et concrétisent ces principes.

B) Les orientations générales de la conception sont enracinées dans les objectifs de la politique suisse des transports.

La conception est harmonisée avec les tâches centrales de politique des transports et avec les objectifs de la Suisse : le réseau de transports doit être opérationnel, maintenu à un haut niveau technologique et perfectionné. Les investissements doivent être durables et consentis à long terme, pour que le système de transports reste performant et que les capacités insuffisantes soient augmentées à



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

temps. Il faut intégrer à un stade précoce dans les calculs la croissance de la population, les faibles réserves de territoire et les besoins de mobilité des générations futures.

Le développement adéquat des installations de fret ferroviaire fait partie de cette vaste mission de politique des transports. Il contribue donc à un aménagement des infrastructures axé sur les besoins macroéconomiques à long terme. Les installations performantes dédiées au fret ferroviaire assurent donc un accès efficient à l'infrastructure ferroviaire et, au sens de la co-modalité, une combinaison efficiente du fret ferroviaire avec le transport routier de marchandises et la navigation intérieure.

C) Les orientations de la conception sont harmonisées avec les objectifs de politique environnementale, aménagiste, économique et financière de la Confédération.

Le développement des installations pour le fret ferroviaire se situe dans le contexte de diverses missions de la Confédération : la prise en compte des intérêts de la politique environnementale et aménagiste est indispensable à un perfectionnement durable, afin de garantir un usage économe des précieuses ressources que sont l'environnement et le sol. Les moyens financiers disponibles étant limités, il faut comparer les coûts et l'utilité avant de décider d'entretenir des installations, de les renouveler, de les rendre plus productives ou d'en construire de nouvelles, ce qui requiert de classer les projets par ordre de priorité et de prendre en compte les coûts subséquents.

D) Les orientations de la conception sont harmonisées avec les besoins de la branche.

Les contenus de la conception et la fixation des orientations générales de la conception sont discutés et précisés avec les représentants des principales associations professionnelles au sein du groupe de suivi de l'Office fédéral des transports sur le développement du fret ferroviaire, qui ne doit pas servir de manière sélective les stratégies d'entreprises isolées, mais encourage l'économie des transports en général. La branche est également consultée lors de la révision de la conception dans le cadre de la planification permanente.

E) La conception est une base de décision de la Confédération sur le (co)financement des installations pour le fret ferroviaire.

Conformément à l'art. 8, al. 3, LTM, la Confédération alloue et dimensionne les contributions d'investissement notamment selon la conception pour le fret ferroviaire. Plus un projet correspond aux plans stratégiques et aux options décrits par la conception, plus sa priorité et la participation de la Confédération à son financement sont élevées.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Les idées directrices complètent les objectifs stratégiques par les rôles de la Confédération, des cantons, des gestionnaires d'infrastructure et des autres partenaires de planification des installations de fret ferroviaire lors de la mise en œuvre de la conception.

Idées directrices

a) La conception pour le fret ferroviaire est mise à jour tous les 4 à 8 ans en planification permanente.

Conformément aux déclarations du Conseil fédéral dans le message du 30 avril 2014 sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises, la conception est mise à jour tous les 4 à 8 ans en planification permanente. Autant que possible, cette opération est synchronisée avec le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) conformément aux art. 48a, 48b et 48c LCdF et avec les périodes des conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure. Le seul moyen de parvenir à une offre de prestations efficiente et durable en fret ferroviaire est une interaction efficiente entre les disponibilités des installations et celles des sillons. Les planifications sont donc coordonnées et les priorités du maintien de la qualité des infrastructures et de l'aménagement de capacité des tronçons sont harmonisées avec le développement des diverses installations.

b) Les options de conception sont mises en œuvre avec les mesures de financement et avec les instruments actuels d'aménagement du territoire de la Confédération, dans le cadre de l'aménagement de l'infrastructure.

La conception ne définit aucune mesure immédiate ni phase de mise en œuvre, mais elle en prescrit le cadre avec les instruments actuels. Il s'agit d'instruments d'aménagement du territoire, de maintien de la qualité et d'aménagement de l'infrastructure et de cofinancement d'installations privées ainsi que de garantie de capacité en trafic ferroviaire.

c) Les cantons prennent en compte la conception pour le fret ferroviaire de la Confédération dans leurs activités territoriales, notamment dans les plans directeurs, dans la planification des utilisations et lors de l'approbation de plans directeurs régionaux et de plans d'affectation communaux.

Les cantons veillent à consulter les principaux intervenants en temps utile et à l'échelon adéquat, au sens d'un déroulement cohérent de leur planification de ces installations. Les intérêts en jeu sont identifiés dès le stade des conceptions territoriales cantonales et des plans directeurs cantonaux, et une pesée des intérêts a lieu. Les cantons tiennent notamment compte, dans leur planification, des sites aptes à accueillir des installations de triage et de transbordement de portée suprarégionale. La Confédération, dans le cadre de l'examen et de l'approbation du plan directeur, évalue la prise en



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

compte de la conception ainsi que les conflits potentiels des installations de transport de marchandises avec la législation, en veillant notamment au respect de la législation sur l'aménagement du territoire, sur la protection de l'environnement, de la nature et du paysage, ainsi qu'aux inventaires de la Confédération (entre autres ceux des sites, des paysages et des biotopes d'importance nationale), et aux installations techniques de la Confédération ou qui se trouvent sous sa surveillance. Les cantons veillent également à ce que les instances régionales de planification, les villes et les communes tiennent compte de la présente conception lors de l'élaboration des plans directeurs régionaux ou de l'adaptation des plans d'affectation communaux.

2.2 Principes

Les principes de planification se déduisent de la législation fédérale, notamment de la loi sur les chemins de fer. Ils servent à la prise de décision au niveau suprême lors de la planification des installations du fret ferroviaire.

Principes de planification

I. Les installations de fret ferroviaire qui font partie de l'infrastructure conformément à l'art. 62, al. 1 de la loi sur les chemins de fer (LCdF⁵) (gares et débords), doivent en principe être maintenues en tant que telles et ne doivent pas être restreintes dans leur fonction ni dans leur agencement, afin qu'elles puissent servir à fournir des prestations efficaces de transport ou de transbordement de marchandises.

Les installations dédiées au fret ferroviaire et accessibles en accès au réseau non discriminatoire selon l'art. 9a LCdF sont d'une grande importance pour l'économie. Les emplacements proches des centres ou facilement accessibles par la route et par le rail font l'objet d'une concurrence. Dans ce contexte, les installations de fret ferroviaire doivent en principe être maintenues dans leurs fonctionnalités et dans leurs caractéristiques d'agencement de manière que les conditions de production du fret ferroviaire ne se détériorent pas.

II. Les installations de fret ferroviaire qui ne seront plus utilisées à l'avenir pour la fourniture de prestations de fret ferroviaire peuvent être désaffectées.

Les installations de fret ferroviaire qui ne seront plus utilisées à long terme pour les prestations de fret ferroviaire peuvent être désaffectées et libérées pour d'autres planifications. Avant de fermer une ins-

⁵ RS 742.101



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

tallation dont on n'a plus besoin, il faut effectuer une pesée des intérêts de tous les groupes d'intervenants. Il faut examiner en premier lieu, dans le cadre de planifications, si les emplacements d'installations inutilisées conviendraient à d'autres intérêts du transport de marchandises (par ex. logistique urbaine) ou de la circulation ferroviaire (par exemple services de construction, amélioration de l'accès au chemin de fer). Ce n'est qu'en deuxième priorité que ces sites sont libérés pour d'autres buts, par exemple pour des développements urbanistiques. Un effort de concertation avec les cantons et les communes s'impose.

III. Il faut s'efforcer d'augmenter la productivité des installations de fret ferroviaire, et reconsidérer les emplacements improductifs ou à faible volume.

Les fonctionnalités des diverses installations de fret ferroviaire seront standardisées à long terme et dans la mesure du possible. Avant de décider les adaptations et priorités nécessaires, il faut calculer le rapport coûts-utilité. Pour un financement ou un cofinancement par la Confédération, on détermine et on prend en compte l'utilité pour le système global du fret ferroviaire suisse. Si des installations de fret ferroviaire sont transformées ou agrandies, il faut examiner si une adaptation à des standards (par exemple un prolongement des longueurs des trains traitables) est conforme aux besoins.

IV. La concentration de fonctionnalités et de capacités des installations de fret ferroviaire est examinée pour les espaces lorsque cela permet de couvrir le besoin local et d'améliorer la productivité du fret ferroviaire.

Il faut mettre à disposition suffisamment d'installations pour couvrir les besoins des espaces économiques locaux et régionaux. L'utilité de chacun des emplacements ne peut pas être considérée isolément, mais en interaction avec d'autres installations et avec la productivité de toute la chaîne de transport, voire dans le cadre des prestations de fret ferroviaire offertes en réseau. Lors de décisions visant à concentrer des installations, il faut notamment prendre en compte les conceptions régionales qui englobent l'ensemble du système.

V. Les principes de planification I. à IV. s'appliquent par analogie aux installations privées de fret ferroviaire en ce que la Confédération exerce une influence sur leur développement.

Les principes de planification précités s'appliquent en général aussi aux installations de fret ferroviaire privées qui ne font pas partie de l'infrastructure au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF. Ces installations sont notamment des voies de raccordement et des ITTC. Ici, il s'agit toujours en fin de compte d'une décision du propriétaire privé d'entretenir une installation ou d'en construire une nouvelle. La Confédération ne peut influencer que sur certains points le développement de ces installations dans le cadre des conditions d'un cofinancement et de la procédure d'autorisation. De nombreuses installations, en outre, ne figurent pas dans les plans directeurs ni dans la planification des utilisations comme des installations de transport, puisqu'elles sont des parties complémentaires de complexes industriels.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

VI. La Confédération veille, grâce à un processus structuré, à un perfectionnement conforme aux besoins des installations du fret ferroviaire.

La mise en œuvre des développements énoncés dans les principes de planification I à IV suit un processus structuré. La Confédération assure la conservation et le fonctionnement des installations requises aujourd'hui sans en entraver le développement. A la demande des gestionnaires d'infrastructure ou des cantons, des installations dont la conservation est assurée peuvent être supprimées, moyennant une pesée des intérêts de tous les groupes d'intervenants concernés. La décision est du ressort de la Confédération.

Consultatio



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

3. Instruments

La conception elle-même ne définit ni mesures ni phases de réalisation indiquant comment exécuter les plans stratégiques qu'elle décrit et mettre en œuvre concrètement les options. Il s'agit plutôt d'intégrer les options de la conception dans les instruments actuels d'aménagement du territoire, de maintien de la qualité et d'aménagement de l'infrastructure, de cofinancement d'installations privées et de garantie de capacité du trafic ferroviaire. Instruments d'aménagement du territoire

La réservation de terrains d'installations de fret ferroviaire passe par les instruments actuels : les plans sectoriels, les plans directeurs et les plans d'affectation.

Les instruments d'aménagement du territoire des cantons et des communes (plans directeurs et planification des utilisations) doivent permettre de réserver des emplacements appropriés ou des locaux pour les installations de fret ferroviaire ou de préserver des emplacements préexistants si besoin est. Le choix de l'emplacement se fait selon les critères du besoin de transport, des liaisons et d'autres intérêts. Il y a lieu notamment de prendre en compte les installations à haut potentiel pour le fret ferroviaire situées à des endroits stratégiques pour la logistique ainsi que les installations de logistique d'importance suprarégionale.

Dans le cadre de leurs projets de territoire, les cantons et les communes tiennent également compte du transport de marchandises dans leurs décisions de développement territorial. Les cantons peuvent élaborer des plans stratégiques régionaux de développement des installations de transbordement (débords, voies de raccordement, installations de transbordement du TC) et les intégrer dans leur plan directeur.

Le Conseil fédéral, lorsqu'il approuve les plans directeurs cantonaux, vérifie dans quelle mesure les options de la conception contraignantes pour les autorités se retrouvent dans le PD.

Dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail, il y a lieu d'inscrire notamment la planification des installations d'importance nationale.

Instruments de planification et de sécurisation des installations et des sillons

L'aménagement de l'offre de sillons et des capacités des tronçons qu'il requiert, ainsi que la construction et l'aménagement d'installations qui font partie de l'infrastructure selon l'art. 62, al. 1 LCdF passent par le Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES). Ce faisant, la Confédération prend en compte notamment l'accessibilité des installations de transbordement



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

et des gares de réception dont le volume de transport est important, ainsi que les gares de triage et les gares de formation.

En vue de la réservation des droits de transport (sillons) pour les divers types de transport, un nouvel instrument, la stratégie d'utilisation du réseau (STUR) (art. 9b LCdF), a été introduit lors de la révision totale de la loi sur le transport de marchandises. La STUR permet de fixer les capacités des sillons disponibles par type de transport. Les gestionnaires d'infrastructure concrétisent ces capacités des sillons dans les plans d'utilisation du réseau (PLUR) et doivent les respecter lors de l'attribution des sillons conformément à l'art. 12 de l'ordonnance sur l'accès au réseau ferroviaire⁶.

Les options de la conception ne contiennent pas de déclarations sur les capacités des tronçons nécessaires, mais l'intention de la Confédération, exprimée implicitement dans les plans stratégiques, est que l'exploitation et la desserte des installations, leurs capacités et leurs fonctionnalités soient assurées par la mise à disposition de capacités des tronçons en quantité et en qualité suffisantes.

Instruments de financement

Le financement de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF – tronçons et installations – est assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF selon la loi fédérale sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire (loi sur le fonds d'infrastructure ferroviaire, LFIF⁷). Les mesures de développement des installations sont fixées dans des conventions de prestations (CP) et de mise en œuvre avec les gestionnaires d'infrastructure, lesquelles sont financées par le FIF. De plus, la CP indique comment les gestionnaires d'infrastructure doivent gérer les installations actuelles. Les mesures de construction, d'extension ou d'entretien d'installations affectées au fret ferroviaire dans les CP et les CMO se basent entre autres sur les options prises dans la présente conception sur les catégories d'installations et sur l'adaptation des répertoires des installations.

En allouant des contributions d'investissement aux installations privées de fret ferroviaire, la Confédération gère l'agencement et le choix de l'emplacement de ces installations au sens des objectifs de la conception. La Confédération cofinance les installations privées conformément à la 2^e section de l'ordonnance sur le transport de marchandises OTM⁸. Le Parlement gère les contributions d'investissement via des crédits-cadre. Il a alloué un premier crédit-cadre en même temps que les arrêtés relatifs à la LTM. L'arrêté fédéral relatif au crédit-cadre pour les contributions d'investissement selon la LTM, la LTTM et la LUMin de 2016 à 2019⁹ selon la LTM, la loi fédérale sur le transfert de la route au rail du

⁶ RS 742.122

⁷ RS 742.140

⁸ RS 742.411

⁹ FF 2016 4271



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

transport lourd de marchandises à travers les Alpes et la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire s'élève à 250 millions de francs. La Confédération alloue ses contributions d'investissement aux installations privées au moyen de décisions d'allouer une contribution (DAC). Les installations visées à l'art. 62, al. 1, LCdF sont intégralement financées par le fonds d'infrastructure ferroviaire FIF.

Lien entre conception et instruments

Le rapport avec les instruments décrits est présenté au chapitre 4 avec les options concernant les installations. À l'exception des plans directeurs et des PLUR, il s'agit d'instruments de la Confédération. Par ailleurs, les intervenants privés jouent un rôle central dans la mise en œuvre des plans stratégiques. Les chargeurs sont responsables de la planification, du financement et de la réalisation de projets concrets de voies de raccordement et d'ITTC. L'utilisation des installations par le fret ferroviaire est aussi déterminée par le marché.

Consultation



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

4. Catégories d'installations

Parallèlement aux principes généraux du chapitre 2, le présent chapitre formule des options spécifiques aux différentes catégories d'installations. Chaque installation est définie et ses fonctions brièvement décrites. Le rapport explicatif contient un complément d'informations. La pertinence territoriale des installations est également décrite, ainsi que les emplacements préexistants et un plan stratégique pour le développement visé jusqu'en 2030. Enfin, les options et mesures à prendre par les autorités pour encourager le développement sont énumérées.

Les installations englobées par la conception sont subdivisées en installations de transbordement et en gares du transport de marchandises. Le tableau suivant présente les diverses catégories d'installations.

	Désignation	Fonction principale	Zone d'attraction	Infrastructure ferroviaire ¹⁰
Installations de transbordement	Voie de raccordement	Desserte d'un emplacement	Locale	non
	ITTC	Transbordement rail – route / rail – Rhin	Locale - Suprarégionale	non
	Débord	Transbordement rail – route	Locale - Régionale	oui
Gares	Gare de réception	Réception des trains pour les installations de transbordement	Locale	oui
	Gare de formation	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement et les gares de réception	Régionale	oui
	Gare de triage	Réception et formation des trains pour les installations de transbordement, les gares de réception et de formation	Suprarégionale	oui

Tableau 1 : catégories d'installations de transport de marchandises sur le rail

Les installations se distinguent par leurs fonctions et leur zone d'attraction (locale, régionale ou suprarégionale). De plus, il faut distinguer entre les infrastructures selon l'art. 62, al. 1, LCdF et les installa-

¹⁰ Infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

tions privées. Les premières sont assujetties à la loi sur les chemins de fer, sont planifiées et financées par la Confédération et doivent garantir l'accès au réseau conformément à l'art. 9a LCdF. L'influence des autorités sur les autres installations est indirecte, car ces dernières sont planifiées et financées par des privés. Les autorités peuvent les modifier grâce à des contributions d'investissement (art. 4 OTM) et à des bases de planification (approbations des plans, plans sectoriels et PD).

Le tableau suivant donne une vue d'ensemble des interactions entre la conception et les instruments fédéraux et cantonaux décrits au chapitre 3. Dans les chapitres suivants, les options sont indiquées avec l'instrument auquel elles sont liées.

Aménagement du territoire	Planification des installations et des sillons	Financement
Plan sectoriel (PS)	PRODES étapes d'aménagement (PRODES)	Décision d'allouer une contribution (DAC)
Plan directeur (PD)	Plan d'utilisation du réseau (PLUR)	Convention de mise en œuvre (CMO)
Plan d'affectation (PLAF)	Stratégie d'utilisation du réseau (STUR)	Convention sur les prestations (CP)

Tableau 2 : Instruments qui interagissent avec la conception.
(Les instruments de la Confédération sont tramés en vert.)

4.1 Installations de transbordement pour le fret ferroviaire

Voies de raccordement

Définition et fonction

Les voies de raccordement sont des voies et leurs installations qui desservent un bâtiment ou un terrain et servent exclusivement au transport de marchandises, sans toutefois faire partie de l'infrastructure au sens de l'art. 62 LCdF ni des chemins de fer. Les voies de raccordement peuvent aussi comprendre, en plus de simples voies de desserte d'un terrain, des voies privées de réception et de formation, qui assument la fonction d'une gare de réception. Ces installations peuvent avoir de grandes dimensions.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les voies de raccordement revêtent une importance centrale pour le fret ferroviaire, car elles offrent aux chargeurs l'accès direct au rail. Elles fournissent donc une contribution de poids à l'approvisionnement de tout le pays en marchandises.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Les voies de raccordement n'ont pas, pour la plupart, une grande emprise au sol du fait de leur taille et de leur volume de trafic. De plus, elles sont pratiquement toujours reliées à une zone industrielle ou artisanale, dont la présente conception ne traite pas.

Les grandes voies de raccordement visées à l'annexe 3 qui ne sont pas reliées à une gare de réception conformément au chapitre 4.2, qui comportent de nombreuses voies, sont pour beaucoup dans la garantie de capacité des sillons. Toutes les voies de raccordement ont ceci de commun qu'elles peuvent diminuer la capacité des tronçons si elles n'ont pas de voies de réception en amont qui permettent la composition d'un train (en règle générale au moyen d'une gare de réception). C'est pourquoi, d'après l'art. 25, al. 2, OTM, les raccordements au tronçon ne sont autorisés que dans des cas particuliers motivés.

Emplacements préexistants

Il existe environ 1500 voies de raccordement en Suisse. Comme il s'agit d'installations privées à faibles incidences territoriales, la présente conception renonce à les recenser intégralement et à élaborer un répertoire.

Plan stratégique 2030

La Confédération ne planifie pas activement le développement des voies de raccordement privées et leur répartition géographique dans toute la Suisse. Elle table sur une stabilisation du nombre de voies de raccordement, certaines seront fermées, d'autres construites.

En vue de la mise en œuvre de l'art. 12 LTM, les cantons, les villes et les communes veillent notamment à ce que les nouvelles zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement. Ce faisant, ces entités doivent rechercher la proximité de l'infrastructure ferroviaire et les possibilités de raccorder ces zones à des gares de réception ou de formation.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Options

Options	instruments		
1.1 Les cantons, les villes et les communes prennent des mesures d'aménagement du territoire de sorte que les zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement dans la mesure du possible et de ce qui est économiquement admissible.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
1.2 Les nouvelles voies de raccordement doivent être raccordées dans la mesure du possible aux gares du trafic marchandises. La Confédération en tient compte dans l'encouragement financier de nouvelles voies de raccordement.	PS	PRODES	DAC
	PD	PLUR	CMO
	PLAF	STUR	CP
1.3 La Confédération prend notamment en compte les besoins des voies de raccordement à fort volume de transport lors de la planification des capacités des sillons.	PS	PRODES	DAC
	PD	PLUR	CMO
	PLAF	STUR	CP

Cons



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

ITTC

Définition et fonction

Les ITTC sont des dispositifs stationnaires qui servent au transbordement de réceptacles de transport entre rail, route et Rhin¹¹. Le transbordement est vertical ou horizontal. Les réceptacles de transport transbordés sur les ITTC sont des conteneurs, des semi-remorques, des caisses mobiles ou des véhicules marchandises entiers lourds.

Les ITTC ne font pas partie de l'infrastructure ferroviaire au sens de l'art. 62, al. 1, LCdF. Elles ne sont pas soumises à l'obligation de donner accès au réseau. En règle générale, leurs propriétaires et leurs exploitants sont des entités privées. Les propriétaires et les exploitants des ITTC subventionnées par la Confédération octroient un accès non discriminatoire auxdites installations (art. 6 OTM).

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les ITTC sont un maillon important de la chaîne de co-modalité en transport de marchandises, c'est-à-dire le lien optimal entre circulation ferroviaire et trafic routier.

Très peu d'ITTC en Suisse, dans leur état d'avancement de construction et leur agencement actuels, ont une pertinence territoriale de par leur extension au sol et leur volume du trafic ou leur zone d'attraction pour les parcours initiaux et terminaux sur la route. Ces installations ont en règle générale des voies de transbordement de 100 mètres au plus. Le volume du trafic se limite à 1 ou 2 paires de trains, soit moins de 80 camions par jour.

Emplacements actuels

Les sites actuels significatifs pour la conception sont ceux qui offrent un accès non discriminatoire aux tiers (route et rail) et qui peuvent effectivement l'offrir grâce à leur position, leur agencement et leur intégration. Les installations qui ne servent qu'à un chargeur ou à un transitaire ne sont pas considérées. La planification des installations destinées à couvrir la future croissance ne comprend donc que des installations accessibles à des tiers depuis le rail et depuis la route, et dont les quantités transportées sont suffisamment pertinentes. Il reste donc 18 ITTC importantes à considérer (répertoire à l'annexe 1).

¹¹ Cf. art. 2, let. a, OTM

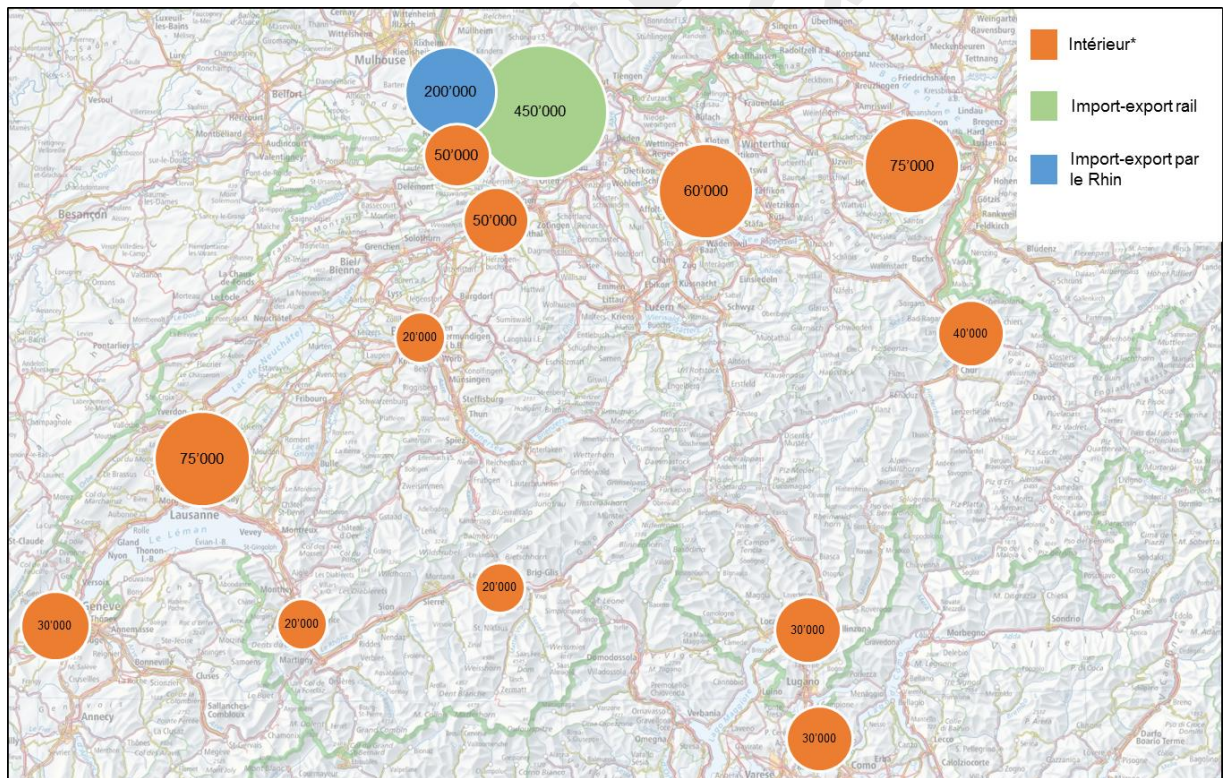


Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Plan stratégique 2030

Pour absorber la future croissance du TC intérieur et import-export, il faut augmenter les capacités de transbordement dans certaines régions et améliorer la productivité des installations et de toute la chaîne de production. Il manque notamment en Suisse un terminal performant avec fonction de passerelle (*gateway*) qui puisse absorber et regrouper les tonnages d'import-export, surtout ceux des ports de la mer du Nord. La combinaison entre les modes de transport rail, navigation intérieure et route grâce à un *gateway* est avantageuse, car elle permet des regroupements de quantités supplémentaires. En TC intérieur, il faut des ITTC reliées efficacement entre elles et avec un *gateway*.

La carte suivante indique les capacités de transbordement requises par le TC dans plusieurs régions. Les quantités sont normées et indiquées en nombre de transbordements de conteneurs standard 20-pieds (EVP). À noter également que les quantités en TC intérieur englobent aussi ces quantités qui sont transportées par le rail d'un emplacement import-export à une installation intérieure et retour.



*y.c. les volumes transportés de/vers les sites import-export

Figure 1 : besoin de capacité prévisionnel en transport combiné en 2030



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Comparaison entre installations actuelles et besoin

La comparaison des capacités des ITTC actuelles avec le futur besoin montre que de nouvelles capacités de transbordement seront nécessaires notamment dans les régions de Gäu, Vaud, Zurich et Suisse orientale. Le besoin de capacité dans ces régions se déduit de la répartition des tonnages de transbordement escomptés d'après les perspectives de transport 2040 sur les différentes régions. Il n'est pas toujours possible de l'attribuer à des cantons ou à des régions ; les cantons doivent donc prendre ce besoin en compte notamment dans leurs planifications suprarégionales et intercantionales. Pour le TC import-export, il manque un terminal performant avec fonction de passerelle en Suisse du nord-ouest. La solution la plus logique est l'ITTC planifiée à Bâle-nord et qui figure dans le Plan sectoriel des transports, partie Infrastructure rail. Elle a déjà été évoquée dans le message du Conseil fédéral sur la révision totale de la loi sur le transport de marchandises¹² et qualifiée d'installation d'importance nationale pour la politique des transports.

De nombreuses installations actuelles n'ont pas un agencement optimal. Il est nécessaire de les rendre plus performantes et efficaces ou d'en améliorer l'agencement et les fonctionnalités.

Options

Options	Instruments		
2.1 La Confédération peut encourager l'extension ou la construction d'ITTC lorsqu'il existe dans une région un besoin de capacité non couvert ou si la rentabilité du TC en est nettement augmentée dans l'ensemble.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
2.2 Le besoin de capacités de transbordement est présenté à la figure 1. Des capacités de transbordement supplémentaires sont requises surtout dans les régions Gäu, Vaud, Zurich et Suisse orientale.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
2.3 S'il existe un besoin de capacité régional pour une nouvelle ITTC, les cantons fixent dans leur plan directeur les emplacements possibles. S'il existe un besoin de capacité suprarégional, les cantons coordonnent leurs planifications.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP

¹² FF 2014 3687



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

2.4 Lors de l'évaluation de nouveaux emplacements pour les ITTC, il faut notamment prévoir un raccordement adéquat à l'infrastructure routière et ferroviaire.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
2.5 Il manque un grand terminal avec fonction de passerelle en Suisse du nord-ouest : un tel terminal est classé d'importance nationale pour la politique des transports au sens de l'art. 11, al. 2, LTM et doit être inscrit dans le plan sectoriel.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
2.6 La Confédération fixe les standards de diverses catégories d'ITTC (Annexe 2) et tient compte du respect de ces standards lors de l'allocation et du dimensionnement des contributions d'investissement.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	STUR	CP
2.7 La Confédération prend en compte les besoins des ITTC à fort volume de transport dans la planification et la réservation des capacités des sillons. Elle veille à une accessibilité suffisante des ITTC par le rail, qualitative et quantitative.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Débords

Définition et fonction

Les débords sont des installations publiques de transbordement, formées de voies et de places de transbordement où les chargeurs peuvent transborder eux-mêmes et indépendamment leurs marchandises. Elles font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF et sont soumises à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Le grand nombre de débords disponibles et desservis est un avantage important pour l'industrie, l'artisanat et l'agriculture suisses et permet à de nombreuses entreprises d'accéder localement au chemin de fer sans avoir leur propre voie de raccordement. Les principaux utilisateurs des débords sont les chargeurs dont les besoins de transports connaissent des fluctuations saisonnières ou d'autre nature (par ex. betteraves sucrières, bois).

La majorité des débords a peu d'incidences territoriales. Les voies de plus de 50 mètres sont l'exception. Le volume de trafic dépasse rarement quelques wagons par jour en moyenne annuelle. En revanche, il peut y avoir des pointes de fréquentation en cas de besoins de transports saisonniers tels que les betteraves sucrières.

De plus, certains emplacements subissent une forte pression visant à un changement d'affectation, car les terrains se trouvent souvent en ville et conviendraient à des constructions d'immeubles, à une urbanisation ou à d'autres besoins du trafic ferroviaire des voyageurs.

Emplacements actuels

La densité géographique des débords en Suisse est relativement élevée. Or il faut savoir que toutes les installations qui peuvent servir de débords ne sont pas utilisées aujourd'hui comme tels. Dans bien des cas, elles ne satisfont plus aux exigences d'une desserte économique par l'entreprise de transport ferroviaire ou d'un transbordement efficace entre route et rail.

Plan stratégique 2030

Les débords continueront à garantir à l'avenir une couverture territoriale pour l'industrie, l'artisanat et l'agriculture, de sorte que le transport ferroviaire ou le transbordement de marchandises entre route et rail reste une solution de rechange au « tout-route », entre autres aussi pour les besoins saisonniers ou occasionnels. Sous cet angle, la question de la rentabilité des offres de fret ferroviaire mérite une attention particulière.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Les débords ont habituellement une zone d'attraction de 30 kilomètres au plus, le rayon variant fortement selon la topographie locale et le type de marchandise. Concentrer les quantités transportées à un petit nombre d'emplacements et pouvoir transborder divers types de marchandises au même endroit semble judicieux afin d'exploiter les avantages d'une densification de l'exploitation ferroviaire. Par conséquent, il y a actuellement trop d'installations, car elles ne permettent guère une desserte économique par les entreprises de transport ferroviaire du fait de leur répartition géographique et de leur faible volume de marchandises.

De nombreux débords qui ne sont plus utilisés aujourd'hui seront donc désaffectés d'ici à 2030, d'autres seront éliminés grâce à la concentration des installations et au regroupement du volume de marchandises qui en découlera. En revanche, ceux qui resteront devront couvrir autant de territoire que possible et se trouver sur des emplacements attrayants. De même, les installations proches des centres seront conservées, car elles permettent une intégration du rail aux prestations de logistique urbaine et soulagent le trafic routier en agglomération.

Il existe 188 débords conformément au répertoire de l'annexe 4

Options

Options	Instruments		
<p>3.1 La Confédération veille à un perfectionnement du paysage des débords conforme aux besoins, en procédant comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none">• Le répertoire des débords (cf. annexe 4) est la base de la commande de débords dans le cadre des conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure. Ainsi, le maintien des installations qui y figurent est garanti pour la période de convention sur les prestations en cours.• L'Office fédéral des transports (OFT) est autorisé à adapter le répertoire à la demande des gestionnaires d'infrastructure ou des cantons.• Le requérant présente à l'OFT une pesée des intérêts de tous les intervenants concernés par les adaptations (autorités cantonales et communales compétentes, gestionnaires d'infrastructure, entreprises de transport ferroviaire et chargeurs). <p>L'OFT tient compte notamment, dans sa décision, des conceptions régionales du transport de marchandises des cantons.</p> <p>Il consulte les représentants des associations du secteur avant de prendre sa décision.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

<p>3.2 L'OFT charge les gestionnaires d'infrastructure de planifier le développement du paysage des débords.</p> <p>Ce développement tient compte des intérêts des chargeurs, des entreprises de transport ferroviaire, de la Confédération, des cantons et des autres intervenants, en considérant globalement les besoins d'une région économique. L'accès des chargeurs au chemin de fer à des conditions intéressantes mérite une attention particulière.</p> <p>La fermeture de débords est notamment autorisée lorsqu'une région offre des solutions de rechange acceptables pour les chargeurs et les chemins de fer ou a prévu d'en créer.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.3 Il faut chercher une solution de rechange pour les débords dont l'utilisation est saisonnière ou occasionnelle en exploitant les synergies avec des installations ferroviaires ou logistiques (par exemple des installations de maintenance).</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.4 Les cantons intègrent les débords dans leur aménagement du territoire conformément au répertoire de l'annexe 4. Ils peuvent élaborer des plans stratégiques régionaux de développement des débords, plans que la Confédération intègre dans ses réflexions sur le développement du paysage des débords.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.5 La Confédération et les cantons donnent la priorité aux besoins du secteur logistique dans le développement et dans le changement d'affectation des débords urbains.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>3.6 Les nouveaux débords doivent être raccordés aux gares dans la mesure du possible.</p> <p>L'agencement de nouvelles installations est dimensionné selon le volume de transport et doit permettre une manutention et des offres de fret ferroviaire économiques.</p> <p>La Confédération s'efforce de veiller à une accessibilité des débords par le rail suffisante en qualité et en quantité lors de la planification et de la réservation des capacités des sillons. Les cantons font de même pour la route.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

4.2 Gares du trafic marchandises

Définition et fonction

Les gares de réception sont des installations pour la desserte locale des installations de transbordement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance ou à destination des gares de triage ou des gares de formation. Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine.

Les gares de formation sont des installations régionales de traitement des trains en provenance ou à destination des gares de triage pour le transfert vers d'autres gares de réception ou pour la desserte des installations de transbordement afférentes.

Les gares de triage sont des installations de triage de wagons exploitées par les gestionnaires d'infrastructure.

Les gares de réception, de formation et de triage font partie de l'infrastructure ferroviaire conformément à l'art. 62, al. 1, LCdF et sont soumises à l'obligation d'accorder l'accès non discriminatoire au réseau.

Pertinence pour le transport de marchandises et incidences territoriales

Les gares de réception ont une influence essentielle sur la capacité des lignes principales, car elles permettent de mettre à disposition des trains de marchandises sans occuper de lignes principales. Leur volume de trafic varie fortement entre trafic occasionnel et plusieurs trains complets par jour, d'où une différence de besoins de surface et de capacité des sillons.

Les grandes gares de réception, de formation et de triage absorbent un important volume de transport qui se répercute sur le besoin de capacité des sillons et qui a des incidences géographiques.

Emplacements actuels

Il existe actuellement plusieurs centaines d'emplacements qui peuvent être utilisés comme gares de réception. Certains ne sont déjà plus utilisés aujourd'hui et ne correspondent plus à leur affectation. Les recensements des annexes 5 et 6 comprennent toutes les gares de réception desservies à l'heure actuelle par des entreprises actives en fret ferroviaire.

En plus de cela, il existe aujourd'hui 53 gares de formation et 5 gares de triage. Au cours des dernières années, les mouvements de manœuvre ont été concentrés sur quelques gares de triage, à savoir Basel RB (formée de deux parties RB 1 et RB 2), Chiasso Smistamento et Buchs (SG) qui sont



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

des gares de triage aux frontières ainsi que Lausanne Triage et la gare de triage de Limmattal, qui servent presque exclusivement au trafic intérieur.

- Gares de réception : 440 sites dont 54 de taille moyenne (annexes 5 et 6)
- Gares de formation : 53 sites selon le répertoire de l'annexe 7
- Gares de triage : 5 sites selon le répertoire de l'annexe 8

Plan stratégique 2030

Le nombre et la situation des gares de réception dépendent du volume local de transport. Le développement du paysage des gares de réception résultera notamment de fermetures de voies de raccordement et de débords, lesquelles entraîneront une diminution des quantités, puisque les entreprises de transport ferroviaire n'en auront plus besoin pour fournir des prestations de transport de marchandises. De plus, la concentration de quantités transportées sur une installation actuelle ou nouvelle entraînera la fermeture de gares de réception. Le nombre de gares de réception va donc diminuer.

Les cinq gares de triage actuelles sont maintenues. Le paysage actuel des gares de formation ne changera guère par rapport à celui de 2030. Les nouveaux emplacements seront l'exception. Il est en revanche envisageable d'adapter des installations actuelles afin d'en accroître la capacité et la productivité.

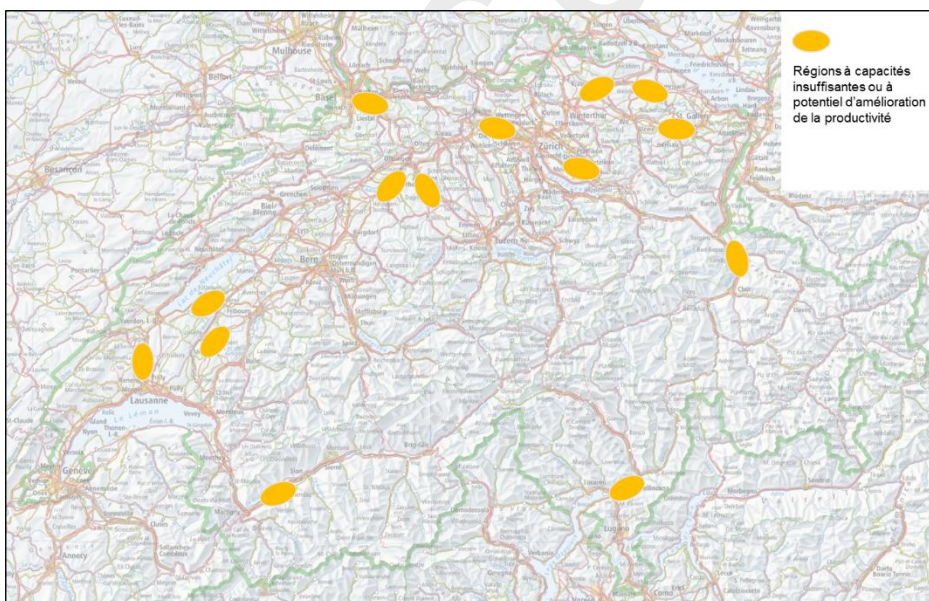


Figure 2 : Régions à capacités insuffisantes ou à potentiel d'amélioration de la productivité



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Options

Options	Instruments		
<p>4.1 La Confédération veille à ce que les capacités des gares du transport de marchandises soient suffisantes. Ce faisant, elle prend en compte les ressources financières disponibles et met dans la balance les intérêts du transport de marchandises et ceux du transport de voyageurs. Les gares doivent couvrir les fonctionnalités requises sur place et pour la fourniture de prestations de transport de marchandises sur l'ensemble du réseau. Les gares de triage doivent notamment avoir suffisamment de capacités pour l'entreposage de wagons vides.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>4.2 La Confédération veille à un perfectionnement du paysage des débords conforme aux besoins, en procédant comme suit :</p> <p>Le répertoire des gares (cf. annexes 5 à 8) est la base de la commande des gares de marchandises dans le cadre des conventions de prestations avec les gestionnaires d'infrastructure. Ainsi, le maintien des installations qui y figurent est garanti pour la période de convention sur les prestations en cours.</p> <p>L'OFT est autorisé à adapter le répertoire à la demande des gestionnaires d'infrastructure ou des cantons.</p> <p>Le requérant présente à l'OFT une pesée des intérêts de tous les intervenants concernés par les adaptations (autorités cantonales et communales compétentes, gestionnaires d'infrastructure, entreprises de transport ferroviaire et chargeurs).</p> <p>L'OFT tient compte notamment, dans sa décision, des conceptions régionales des cantons en matière de transport de marchandises.</p> <p>Il consulte les représentants des associations du secteur avant de prendre sa décision.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
<p>4.3 Dans le cadre de la planification et de la réservation des capacités des sillons, la Confédération met à disposition des gares de triage et de formation des sillons d'une capacité conforme aux besoins et de la qualité requise, d'après les ressources financières disponibles et en mettant dans la balance les intérêts du transport de marchandises et ceux du transport de voyageurs.</p>	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

4.4 La Confédération s'efforce de planifier le développement des gares de triage et de formation de manière que celles-ci fournissent des prestations de transport de marchandises dans toute la Suisse. Les emplacements des gares de réception sont déterminés par le volume du trafic local ou régional.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.5 L'OFT charge les gestionnaires d'infrastructure de planifier le perfectionnement du paysage des gares de marchandises. Le nombre des gares de triage est maintenu. La Confédération s'efforce de conserver les fonctionnalités et les capacités des gares de marchandises conformément aux répertoires. Les cantons tiennent compte des emplacements des gares dans leur aménagement du territoire. Il faut chercher à améliorer la productivité des gares de triage, de formations et des grandes gares de réception, notamment par exploitation de synergies en cas de mesures d'aménagement ou de transformation sur leur périmètre. Il convient d'envisager des améliorations de capacité et de productivité par exemple dans les régions de la Broye, du haut Wiggertal, de Gosau, du Grand Lausanne, de Landquart, de Langenthal, de Romont, de Cadenazzo, de Thurtal Ouest et Est, du Valais central, de l'Oberland zurichois, ainsi que dans les gares de triage de Bâle et de Limmattal.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.6 Les gestionnaires d'infrastructure peuvent envisager de concentrer les fonctionnalités et les capacités de gares de formation et de réception dans une région au cours de leur planification permanente si le volume local et régional est couvert et si cela permet d'améliorer la productivité du réseau de fret ferroviaire ainsi que son attrait local.	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP
4.7 Aux gares de frontière, il faut réserver au fret ferroviaire suffisamment de possibilités de changer de moyen de traction (entre autres par des véhicules moteurs non interopérables, le passage du train à d'autres entreprises de transport ferroviaire etc.).	PS	PRODES	DAC
	PD	STUR	CMO
	PLAF	PLUR	CP



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

5. Perspective

Il est possible de perfectionner diverses installations de fret ferroviaire grâce aux instruments décrits au chapitre 3 et sur la base des options présentées au chapitre 4 pour chacune des catégories d'installations.

Il y a lieu d'assurer un développement synchrone des divers instruments et catégories d'installations ainsi que des capacités des tronçons dédiés au fret ferroviaire, afin que ce dernier fonctionne bien. Le seul moyen d'y parvenir est d'harmoniser systématiquement et temporellement les options de la conception sur l'ensemble des instruments. Il faut donc, en vue de la mise en œuvre, assurer la coordination entre les instruments en grande partie correspondants et mettre en place un suivi.

Il est particulièrement important d'harmoniser ces perfectionnements avec les CP des gestionnaires d'infrastructure et avec les étapes d'aménagement du PRODES. Comme les décisions politiques sur ces deux dossiers ne sont pas prises en même temps, la planification permanente prévue avec la conception pour le fret ferroviaire est appelée à jouer un rôle important. En effet, ladite conception représente l'intermédiaire décisif, une base de décision commune en ce qui concerne le développement des installations de triage et de transbordement et les capacités de tronçons nécessaires à leur desserte.

La planification permanente suivra donc un processus systématique et contraignant pour les instances planificatrices. Il est prévu que le Conseil fédéral mette à jour la conception pour le fret ferroviaire tous les 4 à 8 ans. Cela requiert une discussion continue du besoin d'adaptation avec les milieux intéressés et les cantons. Les travaux commencés pour l'élaboration de la conception avec les intervenants de la branche et les cantons se poursuivront donc dans le cadre de la planification permanente.



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Liste des abréviations

CMO	Convention de mise en œuvre
CP	Convention sur les prestations
DAC	Décision d'allouer une contribution
EVP	Équivalent vingt pieds (Twenty-foot Equivalent Unit)
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
ITTC	Installations de transbordement du trafic combiné
LAT	Loi sur l'aménagement du territoire ; RS 700
LCdF	Loi sur les chemins de fer ; RS 742.101
LFIF	Loi sur le fonds de financement de l'infrastructure ferroviaire ; RS 742.140
LPE	Loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement ; RS 814.01
LTM	Loi fédérale du 19 décembre 2008 sur le transport de marchandises par des entreprises de chemin de fer, de transport à câbles ou de navigation ; RS 742.41
LTTM	Loi fédérale sur le transfert de la route au rail du transport lourd de marchandises à travers les Alpes ; RS 740.1
LUMin	Loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire ; RS 725.116.2
OAT	Ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire ; RS 700.1
OFT	Office fédéral des transports
OPAM	Ordonnance du 27 février 1991 sur la protection contre les accidents majeurs
OTM	Ordonnance sur le transport de marchandises par les entreprises de chemin de fer ou de navigation ; RS 742.411
PD	Plan directeur
PLAF	Plan d'affectation
PLUR	Plan d'utilisation du réseau
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
PS	Plan sectoriel
STUR	Stratégie d'utilisation du réseau
TC	Transport combiné
UIRR	Union internationale pour le transport combiné rail-route



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Glossaire

Terme	Définition	Source
Gare de réception	Installations pour la desserte locale des installations de transbordement afférentes telles que voies de raccordement, débords et ITTC. Les trains sont préparés en provenance de ou à destination des gares de triage ou des gares de formation. Les grandes gares de réception traitent en règle générale plus de 10 paires de trains par semaine.	
Voie de réception	Voie sur laquelle des trains de marchandises arrivent du tronçon avec le statut de circulation et en partent vers le tronçon (requiert un équipement de technique de signalisation).	
Voie de raccordement	Desserte d'un terrain ou d'un bâtiment qui ne fait pas partie de l'infrastructure ferroviaire par des voies ferrées dédiées au transport de marchandises ; en règle générale en propriété privée	Message LTM
Types de conteneur du TC (sans transbordement horizontal)	Conteneurs ISO, conteneurs-citernes et Reefer (conteneurs frigorifiques) de 20' à 45' ; semi-remorque (aux normes EN 284, EN 452), caisses mobiles (conformes à l'ordonnance sur les règles de la circulation routière OCR)	
TWCI	Trafic par wagons complets isolés : forme de production où les wagons ou groupes de wagons sont rassemblés sur diverses voies de raccordement ou de débord régionales, formés en trains complets et amenés aux gares de triage, où de nouveaux trains sont formés par région de destination.	Message LTM
Gare de formation	(anciennement gare disposant d'une équipe de manœuvre) Installations régionales de traitement des trains en provenance ou à destination des gares de triage pour le transfert vers d'autres gares de réception ou pour la desserte des installations de transbordement afférentes.	
Débord	Installations publiques de chargement, constituées de voies et de places de chargement permettant le transbordement autonome et indépendant de marchandises	Art. 62, art.1, let.f, LCdF
Train complet	Train marchandises direct (en règle générale formé d'un matériel roulant uniforme) qui circule entre deux gares de réception (ou de formation ou de triage) sans changement de composition.	



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Terme	Définition	Source
Gateway (passerelle)	<p>Installations où les unités de chargement du fret combiné sont transbordées entre divers trains (rail/rail), par exemple entre trains marchandises grandes lignes et entre trains marchandises grandes lignes et régionaux.</p> <p>Les terminaux exclusivement dédiés au transbordement rail/rail sont toutefois rares. Pour la desserte de proximité du terminal, une partie des unités de chargement est souvent transbordée sur des véhicules routiers.</p>	Glossaire EPF
Gäu	Région entre Oensingen et Olten. Elle est formée du district de Gäu proprement dit et des communes de l'Untergäu dans le district d'Olten.	
TC Import/Export	Relations par trains complets avec l'étranger. Lorsque les conteneurs de ces trains sont transbordés en Suisse (par ex. dans un Gateway), ils poursuivent leur route en TC intérieur.	
Composition	Rame de véhicule(s) moteur(s) et de wagons employée comme unité permanente	Glossaire EPF
Gare de triage	Installation d'exploitation ferroviaire servant à trier des wagons et à former des trains marchandises régionaux et grandes lignes, où les trains marchandises suprarégionaux (trains marchandises de proximité / trains complets) peuvent arriver et d'où ils peuvent partir.	
Envoi	Un envoi équivaut à : une semi-remorque ; une caisse mobile de 30, 40 ou 45 pieds ; une caisse mobile (6,0 – 8,3 m) de plus de 16 t ; deux caisses mobiles (6,0 – 8,3 m) de moins de 16 t ; trois caisses mobiles de moins de 20 pieds. Un envoi correspond à environ 1,6 EVP.	OFT (d'après UIRR)
EVP	Équivalent vingt pieds (<i>Twenty Foot Equivalent Unit</i>) : conteneur standard de 20 pieds de long. Standard international d'unité de comptage de conteneurs ISO de diverses tailles. Sert surtout à décrire la capacité de charge de bateaux, de trains ou de camions ainsi que la capacité de transbordement de terminaux.	
Terminaux	Synonyme d'ITTC. Installation servant à transborder les conteneurs du TC d'un mode de transport à l'autre.	
Sillon	Autorisation de parcourir un tronçon donné du réseau ferroviaire à un horaire fixe avec un train déterminé (longueur, poids, profil, vitesse) (analogue à un « slot » en navigation aérienne).	Message LTM



Référence du dossier : BAV-212.22-00001/00003/00011/00003/00001/00001

Terme	Définition	Source
Tracé	Désigne la ligne que suit une route et ou un tronçon ferroviaire : tracé routier, tracé ferroviaire. Au sens élargi, tracé de lignes d'alimentation et d'élimination, par exemple de canaux, de gazolines ou de lignes à haute tension.	
Longueur du train de wagons	Longueur de la charge remorquée d'un train (longueur sans locomotive)	
Longueur du train	Longueur totale du train avec locomotive	

Consultation

Annexe

Annexe 1 : ITTC importantes

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85021360	Aarau GB	AAGB	CFF	Aarau	AG
85000125	Basel Kleinhüningen Hafen	BSKH	CFF	Bâle	BS
85000406	Basel SBB GB	BSGB	CFF	Bâle	BS
85022103	Birrfeld	BRF	CFF	Lupfig	AG
85000182	Birsfelden Hafen	BSBH	CFF	Birsfelden	BL
85054049	Cadenazzo	CD	CFF	Cadenazzo	TI
85011122	Chavornay	CHV	CFF	Chavornay	VD
85035089	Dietikon	DT	CFF	Dietikon	ZH
85091827	Ems Werk	EMSW	RhB	Domat/Ems	GR
85000224	Frenkendorf-Füllinsdorf	FRE	CFF	Frenkendorf	BL
85010090	Genève-La-Praille	GEPR	CFF	Lancy	GE
85090027	Landquart	LQ	CFF	Landquart	GR
85015008	Martigny	MA	CFF	Martigny	VS
85034082	Rekingen AG	REK	CFF	Rekingen (AG)	AG
85011189	Renens VD	REN	CFF	Renens (VD)	VD
85015065	Sion	SIO	CFF	Sion	VS
85016055	Visp	VI	CFF	Viège	VS

Annexe 2 : Caractéristiques d'agencement pour la planification d'ITTC :

	Mini	Petite	Moyenne	Assez grande	Grande
Voies de réception y c. locomotive	220 m	420 m	420 m	650 m	750 m
Voies de transbordement	100 m	200 m	200-400 m	600 m	700 m
Nombre de voies du terminal	1	1-2	2-4	2-4	4-6
Entrée / sortie rapide dans le terminal	Facultatif	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Transbordements / an	<10 000	<30 000	30 000-60 000	30-120 000	120-300 000
Nombre de paires de trains / jour	groupes de wagons	≤2	≤4	≤8	≤12
Nombre de camions / jour	<30	<80	≤160	<320	>320
Charge minimale des appareils de transbordement [t]	34	40	40	40	40
Tous types de conteneur	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Transbordement de marchandises dangereuses	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Dépôt de marchandises dangereuses	Facultatif	Facultatif	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire
Reefer	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Intramodal (rail-rail) (passerelle)	Non	Non	Facultatif	Facultatif	Obligatoire
Bimodal (route-rail)	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire	Obligatoire
Exploitation 7 x 24 h	Facultatif	Facultatif	Facultatif	Obligatoire	Obligatoire

Annexe 3 : Grandes installations privées

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85011460	Dailens	DAIL	CFF	Dailens	VD
85002329	Härkingen Post	HRK	CFF	Härkingen	SO

Annexe 4 : Débords

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85021360	Aarau GB	AAGB	CFF	Aarau	AG
85044040	Aarberg	ABE	CFF	Aarberg	BE
85022244	Affoltern am Albis	AF	CFF	Affoltern am Albis	ZH
85052019	Airolo	AI	CFF	Airolo	TI
85010355	Allaman	ALL	CFF	Allaman	VD
85051136	Altdorf	AL	CFF	Altdorf (UR)	UR
85063081	Arbon	ARB	CFF	Arbon	TG
85062117	Arnegg	ARN	CFF	Gossau (SG)	SG
85091579	Arosa	AROS	RhB	Arosa	GR
85050047	Arth-Goldau	GD	CFF	Arth	SZ
85032052	Au ZH	AU	CFF	Wädenswil	ZH
85041269	Avenches	AV	CFF	Avenches	VD
85002949	Balsthal	BTH	OeBB	Balsthal	SO
85000406	Basel SBB GB	BSGB	CFF	Bâle	BS
85042952	Baulmes	BAU	TRAVYS	Baulmes	VD
85070102	Bern Weyermannshaus	BNWM	CFF	Berne	BE
85014027	Bex	BEX	CFF	Bex	VD
85052092	Biasca	BIA	CFF	Biasca	TI
85032847	Biberbrugg	BIB	SOB	Feusisberg	SZ
85044198	Biel Mett	BIM	CFF	Biel/Bienne	BE
85043406	Biel/Bienne RB	BIRB	CFF	Biel/Bienne	BE
85032243	Bilten	BIL	CFF	Glarus Nord	GL
85062158	Bischofszell Nord	BZN	CFF	Bischofszell	TG
85052076	Bodio TI	BO	CFF	Bodio	TI
85016097	Brig	BR	CFF	Brigue-Glis	VS
85003095	Brugg AG	BG	CFF	Brugg	AG
85050070	Brunnen	BRU	CFF	Ingenbohl	SZ
85094045	Buchs SG	BU	CFF	Buchs (SG)	SG
85034009	Bülach	BUE	CFF	Bülach	ZH
85080051	Burgdorf	BDF	CFF	Burgdorf	BE
85054049	Cadenazzo	CD	CFF	Cadenazzo	TI
85093682	Campocologno	CAMP	RhB	Brusio	GR
85015016	Charrat-Fully	CHAR	CFF	Charrat	VS
85011122	Chavornay	CHV	CFF	Chavornay	VD
85040253	Chénens	CHE	CFF	Chénens	FR
85053090	Chiasso Smistamento	CHSM	FFS	Chiasso	TI
85182683	Chur GB	CHGB	CFF	Coire	GR
85042093	Colombier	CLB	CFF	Milvignes	NE
85011155	Cossonay-Penthalaz	COS	CFF	Penthalaz	VD
85041335	Cugy FR	CGY	CFF	Cugy (FR)	FR

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85020040	Dagmersellen	DAG	CFF	Dagmersellen	LU
85090738	Davos Platz	DAV	RhB	Davos	GR
85001099	Delémont	DMT	CFF	Delémont	JU
85035089	Dietikon	DT	CFF	Dietikon	ZH
85091793	Disentis/Mustér	DIS	RhB	Disentis/Mustér	GR
85022129	Dottikon-Dintikon	DOT	CFF	Villmergen	AG
85041012	Düdingen	DUED	CFF	Guin	FR
85060145	Elgg	EL	CFF	Elgg	ZH
85060418	Embrach-Rorbas	EMB	CFF	Embrach	ZH
85082065	Emmenmatt	EMM	CFF	Lauperswil	BE
85042937	Essert-sous-Champvent	ESSC	TRAVYS	Champvent	VD
85041327	Estavayer-le-Lac	EST	CFF	Estavayer-le-Lac	FR
85060251	Etwilen	EW	CFF	Wagenhausen	TG
85094136	Flums	FMS	CFF	Flums	SG
85061150	Frauenfeld Zuckerrüben	ZFFR	CFF	Frauenfeld	TG
85000224	Frenkendorf-Füllinsdorf	FRE	CFF	Frenkendorf	BL
85041004	Fribourg/Freiburg	FRI	CFF	Fribourg	FR
85003053	Frick	FCK	CFF	Frick	AG
85074781	Frutigen	FR	BLS	Frutigen	BE
85016030	Gampel-Steg	GA	CFF	Steg-Hohtenn	VS
85010090	Genève-La-Praille	GEPR	CFF	Lancy	GE
85010314	Gland	GLA	CFF	Gland	VD
85033100	Glattbrugg	GLB	CFF	Opfikon	ZH
85001230	Glovelier	GLO	CFF	Haute-Sorne	JU
85042051	Gorgier-St-Aubin	GOR	CFF	Gorgier	NE
85051193	Göschenen	GOE	CFF	Göschenen	UR
85062109	Gossau SG	GSS	CFF	Gossau (SG)	SG
85041228	Granges-Marnand	GM	CFF	Valbroye	VD
85002154	Hägendorf	HAE	CFF	Hägendorf	SO
85063172	Heerbrugg	HEBG	CFF	Au (SG)	SG
85062901	Herisau	HE	SOB	Herisau	AR
85080085	Herzogenbuchsee	HB	CFF	Herzogenbuchsee	BE
85031302	Hinwil	HI	CFF	Hinwil	ZH
85020248	Hochdorf	HO	CFF	Hochdorf	LU
85032045	Horgen	HG	CFF	Horgen	ZH
85034033	Hüntwangen-Wil	HUEW	CFF	Hüntwangen	ZH
85091710	Illanz	ILZ	RhB	Illanz/Glion	GR
85074922	Interlaken Ost	IO	BOB	Interlaken	BE
85003004	Kaiseraugst	KAU	CFF	Kaiseraugst	AG
85044008	Kerzers	KZ	CFF	Chiètres	FR
85035063	Killwangen-Spreitenbach	KLW	CFF	Killwangen	AG
85090688	Klosters Platz	KLO	RhB	Klosters-Serneus	GR

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85033084	Kloten	KL	CFF	Kloten	ZH
85082024	Konolfingen	KF	CFF	Konolfingen	BE
85061283	Kreuzlingen Hafen	KRH	CFF	Kreuzlingen	TG
85043141	La Chaux-de-Fonds	CF	CFF	La Chaux-de-Fonds	NE
85090027	Landquart	LQ	CFF	Landquart	GR
85081448	Langenthal GB	LTG	CFF	Langenthal	BE
85011288	Lausanne-Sébeillon	LSSB	CFF	Lausanne	VD
85000240	Lausen	LSN	CFF	Lausen	BL
85043174	Le Locle-Col-d-Roches	COL	CFF	Le Locle	NE
85001743	Le Noirmont	NOMO	CJ	Le Noirmont	JU
85021196	Lenzburg	LB	CFF	Lenzburg	AG
85001719	Les Reussilles	REUS	CJ	Tramelan	BE
85042119	Les Verrières	VER	CFF	Les Verrières	NE
85002246	Leuzigen	LE	CFF	Leuzigen	BE
85053454	Lugano Vedeggio	LGV	CFF	Lugano	TI
85022376	Lupfig	LUPF	CFF	Lupfig	AG
85044149	Lyss	LY	CFF	Lyss	BE
85082180	Malters	MAL	CFF	Malters	LU
85015008	Martigny	MA	CFF	Martigny	VS
85031047	Meilen	ML	CFF	Meilen	ZH
85003020	Möhlin	MOE	CFF	Möhlin	AG
85041202	Moudon	MD	CFF	Moudon	VD
85001198	Münchenstein	MST	CFF	Münchenstein	BL
85000208	Muttenz	MU	CFF	Muttenz	BL
85032276	Näfels-Mollis	NAEF	CFF	Glarus Nord	GL
85032268	Nieder- und Oberurnen	NOU	CFF	Glarus Nord	GL
85033134	Niederglatt	NG	CFF	Niederglatt	ZH
85002139	Oberbuchsiten	OB	CFF	Oberbuchsiten	SO
85094003	Oberriet	ORT	CFF	Oberriet (SG)	SG
85002121	Oensingen	OEN	CFF	Oensingen	SO
85002170	Olten Hammer	OLH	CFF	Olten	SO
85011908	Orbe-Industrie	ORIN	TRAVYS	Orbe	VD
85070029	Ostermundigen	OST	CFF	Ostermundigen	BE
85041343	Payerne	PAY	CFF	Payerne	VD
85032094	Pfäffikon SZ	PF	CFF	Freienbach	SZ
85001263	Porrentruy	POR	CFF	Porrentruy	JU
85093617	Poschiavo	POS	RhB	Poschiavo	GR
85040121	Puidoux-Chexbres	PUI	CFF	Puidoux	VD
85031104	Rapperswil	RW	CFF	Rapperswil-Jona	SG
85035261	Regensdorf-Watt	REG	CFF	Regensdorf	ZH
85034082	Rekingen AG	REK	CFF	Rekingen (AG)	AG
85011189	Renens VD	REN	CFF	Renens (VD)	VD

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85043026	Reuchenette-Péry	REU	CFF	Péry-La Heutte	BE
85003012	Rheinfelden	RF	CFF	Rheinfelden	AG
85013045	Roche VD	ROC	CFF	Roche (VD)	VD
85061200	Romanshorn GB	RHGB	CFF	Romanshorn	TG
85040238	Romont	ROM	CFF	Romont (FR)	FR
85190272	Rorschach GB	RSGB	CFF	Rorschach	SG
85020206	Rothenburg	RBG	CFF	Rothenburg	LU
85022020	Rotkreuz	RK	CFF	Risch	ZG
85033118	Rümlang	RUEM	CFF	Rümlang	ZH
85001917	Saignelégier	SAIG	CJ	Saignelégier	JU
85094029	Salez-Sennwald	SAS	CFF	Sennwald	SG
85092510	Samedan	SAME	RhB	Samedan	GR
85032862	Samstagern	SAM	SOB	Richterswil	ZH
85094110	Sargans	SA	CFF	Sargans	SG
85034405	Schaffhausen GB	SHRB	CFF	Schaffhausen	SH
85032854	Schindellegi-Feusisberg	SCHI	SOB	Feusisberg	SZ
85041020	Schmitten	SCMI	CFF	Schmitten (FR)	FR
85032334	Schwanden	SCHD	CFF	Glarus Süd	GL
85062075	Schwarzenbach SG	SCHZ	CFF	Jonschwil	SG
85031278	Schwerzenbach ZH	SCWE	CFF	Schwerzenbach	ZH
85050062	Schwyz	SCHW	CFF	Schwyz	SZ
85092684	Scuol-Tarasp	SCTA	RhB	Scuol	GR
85015099	Sierre/Siders	SIE	CFF	Sierre	VS
85035022	Siggenthal-Würenlingen	SIG	CFF	Untersiggenthal	AG
85015065	Sion	SIO	CFF	Sion	VS
85002071	Solothurn	SO	CFF	Soleure	SO
85063404	St. Gallen GB	SGGB	CFF	St-Gall	SG
85063149	St. Margrethen	SMG	CFF	St. Margrethen	SG
85042986	Ste-Croix	STCR	TRAVYS	Sainte-Croix	VD
85022277	Steinhausen	STE	CFF	Steinhausen	ZG
85014035	St-Maurice	SM	CFF	Saint-Maurice	VS
85010363	St-Prex	STP	CFF	Saint-Prex	VD
85014019	St-Triphon	ST	CFF	Ollon	VD
85062174	Sulgen	SLG	CFF	Sulgen	TG
85091934	Surava	SURA	RhB	Albula/Alvra	GR
85020073	Sursee	SS	CFF	Sursee	LU
85071001	Thun	TH	CFF	Thun	BE
85156281	Thun GB	THB	CFF	Thun	BE
85091892	Thusis	THS	RhB	Thusis	GR
85093690	Tirano	TIR	RhB	(Ausland)	-
85042150	Travers	TR	CFF	Val-de-Travers	NE
85062083	Uzwil	UZW	CFF	Uzwil	SG

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85011031	Vallorbe	VAL	CFF	Vallorbe	VD
85157784	Vernier-Meyrin Cargo	VMC	CFF	Meyrin	GE
85016055	Visp	VI	CFF	Viège	VS
85042945	Vuiteboeuf	VUIB	TRAVYS	Vuiteboeuf	VD
85002162	Wangen bei Olten	WBOL	CFF	Wangen bei Olten	SO
85094193	Weesen	WN	CFF	Weesen	SG
85061051	Weinfelden	WF	CFF	Weinfelden	TG
85031237	Wetzikon	WZ	CFF	Wetzikon (ZH)	ZH
85062067	Wil	WIL	CFF	Wil (SG)	SG
85021154	Wildeggen	WI	CFF	Möriken-Wildeggen	AG
85060012	Winterthur Grüze	WGR	CFF	Winterthur	ZH
85060327	Winterthur West (Abzw)	WWE	CFF	Winterthur	ZH
85063933	Wittenbach	WIT	SOB-bt	Wittenbach	SG
85022137	Wohlen	WO	CFF	Wohlen (AG)	AG
85042002	Yverdon-les-Bains	YV	CFF	Yverdon-les-Bains	VD
85041301	Yvonand	YND	CFF	Yvonand	VD
85092627	Zernezz	ZEZ	RhB	Zernezz	GR
85020016	Zofingen	ZF	CFF	Zofingen	AG
85022046	Zug	ZG	CFF	Zug	ZG
85030254	Zürich Vorbahnhof	ZVB	CFF	Zürich	ZH
85034058	Zweidlen	ZWD	CFF	Glattfelden	ZH
85001149	Zwingen	ZWG	CFF	Zwingen	BL

Annexe 5 : Gares de réception

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85030965	Adliswil	ADW	SZU	Adliswil	ZH
85080853	Aefligen	AEF	BLS	Aefligen	BE
85022244	Affoltern am Albis	AF	CFF	Affoltern am Albis	ZH
85052019	Airolo	AI	CFF	Airolo	TI
85010355	Allaman	ALL	CFF	Allaman	VD
85001867	Alle	ALLE	CJ	Alle	JU
85168286	Alle centre agricult d'Ajoie	ALLC	CJ	Alle	JU
85154443	Altenrhein	ALRH	CFF	Thal	SG
85051151	Amsteg-Silenen	AS	CFF	Silenen	UR
85063081	Arbon	ARB	CFF	Arbon	TG
85002238	Arch	ARCH	CFF	Arch	BE
85015057	Ardon	ARD	CFF	Ardon	VS
85062117	Arnegg	ARN	CFF	Gossau (SG)	SG
85091579	Arosa	AROS	RhB	Arosa	GR
85050047	Arth-Goldau	GD	CFF	Arth	SZ
85032052	Au ZH	AU	CFF	Wädenswil	ZH
85041269	Avenches	AV	CFF	Avenches	VD
85034090	Bad Zurzach	ZZ	CFF	Bad Zurzach	AG
85021097	Baden Oberstadt	BDO	CFF	Baden	AG
85053066	Balerna	BAL	CFF	Balerna	TI
85002949	Balsthal	BTH	OeBB	Balsthal	SO
85000901	Basel Bad Bf	BAD	CFF	Bâle	BS
85000406	Basel CFF GB	BSGB	CFF	Bâle	BS
85000166	Basel St. Johann	BSSJ	CFF	Bâle	BS
85033076	Bassersdorf	BSD	CFF	Bassersdorf	ZH
85042952	Baulmes	BAU	TRAVYS	Baulmes	VD
85062232	Bazenheid ZAB (Agl)	BAZZ	CFF	Kirchberg (SG)	SG
85041822	Belfaux-Village	BFV	TPF	Belfaux	FR
85190322	Bellach Industrie	BELE	CFF	Bellach	SO
85091975	Bergün/Bravuogn	BEBR	RhB	Bergün/Bravuogn	GR
85041061	Bern Bümpliz Süd	BNBS	CFF	Berne	BE
85061820	Bettwiesen	BTW	THURBO	Bettwiesen	TG
85014027	Bex	BEX	CFF	Bex	VD
85032847	Biberbrugg	BIB	SOB	Feusisberg	SZ
85044198	Biel Mett	BIM	CFF	Biel/Bienne	BE
85043000	Biel/Bienne	BI	CFF	Biel/Bienne	BE
85010967	Bière	BIER	MBC	Bière	VD
85011924	Bière-Casernes	BICA	MBC	Bière	VD
85082610	Biglen	BIG	BLS	Biglen	BE
85032243	Bilten	BIL	CFF	Glarus Nord	GL
85022434	Birmensdorf Industrie	BIRI	CFF	Birmensdorf (ZH)	ZH

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85062158	Bischofszell Nord	BZN	CFF	Bischofszell	TG
85052076	Bodio TI	BO	FFS	Bodio	TI
85072926	Boltigen	BOLT	BLS	Boltigen	BE
85001883	Bonfol	BONF	CJ	Bonfol	JU
85082545	Brenzikofen	BK	BLS	Brenzikofen	BE
85020024	Brittnau-Wikon	BRIT	CFF	Wikon	LU
85040899	Broc-Fabrique	BROF	TPF	Broc	FR
85003095	Brugg AG	BG	CFF	Brugg	AG
85050070	Brunnen	BRU	CFF	Ingenbohl	SZ
85173716	Buchs-Dällikon Industrie	BUDI	CFF	Buchs (ZH)	ZH
85034009	Bülach	BUE	CFF	Bülach	ZH
85040865	Bulle	BUL	TPF	Bulle	FR
85001313	Bure-Casernes	BURE	CFF	Bure	JU
85062190	Burgau Deponie ZAB (Agl)	BUDZ	CFF	Flawil	SG
85070722	Burgistein	BWA	BLS	Burgistein	BE
85061069	Bürglen	BGL	CFF	Bürglen (TG)	TG
85020933	Büron-Bad Knutwil	BBK	ST	Büron	LU
85011171	Bussigny	BY	CFF	Bussigny	VD
85044156	Busswil	BUS	CFF	Lyss	BE
85010926	Bussy-Chardonney	BUSM	MBC	Bussy-Chardonney	VD
85093682	Campocologno	CAMP	RhB	Brusio	GR
85091702	Castrisch	CASR	RhB	Ilanz/Glion	GR
85022038	Cham	CHAM	CFF	Cham	ZG
85015016	Charrat-Fully	CHAR	CFF	Charrat	VS
85015107	Châteauneuf-Conthey	CHF	CFF	Conthey	VS
85040170	Châtillens	CHAT	CFF	Oron	VD
85040253	Chénens	CHE	CFF	Chénens	FR
85053074	Chiasso	CHI	CFF	Chiasso	TI
85090001	Chur	CH	CFF	Coire	GR
85012039	Clarens	CL	CFF	Montreux	VD
85052118	Claro	CLA	CFF	Claro	TI
85042093	Colombier	CLB	CFF	Milvignes	NE
85041236	Corcelles-Nord	CN	CFF	Corcelles-près-Payerne	VD
85011155	Cossonay-Penthalaz	COS	CFF	Penthalaz	VD
85043398	Cottendart (embr)	COTD	CFF	Milvignes	NE
85001214	Courfaivre	CFV	CFF	Haute-Sorne	JU
85001255	Courgenay	CG	CFF	Courgenay	JU
85001040	Court	CT	CFF	Court	BE
85011064	Croy-Romainmôtier	CR	CFF	Romainmôtier-Envy	VD
85041335	Cugy FR	CGY	CFF	Cugy (FR)	FR
85161596	Däniken RB	DKRB	CFF	Däniken	SO
85090720	Davos Dorf	DAD	RhB	Davos	GR

Numéro de service service Numer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85090753	Davos Frauenkirch	DAF	RhB	Davos	GR
85090738	Davos Platz	DAV	RhB	Davos	GR
85062927	Degersheim	DG	SOB	Degersheim	SG
85033159	Dielsdorf	DI	CFF	Dielsdorf	ZH
85035089	Dietikon	DT	CFF	Dietikon	ZH
85091793	Disentis/Mustér	DIS	RhB	Disentis/Mustér	GR
85041251	Domdidier	DOM	CFF	Domdidier	FR
85001180	Dornach-Arlesheim	DOR	CFF	Dornach	SO
85022392	Dottikon Umspananlage	DOTU	CFF	Dottikon	AG
85031286	Dübendorf	DUE	CFF	Dübendorf	ZH
85041012	Düdingen	DUED	CFF	Guin	FR
85021105	Dulliken	DU	CFF	Dulliken	SO
85022004	Ebikon	EBI	CFF	Ebikon	LU
85002147	Egerkingen	EG	CFF	Egerkingen	SO
85034025	Eglisau	EGL	CFF	Eglisau	ZH
85072884	Eifeld	EIF	BLS	Wimmis	BE
85032839	Einsiedeln	EIS	SOB	Einsiedeln	SZ
85060145	Elgg	EL	CFF	Elgg	ZH
85060418	Embrach-Rorbas	EMB	CFF	Embrach	ZH
85082065	Emmenmatt	EMM	CFF	Lauperswil	BE
85082131	Entlebuch	ENT	CFF	Entlebuch	LU
85011106	Ependes	EP	CFF	Ependes (VD)	VD
85072967	Erlenbach im Simmental	EBIS	BLS	Erlenbach im Simmental	BE
85051144	Erstfeld	ER	CFF	Erstfeld	UR
85061382	Eschenz	EZ	CFF	Eschenz	TG
85042937	Essert-sous-Champvent	ESSC	TRAVYS	Champvent	VD
85060251	Etwilen	EW	CFF	Wagenhausen	TG
85052043	Faido	FA	CFF	Faido	TI
85033027	Fehraltorf	FET	CFF	Fehraltorf	ZH
85061010	Felben-Wellhausen	FEL	CFF	Felben-Wellhausen	TG
85091801	Felsberg	FBG	RhB	Felsberg	GR
85062091	Flawil	FLA	CFF	Flawil	SG
85051128	Flüelen	FL	CFF	Flüelen	UR
85094136	Flums	FMS	CFF	Flums	SG
85003053	Frick	FCK	CFF	Frick	AG
85074781	Frutigen	FR	BLS	Frutigen	BE
85003277	Full	FU	CFF	Full-Reuenthal	AG
85090613	Furna	FURN	RhB	Furna	GR
85002659	Gänsbrunnen	GAE	BLS	Gänsbrunnen	SO
85174193	Gettnau Güteranlage	GETG	BLS	Gettnau	LU
85022012	Gisikon-Root	GSK	CFF	Root	LU
85052142	Giubiasco	GIU	CFF	Giubiasco	TI

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85041814	Givisiez	GIV	TPF	Givisiez	FR
85010314	Gland	GLA	CFF	Gland	VD
85001230	Glovelier	GLO	CFF	Haute-Sorne	JU
85063057	Goldach	GOL	CFF	Goldach	SG
85074740	Goppenstein	GO	BLS	Ferden	VS
85042051	Gorgier-St-Aubin	GOR	CFF	Gorgier	NE
85051193	Göschenen	GOE	CFF	Göschenen	UR
85062398	Gossau-Sommerau (Agl)	GSSO	CFF	Gossau (SG)	SG
85041228	Granges-Marnand	GM	CFF	Valbroye	VD
85001156	Grellingen	GREL	CFF	Grellingen	BL
85002022	Grenchen Süd	GS	CFF	Granges	SO
85041384	Grolley	GRO	CFF	Grolley	FR
85090597	Grüsch	GRUS	RhB	Grüsch	GR
85070037	Gümligen	GUE	CFF	Muri bei Bern	BE
85051177	Gurtellen	GU	CFF	Gurtellen	UR
85074880	Gwatt	GW	BLS	Thun	BE
85094037	Haag-Gams	HAG	CFF	Gams	SG
85063958	Häggenchwil-Winden	HAEW	SOB	Egnach	TG
85090514	Haldenstein	HALD	RhB	Haldenstein	GR
85082651	Hasle-Rüegsau	HA	BLS	Hasle bei Burgdorf	BE
85062125	Hauptwil	HPT	CFF	Hauptwil-Gottshaus	TG
85022236	Hedingen	HED	CFF	Hedingen	ZH
85063172	Heerbrugg	HEBG	CFF	Au (SG)	SG
85082537	Heimberg	HMB	BLS	Heimberg	BE
85060467	Henggart	HGT	CFF	Henggart	ZH
85041418	Henniez	HEN	CFF	Henniez	VD
85062901	Herisau	HE	SOB	Herisau	AR
85080036	Hindelbank	HBK	CFF	Hindelbank	BE
85031302	Hinwil	HI	CFF	Hinwil	ZH
85020271	Hitzkirch	HIK	CFF	Hitzkirch	LU
85020248	Hochdorf	HO	CFF	Hochdorf	LU
85073981	Hondrich Süd	HOND	BLS	Spiez	BE
85151688	Horchental	HOT	CFF	Mörschwil	SG
85032045	Horgen	HG	CFF	Horgen	ZH
85063073	Horn	HN	CFF	Horn	TG
85003061	Hornussen	HNS	CFF	Hornussen	AG
85083196	Horw	HW	ZB	Horw	LU
85082925	Hüswil	HUE	BLS	Zell (LU)	LU
85081877	Huttwil	HWIL	BLS	Huttwil	BE
85091710	Ilanz	ILZ	RhB	Ilanz/Glion	GR
85044834	Ins	INS	BLS	Anet	BE
85074922	Interlaken Ost	IO	BOB	Interlaken	BE
85074930	Interlaken West	IW	BLS	Interlaken	BE

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85003004	Kaiseraugst	KAU	CFF	Kaiseraugst	AG
85044024	Kallnach	KAL	CFF	Kallnach	BE
85033993	Kaltenboden (Agl)	KABO	SOB	Feusisberg	SZ
85074757	Kandersteg	KA	BLS	Kandersteg	BE
85044008	Kerzers	KZ	CFF	Kerzers	FR
85032003	Kilchberg	KIL	CFF	Kilchberg (ZH)	ZH
85035063	Killwangen-Spreitenbach	KLW	CFF	Killwangen	AG
85080846	Kirchberg-Alchenflüh	KIAL	BLS	Rüdtligen-Alchenflüh	BE
85090670	Klosters Dorf	KLOD	RhB	Klosters-Serneus	GR
85090688	Klosters Platz	KLO	RhB	Klosters-Serneus	GR
85090951	Klosters Selfranga	SELF	RhB	Klosters-Serneus	GR
85033084	Kloten	KL	CFF	Kloten	ZH
85002923	Klus	KLUS	OeBB	Balsthal	SO
85003293	Koblentz	KB	CFF	Koblentz	AG
85082024	Konolfingen	KF	CFF	Konolfingen	BE
85061283	Kreuzlingen Hafen	KRH	CFF	Kreuzlingen	TG
85090647	Küblis	KUEB	RhB	Küblis	GR
85001784	La Ferrière	FER	CJ	La Ferrière	BE
85010017	La Plaine	LP	CFF	Dardagny	GE
85032201	Lachen	LA	CFF	Lachen	SZ
85002618	Langendorf	LADO	BLS	Langendorf	SO
85081000	Langenthal	LTH	CFF	Langenthal	BE
85081513	Langenthal Gaswerk	LTHG	ASM	Langenthal	BE
85192229	Langenthal Industrie Hard	LTIH	ASM	Langenthal	BE
85191536	Langenthal Industrie Nord Ausw	LAIA	ASM	Langenthal	BE
85072991	Lattigen bei Spiez	LAT	BLS	Spiez	BE
85001131	Laufen	LFN	CFF	Laufen	BL
85003228	Laufenburg	LFG	CFF	Laufenburg	AG
85011288	Lausanne-Sébeillon	LSSB	CFF	Lausanne	VD
85000240	Lausen	LSN	CFF	Lausen	BL
85043174	Le Locle-Col-d-Roches	COL	CFF	Le Locle	NE
85001743	Le Noirmont	NOMO	CJ	Le Noirmont	JU
85040097	Le Verney (embr)	LVE	CFF	Puidoux	VD
85074989	Leissigbad (Agl)	LBAD	BLS	Leissigen	BE
85074955	Leissigen	LSS	BLS	Leissigen	BE
85001776	Les Bois	BOIS	CJ	Les Bois	JU
85001735	Les Breuleux	BREU	CJ	Les Breuleux	JU
85042374	Les Hauts-Geneveys	HGV	CFF	Val-de-Ruz	NE
85001719	Les Reussilles	REUS	CJ	Tramelan	BE
85042119	Les Verrières	VER	CFF	Les Verrières	NE
85002246	Leuzigen	LE	CFF	Leuzigen	BE
85001115	Liesberg	LSB	CFF	Liesberg	BL

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85054007	Locarno	LO	CFF	Muralto	TI
85041210	Lucens	LUC	CFF	Lucens	VD
85002253	Lüsslingen	LUE	CFF	Lüsslingen-Nennig- kofen	SO
85002089	Luterbach-Attisholz	LUT	CFF	Luterbach	SO
85081836	Madiswil	MADI	BLS-vhb	Madiswil	BE
85021063	Mägenwil	MAEG	CFF	Mägenwil	AG
85082180	Malters	MAL	CFF	Malters	LU
85053033	Maroggia-Melano	MAR	CFF	Melano	TI
85061044	Märstetten	MAER	CFF	Märstetten	TG
85060483	Marthalen	MTL	CFF	Marthalen	ZH
85015727	Martigny-Bourg	MABO	TMR	Martigny	VS
85014209	Massongex	MAS	CFF	Massongex	VS
85094128	Mels	MELS	CFF	Mels	SG
85053058	Mendrisio	MEN	CFF	Mendrisio	TI
85040709	Montbovon	MTB	TPF	Haut-Intyamon	FR
85014217	Monthey	MTH	CFF	Monthey	VS
85041202	Moudon	MD	CFF	Moudon	VD
85001057	Moutier	MOU	CFF	Moutier	BE
85061036	Müllheim-Wigoltingen	MUEL	CFF	Wigoltingen	TG
85044115	Münchenbuchsee	MUEB	CFF	Münchenbuchsee	BE
85001198	Münchenstein	MST	CFF	Münchenstein	BL
85000208	Muttenz	MU	CFF	Muttenz	BL
85032276	Näfels-Mollis	NAEF	CFF	Glarus Nord	GL
85020057	Nebikon	NEB	CFF	Nebikon	LU
85032284	Netstal	NET	CFF	Glarus	GL
85063982	Neukirch-Egnach	NK	SOB	Egnach	TG
85032268	Nieder- et Oberurnen	NOU	CFF	Glarus Nord	GL
85002113	Niederbipp	NB	CFF	Niederbipp	BE
85161539	Niederbipp [Gleis 11-12]	NPAR	ASM	Niederbipp	BE
85010306	Nyon	NY	CFF	Nyon	VD
85061085	Oberaach	OA	CFF	Amriswil	TG
85002881	Oberbipp	OBBI	ASM	Oberbipp	BE
85080804	Oberburg	OBB	BLS	Oberburg	BE
85002642	Oberdorf SO	ODF	BLS	Oberdorf (SO)	SO
85094003	Oberriet	ORT	CFF	Oberriet (SG)	SG
85022194	Oberrüti	OI	CFF	Oberrüti	AG
85060160	Oberwinterthur	OWT	CFF	Winterthur	ZH
85002402	Olten RB	OLRB	CFF	Olten	SO
85011908	Orbe-Industrie (marchan- dises)	ORIN	TRAVYS	Orbe	VD
85021055	Othmarsingen	OTH	CFF	Othmarsingen	AG
85040147	Palézieux	PAL	CFF	Oron	VD

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85033019	Pfäffikon ZH	PFZ	CFF	Pfäffikon	ZH
85060426	Pfungen	PFU	CFF	Pfungen	ZH
85092551	Pontresina	PORE	RhB	Pontresina	GR
85001263	Porrentruy	POR	CFF	Porrentruy	JU
85093617	Poschiavo	POS	RhB	Poschiavo	GR
85000216	Pratteln	PR	CFF	Pratteln	BL
85001941	Pré-Petitjean	PREP	CJ	Montfaucon	JU
85040121	Puidoux-Chexbres	PUI	CFF	Puidoux	VD
85092544	Punt Muragl	PTM	RhB	Samedan	GR
85091777	Rabius-Surrein	RASU	RhB	Sumvitg	GR
85082677	Ramsei	RAM	BLS	Lützelflüh	BE
85031104	Rapperswil	RW	CFF	Rapperswil-Jona	SG
85016048	Raron	RAR	CFF	Rarogne	VS
85063180	Rebstein-Marbach	REB	CFF	Rebstein	SG
85001016	Reconvilier	REC	CFF	Reconvilier	BE
85091835	Reichenau-Tamins	REIT	RhB	Tamins	GR
85032078	Richterswil	RI	CFF	Richterswil	ZH
85060186	Rickenbach-Attikon	RIK	CFF	Wiesendangen	ZH
85052167	Rivera-Bironico	RIB	CFF	Monteceneri	TI
85013045	Roche VD	ROC	CFF	Roche (VD)	VD
85091876	Rodels-Realta	RORE	RhB	Domleschg	GR
85081018	Roggwil-Wynau	ROG	CFF	Roggwil (BE)	BE
85010330	Rolle	ROL	CFF	Rolle	VD
85190272	Rorschach GB	RSGB	CFF	Rorschach	SG
85040287	Rosé	ROS	CFF	Avry	FR
85091868	Rothenbrunnen	ROTH	RhB	Rothenbrunnen	GR
85081034	Rothrist	RTR	CFF	Rothrist	AG
85070052	Rubigen	RUB	CFF	Rubigen	BE
85091736	Rueun	RUEU	RhB	Ilanz/Glion	GR
85021147	Rupperswil	RU	CFF	Rupperswil	AG
85031211	Rüti ZH	RUE	CFF	Rüti (ZH)	ZH
85021006	Safenwil	SAF	CFF	Safenwil	AG
85001917	Saignelégier	SAIG	CJ	Saignelégier	JU
85094029	Salez-Sennwald	SAS	CFF	Sennwald	SG
85092510	Samedan	SAME	RhB	Samedan	GR
85032862	Samstagern	SAM	SOB	Richterswil	ZH
85094110	Sargans	SA	CFF	Sargans	SG
85090605	Schiers	SCRS	RhB	Schiers	GR
85032854	Schindellegi-Feusisberg	SCHI	SOB	Feusisberg	SZ
85034272	Schlatt	SCHT	CFF	Schlatt (TG)	TG
85035097	Schlieren	SCHL	CFF	Schlieren	ZH
85041020	Schmitten	SCMI	CFF	Schmitten (FR)	FR
85091728	Schnaus-Strada	SST	RhB	Ilanz/Glion	GR

Numéro de service N°	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85032334	Schwanden	SCHD	CFF	Glarus Süd	GL
85092684	Scuol-Tarasp	SCTA	RhB	Scuol	GR
85051763	Sedrun	SED	MGB	Tujetsch	GR
85020099	Sempach-Neuenkirch	SEM	CFF	Neuenkirch	LU
85032219	Siebnen-Wangen	SIB	CFF	Wangen (SZ)	SZ
85169334	Sigirino	SIGI	FFS	Monteceneri	TI
85091900	Sils im Domleschg	SILS	RhB	Sils im Domleschg	GR
85022186	Sins	SINS	CFF	Sins	AG
85003210	Sisseln	SLN	CFF	Sisseln	AG
85043042	Sonceboz-Sombeval	SCB	CFF	Sonceboz-Sombeval	BE
85074831	Spiez	PS	BLS	Spiez	BE
85063925	St. Gallen Haggen	SGHA	SOB	St-Gall	SG
85063032	St. Gallen St. Fiden	SGF	CFF	St-Gall	SG
85063008	St. Gallen Winkeln	SGWI	CFF	St-Gall	SG
85092536	St. Moritz	SMOR	RhB	St. Moritz	GR
85091538	St. Peter-Molinis	STPM	RhB	Arosa	GR
85031070	Stäfa	STAE	CFF	Stäfa	ZH
85061366	Steckborn	STK	CFF	Steckborn	TG
85042986	Ste-Croix	STCR	TRAVYS	Sainte-Croix	VD
85082511	Steffisburg	STEF	BLS	Steffisburg	BE
85063974	Steinebrunn	STB	SOB	Egnach	TG
85032979	Steinerberg Magazin SOB (Agl)	MAGZ	SOB	Steinerberg	SZ
85022277	Steinhausen	STE	CFF	Steinhausen	ZG
85033167	Steinmaur	STMR	CFF	Steinmaur	ZH
85003202	Stein-Säckingen	STS	CFF	Stein (AG)	AG
85043109	St-Imier	STI	CFF	Saint-Imier	BE
85010363	St-Prex	STP	CFF	Saint-Prex	VD
85044172	Studen Auto	STUA	CFF	Studen (BE)	BE
85044131	Suberg-Grossaffoltern	SUB	CFF	Grossaffoltern	BE
85082727	Sumiswald-Grünen	SWG	BLS	Sumiswald	BE
85091934	Surava	SURA	RhB	Albula/Alvra	GR
85020503	Sursee Wassermatte	SSWM	ST	Sursee	LU
85091751	Tavanas-Breil/Brigels	TABR	RhB	Breil/Brigels	GR
85001008	Tavannes	TA	CFF	Tavannes	BE
85052183	Taverne-Torricella	TAV	FFS	Torricella-Taverne	TI
85060228	Thalheim-Altikon	TLH	CFF	Thalheim an d Thur	ZH
85032029	Thalwil	TW	CFF	Thalwil	ZH
85041046	Thörishaus Station	THO	CFF	Köniz	BE
85071001	Thun	TH	CFF	Thun	BE
85070730	Thurnen	THU	BLS	Mühlethurnen	BE
85091892	Thusis	THS	RhB	Thusis	GR
85093690	Tirano	TIR	RhB	(Ausland)	-

Numéro de service service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85001701	Tramelan	TRAM	CJ	Tramelan	BE
85042150	Travers	TR	CFF	Val-de-Travers	NE
85020941	Triengen-Winikon	TRW	ST	Triengen	LU
85090522	Trimmis	TRIS	RhB	Trimmis	GR
85082081	Trubschachen	TSCH	CFF	Trubschachen	BE
85091769	Trun	TRUN	RhB	Trun	GR
85051730	Tschamut-Selva	TSSE	MGB	Tujetsch	GR
85035030	Turgi	TG	CFF	Turgi	AG
85016022	Turtmann	TUR	CFF	Tourtemagne-Untere rems	VS
85031054	Uetikon	UET	CFF	Uetikon am See	ZH
85094169	Unterterzen	UNT	CFF	Quarten	SG
85090530	Untervaz-Trimmis	UVAZ	RhB	Trimmis	GR
85031252	Uster	UST	CFF	Uster	ZH
85070094	Uttigen	UTI	CFF	Uttigen	BE
85062083	Uzwil	UZW	CFF	Uzwil	SG
85011031	Vallorbe	VAL	CFF	Vallorbe	VD
85040212	Vauderens	VD	CFF	Ursy	FR
85001875	Vendlincourt	VEND	CJ	Vendlincourt	JU
85091686	Versam-Safien	VESA	RhB	Safiental	GR
85012005	Vevey	VV	CFF	Vevey	VD
85013037	Villeneuve	VIL	CFF	Villeneuve (VD)	VD
85022616	Villmergen	VMG	BDWM	Villmergen	AG
85042945	Vuiteboeuf	VUIB	TRAVYS	Vuiteboeuf	VD
85032060	Wädenswil	WAE	CFF	Wädenswil	ZH
85020172	Waldibrücke	WAB	CFF	Emmen	LU
85094144	Walenstadt	WAL	CFF	Walenstadt	SG
85155408	Waltenschwil	WALS	CFF	Waltenschwil	AG
85062000	Wattwil	WA	SOB	Wattwil	SG
85094193	Weesen	WN	CFF	Weesen	SG
85061051	Weinfelden	WF	CFF	Weinfelden	TG
85061911	Weinfelden Süd	WFS	THURBO	Weinfelden	TG
85072918	Weissenbach	WBA	BLS	Boltigen	BE
85070078	Wichtrach	WCH	CFF	Wichtrach	BE
85072983	Wimmis	WM	BLS	Wimmis	BE
85060442	Winterthur Töss	WTOE	CFF	Winterthur	ZH
85060327	Winterthur West (Abzw)	WWE	CFF	Winterthur	ZH
85060434	Winterthur Wülflingen	WWUE	CFF	Winterthur	ZH
85063933	Wittenbach	WIT	SOB	Wittenbach	SG
85022137	Wohlen	WO	CFF	Wohlen (AG)	AG
85082008	Worb CFF	WB	CFF	Worb	BE
85041301	Yvonand	YND	CFF	Yvonand	VD
85092627	Zerne	ZEZ	RhB	Zerne	GR

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85044909	Zihlbrücke	ZBR	BLS	Champion	BE
85022046	Zug	ZG	CFF	Zoug	ZG
85030916	Zürich Giesshübel	ZGH	SZU	Zurich	ZH
85035469	Zürich RB Limmattal Wa- genrep.	RBLP	CFF	Spreitenbach	AG
85030049	Zürich Tiefenbrunnen	ZTB	CFF	Zurich	ZH
85034058	Zweidlen	ZWD	CFF	Glattfelden	ZH
85072900	Zweisimmen	ZW	BLS	Zweisimmen	BE
85001149	Zwingen	ZWG	CFF	Zwingen	BL

Annexe 6 : Grandes gares de réception

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85021360	Aarau GB	AAGB	CFF	Aarau	AG
85044040	Aarberg	ABE	CFF	Aarberg	BE
85000125	Basel Kleinhüningen Hafen	BSKH	CFF	Bâle	BS
85000182	Birsfelden Hafen	BSBH	CFF	Birsfelden	BL
85080051	Burgdorf	BDF	CFF	Burgdorf	BE
85052126	Castione-Arbedo	CAST	CFF	Arbedo-Castione	TI
85182683	Chur GB	CHGB	CFF	Chur	GR
85011148	Eclépens	ECL	CFF	Eclépens	VD
85020214	Emmenbrücke	EBR	CFF	Emmen	LU
85091827	Ems Werk	EMSW	RhB	Domat/Ems	GR
85041327	Estavayer-le-Lac	EST	CFF	Estavayer-le-Lac	FR
85000224	Frenkendorf-Füllinsdorf	FRE	CFF	Frenkendorf	BL
85016030	Gampel-Steg	GA	CFF	Steg-Hohtenn	VS
85080887	Gerlafingen	GLF	BLS	Gerlafingen	SO
85033100	Glattbrugg	GLB	CFF	Opfikon	ZH
85002154	Hägendorf	HAE	CFF	Hägendorf	SO
85080085	Herzogenbuchsee	HB	CFF	Herzogenbuchsee	BE
85034033	Hüntwangen-Wil	HUEW	CFF	Hüntwangen	ZH
85021048	Hunzenschwil	HU	CFF	Hunzenschwil	AG
85043141	La Chaux-de-Fonds	CF	CFF	La Chaux-de-Fonds	NE
85021196	Lenzburg	LB	CFF	Lenzburg	AG
85044149	Lyss	LY	CFF	Lyss	BE
85044818	Marin-Epagnier	MEP	BLS	La Tène	NE
85015008	Martigny	MA	CFF	Martigny	VS
85082974	Menznau	MAU	BLS	Menznau	LU
85010371	Morges	MOR	CFF	Morges	VD
85044842	Müntschemier	MM	BLS	Müntschemier	BE
85160770	Neuchâtel Cargo	NEFD	CFF	Neuchâtel	NE
85044925	Niederbottigen BN	NBT	BLS	Berne	BE
85002139	Oberbuchsiten	OB	CFF	Oberbuchsiten	SO
85002170	Olten Hammer	OLH	CFF	Olten	SO
85034082	Rekingen AG	REK	CFF	Rekingen (AG)	AG
85011189	Renens VD	REN	CFF	Renens (VD)	VD
85043026	Reuchenette-Péry	REU	CFF	Péry-La Heutte	BE
85003012	Rheinfelden	RF	CFF	Rheinfelden	AG
85166983	Rothrist GB	RTRH	CFF	Rothrist	AG
85033118	Rümlang	RUEM	CFF	Rümlang	ZH
85082172	Schachen LU	SCHA	CFF	Werthenstein	LU
85080010	Schönbühl CFF	SCHB	CFF	Urtenen-Schönbühl	BE
85062075	Schwarzenbach SG	SCHZ	CFF	Jonschwil	SG
85000190	Suisserhalle	SHAL	CFF	Muttenz	BL

Numéro de service	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	Canton
85031278	Schwerzenbach ZH	SCWE	CFF	Schwerzenbach	ZH
85015099	Sierre/Siders	SIE	CFF	Sierre	VS
85035022	Siggenthal-Würenlingen	SIG	CFF	Untersiggenthal	AG
85063404	St. Gallen GB	SGGB	CFF	St. Gallen	SG
85154286	Stabio Cargo	STAO	FFS	Stabio	TI
85020073	Sursee	SS	CFF	Sursee	LU
85157784	Vernier-Meyrin Cargo	VMC	CFF	Meyrin	GE
85016055	Visp	VI	CFF	Viège	VS
85002162	Wangen bei Olten	WBOL	CFF	Wangen bei Olten	SO
85042002	Yverdon-les-Bains	YV	CFF	Yverdon-les-Bains	VD
85090415	Zizers CFF Cement (Agl.)	ZIZC	CFF	Zizers	GR
85044107	Zollikofen	ZOL	CFF	Münchenbuchsee	BE
85030395	Zürich Mülligen	ZMUE	CFF	Zurich	ZH

Annexe 7 : Gares de formation

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85051136	Altdorf	AL	CFF	Altdorf (UR)	UR
85052399	Bellinzona S. Paolo	SPAO	FFS	Bellinzona	TI
85070102	Bern Weyermannshaus	BNWM	CFF	Berne	BE
85052092	Biasca	BIA	FFS	Biasca	TI
85043406	Biel/Bienne RB	BIRB	CFF	Biel/Bienne	BE
85016097	Brig	BR	CFF	Brig-Glis	VS
85054049	Cadenazzo	CD	FFS	Cadenazzo	TI
85011122	Chavornay	CHV	CFF	Chavornay	VD
85042234	Cornaux	CORN	CFF	Cornaux	NE
85020040	Dagmersellen	DAG	CFF	Dagmersellen	LU
85001099	Delémont	DMT	CFF	Delémont	JU
85022129	Dottikon-Dintikon	DOT	CFF	Villmergen	AG
85061002	Frauenfeld	FF	CFF	Frauenfeld	TG
85041004	Fribourg/Freiburg	FRI	CFF	Fribourg	FR
85010090	Genève-La-Praille	GEPR	CFF	Lancy	GE
85062109	Gossau SG	GSS	CFF	Gossau (SG)	SG
85090027	Landquart	LQ	CFF	Landquart	GR
85081448	Langenthal GB	LTG	CFF	Langenthal	BE
85053454	Lugano Vedeggio	LGV	CFF	Lugano	TI
85022376	Lupfig	LUPF	CFF	Lupfig	AG
85050005	Luzern	LZ	CFF	Lucerne	LU
85031047	Meilen	ML	CFF	Meilen	ZH
85003020	Möhlin	MOE	CFF	Möhlin	AG
85033134	Niederglatt	NG	CFF	Niederglatt	ZH
85002121	Oensingen	OEN	CFF	Oensingen	SO
85042028	Onnens-Bonvillars	ONB	CFF	Onnens (VD)	VD
85070029	Ostermundigen	OST	CFF	Ostermundigen	BE
85041343	Payerne	PAY	CFF	Payerne	VD
85032094	Pfäffikon SZ	PF	CFF	Freienbach	SZ
85035261	Regensdorf-Watt	REG	CFF	Regensdorf	ZH
85061200	Romanshorn GB	RHGB	CFF	Romanshorn	TG
85040238	Romont	ROM	CFF	Romont (FR)	FR
85020206	Rothenburg	RBG	CFF	Rothenburg	LU
85022020	Rotkreuz	RK	CFF	Risch	ZG
85034405	Schaffhausen GB	SHRB	CFF	Schaffhouse	SH
85050062	Schwyz	SCHW	CFF	Schwyz	SZ
85015065	Sion	SIO	CFF	Sion	VS

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85002071	Solothurn	SO	CFF	Soleure	SO
85063149	St. Margrethen	SMG	CFF	St. Margrethen	SG
85014035	St-Maurice	SM	CFF	Saint-Maurice	VS
85014019	St-Triphon	ST	CFF	Ollon	VD
85021030	Suhr	SUHR	CFF	Suhr	AG
85062174	Sulgen	SLG	CFF	Sulgen	TG
85156281	Thun GB	THB	CFF	Thun	BE
85031237	Wetzikon	WZ	CFF	Wetzikon (ZH)	ZH
85062067	Wil	WIL	CFF	Wil (SG)	SG
85021154	Wildegg	WI	CFF	Möriken-Wildegg	AG
85080879	Wiler	WR	BLS	Wiler bei Utzenstorf	BE
85060012	Winterthur Grüze	WGR	CFF	Winterthour	ZH
85032250	Ziegelbrücke	ZB	CFF	Schänis	SG
85020016	Zofingen	ZF	CFF	Zofingen	AG
85030122	Zürich Herdern Abstell- gruppe	ZHER	CFF	Zurich	ZH

Annexe 8 : Gares de triage

Numéro de service Nummer	Nom (Désignation du service)	Abréviation du service	GI	Commune	canton
85000133	Basel SBB RB	BSRB / BSII	CFF	Muttenz	BL
85094045	Buchs SG	BU	CFF	Buchs (SG)	SG
85053090	Chiasso Smistamento	CHSM	FFS	Chiasso	TI
85010496	Lausanne-Triage	LT	CFF	Denges	VD
85035071	Zürich RB Limmattal	RBL	CFF	Spreitenbach	AG