

CTT-N du 8 Janvier 2024

23.055 s OCF. Etat d'avancement et modification infrastructure ferroviaire et «Perspective Rail 2050»

SwissRailvolution (SRV) vous invite à soutenir les décisions prises par le Conseil des Etats. Mais deux problèmes ne sont pas résolus dans le Dépliant

1. la perspective Rail 2050 a fait l'objet de **controverse**s lors de la **consultation**. Par ex. les prises de position officielles des [CFF \(page 3\)](#) et de l'[UTP \(page 4\)](#), ou les arguments de SRV ci-dessous.
2. selon le CE Stefan Engler, la perspective n'a **pas de légitimité parlementaire et démocratique**, le Parlement étant exclu de la prise de décision des bases de planification. Voir le [Bulletin officiel](#).

Le Parlement doit pouvoir décider des bases de planification avant de devoir décider en 2026 de projets qu'il ne pourra plus modifier.



La répartition modale [= part de marché] du rail stagne depuis 2007. De 21% des personnes-kilomètres (Pkm), elle devrait être augmentée bien plus fortement et pas seulement de [+3 points de pourcentage d'ici 2050 \(voir page 36\)](#) comme le prévoit l'OFT, qui d'ailleurs utilise les chiffres de manière erronée, soit le [nombre de trajets \(p.28\)](#) au lieu des Pkm.

La concentration sur les courtes et moyennes distances de la stratégie Rail 2050 du Conseil fédéral est malheureuse. **Il faut impérativement prendre en compte les longues distances. C'est également ce que souhaitent les CFF**



Le temps de trajet de porte à porte est le critère le plus important dans le choix du moyen de transport. Les longues distances sont financièrement intéressantes, tandis que les courtes et moyennes distances doivent souvent être subventionnées.

Grâce à l'ouverture du tunnel de base du Gotthard, [60 à 80 % du trafic supplémentaire est dû au transfert modal](#). En matière d'aménagement du territoire, la densification a même précédé l'ouverture du tunnel.



Le Conseil fédéral se doit de mettre en œuvre des temps de parcours brefs et des liaisons fréquentes **pour rendre le rail compétitif par rapport à la route et à l'avion, spécialement vers des centres européens** tel que Cologne, Francfort, Stuttgart, Munich, Milan, Paris et Lyon, comme il l'avait déjà promis [au chapitre 6.3.1.3 de son message 12.016](#).



La Croix fédérale de la mobilité avec des lignes nouvelles sur les axes est-ouest et nord-sud **est à planifier** de frontière à frontière, **comme le demande le Parlement via la [motion 22.4258](#)**. Cela va éviter des dépenses superflues d'ici 2035.

Construire une ligne nouvelle est souvent moins cher et augmente massivement les capacités voyageurs et marchandises, y compris sur les anciennes lignes. Par exemple : Berne – Olten n'a coûté que 30 millions/km.



Quand les centres urbains sont reliés par un chemin de fer rapide, la nature et l'agriculture (surfaces d'assolement) disposent de plus d'espace, grâce à des TP attractifs et une densification des activités.



À cause du [concept d'horaire 2035](#), **des avantages essentiels offerts à la clientèle grâce à Rail 2000 seront perdus** en raison de l'allongement des temps de parcours et de la perte de correspondances attractives. SwissRailvolution recommande d'élaborer en urgence un concept d'horaire qui permette d'éviter ces détériorations.



SwissRailvolution recommande au Parlement d'exiger d'urgence **la révision complète du chapitre 3.2 "Perspective Rail 2050"** du [message du Conseil fédéral du 16 août 2023](#), afin que :

- les aménagements suivent un concept d'horaire national, comme pour Rail 2000 et les NLFA.
- la Suisse soit intégrée dans les hubs européens (Cologne, Francfort, Stuttgart, Munich, Milan, Paris et Lyon), comme le rappelle encore le [chap. 2.1.1 du message 18.078](#).