



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des  
transports, de l'énergie et de la communication

**Office fédéral des transports**

# **PRODES 2030**

**Processus de planification et  
état d'avancement des travaux**

**14.03.2016 | Christophe MAYOR**

# Sommaire

1. Portée du oui à FAIF sur la planification
2. Nouvelle répartitions des compétences
3. Processus de planification
4. Principaux enjeux
5. Prochains pas

# 9 février 2014, oui à ...

- La modification de la Constitution: création du Fonds d'infrastructure ferroviaire FIF et règlement de son financement

**Mais aussi** à des modifications de loi

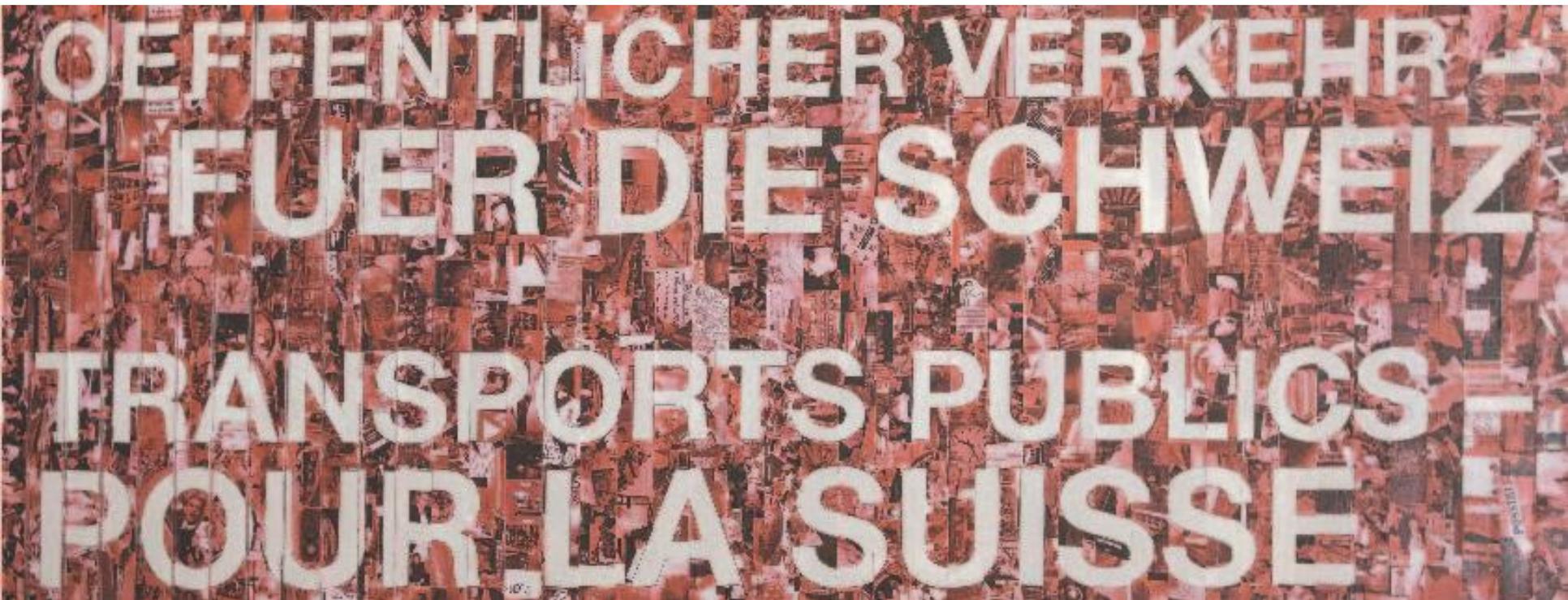
- Loi fédérale sur l'IFD
- Loi fédérale sur les chemins de fer
- Loi fédérale sur ZEB
- Loi fédérale sur le FIF
- Arrêtés fédéraux sur l'étape d'aménagement PRODES 2025 et sur son crédit d'engagement



# Bases légales et mandat de planification

- LCF art. 48 règle l'aménagement de l'infrastructure
  - *Programme de développement stratégique (PRODES)*
  - *Etapas d'aménagement (EA)*
  - *Planification, études de projet et réalisation*
- LCF art. 48d
  - *OFT responsable du processus de planification*
  - *Les cantons sont responsables de la planification de l'offre régionale.*
- AF sur l'étape d'aménagement 2025
  - *Le Conseil fédéral soumet un message à l'Assemblée fédérale d'ici à 2018 concernant l'étape d'aménagement 2030.*

# FAIF signifie...



- Intégration de toutes les parties prenantes
- Pas supplémentaire dans la réforme des chemins de fer

# Intégration de toutes les parties prenantes



## 1. Transparence:

- Processus de planification documenté
- Les principes fondamentaux de planification définis
- Méthode d'évaluation et de sélection publiée

## 2. Participation

- Intégration des parties prenantes: régions de planification, branche du trafic de marchandises

# Pas supplémentaire dans la réforme des chemins de fer

## 3. Le financement de l'infrastructure est clarifié

- Différentiation entre maintien de la substance et développement de l'infrastructure ferroviaire
- Egalité de traitement entre toutes les entreprises

## 4. Distribution claire des rôles

- Principe du commanditaire/prestataire
- Un seul interlocuteur pour les gestionnaires d'infrastructure

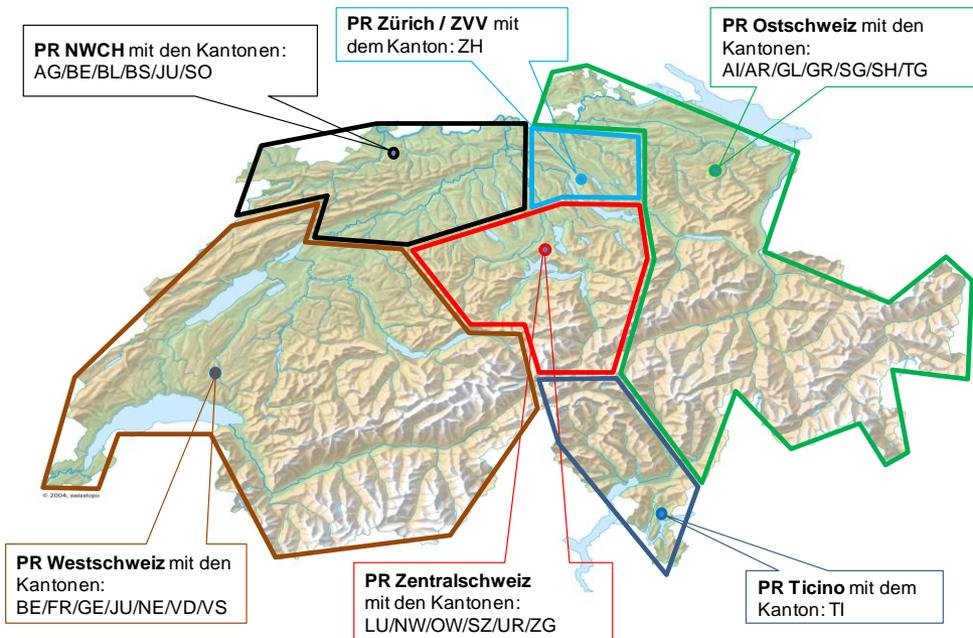


# Rôle de la Confédération

- Conduite du processus de planification;
- Responsable de la planification du trafic grandes lignes (TGL) et marchandises (TM);
- Intégration des besoins TGL, TM et TRV;
- Evaluation et priorisation de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire;
- Elaboration des étapes d'aménagement.



# Rôle des régions de planification



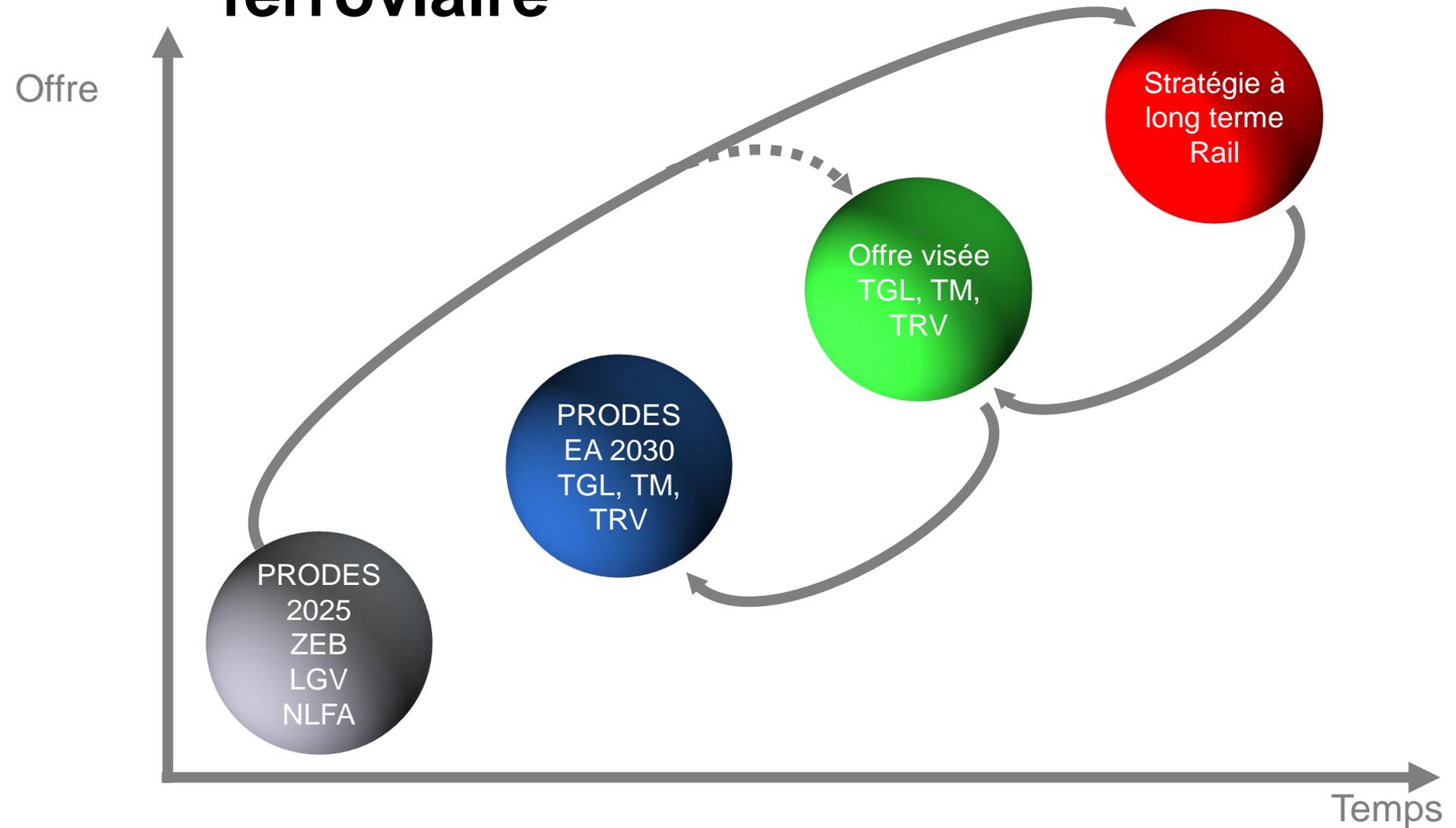
- Responsables de la planification de l'offre du trafic régional
- Interlocuteurs directs de la Confédération
- Participation au processus itératif de planification
- En collaboration avec l'OFT, pilotage des chemins de fer privés

# Rôle des entreprises de transport

- Experts avec connaissances du réseau et de l'offre
- Concepts d'offre TGL et TM sur mandat de l'OFT
- Concepts d'offre TRV sur mandat des régions de planification
- Concepts d'infrastructure sur mandat de la Confédération



# Stratégie de l'aménagement ferroviaire

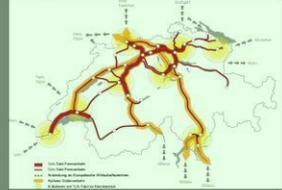




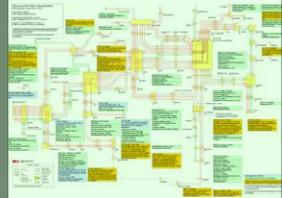
# Où en est le processus de planification PRODES 2030?

## Bases de planification

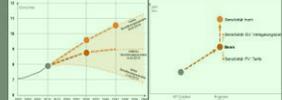
Perspective à long terme du rail



Concept de référence PRODES 2025



Scénarios de population et sensibilité



Analyse du besoin trafic de voyageurs



Analyse du besoin trafic de marchandises

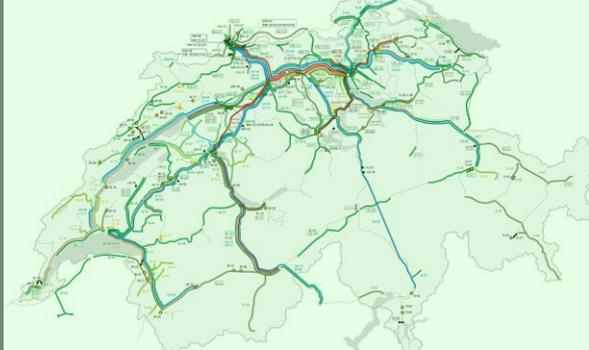


Les bases de planification de PRODES 2030 sont publiées sur la page internet de l'OFT.

## Conception de l'offre



STEP AS 2030: Eingereichte Angebote PRODES EA 2030: Progetti d'offre depositi PROSSIF FA 2030: Progetti inoltrati



## Planification globale intégrée et évaluation

Elaboration parallèle de la conception réticulaire et du travail en modules

**Angebotsziele: Für SBB Fernverkehr haben diese Angebotsziele Priorität.**

Prioritäten und Ziele	Angebote
1. Zürich-Winterthur Überlandbus	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrplan-Überblicksübersicht durch 2 zusätzliche HZ-Züge</li> <li>Fahrplanübertragung mittels Leistung Wäpellen (Planung nach Winterthur (Bühlermühle))</li> <li>Prüfung Umverteilung neuer Abfahrtsstellen</li> <li>Planübernahme (H-Züge) mit Zusatzleistungen = HZ-IC (ohne Zwischenhalt in beide Richtungen)</li> </ul>
2. Bern-Zürich-Winterthur Luftschiffahrt PV und Dampfung Kontinuitätsgang auf der West-Öst-Achse	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zürich-Winterthur H-Züge integral</li> <li>2 PV-Projekte Bern-Zürich integral gebucht und 2 PV-Projekte HZ zwischen Olten-Zürich integral IC-Halt Aarau</li> <li>Systemübernahme des Angebots halbtägliche Zwischenleistung Bern-Zürich</li> <li>Systemübernahme PV Basel-Zürich</li> <li>Reaktion: Gesamtverkehr Winterthur-Biel auf 60 Min. Kantonsverkehrsplan (2030)</li> </ul>

Objectifs d'offre prioritaires

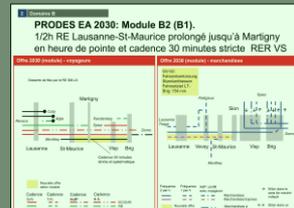
**OFFRE**

ABFAHRTEN DER PARTNERZE

**MATERIEL ROULANT** **INFRASTRUCTURE**

Modules Concepts d'offre et d'infrastructure

Evaluation et priorisation

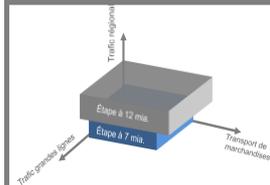


Critères d'évaluation

- NIBA (indicateurs de durabilité des projets d'infrastructure ferroviaire)
- Réduction de la surcharge
- Stratégie à long terme Rail
- Objectifs de développement territorial

## Concept global

Concept global PRODES 2030



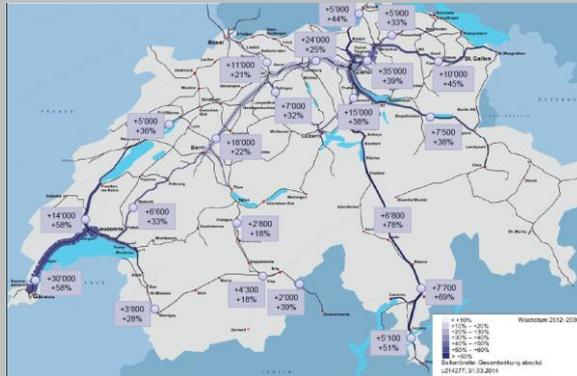
Critères de sélection

- Cadre financier
- Priorité du besoin d'aménagement
- Dépendances fonctionnelles et dues au réseau
- Lien avec d'autres programmes
- Coordination supramodale
- Lignes directrices politiques
- Effets en cas d'une autre évolution de la demande (sensibilité)



# La demande de mobilité croîtra encore d'ici 2030.

## FERROVIAIRE

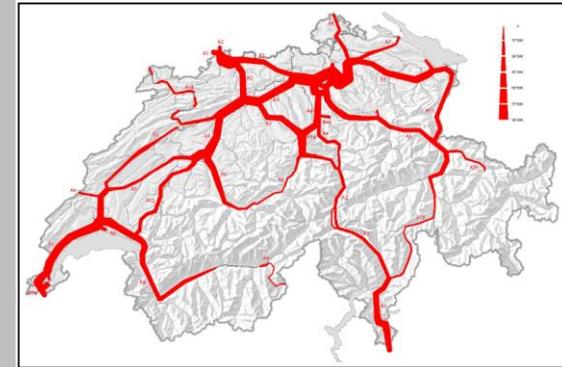


Croissance d'ici 2030 **+ 50%**

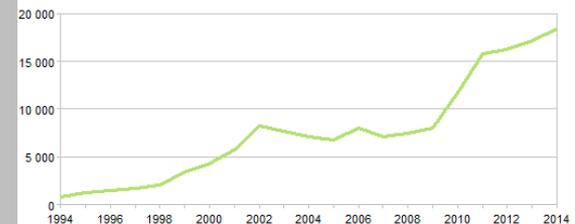
Source: Message FAIF, 2012

## ROUTE

Belastung der Nationalstrassen 2013: Durchschnittlicher Tagesverkehr (Total des Verkehrs beider Richtungen in 24 Stunden)<sup>7</sup>



Staubelastung auf dem Nationalstrassennetz  
Durch Verkehrsüberlastung verursachte Staus, in Stunden



Croissance d'ici 2030 **+ 19%**

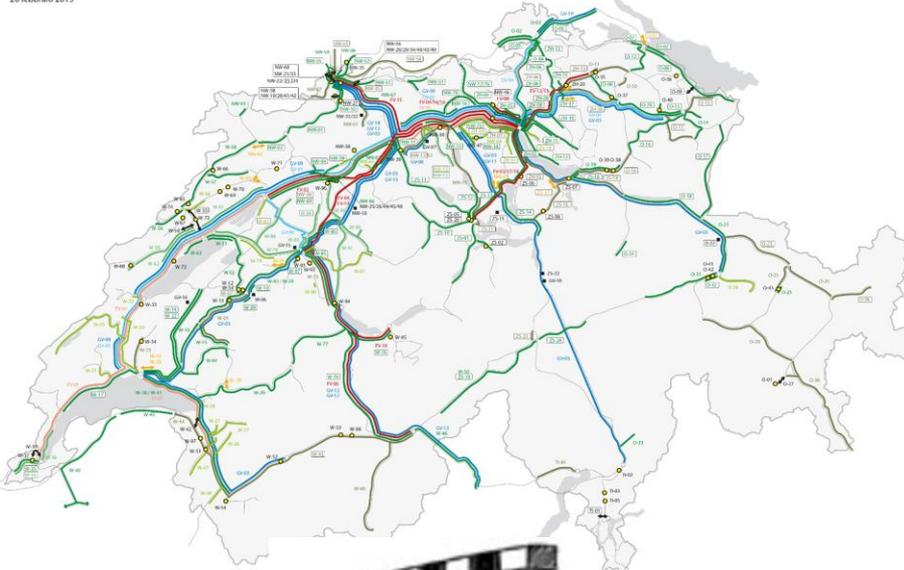
Source: Message NAF, OFROU, 2015



# Les attentes envers le chemin de fer sont grandes, réalistes et justifiées.

STEP AS 2030: Eingereichte Angebote  
PRODES EA 2030: Projets d'offre déposés  
PROSSIF FA 2030: Progetti inoltrati

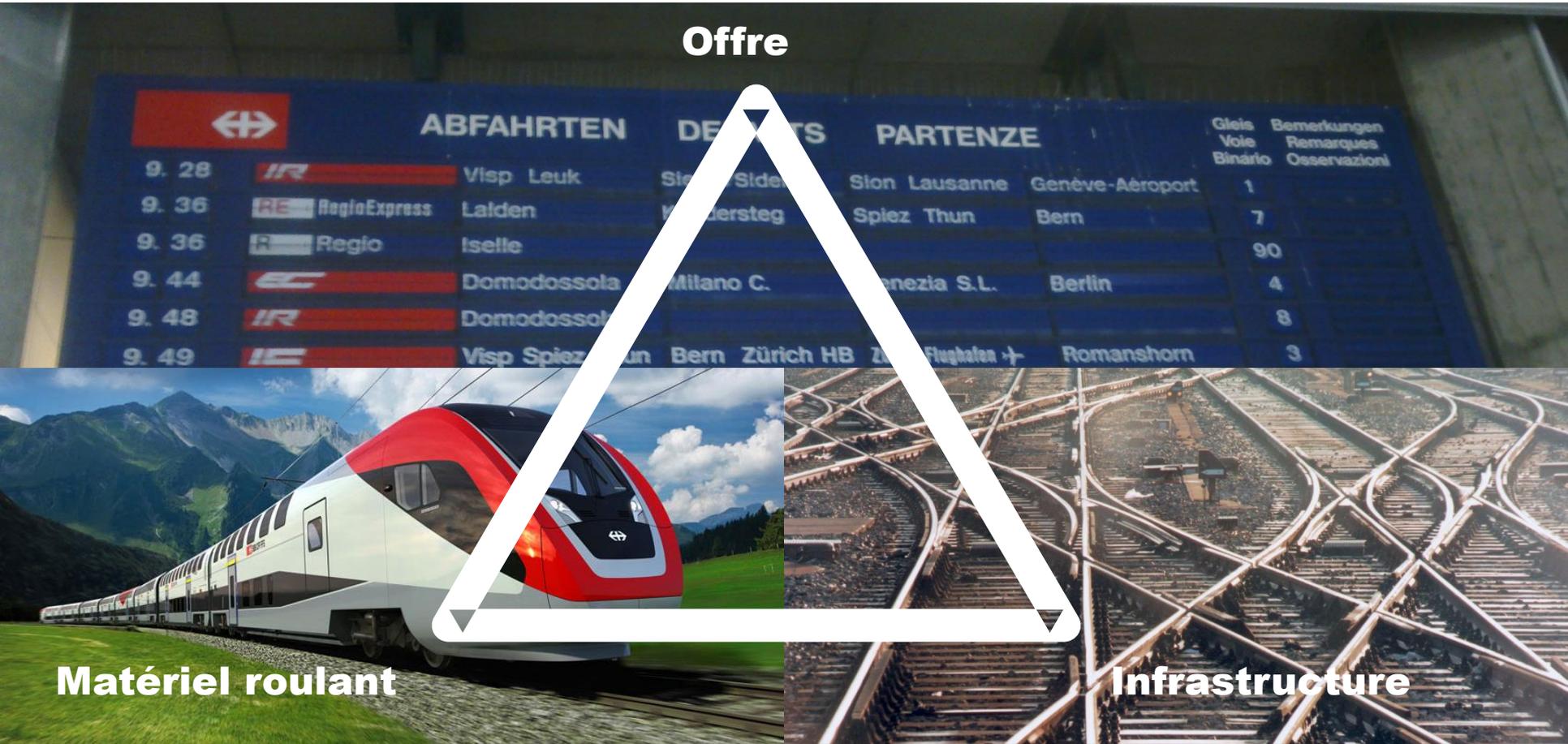
20. Februar 2015  
20 février 2015  
20 febbraio 2015



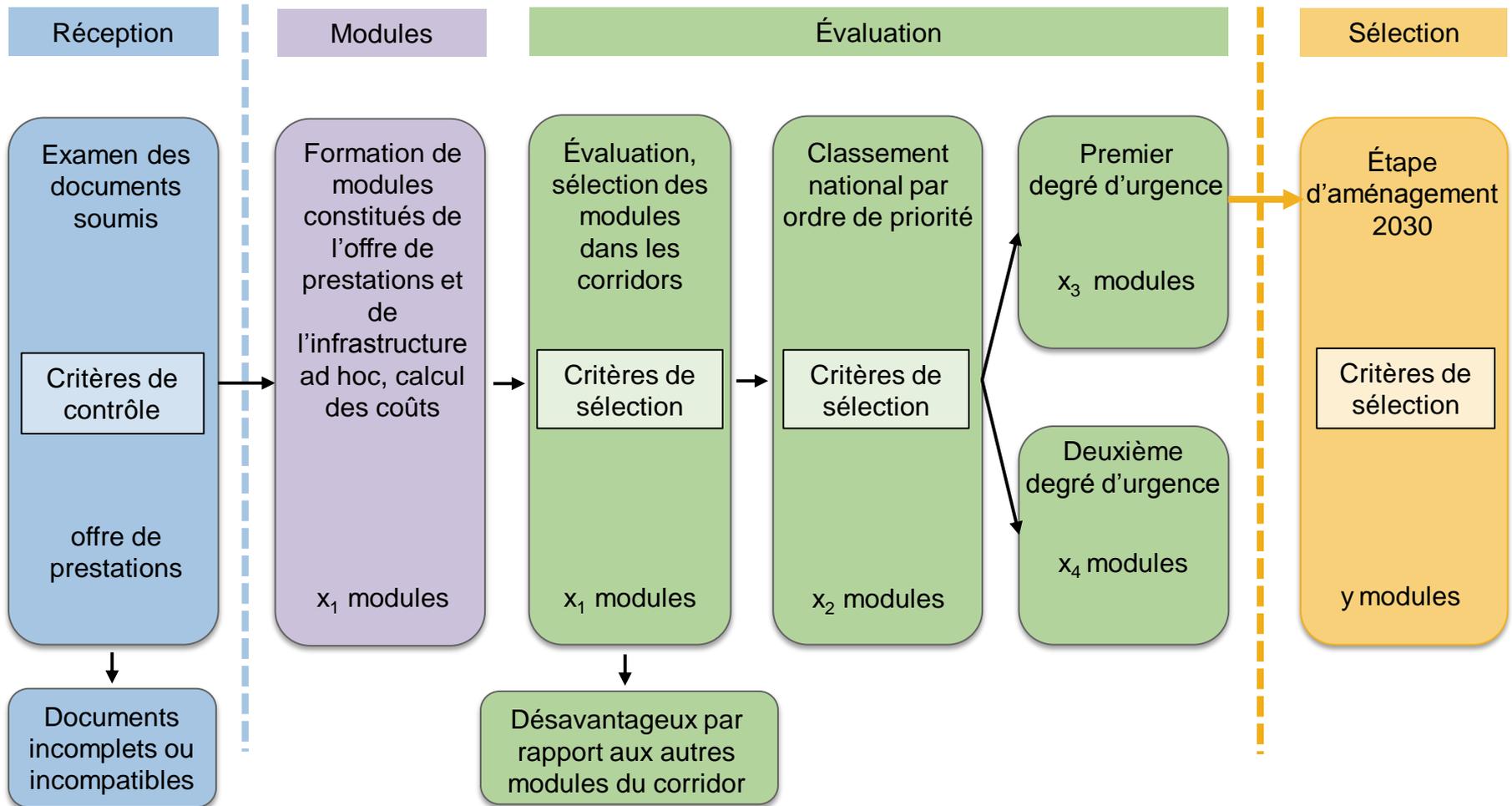
## Examen d'entrée des concepts d'offre

- Exhaustivité des documents
- Prévisions de la demande: plausibilité et valeurs indicatives de la demande par rapport à l'offre
- Stratégie à long terme Rail
- Objectifs en matière de développement territorial

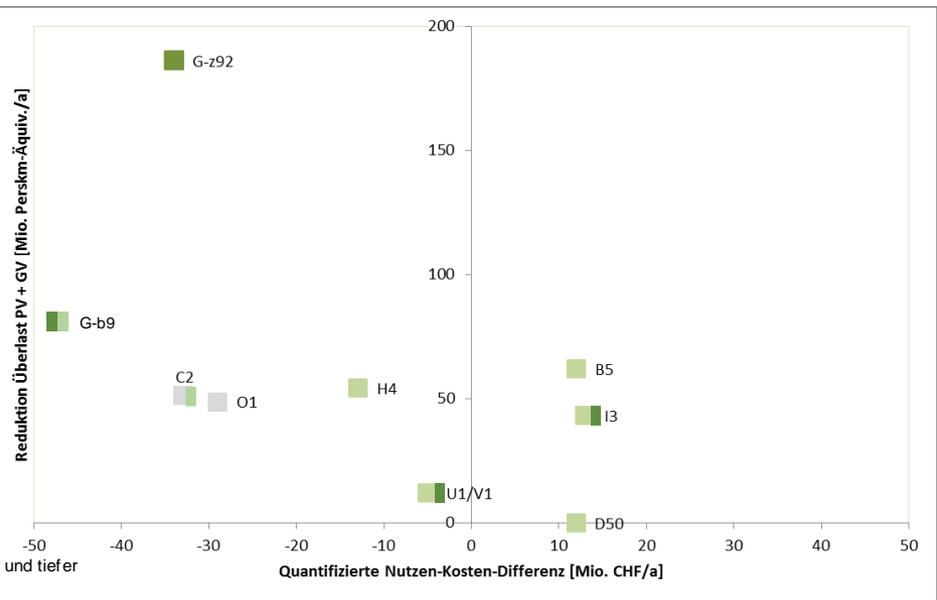
# Itération offre/infrastructure



# Procédure d'évaluation EA 2030 et processus de sélection



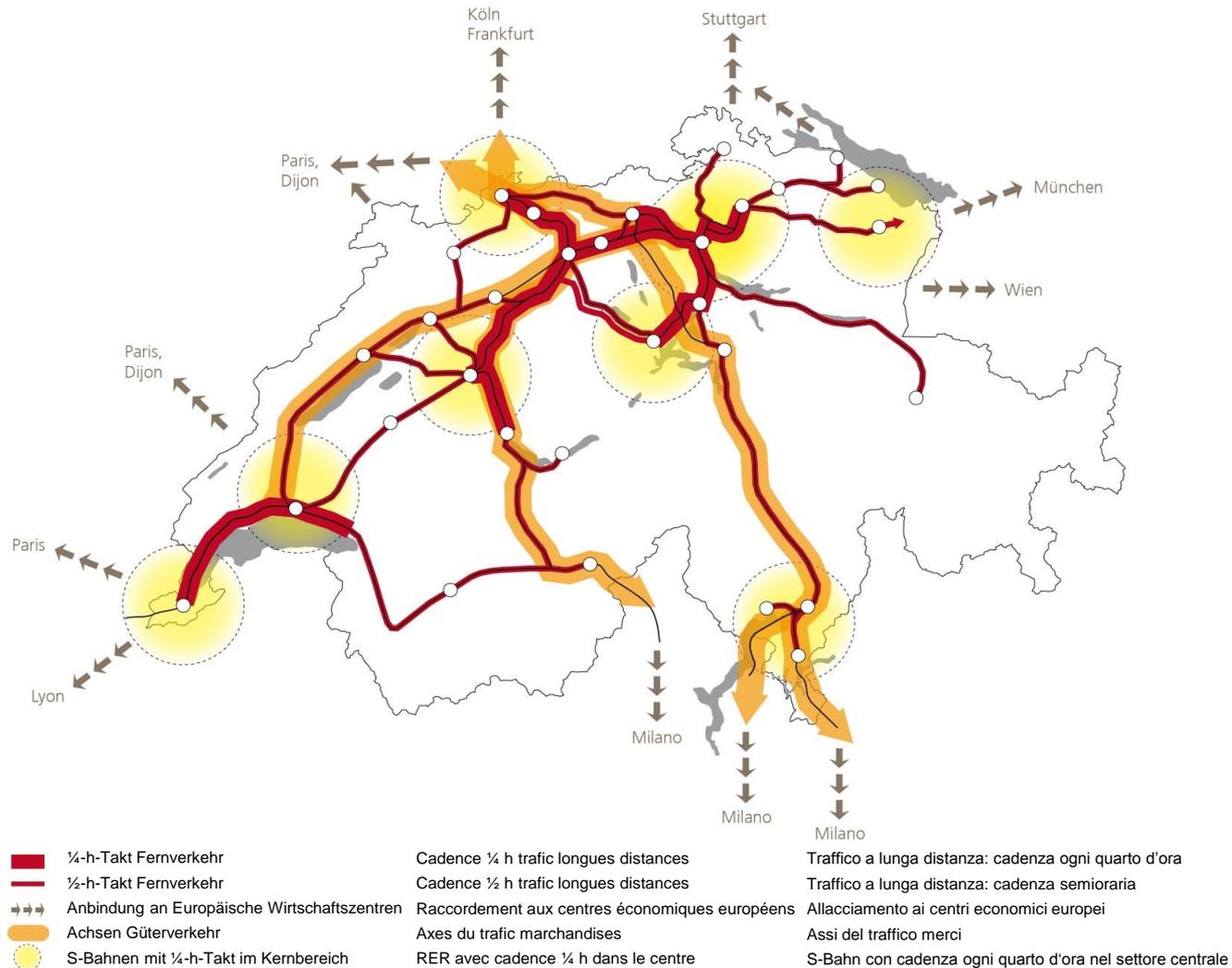
# Évaluation et classement par ordre de priorité



Position	Code couleur
 A gauche: évaluation stratégie à long terme (SLT)	 $\geq 2$ points d'utilité
 A droite: évaluation aménagement du territoire (AT)	 (0 à 2) points d'utilité
 Surface totale: évaluation égale SLT/ AT	 Aucun point d'utilité
	 (-2 à 0) points d'utilité
	 $\leq -2$ points d'utilité

- Critères d'évaluation
  - NIBA  
(Indicateurs de durabilité pour projets d'infrastructure ferroviaires)
  - Diminution de la surcharge
  - Stratégie à long terme Rail
  - Objectifs de développement territorial
  
- Ordre de priorité par degré d'urgence

# Perspective du rail à long terme



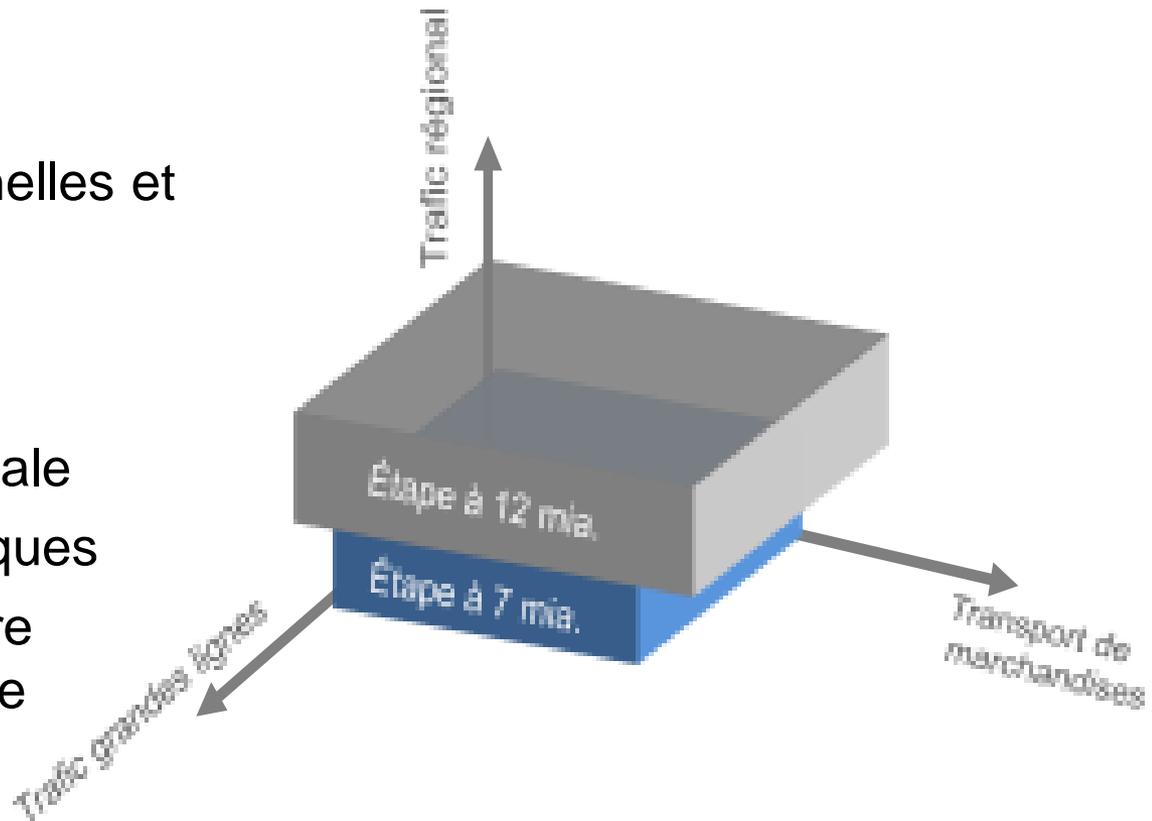
# Concrétisation du projet de territoire suisse



	Type	Stratégie d'urb.
centre	 Noyaux urbains des centres métropolitains et des grandes villes	Densifier avec gain de qualité
	 Noyaux urbains	
	 Agglomérations	Densifier les espaces judicieusement, revaloriser, délimiter
Périphérie	 Corridors de développement avec centres	Aménager les centres modérément et ponctuellement, protéger les inter-espaces du mitage
	 Petits centres en dehors des corridors de développement	Revaloriser les centres, délimiter les franges, conserver les surfaces d'un seul tenant
	 Inter-espaces, paysages sous pression	Concentrer le développement urbain sur les centres actuels
	 Espaces ruraux, surfaces agricoles, parcs naturels d'un seul tenant	Freiner le développement urbain, conserver et protéger les paysages
	 Centres touristiques	Freiner le développement urbain, conserver et revaloriser les paysages

# Critères de sélection pour le concept global PRODES 2030

- Cadre financier
- Priorité du besoin d'aménagement
- Dépendances fonctionnelles et dues au réseau
- Lien avec d'autres programmes
- Coordination supramodale
- Lignes directrices politiques
- Effets en cas d'une autre évolution de la demande (sensibilité)





# Principaux enjeux pour l'établissement du concept global PRODES 2030

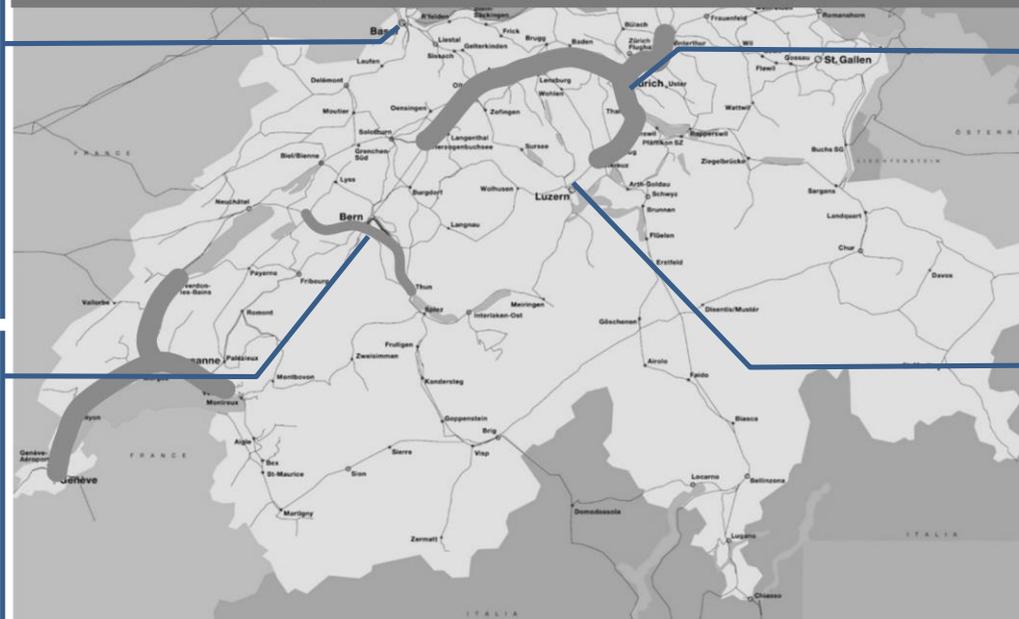
## Suisse du Nord-ouest

- RER tri-national de Bâle
- Surcharge de trafic Zürich–Olten
- RER Argovie

## Berne

- Surcharge de trafic RER Berne

## Trafic de voyageurs: tronçons surchargés en 2030



## Zürich

- RER zurichois 2<sup>ème</sup> Génération
- Surcharge de trafic Zürich–Winterthur

## Suisse centrale

- Développement de l'offre Zürich–Zug–Lucerne
- RER Suisse centrale

## A l'échelle du réseau

- Chemins de fer privés
- Réseau express pour le trafic de marchandises
- Installations d'accès au train
- Domaines transversaux

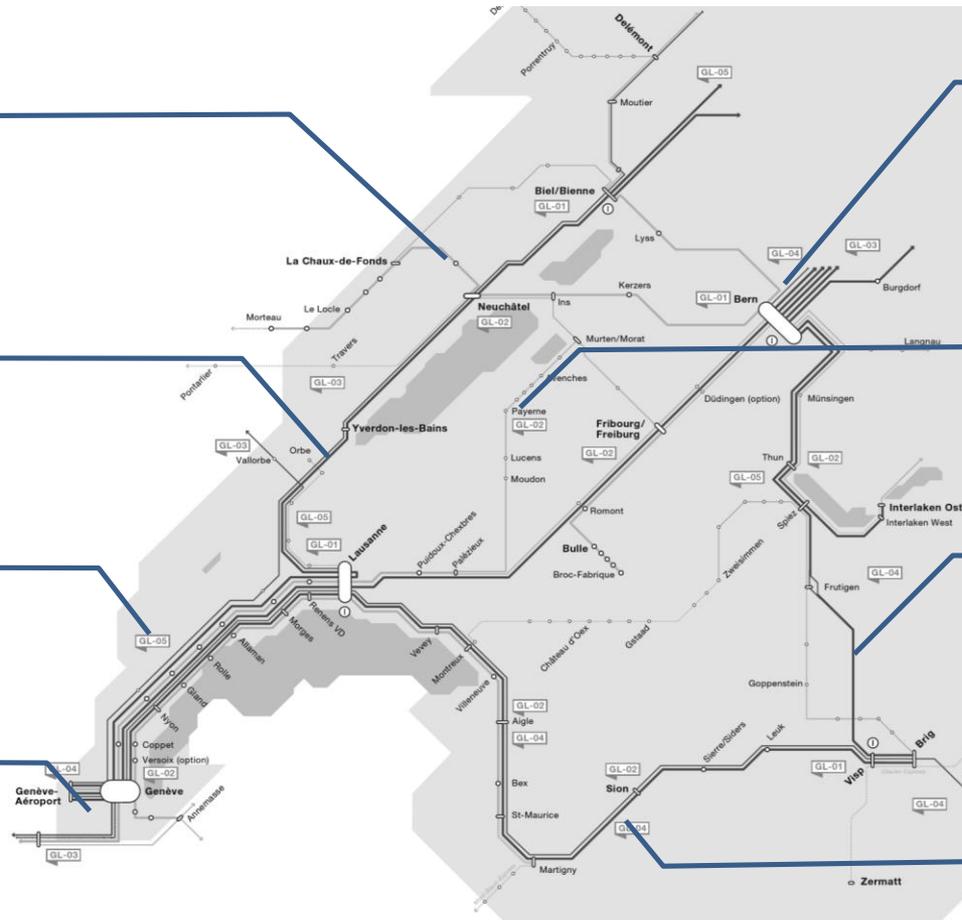
# Principaux enjeux pour la Suisse occidentale

**Arc jurassien**  
Liaison directe et rapide Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds

**Yverdon–Genève/Chablais**  
Surcharge de trafic

**Lausanne–Genève**  
Cadence 15'  
RegioExpress

**Genève**  
Cadence 15'  
Genève–La Plaine



**Berne**  
Surcharge dans les agglomérations Berne et Bienne

**Vaud**  
Développement de l'offre Lausanne–Broye

**Lötschberg**  
Cadence 30' IC  
Trains de march. par tunnel de base

**Valais**  
Cadence 30' RER  
Valais/Wallis

# Prochains pas Premières tendances dès l'été 2016



- Fin du 1<sup>er</sup> semestre 2016: premières tendances PRODES EA 2030
- Fin 2016: élaboration du concept global
- 2017: consultation
- 2018: adoption du message par le Conseil fédéral

# Investir avec confiance dans un chemin de fer compétitif.

- Grosse croissance de la mobilité.
- 12 milliards de francs ne pourront couvrir qu'une partie des besoins du chemin de fer.
- Les système RER resteront dans les agglomérations l'ossature du transport public.
- Profiter des avancées technologiques

