



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Conseil fédéral

# « RAIL 2050 » : le Conseil fédéral renforce le rail à long terme

**Berne, 22.06.2022 - Le Conseil fédéral entend renforcer le rail sur le long terme. Pour ce faire, il a révisé sa stratégie à long terme Rail. Les futures étapes d'aménagement amélioreront l'offre ferroviaire en premier lieu sur les courtes et moyennes distances, par exemple grâce à des offres RER supplémentaires dans les agglomérations. C'est ce que le Conseil fédéral a décidé lors de sa réunion du 22 juin 2022. Il a en outre adapté les étapes d'aménagement déjà planifiées : il propose par exemple de compléter l'aménagement du tunnel de base du Loetschberg à deux voies sur toute sa longueur. Ces propositions sont maintenant mises en consultation.**

La Suisse améliore en permanence son réseau ferroviaire. Dans ce but, le Conseil fédéral propose au Parlement des étapes d'aménagement et les crédits d'engagement correspondants. À l'heure actuelle, la Confédération investit dans différents programmes totalisant des dizaines de milliards de francs. Ces programmes permettent d'améliorer l'offre en transport de voyageurs et de marchandises, par exemple en utilisant des trains plus longs et à deux étages, en proposant des liaisons plus fréquentes et en réduisant ponctuellement les temps de parcours.

## Perspective RAIL 2050

Dans la perspective des futures étapes d'aménagement, le Conseil fédéral a révisé sa stratégie à long terme Rail. Jusqu'ici, celle-ci était axée sur l'élimination des goulets d'étranglement et sur les étoffements de la cadence. Les futures étapes d'aménagement qui s'inscriront dans le cadre de la perspective « RAIL 2050 » amélioreront en premier lieu l'offre ferroviaire sur de courtes et moyennes distances, par exemple par des offres RER additionnelles et par une revalorisation des gares en banlieue. Le Conseil fédéral tient ainsi compte du fait que le plus grand potentiel de transfert vers le rail réside dans les agglomérations et dans les liaisons entre les centres régionaux et les agglomérations. Concrètement, cela signifie un renforcement du trafic RER, un aménagement des gares en banlieue pour accroître leur desserte par des trains IR et RE ou encore de nouvelles

lignes diamétrales ou tangentielles dans les agglomérations. En transport grandes lignes, l'aménagement sera réalisé essentiellement là où le rail n'est pas compétitif par rapport à la route en termes de temps de parcours : des réductions ponctuelles du temps de parcours sont visées. En transport ferroviaire de marchandises, l'accès au chemin de fer sera amélioré à l'aide de nouvelles plates-formes de transbordement intermodales et d'installations de logistique urbaine. Cette approche permet de fournir la meilleure contribution possible à la réalisation des objectifs climatiques. Le Parlement se prononcera vraisemblablement en 2026 sur la prochaine étape d'aménagement.

### **État d'avancement des programmes d'aménagement ferroviaire**

Outre la stratégie à long terme Rail, le Conseil fédéral a adapté les étapes d'aménagement déjà décidées. Il propose d'aménager le tunnel de base du Loetschberg à deux voies sur toute sa longueur, ce qui créera des capacités supplémentaires et augmentera la stabilité d'exploitation. De plus, cela permet d'éviter une fermeture totale de huit mois du tunnel de base et le trafic de déviation qui en découlerait ainsi que les effets négatifs que cela impliquerait pour le tourisme et l'économie. Un montant supplémentaire de 720 millions de francs doit être mis à disposition pour l'aménagement complet du tunnel de base du Loetschberg et pour les surcoûts d'autres projets tels que le tunnel de Brütten, le tunnel de base du Zimmerberg, la gare de Stadelhofen et le nœud de Genève, surcoûts qui ne peuvent pas être compensés par des économies sur d'autres projets. Pour cela, le Conseil fédéral propose d'adapter les arrêtés fédéraux correspondants. Ces dépenses supplémentaires sont couvertes par le FIF. Le financement à long terme de l'exploitation et du maintien de la qualité des infrastructures ferroviaires reste assuré.

### **Planification permanente de l'aménagement ferroviaire**

L'aménagement entraîne inévitablement davantage de chantiers sur le réseau ferré. Par conséquent, l'offre perdra parfois en stabilité ou devra être restreinte temporairement sur certains tronçons. Afin que ces restrictions dues aux chantiers restent tolérables, il faut répartir les aménagements dans le temps. C'est pourquoi, dans certains cas, les améliorations de l'offre ferroviaire vont être retardées de trois à cinq ans. Les CFF ne pourront entamer que dès 2033 des aménagements supplémentaires qui vont au-delà des programmes déjà décidés et qui ont des effets sur l'exploitation. L'Office fédéral des transports va examiner, avec les cantons et les entreprises ferroviaires, la faisabilité de l'offre prévue pour 2035 et mettra cette dernière à jour si nécessaire. Cette approche s'inscrit dans le cadre de la planification permanente que le peuple a approuvée en 2014 en acceptant le projet de financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF).

Le projet part en consultation jusqu'au 14 octobre 2022.

---

### **Adresse pour l'envoi de questions**

Office fédéral des transports


Information

+41 58 462 36 43

[presse@bav.admin.ch](mailto:presse@bav.admin.ch)

---

## Documents

 [Fiche info](#) (PDF, 187 kB)

 [Rapport explicatif](#) (PDF, 2 MB)

## Liens

[OFT: Perspective RAIL 2050](#)

[Vidéo: Conférence de presse](#)

## Auteur

Conseil fédéral

<https://www.admin.ch/gov/fr/accueil.html>

Office fédéral des transports

<https://www.bav.admin.ch/bav/fr/home.html>

Secrétariat général DETEC

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/fr/home.html>

<https://www.admin.ch/content/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-89402.html>