

Rail 2050 ne donne pas envie.

Berne, 22 juin 2022. **SwissRailvolution (SRV) est étonné par le rapport du Conseil fédéral sur Rail 2050, qui laisse plus de questions ouvertes qu'il n'apporte de réponses.**

Avec l'objectif d'augmenter la part modale du transport de personnes sur rail de 3 points de pourcentage, de 21 à 24%, et celle du transport de marchandises de 2 points, on ne peut sans doute pas sérieusement prétendre qu'il s'agit d'une contribution importante à la réalisation de l'objectif climatique.

Il est également question d'aménagements d'infrastructures sans que l'on sache clairement quel horaire est déposé. Le principe des nœuds de Rail 2000 sera-t-il maintenu ? Des nœuds seront-ils supprimés ? Y aura-t-il de nouveaux nœuds ? Quels sont les temps de parcours nécessaires entre ces nœuds ? Quelles sont les conséquences ? À quoi ressembleront les correspondances à Lausanne par exemple ? Sans ces bases, les nouvelles étapes d'extension sont un voyage à l'aveuglette. Dans le cas de Lausanne-Genève, on continue à parler de voies supplémentaires, alors qu'un financement pour une ligne nouvelle est urgent. Et à Zurich, vivons-nous la même débâcle que lors de la construction du Zimmerberg I en 2004, où le constructeur aurait été prêt à l'époque à terminer le tunnel pour 400 millions de francs ? La Confédération a refusé pour des raisons d'économie, alors qu'il était déjà clair à l'époque que le tronçon à voie unique en direction de Zoug et Lucerne devait être aménagé le plus rapidement possible. Aujourd'hui, un projet nettement allégé est présenté pour 1,4 milliard de francs. Des mesures d'économie à l'aveuglette ont entraîné des surcoûts de plus d'un milliard de francs et les passagers ont dû se contenter d'un manque de ponctualité et de temps de parcours excessifs.

Ces questions, et bien d'autres encore dans toutes les régions du pays, restent ouvertes dans le concept du Conseil fédéral. Si l'on n'y répond pas maintenant, il faut s'attendre à ce que nous investissions à nouveau beaucoup d'argent à l'avenir pour réparer des erreurs, comme pour le tunnel du Zimmerberg.

Il ne suffit pas non plus de se limiter aux courtes et moyennes distances. Comment allons-nous rendre



le train compétitif par rapport à la voiture et au trafic aérien sur les longues distances ? Un trajet évité de Genève à Barcelone correspond à environ 80 trajets d'un pendulaire moyen, et à environ 40 trajets de Zurich à Francfort.

Aménager entièrement le tunnel de base du Lötschberg est la seule décision qui témoigne d'une vision à long terme, réduisant les perturbations, les coûts de construction et les frais d'exploitation. Cela permet de corriger une erreur au lieu d'en provoquer une nouvelle, comme par exemple cela a été le cas au Zimmerberg.

La stratégie d'utiliser au maximum l'infrastructure existante est juste, mais elle doit impérativement être accompagnée par la construction de lignes nouvelles et de redondances, car sinon les conséquences sont catastrophiques, avec des horaires perturbés pendant des décennies de chantiers et des coupures de lignes ingérables. Le Conseil fédéral n'apporte pas de solution à la frustration des voyageurs et des transporteurs marchandises. Il stoppe juste le démarrage de nouveaux chantiers qui ne seraient pas dans PRODES 2035 afin de réduire les nuisances. Mais la suite de l'histoire restera la même.

SRV déplore l'absence d'un masterplan à long terme digne de l'appellation "Rail 2050". Celui-ci permettrait de maximiser les investissements dans un transfert modal du trafic vers le rail, de réduire non seulement les coûts, mais aussi les perturbations subies par les voyageurs et les transporteurs de marchandises, sans compter le rattachement nécessaire du réseau suisse au réseau européen.

SwissRailvolution attend du Conseil fédéral un masterplan clair et indiquant les investissements dans les RER (courtes et moyennes distances) ainsi que dans le trafic longue distance entre les villes suisses et vers les principales métropoles européennes (que ce soit de jour ou de nuit). Cela doit se faire le plus possible via la construction de lignes nouvelles, maximisant les gains de capacité, de vitesse et de confort. Cela réduit les coûts de construction au kilomètre et perturbe significativement moins le trafic. La construction sur des tronçons en exploitation doit absolument être réduite au minimum afin de préserver l'attractivité du rail. Le réseau existant doit être maintenu, les interventions sur celui-ci réduites au minimum et limitées au seul entretien. Pour SRV, c'est la stratégie à adopter pour pouvoir massivement étendre les capacités et la vitesse pour RER, RegioExpress, InterRegio, InterCity et EuroCity, relever le défi climatique, et en même temps garantir l'efficacité des investissements consentis.

SRV demande donc au Conseil fédéral d'élaborer un masterplan qui définisse les corridors nationaux et européens pour le transport de personnes et de marchandises d'est en ouest et du nord au sud, de frontière à frontière, et qui propose des mesures d'aménagement. Nous n'atteindrons que les objectifs climatiques de la Confédération si nous parvenons, grâce à des offres compétitives, à réorienter vers le rail une part importante du trafic suisse à longue distance et également du trafic vers l'Europe.



Renseignements complémentaires :

TÉL (DE) 079 354 64 46 **Tobias Imobersteg**, Secrétaire général SwissRailvolution

TÉL (FR) 079 354 64 46 **Tobias Imobersteg**, Secrétaire général SwissRailvolution

TÉL (IT) 079 620 64 65 **Filippo Lombardi**, Président SwissRailvolution

SwissRailvolution – association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain (association à but non lucratif selon les articles 60 et suivants du Code civil suisse)

Seule une vision à long terme – intégrant tous les investissements déjà décidés – permettra un renouveau du réseau ferroviaire suisse, incluant un fort ancrage dans l'Europe. L'ossature de ce nouveau réseau repose sur la Croix fédérale de la mobilité, postulant deux axes majeurs est-ouest et nord-sud, de frontière à frontière.