

SwissRailvolution

3000 Bern / Berne / Berna

info@swissrailvolution.ch

079 584 60 89

Suisse, octobre 2022

Prise de position de SwissRailvolution (SRV) aux questions posées par le Conseil fédéral dans le cadre de la consultation sur "Rail 2050" - Résumé.

1. **SRV recommande l'objectif de doubler au moins la répartition modale du rail à 42% (2019: 21%).** Cela permettrait de réduire les émissions de CO2 et la consommation d'énergie, et de faciliter l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement. Pour quantifier la répartition modale, seul le nombre de personnes-kilomètres (Pkm) est pertinent, et non le nombre de trajets. L'outil pour cela doit être un masterplan de la mobilité. La stratégie Rail 2050 du Conseil fédéral se concentrant sur les courtes et moyennes distances ne suffit pas, les longues distances doivent impérativement être prises en compte.
2. **Le temps de trajet de porte à porte est le critère le plus important dans le choix du moyen de transport.** Sur de nombreuses relations, les temps de trajet des transports publics ne sont pas compétitifs. SRV demande donc la mise en oeuvre de la Croix fédérale de la mobilité avec des trajets rapides sur les transversales est-ouest et nord-sud. Cela permettrait non seulement d'offrir des temps de parcours compétitifs entre Saint-Gall et Genève et entre Bâle et Chiasso, mais aussi de mieux accéder aux nœuds européens comme Francfort, Munich, Milan, Lyon ou Paris. Ces étapes doivent être coordonnées avec les pays voisins.
3. **La construction d'une ligne nouvelle est souvent plus avantageuse que l'aménagement de la ligne existante.** La ligne nouvelle entre Berne et Olten avait coûté 30 millions de francs par kilomètre de chemin de fer. Pour l'aménagement partiel prévu de la ligne existante entre Lausanne et Genève, qui n'offre aucune réduction de temps de parcours, moins de capacité et aucune possibilité de contournement en cas de perturbations, on compte en revanche plus de 100 millions de francs par kilomètre.
4. **Des lignes nouvelles rapides sur les deux transversales libèrent des capacités sur le réseau existant,** qui peuvent être utilisées pour le développement du trafic marchandises, régional et d'agglomération.
5. **Pour la mise en oeuvre de la Croix fédérale de la mobilité, SRV voit les quatre priorités suivantes au sein du réseau suisse :**
 - Ligne nouvelle rapide Berne – Genève par étapes (étape nœud de Lausanne)
 - Ligne nouvelle rapide Winterthur – St-Gall par étapes (étape nœud de St-Gall)
 - Contournement de Olten / Aarau (jusqu'à Zurich) compatible grande vitesse
 - Ligne nouvelle rapide Lugano – Milan et Zurich – Zoug (aménagement pour une vitesse d'au moins 200 km/h dans le tunnel de base du Zimmerberg et préparatifs Meilibach)