

Verein für die Konzeption und Schaffung der schweizerischen Eisenbahn von morgen

Association pour la conception et l'aménagement du chemin de fer suisse de demain

Associazione per la concezione e lo sviluppo delle ferrovie svizzere di domani



AG le 14 juin au Palais fédéral



Venez à la rencontre des parlementaires et des personnalités qui promeuvent avec énergie le projet d'un rail suisse connecté à l'Europe lors de notre Assemblée

générale le **mercredi 14 juin au Palais fédéral, de 12h30 à 15h00.**

Réservez cette date dans votre agenda.

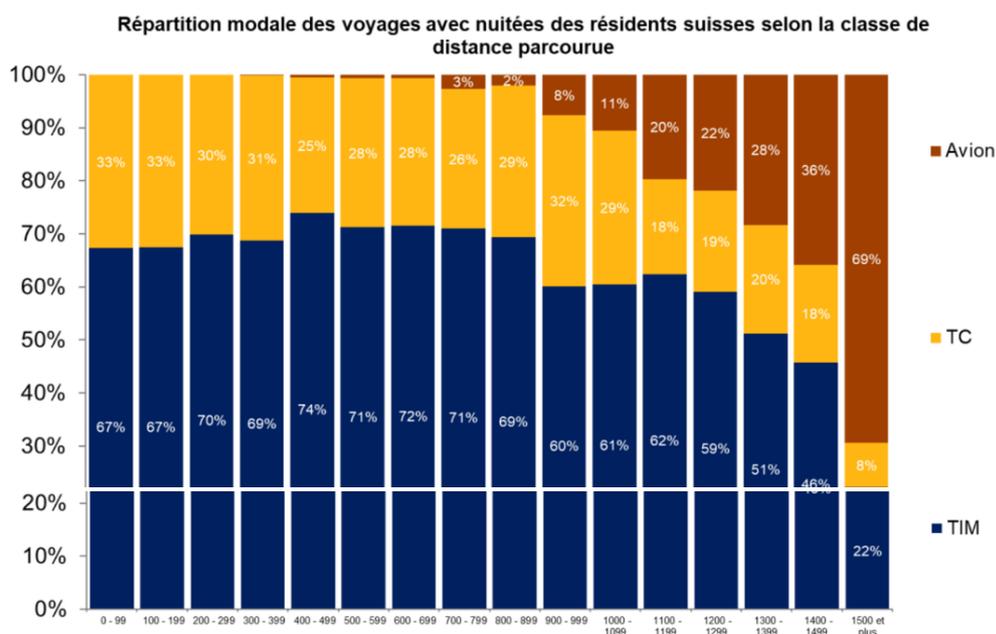
Bienvenue sur la première Newsletter de SwissRailvolution

Elle s'adresse à nos membres qui sont peu habitués aux réseaux sociaux. Si vous êtes déjà l'un.e de nos followers assidu.e.s sur LinkedIn, Twitter ou Facebook, vous pouvez vous [désabonner](#) si vous voulez. Et ceci sans risque de manquer une information importante.



Le rail a une part de marché illogiquement faible dans les voyages longue distance

Modes utilisés pour les voyages avec nuitées des résidents suisses, selon la classe de distance.

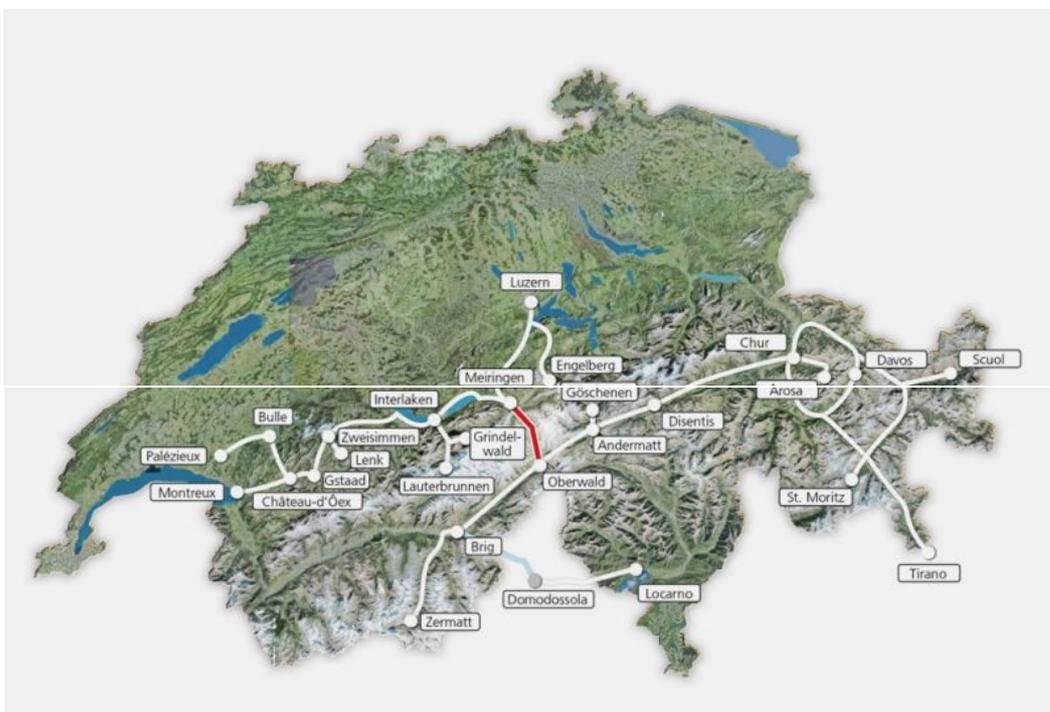




Pour les voyages longue distance, la voiture (TIM, de couleur bleue dans le graphique) est nettement préférée à l'avion. L'Office fédéral des transports (OFT) n'a pas pris en compte cette donnée pourtant bien présente dans sa «Perspective Rail 2050». Les habitants de l'UE traversant notre pays en voiture ou en avion n'étant pas pris en compte dans le graphique, la part de marché du rail (TC, de couleur jaune) est certainement encore plus mauvaise. Les trains de nuit peuvent satisfaire une partie modeste de la demande à court terme, cependant, à long terme, des infrastructures à grande vitesse transfrontalières reliées à l'Europe seront indispensables.

Produites sur mandat de l'OFT par le Bureau de recherche 6-t à Genève, les données dans leur contexte complet sont disponibles à la page 44 de [l'étude des potentiels ferroviaires pour les liaisons internationales](#).

La Commission des transports soutient le projet de tunnel au Grimsel



Le 3 février dernier, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) a enjoint le Conseil fédéral de demander les crédits nécessaires à l'étude du tunnel multifonctionnel du Grimsel. SwissRailvolution soutient le projet de «Croix métrique» dans les Alpes, de Montreux à St-Moritz, et de Lucerne à Zermatt.

La CTT-E a également soutenu la réalisation de la [Croix fédérale](#).

Ce [lien](#) vous permet de découvrir l'ensemble du [communiqué de la CTT-E](#).

Une ligne nouvelle est *moins* coûteuse que l'extension de l'infrastructure existante



Une ligne nouvelle est moins coûteuse que l'extension de l'infrastructure existante. C'est la constatation étonnante qu'a faite SwissRailvolution en comparant différents

projets. La ligne nouvelle à grande vitesse entre Berne et Olten avait coûté CHF 30 millions le kilomètre. L'extension de la ligne existante entre Lausanne et Genève dans le cadre de Léman 2030, sans augmentation de vitesse, essentiellement à une voie, sans possibilité de contournement, et perturbant le trafic quotidien, s'élève à CHF 100 millions le kilomètre. À découvrir à la page 45 de notre [prise de position sur Rail 2050](#).

Bien sûr, une ligne nouvelle entre Lausanne et Genève ne sera pas bon marché non plus. Mais Léman 2030 ne permettra pas d'économiser la ligne nouvelle. Les Cantons de Vaud, de Genève et l'association Ouestrail ont déjà indiqué que cette ligne est indispensable. De plus, la réalisation du nœud ferroviaire de Lausanne est indissolublement associé à un tronçon de ligne nouvelle en direction de Berne. Cela concerne également le nœud de St-Gall. SwissRailvolution partage cet avis et l'étude de ces projets doit être prioritaire. Cependant, l'OFT n'a pas encore adapté sa stratégie, ni au niveau local, ni au niveau suisse !

4 priorités

- La ligne nouvelle Genève - Berne citée ci-dessus.
- La demande du Canton du Tessin de terminer les NLFA (Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines), en particulier le tunnel entre Lugano et Chiasso (-Milan), ainsi que la demande du Canton de Zurich et des Cantons de Suisse orientale à ce que la branche nord des NLFA au Zimmerberg prévoie la possibilité d'un embranchement à Meilibach, en direction de Coire. SwissRailvolution ajoute que la branche nord des NLFA doit au minimum être compatible 200 km/h.
- La demande du Canton de St-Gall de la ligne nouvelle nécessaire pour la réalisation du nœud ferroviaire de St-Gall.
- Enfin, il est également prioritaire de planifier le contournement d'Olten et sa prolongation jusqu'à Zurich.

D'autre part, la Confédération doit tenir ses promesses sur les développements des RER d'agglomération de Bâle et de Lucerne. De même, elle doit établir la planification des lignes nouvelles nationales et européennes transfrontalières.

À noter que la condition sine qua non pour tout développement du réseau ferroviaire est le concept d'horaire 2050, que l'OFT n'a toujours pas réalisé pour sa «Perspective Rail 2050».

[Voir cet email dans votre navigateur](#)

SwissRailvolution
3000 Bern / Berne / Berna

079 584 60 89
info@swissrailvolution.ch

Carte : Comité du Grimsel
Images Copyright (C) SBB CFF FFS
Image Palais fédéral : Service du Parlement, 3003 Berne
Graphique : OFT / Bureau de recherche 6-t

[se désabonner](#)