



Swiss Railvolution

Une stratégie ferroviaire plutôt qu'une politique de l'arrosage

En finir avec le développement ferroviaire à l'aveugle

AG SwissRailvolution 14 juin 2023

Guido Schoch



Programme de l'exposé

1. **Situation actuelle**
 2. **Les aménagements sans concept n'ont pas d'effet, irritent les voyageurs et entraînent des coûts se chiffrant en milliards**
 3. **Perspective Rail 2050 de l'OFT**
 4. **D'autres mésinvestissements sont probables**
 5. **Des lignes nouvelles et un concept global plutôt qu'un patchwork**
 6. **Les demandes de SwissRailvolution**
-

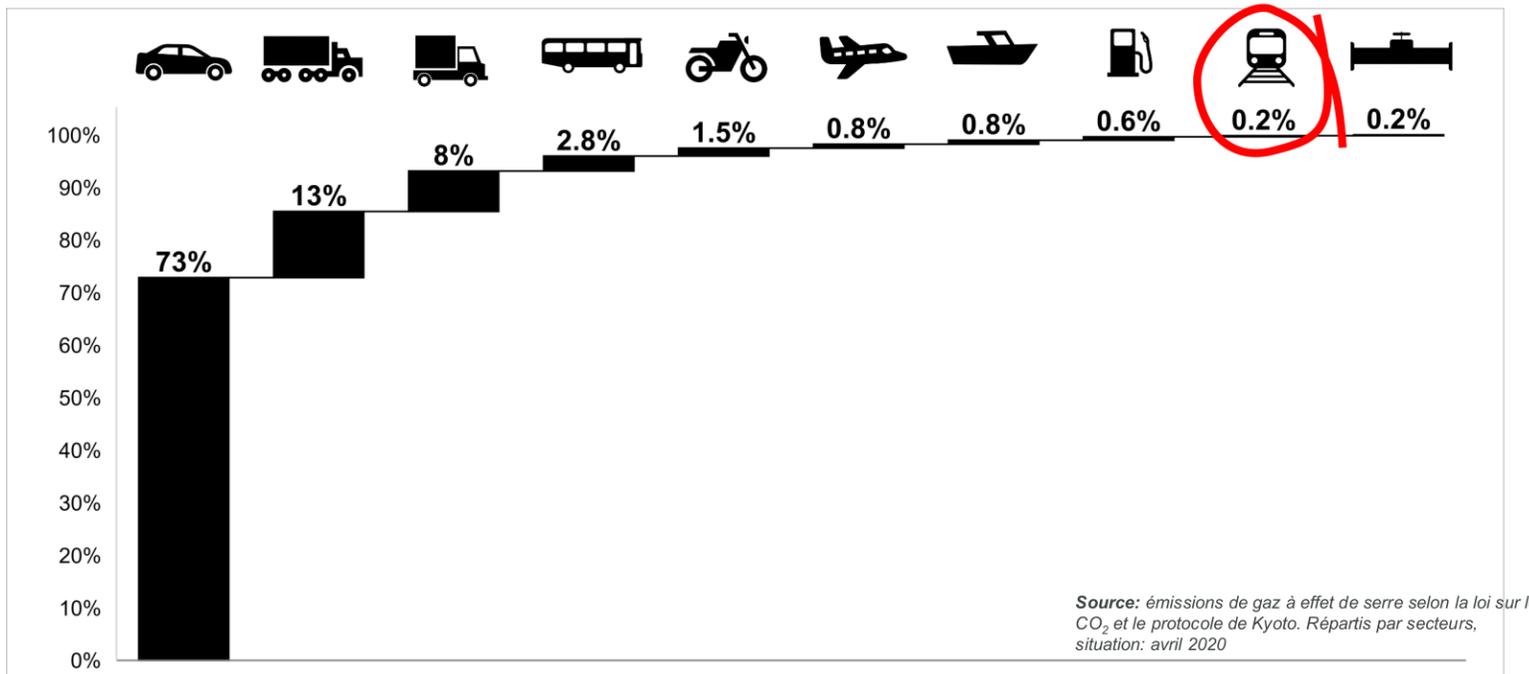


1. Situation actuelle



Transports et climat

ÉMETTEURS DE CO₂ DANS LES TRANSPORTS ÉMISSIONS DU SECTEUR EN 2018



- Le transport est le plus grand émetteur de gaz à effet de serre (GES), responsable de 32% des émissions de GES, suivi par les bâtiments, l'industrie, l'agriculture et l'incinération des déchets*.
- Une réduction à grande échelle n'est possible qu'avec un transfert du Trafic individuel motorisé (TIM) vers les transports publics.



Vision et objectifs de la Perspective Rail 2050

Exposé de P. Füglistaler du 13.9.2022
chez SwissRailvolution:

Vision du Conseil fédéral :

"Grâce à un emploi efficient de ses atouts, le rail apporte une grande contribution à l'objectif climatique 2050 et renforce la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique."

Les objectifs du Conseil fédéral :

- 1) Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
- 2) L'offre ferroviaire fait partie de la mobilité globale, elle est flexible et reliée de manière optimale aux autres offres et modes de transport.
- 3) La part du rail dans la part modale du transport de voyageurs et de marchandises augmente sensiblement.
- 4) L'exploitation ferroviaire est écocpatible et les nouvelles infrastructures ferroviaires sont conçues de manière à préserver les sols et les ressources tout en s'intégrant bien dans le paysage ainsi que dans l'habitat.
- 5) L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable.
- 6) Les gains d'efficacité liés à l'automatisation et aux nouvelles technologies sont exploités systématiquement.

Rail 2050 n'entraîne qu'un déplacement marginal de la répartition modale

Une vision et des objectifs assez judicieux, cependant :

- La répartition modale stagne depuis 2010
- Montant des investissements actuels et jusqu'en 2035 : 20 milliards de francs.
- d'autres investissements importants vont s'y ajouter avec Rail 2050
- Augmentation prévue de la répartition modale avec Rail 2050 : 3 points de pourcentage
- La Confédération pense ainsi apporter une contribution maximale à la réalisation des objectifs supérieurs de la Confédération, par exemple dans le domaine de la politique climatique, de l'environnement ou de l'aménagement du territoire.

Mais le Conseil fédéral montre lui-même dans son projet que sa stratégie ne peut pas fonctionner :

- Malgré d'énormes investissements d'ici 2050, la part du rail dans le trafic global devrait augmenter d'un minimum de 3 points de pourcentage d'ici 2050, ce qui ne contribue efficacement à aucun des objectifs mentionnés.

Mais alors, qu'est-ce qui ne va pas ?!

**2. Les aménagements sans concept
n'ont pas d'effet, irritent les
voyageurs et entraînent des coûts se
chiffrant en milliards**

On prend le point de vue de l'infrastructure plutôt que de prendre celui des client.e.s

- Une vision et des objectifs généraux sont certes nécessaires, mais pas suffisants
- la question centrale est la suivante : **que faut-il pour que les gens passent de la voiture et de l'avion au train ?**
- Il faudrait plutôt procéder selon le modèle qui a fait ses preuves avec Rail 2000 :
 1. Définir les besoins des client.e.s
 2. Définir ensuite le concept d'offre (horaire) pour satisfaire les besoins des client.e.s
 3. Et pour finir seulement, il faut en déduire l'infrastructure à développer
- Mais depuis que nous avons terminé Rail 2000, nous ne faisons qu'ajouter ici et là un aménagement ou une extension selon la devise : **Qui n'a encore rien reçu ? Et qui en aimerait encore plus ?**

Des aménagements sans concept n'ont pas d'effet

Résultat : un patchwork régional coûteux au lieu d'un concept global intelligent. Quelques exemples :

- **Stabilité des horaires en général**

- *« Les temps de parcours techniquement planifiés ne sont pas assez proches de la réalité ; ils ne sont pas assez proches des temps de parcours réalisables dans l'exploitation opérationnelle.*
- *Les temps de succession des trains sont trop courts dans les outils de planification.*
- *Les infrastructures dans les grands nœuds sont planifiées avec trop d'offre, c'est-à-dire que dans les nœuds, l'occupation planifiée des voies ne présente pas suffisamment de réserves pour couvrir les écarts non planifiés dans l'exploitation opérationnelle.*
- *Les retards importés par des trains internationaux en provenance de l'étranger ne sont pas suffisamment pris en compte".*

Source : Documentation Bases de planification pour l'élaboration du message 2026, p. 8f

- **Gare de Lausanne** : planification depuis 2009 : en 2023, on se rend compte que la capacité des quais et des installations ferroviaires n'est pas suffisante. L'achèvement est retardé d'au minimum 12 ans.

Des aménagements sans concept irritent les voyageurs

Horaire 2025 Suisse occidentale : des acquis importants de Rail 2000 sont perdus ; le truisme selon lequel les chantiers et l'augmentation du nombre de voyageurs allongent les temps de trajet n'a été reconnu qu'en 2023. Les mesures n'ont pas été prises à temps.

EuroCity EC Zurich – Munich :

- En 2022, 80 % des trains Eurocity étaient en retard au départ de Saint-Gall en direction de Zurich. Un train sur cinq avait un retard de 30 minutes ou plus. Et les trains étaient encore plus sujets aux retards lors des départs : par exemple, celui qui voulait se rendre à Zurich à 11h29 ne partait effectivement à cette heure que dans un cas sur dix.
- si l'EC arrive d'Allemagne avec 3 min (entre-temps 6 min) de retard, il ne peut plus dépasser les Regios ou InterRegio et arrive à Zurich avec environ 30 min de retard.
 - Ce concept ne fonctionnerait pour aucun IC suisse. L'aménagement insuffisant en Allemagne depuis plus de 20 ans et le manque de ponctualité de la DB sont également connus depuis longtemps. Il y aurait eu suffisamment de temps pour prendre des mesures.
- **Pire encore : révision du concept d'offre 2035**

Des extensions sans concept entraînent des coûts de plusieurs milliards

- **Tunnel du Zimmerberg 1** : renonciation au prolongement jusqu'à la région de Baar pour 400 millions, alors que l'on savait déjà à l'époque qu'une extension serait nécessaire et beaucoup plus coûteuse par la suite. Coûts actuels : plus de 1,5 milliard
- **Tunnel du Zimmerberg 2** : pour des raisons budgétaires : Réduction à 160 km/h, abandon des travaux préparatoires de la jonction de Meilibach. Pas de déclaration sur les conséquences, bien qu'un aménagement ultérieur ne soit plus possible.
- **Tunnel de base du Lötschberg**
- **Aménagements de différentes gares**

3. perspective Rail 2050 de l'OFT



Orientation "Développement du rail sur les courtes et moyennes distances".

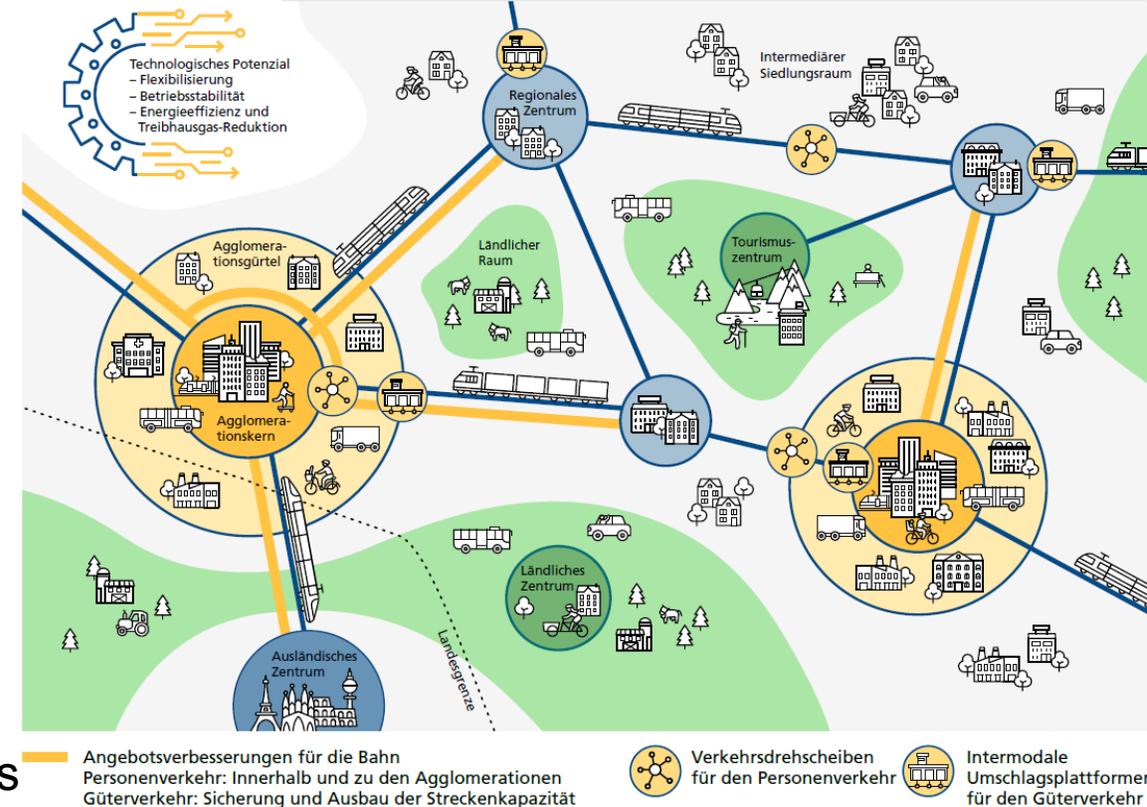
Exposé de P. Füglistaler du 13.9.2022
chez SwissRailvolution:

Transport de voyageurs : priorité aux courtes et moyennes distances et à la compétitivité du rail

- densification de l'offre, liaisons diamétrales et tangentielles au sein des agglomérations et vers celles-ci
- Plaques tournantes multimodales
- Réduction ciblée des temps de trajet
- Offres de transport plus fréquentes et bien connectées dans le trafic international

Transport de marchandises : priorité à l'accès au rail et à l'augmentation ciblée des capacités

- Plateformes de transbordement intermodales sur les principaux corridors et dans les agglomérations
- Un axe est-ouest performant
- Mise en réseau des axes nord-sud avec les axes est-ouest



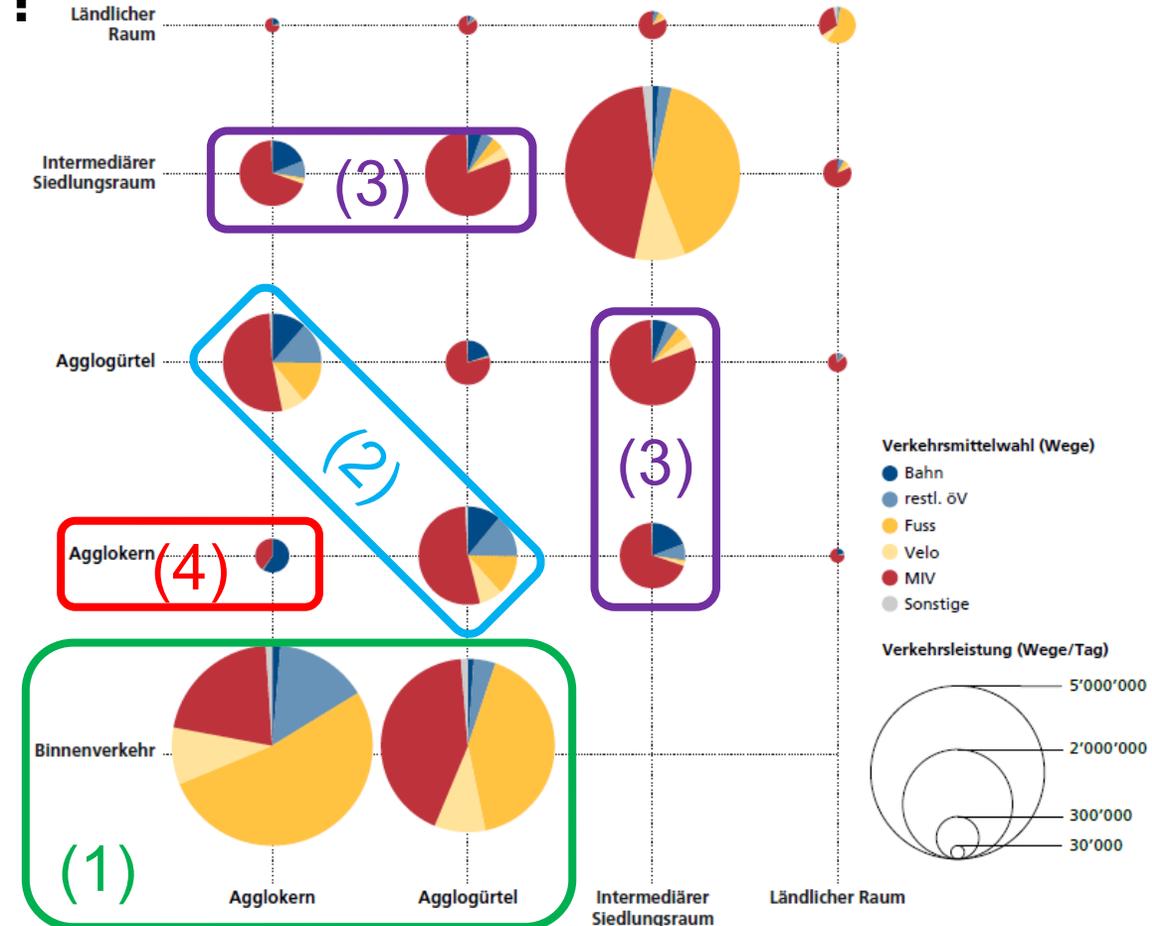


Où se situe le potentiel de transfert ?

Exposé de P. Füglistaler
du 13.9.2022 chez
SwissRailvolution

- Au sein des noyaux et ceintures d'agglomération (1)
- Entre les noyaux et les ceintures d'agglomération (2)
- De l'espace intermédiaire aux agglomérations (3)
- Le potentiel de transfert entre les centres d'agglomération est comparativement faible (4)

Comportement de mobilité par type d'espace urbain, 2017 :





Où se situe le potentiel de transfert ?

Exposé de P. Füglistaler
du 13.9.2022 chez
SwissRailvolution

En nombre de trajets / jour !

1 seul trajet de Zurich à Paris en avion ou en voiture est considéré par l'OFT dans ce graphique comme équivalent à un trajet de 3 km en voiture pour aller travailler en ville. Un seul trajet en voiture jusqu'à Paris provoque cependant la même charge environnementale que si je me rendais chaque jour au travail en voiture pendant un an.

Comportement de mobilité par type d'espace urbain, 2017 :



Les mesures erronées de l'OFT conduisent à de fausses conclusions

- L'impact du transport sur le climat dépend du nombre de kilomètres parcourus (**Pkm**) et non du nombre de trajets.
 - **1 seul trajet de Zurich à Paris** en avion ou en voiture est considéré par l'OFT dans ce graphique comme équivalent à un trajet de 3 km en voiture pour aller travailler en ville. Un seul trajet en voiture jusqu'à Paris provoque cependant la même charge que si je me rendais chaque jour au travail en voiture pendant un an.
- Les aménagements 2050 se concentrent sur les lignes courtes et moyennes. Le trafic longue distance n'est aménagé qu'exceptionnellement, là où les trains ne sont pas concurrentiels selon l'OFT. Il n'est pas précisé où cela doit être.

La peur de l'OFT face à l'augmentation du trafic conduit à des conclusions erronées

- La crainte de l'OFT que les investissements dans un trafic longue distance plus rapide ne déclenchent qu'une augmentation induite du trafic est infondée.
- Une certaine part de trafic induit ne peut être évitée. Jusqu'en 2019, le trafic voyageurs dans le tunnel de base du Saint-Gothard a augmenté de 30%. Selon l'Office fédéral du développement territorial ARE, 60 à 80% d'entre eux sont des personnes qui sont passés du train à la voiture. « *On ne peut pas laver l'ours sans mouiller sa fourrure* » : Même s'il n'y avait que 25 % de personnes qui ont changé leurs habitudes, le bilan climatique serait encore positif.
- **L'effet de transfert le plus significatif pour le climat, de la voiture et de l'avion vers le train, n'est obtenu qu'avec des temps de trajet plus courts.**
- Même dans le rapport de l'OFT sur Rail 2050, on peut lire (p. 15) : *"On identifie en principe un potentiel de transfert plus élevé dans le trafic voyageurs international que dans le trafic national. Théoriquement, 48% des voyages internationaux jusqu'à 1000 km pourraient être effectués en train, ce qui correspondrait à un doublement par rapport à aujourd'hui"*.
 - Sans développement du trafic à longue distance, ce potentiel ne peut pas être réalisé pour une grande partie de la population suisse avec les trajets lents jusqu'à la frontière. **Le transfert de l'avion et de la voiture dans l'espace européen reste donc une illusion.**

Le temps de trajet : c'est le critère le plus important pour passer de l'avion et de la voiture au train

- La plupart des études, mais aussi l'expérience, montrent que le **temps de trajet de porte à porte** est le critère le plus important pour passer de la voiture et de l'avion au train.
 - *La grande vitesse est considérée comme un levier central pour libérer le secteur des transports de l'UE du CO2 (The Community of European Railway and Infrastructure Companies (CER), étude 2023).*

Ulrich Weidmann, ancien directeur de l'Institut des transports de l'EPFZ : *"Nous sommes l'un des pays où le train est le plus lent. Sur les liaisons les plus rapides d'Europe, comparables à la Suisse en termes de distances, les trains circulent à une vitesse de 150 à 250 km/h, contre 90 à 120 en Suisse. C'est pourquoi je plaide pour une liaison à grande vitesse Genève-Saint-Gall, avec l'intégration de Bâle. Du point de vue de la topographie, des vitesses de 200 à 250 kilomètres par heure seraient possibles dans ce triangle. Ainsi, le train détrône clairement la voiture".*

- Même l'OFT écrit : *"Les temps de trajet restent un critère décisif dans le choix du moyen de transport"*. (Perspective RAIL 2050 Rapport de base Vision, objectifs et orientation octobre 2022, p 14)
- **La Croix fédérale de la mobilité en Suisse, avec ses liaisons rapides à l'intérieur du pays et vers les métropoles européennes, offrirait les conditions parfaites pour le transfert du trafic vers le rail.**

Réduction du temps de trajet et changement de la répartition modale

- Rail 2000
- RER de Zurich
- Tunnel de base du Saint-Gothard : augmentation de 30% des voyageurs
- TGV Madrid - Barcelone : avant 8% aujourd'hui 63 %
- Berlin - Munich : 2017 23% 2018 46%
- Paris - Lyon : 1981 40% 1984 72%
- Madrid - Séville : 1990 13% 1994 41%

Les trains suisses sont lents

"mais le temps de trajet de Zurich à Berne est tout de même rapide"

"non, personne n'habite à la gare de Berne et ne travaille à la gare de Zurich".

de porte à porte, seuls quelques temps de trajet sont concurrentiels avec la voiture.

	Parcours	Vitesse moyenne
Berne-Zurich	118 km	126 km/h
Zurich-Altstetten - Ittigen (Berne)	117 km *	63 km/h**
Zurich - Saint-Gall	89 km	91 km/h
Teufen - Zurich-Höngg	91 km *	47 km/h**
Lausanne - Berne	97 km	88 km/h
Pully (Lausanne) Berne-Bümpliz	94 km *	51 km/h**

* Distance via la route

** A cela s'ajouterait le trajet entre le domicile et la gare ou entre l'arrêt et le lieu de travail/la destination.

Les trains suisses sont lents : Les voyages à l'étranger sont de moins en moins attrayants

- | | | | |
|----------------------|----------------------------|------------------------|-------------|
| • Genève - Barcelone | 7h58' (2014) 1x changement | 9h00 (2023) 2x chang. | + 62' |
| • Genève – Marseille | 3h37' (2014) direct | 4h15' (2023) 1x chang. | + 39' |
| • Genève – Nice | 6h23' (2014) direct | 7h16' (2023) 1x chang. | + 53' |
| • Genève – Lyon | 1h46' (1979) direct | 1h58' (2023) direct | + 12' |
| • Lugano - Milan | 1h04' (1964) | 1h28' – 1h40' (2023) | + 24' - 36' |
| • Lucerne – Milan | 3h21' (2007) | 3h22' (2023) | + 1' |
- Les tunnels du Gothard et du Ceneri n'ont pas permis de réduire le temps de parcours du trafic international à longue distance !!!

A l'exception de Paris, pratiquement toutes les liaisons avec l'étranger se sont fortement dégradées ces dernières années (temps de parcours plus longs, manque total de fiabilité de la DB, planification irréaliste de l'EC Zurich – Munich en Suisse).

Aucune amélioration n'est en vue : au contraire ! Modifier la part modale de la voiture et de l'avion en faveur du train reste donc illusoire.

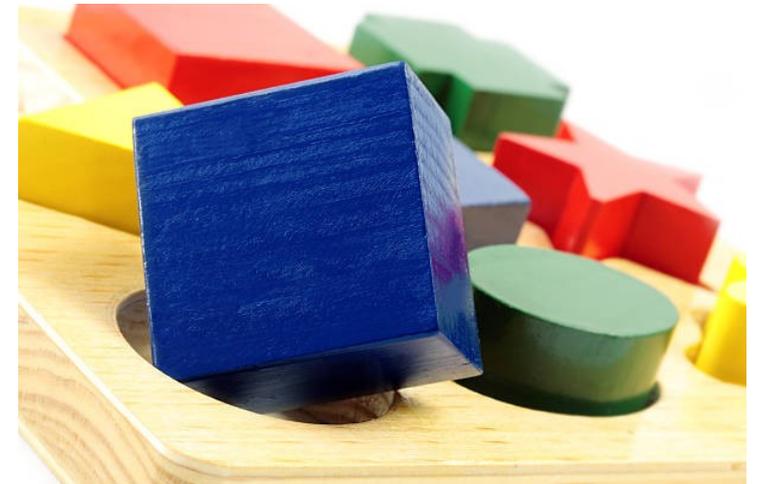
4. D'autres mésinvestissements sont probables

D'autres mésinvestissements sont probables

- Un concept d'horaire à long terme fait défaut. Il n'y a pas de réponse à des questions telles que
 - Dans quelles gares se trouvent les futurs nœuds ?
 - Quelles correspondances sont nécessaires, lesquelles ne le sont pas ? (p. ex. parce qu'il existe une cadence très dense)
 - Quels sont les temps de parcours (i.e. les vitesses) nécessaires pour que les correspondances fonctionnent ?
 - Combien de voies en résulte-t-il dans les nœuds ?
 - De quelles capacités ont besoin les petites lignes d'accès aux nœuds ?
 - Comment réagir aux changements à long terme ? (Compatibilité ascendante)
- On parle d'investissements colossaux dans les gares souterraines de Bâle, Lucerne, Lausanne, Genève, etc.
 - Tant que les questions ci-dessus n'ont pas trouvé de réponse, ce serait plutôt une coïncidence si les capacités étaient correctement dimensionnées et si les correspondances fonctionnaient...

D'autres mésinvestissements sont probables

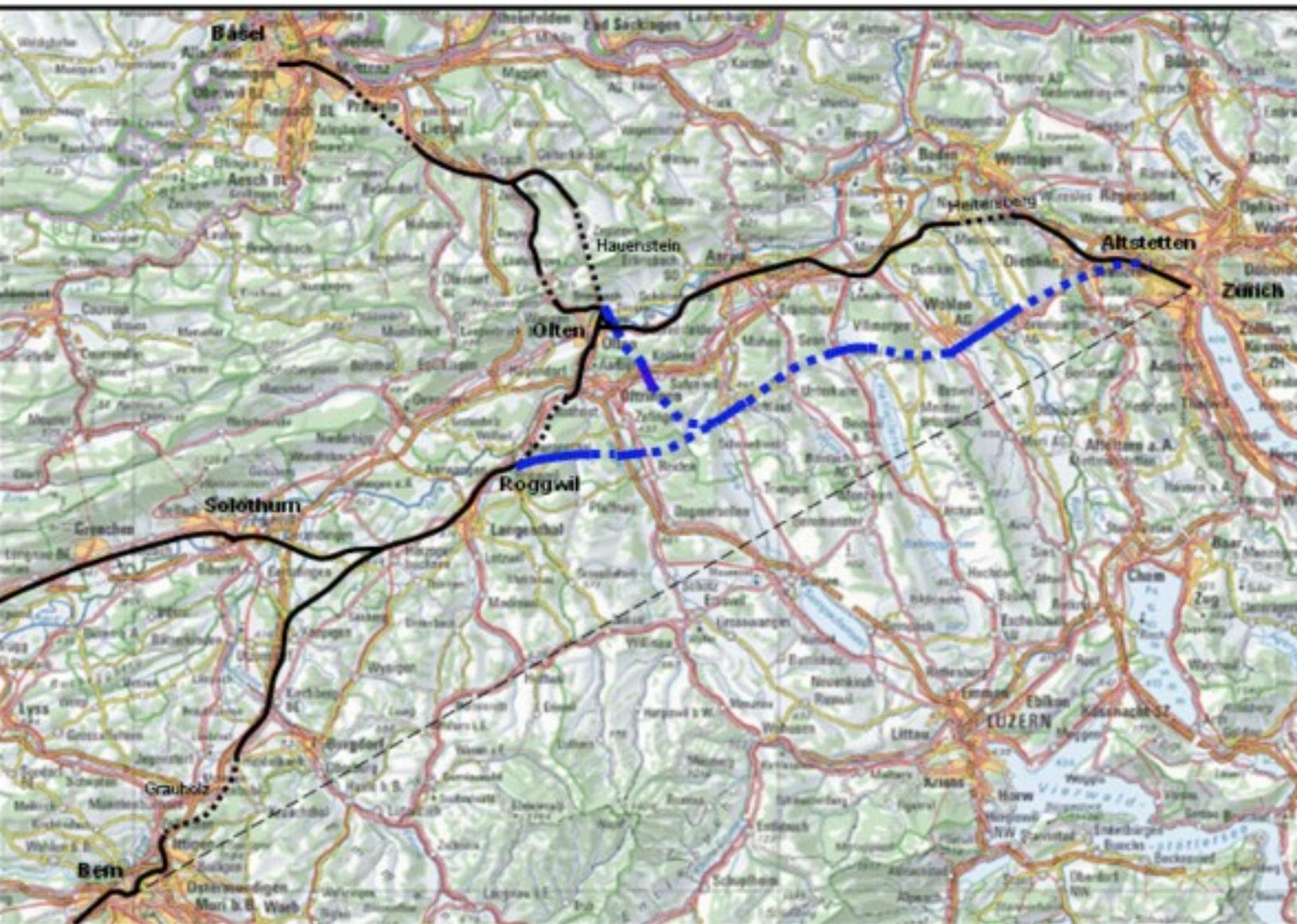
- **Concept d'offre révisé 2035**
 - Temps de trajets et temps d'arrêt plus longs dans le trafic longue distance
 - Abandon des trains pendulaires (séries N) et Wako
=> Bâle – Genève : +18 min
 - Des correspondances qui se détériorent
 - Dans le cas où seulement une fraction de ce que l'on voit dans certains documents qui circulent est mise en œuvre : la pire détérioration de l'horaire de tous les temps se prépare en Suisse
 - **Nous ne gagnons pas de passagers, nous les faisons fuir.**
 - **Qui/quoi est responsable de cette débâcle ?**
-> des aménagements sans concept, un développement à l'aveugle
- Les problèmes sur d'autres lignes sont programmés d'avance



Tunnel Zurich – Aarau

- Tunnel Zurich Altstetten - Aarau : 30 km, coûts estimés env. 7 milliards de francs (env. CHF 250 millions/km)
- Il débouche sur le nœud d'Olten, qui déjà fortement surchargé aujourd'hui. Coût de l'aménagement probablement supérieur à 1 milliard de francs
- Il n'y a pas de possibilité de contournement entre Rapperswil et Olten. Les perturbations ont une influence sur l'ensemble du trafic est-ouest et en partie aussi nord-sud. Le nœud d'Olten est à cet égard le point le plus critique du réseau ferroviaire suisse.
- Temps de parcours Zurich – Berne, avec le tunnel : 50 min
 - Les nœuds de Zurich et de Berne sont-ils maintenus ? Un temps de trajet de 50' pose des problèmes
 - Soit un ralentissement artificiel, soit de longs temps d'attente à Zurich et à Berne, où les voies ferrées manquent probablement pour cela -> autres coûts consécutifs, et massifs.

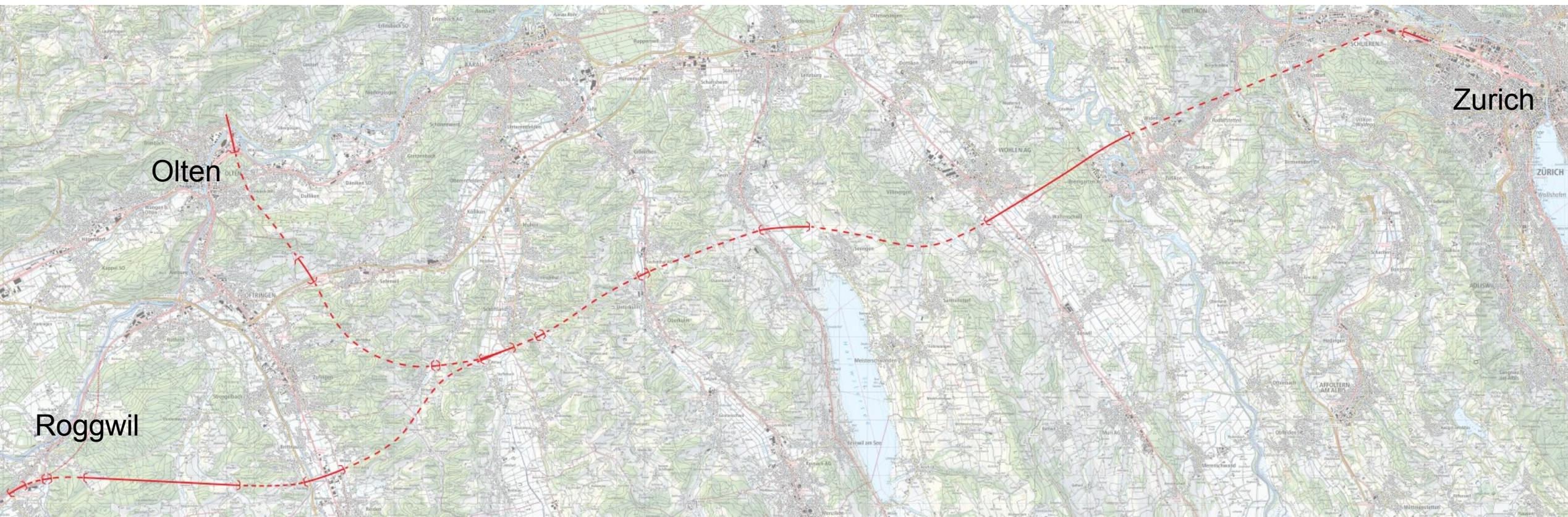
Rail 2000 plus : ligne nouvelle entre Zurich Altstetten et Roggwil



Élaboré en 2016 par un groupe
de 30 experts indépendants

Ligne nouvelle *Rail 2000 plus* Zurich Altstetten – Roggwil avec contournement d'Olten

Cette variante n'a **jamais** été
examinée plus en détail par
l'OFT.



Rail 2000 plus

- **réduit de 17%** la distance Roggwil-Altstetten
 - donc **moins de frais de construction, de personnel, d'énergie, de véhicules et d'entretien.**
 - Les réductions de temps de trajet génèrent des recettes supplémentaires grâce aux transferts provenant du trafic automobile.
- Temps de trajet plus courts (avec une vitesse maximale de 200 km/h)
 - Berne-Zurich 42 minutes (contre 56 auparavant),
 - Bienne-Zurich 53 (70) et
 - Bâle-Zurich 45 (53) minutes.
 - En cas d'extension à 300 km/h, un temps de parcours Zurich-Berne d'à peine 30 min serait possible
- Optimisation de l'horaire cadencé
- Délestage des autoroutes, réduction de la consommation de terrain et de l'étalement urbain (développement vers l'intérieur)
- Possibilité de contournement en cas de panne ou de défaillance
- Une cadence plus dense en trafic grandes lignes et régional, même sur les lignes existantes
- Augmentation de la productivité et du rendement
- La construction de lignes nouvelles est moins chère que l'extension des lignes existantes

5. Des lignes nouvelles et un concept global plutôt qu'un patchwork

Les lignes nouvelles sont souvent moins chères que les extensions

- *Rail 2000 plus* a été rejeté par l'OFT sans avoir été examiné, sous prétexte qu'il était trop cher. Cela n'est pas compréhensible.
- La ligne nouvelle Berne – Olten de Rail 2000 avait coûté 30 millions de francs/km, la ligne TGV *Sud Europe Atlantique* vers Bordeaux en 2018 seulement 23 millions de francs/km.
- Pour le tunnel Zurich - Aarau, il faut compter avec des coûts de 8 à 9 milliards de francs (env. 250 à 300 millions de francs/km), y compris la transformation d'Olten.

Le nouveau tronçon de *Rail 2000 plus* Altstetten - Roggwil est long de 55,4 km. Si les coûts au km étaient identiques à ceux de Berne – Olten, il en résulterait des coûts de 1,6 milliard de francs. Pour arriver aux mêmes coûts que le tunnel Zurich - Aarau, il faudrait qu'elle soit plus de 5 fois plus chère que Berne – Olten, ce qui serait hautement improbable. **De plus, son utilité est bien plus grande.**

- La construction de lignes nouvelles est souvent moins chère que l'extension de lignes existantes parce que
 - Pas de construction contrainte par le maintien du trafic ferroviaire -> travail plus efficace
 - Pas de perturbation du trafic ferroviaire avec des suppressions de trains et des retards
 - Pas de transformation extrêmement coûteuses de toutes les gares, mais très peu d'aiguillages et donc moins de nouvelles installations de sécurité complexes, moins de passages supérieurs et inférieurs
 - Meilleure performance des anciennes installations, car les trains ont un profil de circulation similaire sur la ligne.
 - Moins d'exposition des centres urbains régionaux au transit des trains directs InterCity et aux chantiers d'extension en zone densément peuplée.

Gare de Liestal



Un concept global est souvent plus avantageux que le bricolage

- L'extension de la ligne existante de 2 ou 3 voies à 4 voies entre Olten et Aarau a coûté environ 100 millions de francs par kilomètre, soit trois fois plus que la ligne nouvelle Berne – Olten.
- L'extension de Lausanne - Genève a également déjà engendré des coûts de 100 millions de francs par kilomètre.
- Les coûts indirects d'infrastructures ferroviaires inadaptées, compliquées, et sujettes à des perturbations, sur l'économie et la société, ainsi que l'impact négatif de chantiers de plusieurs dizaines d'années sur la clientèle sont en partie difficiles à chiffrer.
- L'inauguration d'une nouvelle infrastructure ne devrait pas être un soulagement pour la population après des années de chantiers pénibles, mais un saut quantique dans l'augmentation d'une productivité respectueuse de l'environnement, que la population attendait depuis des années.

6. Demandes de SwissRailvolution

Stratégie d'offre à long terme comme facteur de succès de Rail 2000, des NLFA et du RER zurichois

Il faut une stratégie d'offre à long terme

- Procédure
 1. Définir les besoins des client.e.s
 2. Définir ensuite le concept d'offre (horaire) pour satisfaire les besoins des client.e.s
 3. Et pour finir seulement, il faut en déduire l'infrastructure à développer
- Pour Rail 2000, la Suisse a été enviée dans le monde entier.
- Forte augmentation de la part modale du rail en Suisse grâce à Rail 2000 et dans le canton de Zurich depuis le lancement du RER en 1990

Procédure de la Confédération et de la plupart des cantons

- Depuis la fin de l'effet Rail 2000, la répartition modale stagne malgré d'énormes investissements
- **Lutte pour les infrastructures au lieu de concepts d'offre** : Chaque région pose des exigences en matière de développement des infrastructures dans sa propre région sans en connaître précisément les conséquences.
- On investit là où l'on crie le plus fort.
- Au lieu d'une bonne offre, les cantons et les communes reçoivent une nouvelle voie ferrée.
- **La politique et l'OFT doivent enfin se rendre à l'évidence qu'ils ne doivent pas discuter principalement d'infrastructures, mais d'offres.**

Procédure de la Confédération et de la plupart des cantons

- De nombreux aménagements n'ont pas de **compatibilité ascendante**, on ne pense pas à d'éventuelles modifications :
 - Poursuite de l'aménagement : Zimmerberg, différentes gares
 - Les moindres modifications (chantiers, changement de voyageurs plus long, aménagement à un autre endroit avec des conséquences sur l'horaire) bouleversent tout le concept (Léman 2030, EC Zurich – Munich)
- Tous les **aménagements d'infrastructure** sont **entièrement payés par la Confédération**. Si les cantons devaient participer, ne serait-ce que pour une petite part, aux coûts des aménagements régionaux, la liste des souhaits serait beaucoup moins longue. La facture pour les commandes se présente à moyen terme sous la forme de coûts d'exploitation, on estime qu'ils représentent au moins 4 % du montant de l'investissement. Par exemple, le taux de couverture des coûts des lignes aménagées à trop grands frais, mais peu fréquentées, ne cesse de baisser. Les discussions sur leur exploitation vont se multiplier - peut-être plus rapidement que prévu.
- Les aménagements sont souvent déterminés par l'OFT selon des critères de politique locale, les conséquences des coûts d'exploitation étant supportées par d'autres.
- **Malgré des investissements de l'ordre de 30 milliards après Rail 2000 et jusqu'en 2035, l'offre en 2035 sera, dans de nombreux domaines, moins bonne que 30 ans auparavant.**

Demandes de SwissRailvolution

En finir avec le développement ferroviaire à l'aveugle



1. Les futurs aménagements de l'infrastructure doivent se baser sur **un concept d'horaire à long terme** de type Rail 2000. Cette stratégie doit être élaborée par l'OFT avec les chemins de fer concernés.
2. Il convient en premier lieu d'examiner comment le **démantèlement prévu à partir de 2035** peut être évité.
3. SRV recommande l'objectif de **doubler** au moins la **répartition modale du rail**, qui était de 21% en 2019.
4. **Le temps de trajet de porte à porte est le critère le plus important dans le choix du moyen de transport.** SRV demande donc la création de la **Croix fédérale de la mobilité** avec des voies rapides de frontière à frontière sur l'axe est-ouest et l'axe nord-sud.
5. **Les nouvelles lignes rapides sur les deux transversales libèrent des capacités sur le réseau existant.**

Une nouvelle ligne est souvent moins chère que l'extension des lignes principales existantes