



Département fédéral de l'environnement, des transports de l'énergie et de la communication  
DETEC

Par e-mail : [konsultationen@bav.admin.ch](mailto:konsultationen@bav.admin.ch)

Berne, le 13 octobre 2022

**Rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y compris modification des arrêtés fédéraux, et sur la perspective RAIL 2050**

Madame la Conseillère fédérale,

Nous vous remercions de nous donner l'occasion de prendre position sur cette proposition de modification des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050. L'Union des villes suisses représente les villes, les communes urbaines et les agglomérations de notre pays, soit bien trois quarts de la population suisse.

**Considérations générales**

En comparaison internationale, la Suisse dispose d'un réseau de chemin de fer performant. Afin qu'il le demeure dans les décennies à venir et dans le but d'améliorer la répartition modale au profit du rail, des investissements importants doivent être consentis. S'il est évident que l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 ne pourra être atteint qu'à travers un renforcement du rail, il convient également de rappeler en préambule que ce mode de transport est également hautement efficace en matière d'utilisation de l'espace. Ce fait ne saurait être ignoré dans un contexte de croissance de la population et de densification des espaces urbains.

Si les villes suisses saluent la direction esquissée par le Conseil fédéral pour les décennies à venir, elles estiment toutefois que des efforts supplémentaires devraient être menés en matière de mobilité si l'on veut effectivement atteindre les objectifs climatiques fixés. Des mesures supplémentaires devraient être prises afin d'accélérer le transfert modal du véhicule automobile privé vers une mobilité partagée et plus respectueuse du climat. Les 24% de répartition modale des transports publics mentionnés dans le rapport du Conseil fédéral pour 2050, seraient à cet égard insuffisants.

En ce qui concerne les adaptations des programmes d'aménagement, les villes regrettent que toutes les mesures de développement de l'infrastructure ferroviaire ne puissent être réalisées dans les temps. Si les raisons avancées sont compréhensibles, il est essentiel que les modifications effectuées n'impactent pas sur la qualité de l'offre ferroviaire dans les années à venir.



## **Demandes concernant les différentes dispositions**

### Rapport sur les programmes d'aménagement et adaptations des crédits (ZEB, EA 2025 et 2035) :

L'UVS prend acte du rapport sur les programmes d'aménagement et des adaptations proposées des crédits ZEB, EA 2050 et EA 2035. Plusieurs villes contestent la réduction du programme ZEB (CHF 590 millions), avançant d'une part que le crédit ne saurait être réduit alors que tous les grands chantiers ne sont pas encore terminés et d'autre part que, le système de compensation du roulis WAKO ne fonctionnant pas, d'autres mesures doivent être prises afin d'améliorer les temps de parcours sur le trafic grandes lignes.

En outre, plusieurs villes demandent que suffisamment de moyens soient mis à disposition pour les études de projets. La réduction du crédit ne doit pas avoir d'impact sur cette planification, essentielle pour assurer un réseau ferroviaire performant.

### Perspective RAIL 2050

Comme déjà mentionné en préambule, les villes estiment qu'un accroissement de 3% de la répartition modale en faveur du rail d'ici 2050 n'est pas assez ambitieux au regard des montants importants qui sont investis et de l'objectif climatique du zéro net à l'horizon 2050. Elles invitent le Conseil fédéral à se fixer un objectif plus élevé et à prendre des mesures supplémentaires qui permettraient d'accroître plus rapidement cette part modale. Le « Plan d'action pour augmenter la part des transports publics dans le trafic global » demandé dans les motions 19.4443, 19.4444, 19.4445 et 19.4446 ([lien](#)) devra proposer des mesures susceptibles d'accélérer ce report.

Les villes s'accordent sur le potentiel que recèle le développement de l'offre ferroviaire sur les courtes et moyennes distances. Cette approche de développement des liaisons diamétrales et tangentielles et d'une meilleure utilisation du potentiel des gares et haltes ferroviaires situées dans les agglomérations permettra d'exploiter une des grandes forces du rail, à savoir le transport de quantités importantes de voyageurs sur des surfaces réduites et dans un contexte de forte densité de population. De nombreuses villes estiment cependant qu'il demeure tout aussi essentiel de continuer à développer l'offre entre les centres d'importance nationale et les centres régionaux, et de rendre le trafic ferroviaire longues distances et international – sur des distances allant jusqu'à 500 km - plus attrayant. Ce n'est que de cette manière qu'une meilleure répartition modale globale pourra être obtenue. L'UVS invite donc le Conseil fédéral à adapter sa stratégie Rail 2050 en ce sens.

Enfin, l'UVS invite le Conseil fédéral à effectuer des projections similaires à celle de Rail 2050 pour les autres modes de transport. En effet, la multimodalité devrait connaître un développement majeur ces prochaines décennies. Il convient donc d'éviter la « pensée en silo » et de chercher une cohérence entre les politiques menées pour les différents modes de transport.



**Union des villes suisses**

Président

Anders Stokholm

Directeur

Martin Flügel

Copie Association des Communes suisses



## **Catalogue de questions concernant le projet de consultation relatif au rapport sur l'état des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec les modifications des arrêtés fédéraux et sur la perspective RAIL 2050**

### **1) Etat des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec modifications des arrêtés fédéraux**

a) PRODES EA 2035 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2035 avec les modifications de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire qui y sont liées et l'augmentation de 980 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire ?

L'UVS soutient ces adaptations.

b) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2035 ?

Il est important que suffisamment de moyens financiers soient mis à disposition pour l'étude de projets et la planification.

c) PRODES EA 2025 : soutenez-vous les adaptations de l'étape d'aménagement 2025 avec la modification de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2025 qui en découle et l'augmentation de 330 millions de francs du crédit d'engagement relatif à l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?

L'UVS soutient ces adaptations.

d) Avez-vous d'autres remarques concernant l'état et les adaptations de PRODES EA 2025 ?

-

e) ZEB : Soutenez-vous l'adaptation du crédit d'ensemble pour le développement de l'infrastructure ferroviaire avec la réduction de 590 millions de francs ?

Plusieurs villes contestent la réduction du programme ZEB (CHF 590 millions), avançant d'une part que le crédit ne saurait être réduit alors que tous les grands chantiers ne sont pas terminés et d'autre part que le système de compensation du roulis WAKO ne fonctionnant pas, d'autres mesures devraient être prises afin d'améliorer les temps de parcours sur le trafic grandes lignes.

f) Avez-vous d'autres remarques sur l'état et les adaptations de ZEB ?

Pas d'autre remarque.

g) Avez-vous des remarques à formuler sur les autres programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ?

Pas de remarque.



## 2) Perspective RAIL 2050

a) Êtes-vous d'accord pour que, sur la base des prévisions nationales et des stratégies fédérales, la perspective RAIL 2050 se concentre sur le transfert du trafic vers le rail ?

Oui, les villes partagent la vision du Conseil fédéral. Le rail présente des avantages majeurs tant sur le plan écologique qu'en matière de consommation de l'espace.

b) Êtes-vous d'accord avec la vision et les objectifs de la Perspective RAIL 2050 ?

L'UVS partage pleinement la vision du Conseil fédéral. Elle partage également les objectifs formulés, mais estime que des mesures additionnelles devraient être prises afin d'accroître de plus de 3% la répartition modale à l'horizon 2050.

c) Êtes-vous d'accord avec l'orientation choisie « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » ?

Les villes sont favorables au développement du rail sur les courtes et moyennes distances, mais nombre d'entre elles estiment que des investissements importants doivent continuer à être effectués sur le réseau grandes lignes et le réseau international. L'UVS est donc favorable à élargir la perspective et ne pas se concentrer de manière stricte sur les courtes et moyennes distances.

d) Sinon, que proposez-vous ?

v. réponse précédente.

e) Avez-vous d'autres remarques à formuler sur la perspective RAIL 2050 ?

Il est demandé que, dans la méthodique NIBA, les critères de densification de l'aménagement soient mieux pris en compte à l'avenir.

## 3) Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

a) Comment jugez-vous le procédé pour la prochaine étape d'aménagement (message en 2026), qui consiste à vérifier, actualiser et perfectionner ponctuellement le projet d'offre 2035 au moyen d'une procédure raccourcie ?

Le procédé proposé est soutenu. Le Conseil fédéral est cependant invité à présenter dans son prochain message une analyse détaillée des raisons qui ont mené aux retards dans les étapes d'aménagement. Dans son rapport actuel, le Conseil fédéral ne liste que brièvement certaines causes (manque de personnel qualifié, manque d'intervalles pour les travaux de construction en cours d'exploitation, lenteur des procédures d'approbation des plans). Cet exercice devrait être mené afin d'améliorer la planification des prochaines étapes d'aménagements.



b) Que pensez-vous de la possibilité de compléter la prochaine étape d'aménagement (message en 2026) par des premières étapes de mesures selon l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035 (art. 1, al. 3), et de considérer déjà la perspective RAIL 2050 pour leur évaluation ?

Le procédé proposé est soutenu. Le message 2026 devra toutefois prévoir suffisamment de moyens financiers pour la planification et la mise en œuvre de projets déjà validés.

c) Comment jugez-vous, pour l'élaboration de l'étape d'aménagement suivante (message en 2030), la démarche consistant à suivre le processus de planification complet selon l'art. 16 OCPF tout en l'axant sur la perspective RAIL 2050 ?

Cette démarche semble logique. La perspective RAIL 2050 devra être intégrée aux étapes d'aménagement le plus rapidement possible afin qu'elle puisse déployer ses effets.

d) Avez-vous d'autres remarques concernant la procédure à suivre pour les prochaines étapes d'aménagement ?

Il conviendrait de repenser le rythme cyclique de quatre ans des programmes d'aménagement, afin de renforcer la sécurité de planification et d'éviter la multiplication de chevauchements entre les programmes. L'UVS invite le Conseil fédéral à envisager la mise en place de cycles plus longs.

#### **4) Autres remarques**

a) Avez-vous d'autres remarques sur le projet mis en consultation ?

Pas de remarque.