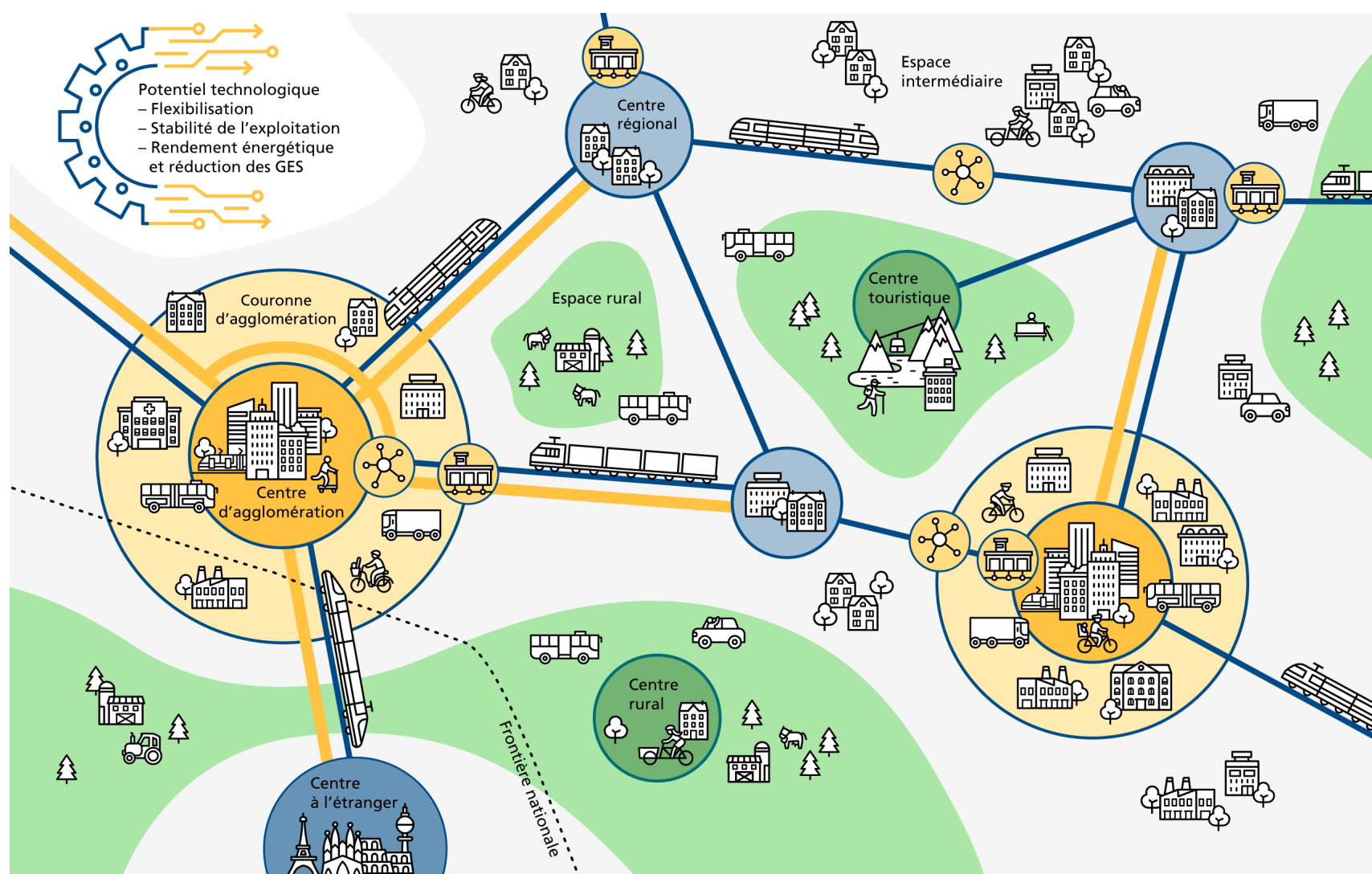




Perspective RAIL 2050

Avec la Perspective RAIL 2050, la Confédération met l'accent sur l'aménagement ferroviaire dans les agglomérations, car c'est là que le potentiel de transfert est le plus grand. Sur les longues distances, il faut perfectionner le rail là où il n'est pas encore compétitif par rapport au transport routier et aérien. Dans le domaine du transport de marchandises, l'accès au rail doit être encore amélioré grâce à de nouvelles installations de transbordement et de logistique urbaine.



Améliorations de l'offre ferroviaire
Transport de voyageurs : au sein des agglomérations et vers celles-ci
Transport de marchandises : garantie et aménagement de la capacité en ligne

Interface multi-modale pour le transport de voyageurs

Plates-formes de transbordement intermodales pour le transport de marchandises

Points centraux de la Perspective RAIL 2050 : aménagements dans les agglomérations, bonnes correspondances vers les centres régionaux et plates-formes de transbordement pour le transport de marchandises.

Partant d'une vision et de six objectifs, la Perspective RAIL 2050 définit l'orientation générale à suivre pour la poursuite de l'aménagement du rail. La vision consiste à utiliser efficacement les atouts du rail de manière efficiente et à contribuer à l'objectif climatique 2050 en augmentant la part du rail dans le transport de personnes et de marchandises. Il s'agit en outre de renforcer l'espace de vie et la place économique suisses ainsi que d'harmoniser le développement du rail avec les objectifs du développement territorial.

- ✓ [Orientation générale de RAIL 2050](#)
- ✓ [Contexte et conditions-cadres](#)
- ✓ [Contexte et conditions-cadres](#)
- ✓ [Futur développement de l'offre](#)
- ✓ [Concrétisation territoriale](#)

Orientation générale de RAIL 2050

L'orientation générale se concentre sur le développement du rail sur les courtes et moyennes distances. Elle génère ainsi la plus grande contribution à l'augmentation de la part du rail dans le trafic global. Il faut renforcer le transport national et international sur les longues distances là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport au transport routier et aérien. Dans le domaine du fret, l'accent est mis sur l'accès au rail via des plates-formes de transbordement et des installations de logistique urbaine.

À l'avenir, l'utilisation plus intensive du réseau aura la priorité sur l'aménagement de l'infrastructure. Il s'agit d'exploiter les potentiels de développement technologique. Lorsque des goulets d'étranglement se profilent en raison du report modal visé, les capacités seront aménagées tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Contexte et conditions-cadres

Des infrastructures de qualité et performantes ont une grande importance économique pour la Suisse et sont centrales pour la prospérité du pays. Associée aux autres modes de transport, une infrastructure ferroviaire moderne et performante permet de proposer une offre de mobilité attrayante et d'acheminer les marchandises de manière rentable. Les développements technologiques et la numérisation offrent à cet égard de grands potentiels. Dans ce contexte, la Perspective RAIL 2050 contribuera à renforcer à long terme la Suisse en tant que lieu de vie et d'activité économique.

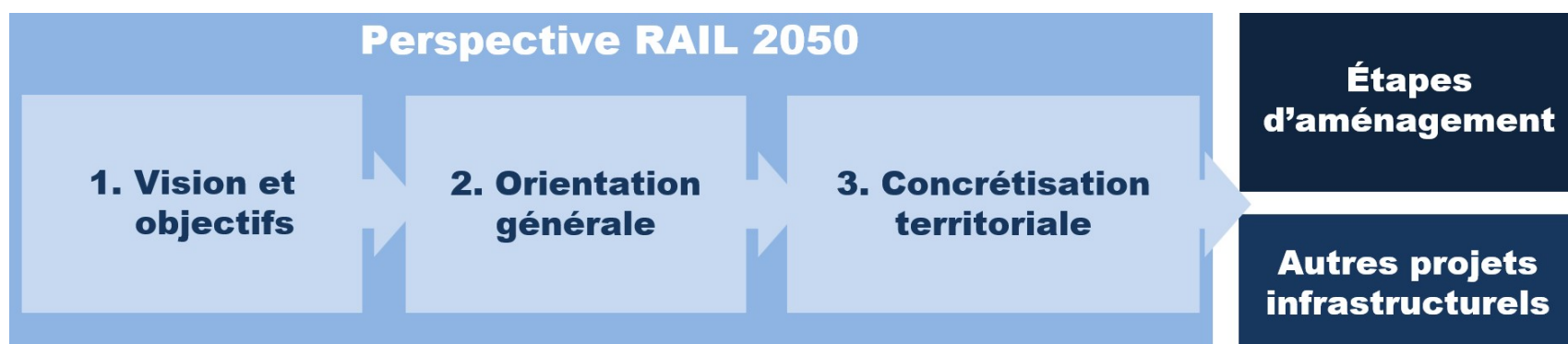
Conditions-cadres du perfectionnement

Augmentation de la mobilité : les perspectives d'évolution du transport de la Confédération prévoient, d'ici à 2050, une croissance de 11 % en transport de voyageurs et de 31 % en transport de marchandises. Selon lesdites perspectives, la part de transport public dans le trafic global (répartition modale) augmentera de trois points de pourcentage pour atteindre 24 %, cela principalement grâce aux projets ferroviaires décidés dans les étapes d'aménagement 2025 et 2035.

Stratégie climatique : la Suisse a pour objectif de ne plus émettre de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Actuellement, le transport génère 32 % des émissions, la part du trafic routier s'élevant à environ 98 %. Le rail ne représente qu'environ 0,3 % des émissions directes, principalement grâce à l'électrification de ses lignes. Il contribue donc déjà largement à la réalisation des objectifs climatiques. Dans le cadre de sa stratégie climatique, le Conseil fédéral entend transférer une partie du trafic routier vers les transports publics et plus précisément vers le rail.

Aménagement du territoire : le développement des transports et le développement territorial doivent être davantage coordonnés. La vision « Mobilité et territoire 2050 » du plan sectoriel des transports en définit le cadre. Le Plan sectoriel des transports, partie Programme, contient les objectifs stratégiques centraux pour la coordination du territoire et des transports, la vision ainsi que les stratégies de développement et les principes d'action. Il fixe les objectifs, les principes et les priorités de la Confédération pour la desserte en transports de différents types d'espaces et de liaisons et assure la coordination des mesures liées aux modes de transport entre elles et avec le développement territorial.

Vision, objectifs, orientation générale



Partant d'une vision et de six objectifs, la Perspective RAIL 2050 définit l'orientation générale du futur aménagement du rail en Suisse.

La vision de la Perspective RAIL 2050 résulte des stratégies fédérales déterminantes pour les chemins de fer. Sa teneur est la suivante

« 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 ».

Six objectifs

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 avec les autres modes de transport et offres.
3. La part du rail dans la répartition 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.

Trois orientations générales : les courtes et moyennes distances recèlent le plus grand potentiel

Trois orientations générales ont été étudiées sur la base de ces objectifs pour déterminer le développement du rail : « Développement sur les courtes distances », « Développement sur les courtes et moyennes distances », « Développement sur les courtes, moyennes et longues distances ».

La variante « Développement sur les courtes et moyennes distances » présente le plus grand potentiel quant à une contribution notable au transfert du trafic ou à l'objectif climatique.

Des offres plus attrayantes du rail et des transports publics ne peuvent pas à elles seules déclencher le transfert nécessaire pour atteindre l'objectif climatique. Cela nécessite des mesures et des réglementations supplémentaires dans d'autres domaines : l'influence et la gestion de la demande de transport ou une coordination plus intensive entre l'aménagement du territoire et la planification des transports.

Futur développement de l'offre

La Perspective RAIL 2050 met l'accent sur le développement du rail sur les courtes et moyennes distances. Le plus grand potentiel du rail en matière de transport de voyageurs se situe au sein des centres et des couronnes d'agglomération, ainsi que dans les liaisons entre les centres régionaux et ruraux et les agglomérations.

Il s'agit d'aménager le transport grandes lignes là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport à la route en termes de temps de trajet. Dans ces cas, des réductions de temps de trajet peuvent être envisagées.

Dans le transport international de voyageurs, il faut prévoir des réductions ciblées des temps de parcours. En combinaison avec des offres de transport plus fréquentes et bien interconnectées, le rail sera ainsi plus attrayant que le transport aérien.



Développement de l'offre en transport de voyageurs

- Renforcement du réseau RER.
- Nouvelles liaisons diamétrales et tangentielles dans les agglomérations.
- Développement des gares de banlieue, desserte accrue par des trains IR et RE.
- Raccordement des petites et moyennes villes aux grandes agglomérations.

- Aménagement de gares en interfaces vers d'autres modes de transport et coordination avec le trafic piétonnier et cycliste (y c. encouragement des offres intermodales).
- Encouragement des nouvelles formes de mobilité (partage, pooling).
- Réductions ciblées du temps de parcours en transport grandes lignes, là où le rail n'est pas encore compétitif par rapport à la route en termes de durée de voyage.
- En transport international de voyageurs, offres de transport plus fréquentes et bien interconnectés, réductions ciblées du temps de parcours.

Développement de l'offre en transport de marchandises

Dans le transport intérieur de marchandises, il convient en premier lieu d'améliorer l'accès au rail le long des corridors est-ouest et nord-sud en créant des plates-formes de transbordement intermodales supplémentaires. Celles-ci serviront aussi bien au transport par wagons isolés qu'au transport combiné. En outre, des installations logistiques urbaines supplémentaires permettront de mieux desservir les grandes et moyennes agglomérations. Il faut rechercher les surfaces nécessaires pour ces installations et en assurer l'accessibilité. Les sillons pour le transport intérieur de marchandises doivent être garantis et rendus utilisables de manière flexible.

Dans le transport de marchandises transalpin, les capacités disponibles permettent d'atteindre l'objectif de transfert prévu par la loi. L'interconnexion avec le trafic intérieur s'améliore grâce aux plates-formes de transbordement intermodales supplémentaires, qui permettent d'absorber les flux du commerce extérieur à temps.

Concrétisation territoriale

Dans le processus de planification du PRODES Infrastructure ferroviaire, la Perspective RAIL 2050 et sa concrétisation territoriale serviront de base aux partenaires de planification pour formuler des objectifs d'offre, de cadre de référence lors de l'examen de l'adéquation des objectifs d'offre à présenter ainsi que de critère dans le processus d'évaluation et de sélection des mesures d'aménagement.

La concrétisation territoriale de la Perspective RAIL 2050 ne constitue toutefois pas encore un projet d'offre incluant des déclarations sur le réseau de lignes, la densité des cadences ou les horaires. Il s'agit d'une aide à la planification dans le cadre du processus PRODES, qui garantit que les objectifs d'offre sont alignés sur la vision et les objectifs de la stratégie à long terme.

[Documentation](#)

Documentation

 [Perspective RAIL 2050 - Concrétisation territoriale](#) (PDF, 31 MB, 24.09.2024)

 [Perspective RAIL 2050 - Vision, objectifs et orientation](#) (PDF, 5 MB, 15.08.2023)

[Links](#)

Links

[Études sur la perspective RAIL 2050](#)

[Communiqué de presse: État d'avancement des étapes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire et la « Perspective RAIL 2050 » \(admin.ch\)](#)

[Message concernant l'état d'avancement et la modification des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que la Perspective Rail 2050](#)

<https://www.bav.admin.ch/content/bav/fr/home/modes-de-transport/chemin-de-fer/infrastructure-ferroviaire/programmes-d-amenagement/perspective-rail-2050.html>