

# Perspective Rail 2050

Du rêve de la citrap-vaud jusqu'au brouillon de l'OFT.

**Daniel Mange** En 2010, la citrap-vaud publie son étude «Plan Rail 2050», un projet de développement du réseau ferroviaire suisse découpé en trois étapes:

- la première étape, Cadence, généralise l'horaire cadencé à l'ensemble du territoire;
- la deuxième, Fréquence, introduit un horaire cadencé à haute fréquence, avec un train tous les quarts d'heure sur les tronçons les plus chargés;
- la troisième, Vitesse, offre des relations aussi rapides que possible à l'intérieur du pays, et de la Suisse vers les métropoles européennes (Lausanne – Zurich en 1 heure, Zurich – Lugano en 55 minutes, Lausanne – Londres en 4h45, par exemple (voir la carte détaillée).

En conclusion, les trois étapes (Cadence: futur proche, Fréquence: étape de transition, Vitesse: étape ultime) constituent une véritable stratégie pour transformer le réseau actuel, version Rail 2000, en un système ferroviaire moderne, incluant la grande vitesse et garantissant une intégration complète au réseau européen.

## 2012: la stratégie ferroviaire du Conseil fédéral

En 2012, le Conseil fédéral publie sa stratégie ferroviaire qui se résume au court texte suivant, manifestement inspiré par le Plan Rail 2050:

- «Le développement prévu pour le réseau ferroviaire comprend trois étapes:
1. renforcer et compléter le système des nœuds par un horaire cadencé intégral;
  2. augmenter la fréquence de desserte des gares et étendre les capacités;
  3. relever la vitesse de circulation sur certaines lignes.

Plan Rail 2050: le réseau suisse à l'issue de l'étape Vitesse (horizon 2050); les temps de parcours approximatifs sont calculés à partir de Lausanne.

Grafique: Citrap VD

Une augmentation marquée de la vitesse de circulation conformément au troisième point constitue un objectif à plus long terme (2040 environ). Cependant, les aménagements ferroviaires réalisés d'ici là ne devront pas entraver une évolution vers des vitesses plus élevées.»

## 2024: Perspective Rail 2050 de l'OFT

Après l'édition 2012 de la stratégie ferroviaire du Conseil fédéral – ambitieuse, limpide et compacte – l'Office fédéral des transports (OFT) a cru utile de remettre l'ouvrage sur le métier et accouche aujourd'hui de trois documents censés renouveler la version de 2012.

Sous le titre Perspective Rail 2050, l'OFT nous propose un long résumé daté du 24 septembre 2024, accompagné d'un premier texte d'août 2023 «Perspective Rail 2050. Rapport de synthèse. Vision, objectifs et orientation», suivi d'un second opus «Perspective Rail 2050. Concrétisation territoriale» paru en septembre 2024.

En lieu et place des 7 lignes de la stratégie 2012, ces deux rapports consacrent 153 pages pour définir une vision, 6 objectifs, une orientation générale et une concrétisation territoriale.

La vision se résume à une phrase qui réussit l'exploit de ne mentionner ni le transport, ni la mobilité: «Grâce à un emploi efficace 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 six objectifs qui suivent sont des lieux communs sans substance; deux exemples suffisent:

1. Le développement ferroviaire est coordonné avec les objectifs du développement territorial.
5. L'exploitation ferroviaire est sûre, ponctuelle et fiable».

20 pages sont nécessaires pour départager les trois orientations de développement du rail: «courtes distances», «courtes et moyennes distances» et «longues distances»; avec audace, l'OFT a choisi la deuxième option...Enfin, la concrétisation territoriale évoque, région par région, les flux ferroviaires possibles tout en précisant qu'elle «ne constitue toutefois pas encore un projet d'offre incluant des déclarations sur le réseau de lignes, la densité des cadences ou des horaires». En résumé, tout le travail de fond reste à faire...

