



Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses
Associazione dei Comuni Svizzeri
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Office fédéral des transports
CH-3003 Berne

Par courriel à:
konsultationen@bav.admin.ch

Berne, le 13 octobre 2022

Consultation 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 Prise de position de l'Association des Communes Suisses

Madame, Monsieur,

Dans votre courrier du 22 juin 2022, vous nous avez soumis l'objet en titre pour consultation. Nous tenons à vous remercier de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue au nom des 1520 communes affiliées à l'Association des Communes Suisses (ACS).

Ce projet comprend deux volets :

- Rapport sur les programmes d'aménagement : propositions d'adaptations des étapes d'aménagement et de leurs crédits d'engagement
- Perspective Rail 2050 (actualisée)

L'ACS soutient les modifications proposées par le Conseil fédéral relatifs aux Arrêtés fédéraux pour les programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'actualisation de la Perspective Rail 2050. Le rapport sur les programmes d'aménagement met en lumière les importants retards des grands projets. Afin de palier à ces derniers, nous appuyons la requête de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) qui demande au Conseil fédéral d'assurer la mise en œuvre rapide et complète des objectifs en matière d'offres fixés sur la base des étapes d'aménagement (EA 2025 et EA 2035).

Remarques spécifiques à la Perspective RAIL 2050

La Perspective RAIL 2050 remplace la «Stratégie à long terme Rail» de 2012 afin de tenir compte des perspectives de transport 2050, de la partie Programme du Plan sectoriel des transports ainsi que de la stratégie climatique et énergétique. L'ACS salue la mise à jour de ce document stratégique et soutient l'ensemble des points suivants :

Vision : « 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 ».

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.

Orientation stratégique : « développement du rail sur les courtes et moyennes distances »

Actuellement, les plus grands potentiels de transfert de la route vers le rail dans le transport de voyageurs se situent à l'intérieur **des centres et des couronnes d'agglomération** ainsi qu'entre **l'espace intermédiaire** et les agglomérations. L'ACS partage cet avis. Il s'agit d'exploiter ce potentiel sur **les courtes et moyennes distances** pour le transfert. Cette vision stratégique prend en compte les régions intermédiaires de manière adéquate et favorise ainsi une plus grande attractivité du rail pour un bassin de population élargi. De plus, en matière de fret intérieur, la Perspective Rail 2050 veut améliorer l'accès au rail via des plates-formes de transbordement intermodales et des installations de logistique urbaine.

L'aménagement de l'offre ferroviaire en premier lieu sur les courtes et moyennes distances correspond aux demandes exprimées par l'ACS lors de la consultation sur « Mobilité et territoire 2050 - Plan sectoriel des transports, partie Programme » de 2020 (en annexe). L'ACS se réjouit particulièrement que les couronnes d'agglomération ainsi que les espaces intermédiaires soient pris en compte. Notre analyse de 2020 était *qu'un réseau de transport dense et rapide pour et entre centres urbains ne provoque un relâchement progressif du trafic de périphérie. Ainsi, l'accélération des transports entre centres urbains a pour conséquence une réduction de la desserte de périphérie. Un report sur un transport individuel motorisé affaiblit encore plus les dessertes régionales calculées sur les bassins de population et la rentabilité des TP. Une dynamisation du réseau polycentrique des villes est donc une nécessité reconnue par l'ACS, mais c'est la liaison entre les centres basée sur une seule optique de vitesse qui préoccupe l'ACS, car cela pénalisera, encore plus dans le contexte des mesures incitatives comprises dans le projet de Loi CO2, les régions périphériques en les excentrant encore un peu plus d'un réseau de transport focalisé sur les centres urbains.*

La desserte des centres régionaux et ruraux via le développement de l'offre de mobilité partagée doit encore faire l'objet de plus amples réflexions. Pour les zones rurales sans offre ferroviaire, une flexibilisation de l'offre devrait permettre un raccordement simplifié et plus direct aux centres. Même si l'ACS reconnaît que le développement du rail n'est pas possible dans toutes les régions, il ne faut pas surestimer le potentiel inhérent aux offres de mobilités partagées. L'ACS suit l'avis de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) selon lequel l'effet de levier de ces offres ne permettra pas un transfert important de la route au rail. Il faut donc des mesures alternatives pour garantir la décarbonisation des transports également en périphérie. Toutes les régions doivent bénéficier d'aménagement permettant l'utilisation de moyens de transport alternatifs, respectueux de l'environnement et surtout un accès facilité aux TP grâce au développement d'interface multimodale également en périphérie.

En vous remerciant pour votre attention, nous vous prions de croire, Madame, Monsieur, à l'assurance de notre considération distinguée.

Association des Communes Suisses

Président

Directeur



Hannes Germann
Conseiller aux Etats

Christoph Niederberger

Copie à : Union des villes suisses, Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement- la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP)

Der SGV unterstützt die vom Bundesrat vorgeschlagenen Änderungen der Bundesbeschlüsse über die Ausbauprogramme der Bahninfrastruktur sowie die Aktualisierung der «Perspektive BAHN 2050». Die Verzögerungen bei den Ausbauprogrammen sind besorgniserregend und müssen schnell und umfassend umgesetzt werden. Die strategische Stossrichtung für die «Weiterentwicklung der Bahn auf kurzen und mittleren Distanzen» wird vom SGV nachdrücklich begrüsst. Jedoch muss die Anbindung regionaler und ländlicher Zentren durch die Entwicklung von Angeboten Shared Mobility noch weiter überdacht werden.