



*Ce texte n'a pas encore fait
l'objet d'une publication officielle*

Août 2023

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

Rapport sur les résultats de la consultation

Table des matières

1	Introduction	3
1.1	Situation de départ	3
1.2	Contenu du projet.....	3
1.3	Procédure de consultation	4
2	Prises de position	4
2.1	Observations reçues	4
2.2	Procédure d'évaluation des prises de position	6
3	Évaluation des prises de position	7
3.1	État d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y c. les modifications des arrêtés fédéraux.....	8
3.1.1	PRODES EA 2035 (question 1a/b)	8
3.1.2	PRODES EA 2025 (Question 1c/d).....	13
3.1.3	ZEB (Question 1e/f).....	15
3.1.4	Autres programmes d'aménagement (question 1g).....	17
3.2	Perspective RAIL 2050.....	18
3.2.1	Report modal vers le rail (question 2a)	18
3.2.2	Vision/objectif (question 2b)	21
3.2.3	Orientation pour le développement du rail (Question 2c/d)	24
3.2.4	Autres remarques sur la perspective RAIL 2050 (question 2e)	28
3.3	Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement	29
3.3.1	Procédure pour l'étape d'aménagement (question 3a).....	29
3.3.2	Complément étape d'aménagement (question 3b).....	32
3.3.3	Processus de planification (question 3c).....	34
3.3.4	Autres remarques concernant la procédure pour les prochaines étapes d'aménagement (question 3d)	36
3.4	Autres remarques et propositions	38
3.4.1	Autres remarques sur le projet mis en consultation (question 4a).....	38
3.4.2	Remarques et demandes supplémentaires	38
4	Mise en œuvre par les cantons ou d'autres organes d'exécution.....	39
	Annexe 1: Participants à la consultation	40
	Annexe 2: Abréviations	44

1 Introduction

1.1 Situation de départ

Au cours des dernières décennies, la Suisse a constamment développé son réseau ferroviaire, d'abord par le biais du fonds FTP, puis sur la base du projet de financement et d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Le peuple et les cantons ont approuvé cette nouvelle base le 9 février 2014. Les principaux piliers sont le nouveau fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), le programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES) et, au sens d'une planification permanente dans le cadre du PRODES, les deux étapes d'aménagement EA 2025 et EA 2035. Le Parlement décide à chaque fois des étapes d'aménagement par le biais d'arrêtés fédéraux et approuve les crédits d'engagement nécessaires à cet effet. Le FIF permet de financer à long terme et de manière sûre non seulement l'aménagement, mais aussi l'exploitation et le maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire. Les recettes affectées du fonds déterminent le montant maximal possible de dépenses. La majeure partie de ces recettes est affectée à l'exploitation et au maintien de la qualité de l'infrastructure ferroviaire.

Le Conseil fédéral suit de près l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire ainsi que l'évolution des coûts et informe régulièrement les Chambres fédérales et l'opinion publique. Un rapport sur l'avancement des travaux de tous les grands projets ferroviaires est publié chaque année. Il s'agit de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordement LGV), du futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB) et du corridor quatre mètres pour le fret ferroviaire. Tous les quatre ans, le Conseil fédéral présente à l'Assemblée fédérale un rapport sur l'état d'avancement de l'aménagement. Il a remis le dernier rapport de ce type en 2018 au Parlement dans le cadre du message sur l'EA 2035.

Le message « sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la modification des arrêtés fédéraux et la perspective RAIL 2050 » constituera le prochain rapport quadriennal sur l'état d'avancement des grands projets et des deux étapes d'aménagement 2025 et 2035. Au besoin, il contiendra des propositions de modification des arrêtés fédéraux et des crédits d'engagement concernés. En outre, conformément au mandat qui lui a été confié, le Conseil fédéral actualise la « Stratégie à long terme RAIL » de 2012 sous le titre « Perspective RAIL 2050 ». Cela permet de poser les prochaines étapes d'aménagement sur des bases actualisées et d'intégrer de manière appropriée les évolutions importantes, notamment la politique climatique et la stratégie énergétique.

1.2 Contenu du projet

Rapport sur les programmes d'aménagement

Le raccordement LGV a été achevé dans le cadre du crédit accordé. La NLFA et le corridor quatre mètres sur l'axe nord-sud sont en voie d'achèvement. Il sera probablement possible de rester dans le cadre du crédit alloué pour la NLFA et de le respecter pour le corridor de quatre mètres. Pour les autres grands programmes d'aménagement, des adaptations de crédit sont demandées via le présent projet. Pour le programme d'aménagement ZEB, le crédit d'engagement alloué ne sera pas entièrement dépensé. Pour les deux étapes d'aménagement EA 2025 et 2035, des augmentations des crédits d'engagement sont nécessaires.

La Perspective RAIL 2050

La Perspective RAIL 2050 remplace la « Stratégie à long terme RAIL » de 2012. Elle place le développement ferroviaire à long terme et les nouvelles étapes d'aménagement sur une base actuelle et tient compte des perspectives de transport 2050, de la partie Programme du plan sectoriel des transports ainsi que des stratégies climatique et énergétique. Dans le cadre de sa politique climatique, le Conseil fédéral vise une électrification poussée du trafic individuel motorisé ainsi qu'un transfert du trafic de la route au rail. La Perspective RAIL 2050 définit, avec l'orientation générale, les principes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire.

Autres rapports et messages

Le projet donne des informations sur le prochain message, qui sera disponible d'ici 2026, et sur la deuxième étape d'aménagement, dont le message est prévu en 2030.

1.3 Procédure de consultation

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation le 22 juin 2022. Les cantons, les conférences et organisations intercantionales, les partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale, les associations faïtières nationales des communes, des villes, des régions de montagne et de l'économie, les entreprises de transport indemnisées selon la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)¹ ainsi que d'autres associations, organisations et milieux intéressés ont été invités. La consultation a duré jusqu'au 14 octobre 2022. Les documents suivants étaient à la disposition des destinataires de la consultation :

- Lettre d'accompagnement pour l'ouverture de la procédure de consultation
- 4 arrêtés fédéraux :
 - Modification des étapes d'aménagement 2025 et 2035 pour l'infrastructure ferroviaire
 - Crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire
 - Crédit d'engagement pour l'étape d'aménagement 2035 de l'infrastructure ferroviaire
 - Crédit d'ensemble pour le développement futur de l'infrastructure ferroviaire
- Rapport explicatif
- Questionnaire.

Le rapport sur les résultats de la procédure de consultation est disponible sur le site de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch -> *Droit fédéral* -> *Procédures de consultation* -> *Procédures de consultation terminées* -> *2022* -> *DETEC* -> *Consultation 2022/43 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*-> *Résultats*.

2 Prises de position

2.1 Observations reçues

Pour la consultation, 274 destinataires au total ont été invités à prendre position sur le rapport sur l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la modification des arrêtés fédéraux et la perspective RAIL 2050 (cantons, partis politiques, associations faïtières, entreprises de transport et autres milieux intéressés). 80 des 274 instances consultées ont pris position, notamment les 26 cantons et 6 partis politiques. 194 se sont abstenus, dont deux ont annoncé leur renonciation à l'OFT. En plus des 80 prises de position des destinataires contactés, 97 autres prises de position ont été reçues de la part d'organisations et de milieux intéressés. Parmi elles, 62 se sont exprimées exclusivement (et en faveur) du « tunnel ferroviaire du Grimsel » (4 associations régionales, 4 associations économiques, 54 communes). Au total, 177 prises de position ont donc été reçues dans le cadre de la consultation.

Pour faciliter l'interprétation des résultats, les 177 participants sont répartis d'une part selon la liste des destinataires de l'OFT et d'autre part selon les groupes thématiques (cf. figures 1 et 2). Dans les groupes thématiques, la catégorie « Environnement, climat, énergie » comprend notamment l'Association pour la protection des régions alpines (Initiative des Alpes), la Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage et l'Association transports et environnement (ATE). La catégorie « Sécurité des transports, santé, affaires sociales » comprend notamment Inclusion Handicap, la Ligue contre le bruit et Pro Bahn et la catégorie « Economie, arts et métiers, logistique, tourisme » comprend notamment les associations nationales économiquesuisse, Union syndicale suisse, Union suisse des arts

¹ RS 745.1

et métiers, Société suisse des entrepreneurs, Infra Suisse, Swissrail, Fédération suisse du tourisme et Association suisse des ingénieurs et experts en transports. La liste complète des participants, avec leur affectation aux destinataires et aux groupes thématiques, se trouve en annexe.

Fig. 1 Prises de position reçues : participants par liste de destinataires

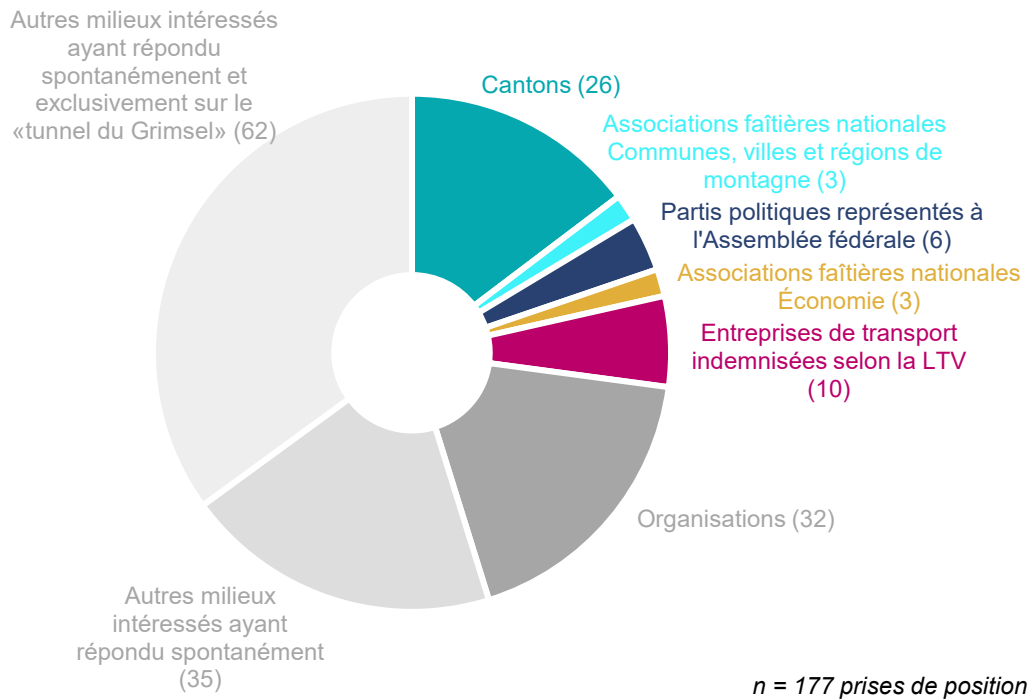
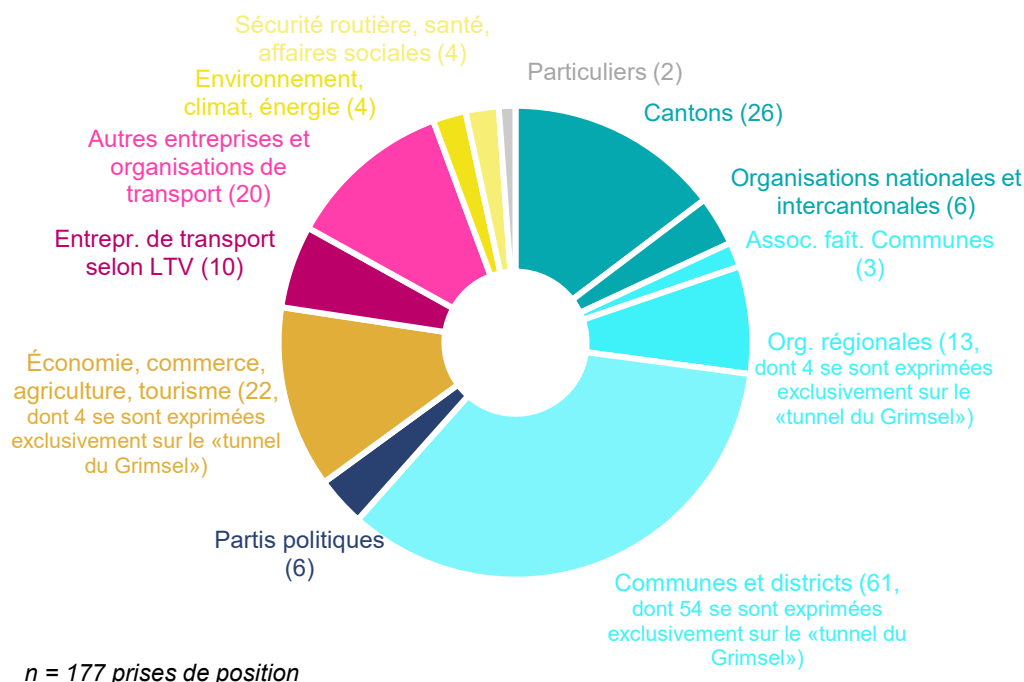


Fig. 2 Prises de position reçues : participants par groupes thématiques



Les prises de position ont été soumises dans le cadre d'un catalogue de questions ou sous forme de lettres d'accompagnement. Le catalogue de questions se compose d'une grille de questions qualitatives structurée, sans partie de réponse quantitative explicite pour laquelle il était possible de cocher « oui » ou « non ». Les participants ont parfois exprimé leurs préoccupations uniquement dans une lettre d'accompagnement (sans le catalogue de questions), uniquement dans le catalogue de questions ou à plusieurs reprises (par ex. dans le catalogue de questions et dans une lettre d'accompagnement).

2.2 Procédure d'évaluation des prises de position

Sur les 115 participants qui n'ont pas donné uniquement des indications sur le tunnel du Grimsel, entre 62 et 99 participants ont indiqué, pour chaque question, s'ils étaient entièrement ou plutôt d'accord ou s'ils la rejetaient entièrement ou partiellement. Outre l'approbation ou le rejet de principe, il était possible de formuler des remarques et des demandes de modification pour les différentes questions et de faire part de préoccupations générales concernant la consultation. L'évaluation des remarques et propositions de modification, parfois volumineuses, des 177 participants s'est faite en plusieurs étapes, et toutes les contributions ont été condensées en 191 « déclarations principales » (voir chap. 3).

Les « déclarations principales » reprennent par analogie les prises de position au contenu similaire de différents participants. Les propositions et remarques mentionnées plusieurs fois par les participants et ayant la même signification ne sont prises en compte qu'une seule fois par « déclaration principale », les prises de position étant interprétées de manière aussi homogène que possible. Il en résulte une vue d'ensemble proportionnée et transparente des prises de position hétérogènes.

Le texte exact des différentes prises de position est accessible dans le dossier complet de la consultation, disponible sur le site de la Chancellerie fédérale : www.admin.ch -> Droit fédéral -> Procédures de consultation -> Procédures de consultation terminées -> 2022 -> DETEC -> Consultation 2022/43 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-> Résultats.

3 Évaluation des prises de position

La structure de l'évaluation suit le catalogue de questions de la consultation. Les évaluations comprennent à chaque fois :

- Appréciation de principe (accord ou désaccord) des problématiques centrales
- Liste des participants selon l'évaluation fondamentale des problématiques centrales
- Déclarations principales des différents participants

L'appréciation de principe comprend, outre l'ensemble des prises de position, une structuration par liste de destinataires et par groupes thématiques de participants (cf. ch. 2.1). Certains votes d'approbation ou de rejet sont liés à des conditions nuancées et figurent dans l'évaluation des résultats comme étant « plutôt positif » ou « plutôt négatif ».

Dans l'évaluation détaillée de chaque question, tous les participants sont d'abord listés, qu'ils aient répondu favorablement, défavorablement ou qu'ils ne se soient pas exprimés explicitement. Ensuite, les remarques des participants sont mentionnées et résumées sous forme de « déclarations principales » (cf. ch. 2.2).

Les analyses des ch. 3.1 à 3.3 ne prennent en compte que les résultats des 115 participants qui se sont exprimés de manière complète sur la consultation. Afin d'éviter toute distorsion, les 62 participants qui se sont prononcés exclusivement en faveur de la construction du tunnel du Grimsel ne sont pas pris en compte dans la présentation des résultats. Leurs prises de position sont présentées au ch. 3.4.1 « Autres remarques sur le projet mis en consultation ».

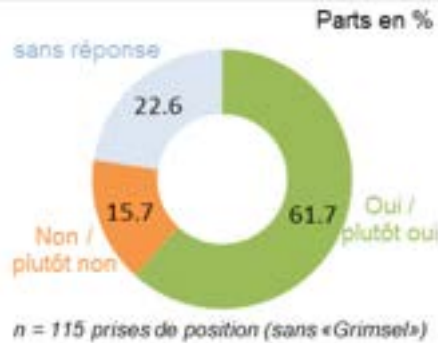
Une liste de tous les participants avec leur abréviation et leur désignation complète ainsi que leur affectation respective aux groupes de destinataires et aux groupes thématiques se trouve en annexe.

3.1 État d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, y c. les modifications des arrêtés fédéraux

3.1.1 PRODES EA 2035 (question 1a/b)

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 ?

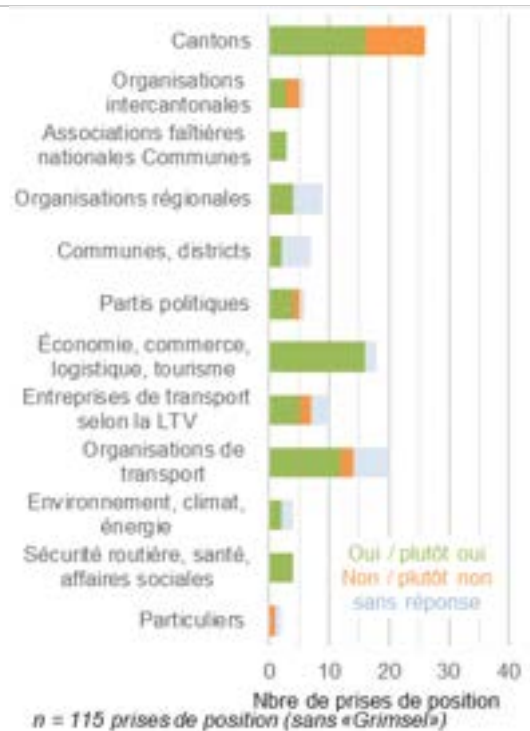
Appréciation de principe



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales par participant

Accord de principe (oui / plutôt oui)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, FR, BS, BL, VD, VS, NE, GE, JU, Verts libéraux, Les Verts, Le Centre, PS, Initiative des Alpes, BLS, CargoForum, CCIG, citrap-vaud, CJ, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, FSU, Gotthard-Komitee, Région capitale, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, InfraSuisse, KDL, CTP, ligue suisse contre le bruit, LITRA, Comité du Lötschberg, Luzern, LuzernPlus, Naters, OuestRail, OVT, ProBahn, ProGothard, RZU, SAB, CFF, SSE, SEV, USS, ACS, USAM, SOB, UVS, FST, SVI, SwissEngineering, SwissRailvolution, TCS, Turbo, usic, VAP, VAO, ATE, ZKöV

Refus de principe (non / plutôt non)

GL, SO, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, UDC, AB, IGöV ZH, OKöV, RhB, RKGK, Thommen, UTP

Sans accord / désaccord de principe

PRD, AggloBasel, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, IG Tösstallinie, LEO, Lugano, Mendrisio, metrowiss, RBS, RKBM, Ruchet, FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VBZ, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

311.01	Lors des futurs développements ferroviaires à court et à long terme, il faut toujours garder à l'esprit l'ensemble du trafic nord-sud et éliminer les goulets d'étranglement (par ex. en réalisant le Maillon central de Bâle).	Comité du Lötschberg
311.02	Le Conseil fédéral doit examiner de manière approfondie comment rattraper, au moins partiellement, le retard pris dans la mise en œuvre des programmes d'aménagement ferroviaire.	CITraP
311.03	L'inégalité de traitement dans la répartition des moyens n'est pas compréhensible (en termes de montant, les aménagements en Suisse orientale représentent une fraction de celui du tunnel du Loetschberg).	GL, SH, AR, AI, GR, SG, TG, OKöV
311.04	Des moyens financiers suffisants doivent être mis à disposition pour les grands projets dans les messages et les étapes d'aménagement.	Gotthard-Komitee, SVI
311.05	L'offre planifiée ne doit pas être influencée négativement par des adaptations dans l'EA 2035 ni par une stratégie de réduction des coûts (maintenir la fonctionnalité et la fiabilité, assurer le financement).	ZH, BE, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, NE, GE, JU, PS, CCIG, CJ, CTSO, FER, CTP, OKöV, OuestRail, ACS, UVS, Swiss Engineering, Turbo
311.06	Les moyens doivent être redistribués dans le cadre du budget disponible (renoncer aux solutions de luxe).	UDC
311.07	Des mesures correctives doivent être déclenchées et financées pour les détériorations de la répartition modale qui résultent des adaptations de l'EA 2035 (dans le message 2026).	SZ
311.08	Le crédit d'engagement pour l'EA 2035 doit être augmenté (tenir compte des dépassements de coûts déjà prévus).	TI
311.09	Dans son rapport au Parlement, l'OFT doit indiquer les mesures auxquelles il faut renoncer et les fonctionnalités qui doivent être réduites, et les mettre en rapport avec les économies réalisables.	LU, UR, SZ, OW, ZKöV
311.10	Berne-Viège/Interlaken : la cadence semi-horaire intégrale doit être introduite (important pour l'agglomération de Berne, changement de mode de transport pour les pendulaires du TIM et des TP).	Les Verts, PS
311.11	Gümligen-Münsingen : il ne faut pas renoncer à la troisième voie.	RKBM
311.12	Tunnel de base du Loetschberg : il faut remettre en question le projet quant à la plus-value pour le trafic intérieur (la bifurcation de Rarogne n'est pas prévue).	CI commerce de détail

311.13	Le tunnel de base du Loetschberg doit être entièrement aménagé.	BE, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, VD, VS, GE, JU, Le Centre, PS, Initiative des Alpes, BLS, CargoForum, CCIG, CTSO, EspaceSuisseTI, FSU, Région capitale, CITraP, CTP, LITRA, Comité du Lötschberg, Luzern, LuzernPlus, Naters, OVT, OuestRail, ProBahn, SAB, SEV, USS, UTS, SVI, SwissRailvolution, TCS, Thommen, VAP, ATE, UTP
311.14	EuroAirport : le projet de raccordement à l'EuroAirport doit être adapté de manière à ce qu'il génère une utilité au-delà de la région du nord-ouest de la Suisse (déclencher des études et des planifications).	Gotthard-Komitee
311.15	Nœud de Bâle : les mesures d'amélioration du nœud de Bâle CFF doivent être financées via l'EA 2035.	BS, BL, AG, Vert'libéraux, AggloBasel, FSU, Comité du Lötschberg
311.16	RER bâlois : l'arrêt Allschwil-Morgartenring doit être intégré comme mesure dans l'EA 2035 et le crédit d'engagement doit être augmenté de 15 millions de francs ou des moyens doivent être mis à disposition au titre du poste « contribution fédérale au financement de mesures transfrontalières » de l'EA 2035 (utiliser au mieux les synergies issues de la réalisation commune du corridor 4 m de la ligne d'Alsace).	BS, BL, AggloBasel
311.17	Les travaux de planification pour le croisement ferroviaire alpin Terra Raetica doivent être intégrés dans l'EA 2035.	SAB, FST
311.18	Appenzell–St-Gall–Trogen : les résultats de l'étude sur les corridors doivent être mis en œuvre et des adaptations apportées au tunnel du Vögelinsegg et au prolongement de la double voie dans le Notkersegg (stabilité de l'horaire, correspondance avec le transport grandes lignes à St-Gall).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, AB, OKöV
311.19	Les objectifs d'offre suivants en Suisse orientale doivent être atteints lors des travaux de consolidation de l'EA 2035: nœud complet de St-Gall (Zurich–St-Gall 54 min.), Zurich–St-Gall (liaison IR de/vers la vallée du Rhin), nœud ferroviaire de Wil (arrêt IC, amélioration des correspondances), Zurich–Bregenz–Lindau–Munich (cadence horaire), RER St-Gall (aménagement des lignes diamétrales), passage de frontière St. Margrethen (connexion RER Suisse–Vorarlberg), Constance/Romanshorn–Zurich (cadence semi-horaire), Frauenfeld-Zurich (quatre liaisons par trains rapides), Wil–Zurich et Weinfelden–Zurich (cadence semi-horaire), Bâle–Schaffhouse–Singen–Constance–Kreuzlingen Hafen–Romanshorn–Saint-Gall (cadence horaire), nœud ferroviaire de Schaffhouse (assurer la qualité des correspondances), Ziegelbrücke (connexion Glaris–Zurich), Retica30+ (mettre en œuvre le projet d'offre).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV
311.20	Frauenfeld–Wil : la cadence intégrale au quart d'heure et les aménagements nécessaires (crédit d'aménagement de 24 millions de francs) doivent être réalisés.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, Les Verts, PS, AB, Initiative des Alpes, LITRA, OKöV, Thommen, ATE, UTP
311.21	Le postulat 19.3006 « Développement de la liaison internationale Zurich–Munich » ne doit pas encore être classé (le projet d'offre pour l'EA 2035 sera réexaminé).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV
311.22	Winterthur–St-Gall : la liaison doit être améliorée de manière à être compatible en amont (nœud complet à St-Gall, connexion au réseau international).	ProBahn, SwissRailvolution
311.23	Les projets d'infrastructure suivants au pied du Jura doivent être mieux pris en compte dans l'EA 2035 : gare de Soleure (installations insuffisantes pour le public), Granges Sud (cadence à la demi-heure), Granges et Oensingen (arrêtés pour le transport grandes lignes, plaque tournante pour Thal et Gäu).	SO

311.24	Nœud d'Olten : l'aménagement (prolongement des quais, voies 1 à 3) doit être entièrement financé au titre de l'EA 2035 et le crédit doit être augmenté de 270 millions de francs.	SO, BL, AG, AggloBasel
311.25	Olten–Heitersberg: il faut réaliser le contournement d'Olten (désengorger le goulet d'étranglement de la gare d'Olten et de la ligne vers Zurich, créer une possibilité de contournement en cas de perturbations).	ProBahn
311.26	Transport régional de la vallée inférieure de l'Aar : l'offre doit être ramenée au moins au niveau précédant l'EA 2035 et le crédit doit être augmenté de 80 à 100 millions de francs.	GT
311.27	Les projets d'infrastructure suivants au Tessin doivent être proposés dans les messages 2023 et 2026 : Chiasso–Como (profil du tunnel pour les trains à deux étages), réseau régional TILO (arrêts).	TI, ProGottardo, Ticino Alp-transit, Val Mara
311.28	Nœud de Lugano : l'augmentation de la capacité et le raccordement de la vallée de Vedeggio doivent être pris en compte dans les étapes d'aménagement et les crédits doivent être inscrits dans les messages.	TI, EspaceSuisseTI
311.29	Zurich/Bâle–Tessin (Gothard) : il faut envisager ou rendre possible la cadence semi-horaire.	LU, UR, OW, ZG, EspaceSuisseTI, Gotthard-Komitee, ZKöV
311.30	Zurich/Bâle–Tessin : la liaison IC doit être prolongée jusqu'à Mendrisio et Chiasso (en tenir compte dans les étapes d'aménagement, inscrire les crédits dans les messages).	TI, Mendrisio, ProBahn
311.31	ArcExpress : les travaux de planification de la prochaine étape d'aménagement doivent être intégrés dans le message 2026.	JU, CJ, SAB
311.32	Les projets d'infrastructure suivants en Suisse romande doivent être intégrés dans l'EA 2035 : réseau à voie étroite TPF, Montreux–Zweisimmen (raccordement de Montbovon), Plateau–Riviera/Chablais (liaison directe), Palézieux–Bulle, Bulle–Montbovon, point de croisement de Château-d'Oex.	FR
311.33	Ligne Sud-Léman : un projet ferroviaire transfrontalier doit être lancé.	VS
311.34	Centre logistique de la Broye : le projet doit être réalisé.	FR
311.35	Monthey : la ville de Monthey doit être reliée à la ligne CFF du Simplon.	VS
311.36	Morges–Allaman : le tunnel (variante longue, aménagement intégral à quatre voies) doit être planifié et réalisé (au lieu de la 3 ^e ou 4 ^e voie sur le tracé actuel).	VD, GE, Vert'libéraux, CCIG, citrap-vaud, CTSO, CITraP, OuestRail
311.37	Les projets d'infrastructure suivants en Suisse centrale doivent être pris en compte ou examinés dans l'EA 2035 : doublement de la voie Stansstad–Stans Bitzi, mise en souterrain de la gare de Stans, installations de garage et de maintenance.	NW
311.38	Hergiswil Matt–Hergiswil Dorf : l'aménagement d'une double voie ou d'un « tunnel court » doit être intégré dans le projet d'offre pour la prochaine étape d'aménagement.	NW
311.39	Tunnel de base du Zimmerberg II (TBZ 2) : les investissements préliminaires doivent être effectués sans retard supplémentaire et la réalisation doit être accélérée. Y renoncer empêcherait une réalisation sans interruption, conduirait à des restrictions d'exploitation, bloquerait d'autres projets futurs et entraînerait des coûts supplémentaires.	ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, TG, NE, Les Verts, Le Centre, FSU, Gotthard-Komitee, CITraP, IGöV ZH, KDL, CTP, LITRA, Luzern, LuzernPlus, OKöV, ProBahn, RhB, RKGK, RZU, SAB, CFF, SOB, SVI, SwissRailvolution, TCS, UTP, ZKöV,
311.40	Tunnel de base du Zimmerberg III (TBZ 3) : l'ouvrage de raccordement préventif du futur TBZ 3 aux TBZ 1 et 2 et la réalisation ultérieure du TBZ 3 doivent être intégrés de manière contraignante dans le « Message concernant l'état d'avancement des programmes d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire, la modification des arrêtés fédéraux et la perspective RAIL 2050 ».	GR

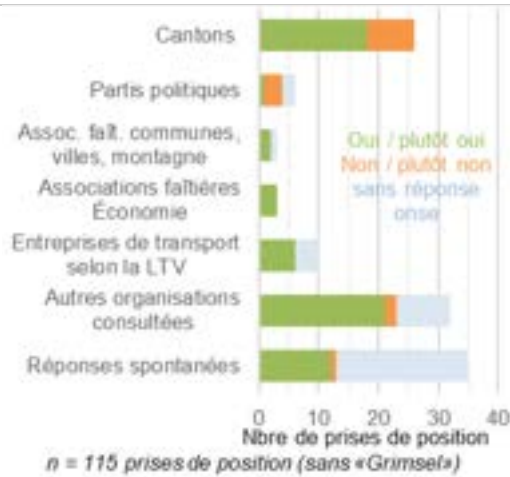
311.41	Tunnel de base du Zimmerberg II : le projet doit être supprimé sans compensation.	Thommen
311.42	Les projets d'infrastructure suivants dans l'Oberland zurichois doivent être intégrés dans les messages relatifs à l'EA 2035 : Rüti/ZH-Schmerikon/SG (nouveau tronçon), train urbain Oberland–Obersee (réseau ferroviaire CFF/SOB), réseau CFF de l'Oberland zurichois (double voie de bout en bout), Effretikon-Nord (nouvelle boucle de raccordement ferroviaire), Forchbahn (prolongement d'Esslingen à Grüningen vers la ligne du Glattal et de la gare de Stadelhofen vers la gare centrale de Zurich).	LEO
311.43	Zurich Nord : les étapes de planification pour la ligne de contournement des marchandises doivent être déclenchées en vue de l'EA 2040.	VAP
311.44	Zurich–Coire : le tronçon à voie unique doit être supprimé (Tiefenwinkel), l'exploitation stabilisée et les correspondances optimisées (Pfäffikon, Ziegelbrücke, Sargans, Landquart, Coire).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV

3.1.2 PRODES EA 2025 (Question 1c/d)

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 pour l'étape d'aménagement 2025 de l'infrastructure ferroviaire ?



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Accord de principe (oui / plutôt oui)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, NE, GE, Vert'libéraux, AB, BLS, CargoForum, CCIG, citrap-vaud, CJ, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, FSU, Région capitale, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, InfraSuisse, CTP, Ligue suisse contre le bruit, LITRA, Luzern, LuzernPlus, OKöV, OuestRail, ProBahn, ProGottardo, CFF, SSE, SEV, USS, ACS, USAM, SOB, FST, UTS, SVI, SwissEngineering, SwissRailvolution, TCS, Turbo, usic, VAO, VAP, ZKöV

Refus de principe (non / plutôt non)

FR, SO, BS, BL, AG, TI, VS, JU, Les Verts, PS, UDC, Initiative des Alpes, Thommen, ATE

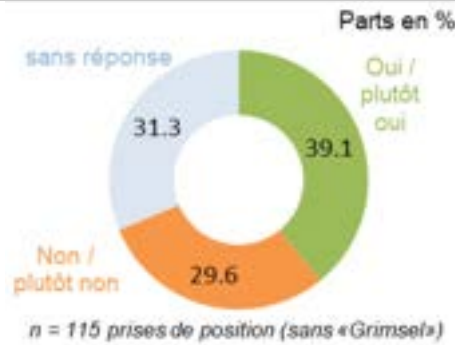
Sans accord / désaccord de principe

PRD, Le Centre, AggloBasel, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, Gotthard-Komitee, IG Tösstallinie, IGöV ZH, KDL, LEO, Comité du Lötschberg, Lugano, Mendrisio, metroswiss, Naters, OVT, RBS, RhB, RKBM, RKGK, Ruchet, RZU, SAB, FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VBZ, UTP, VSLF, ZPK, ZPL, COMCO

312.01	Le crédit d'engagement pour l'EA 2025 ne doit pas être réduit.	TI, VS, NE, GE, JU, CTSO
312.02	Nœud de Berne : l'extension nécessaire des capacités doit être rapidement concrétisée et les moyens financiers correspondants mis à disposition.	BE, AG, BLS, RKBM, UTP
312.03	Grand Bâle : dans la prochaine étape d'aménagement 2040, des moyens considérables doivent être prévus pour l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire du grand Bâle (selon le plan en 5 points, compensation pour l'abandon du désenchevêtrement de Pratteln).	CITraP
312.04	Pratteln : le désenchevêtrement ne doit pas être supprimé dans l'arrêté fédéral relatif au PO 2025 et le crédit d'engagement correspondant doit être augmenté de 506 millions de francs. Y renoncer repousserait l'extension du RER Rheinfelden (cadence au quart d'heure) à un avenir lointain.	BE, SO, BS, BL, AG, Les Verts, PS, AggloBasel, Initiative des Alpes, CITraP, Thommen, ATE
312.05	Aarau : l'arrêt à Aarau des train supplémentaires Berne–Zurich aux heures de pointe doit être réalisé.	AG, RZU, ZPL
312.06	Gare de Genève : il faut réexaminer la solution de la « Boucle » du projet d'extension.	GeReR
312.07	Gare de Genève : l'extension souterraine (deux voies) permet de poursuivre la planification de l'offre dans une perspective d'avenir.	BE, NW, VD, NE, GE, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, CCIG, CTP, Ouest-Rail, TCS, Thommen, ATE
312.08	Berne–Lausanne–Genève : toutes les études et tous les projets doivent être intégrés dans le message 2026 et le nouveau tracé doit être réalisé.	BE, FR, VD, GE, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, CCIG, citrap-vaud, CTSO, Comité du Lötschberg, OuestRail, ProBahn
312.09	Berne–Zofingue–Lucerne : la cadence semi-horaire doit être mise en œuvre.	LU, SZ, OW, NW, AG, RKBM, ZKöV
312.10	Nœud de Lucerne : l'aménagement (gare de passage, voies d'accès) doit être poursuivi dans une perspective à long terme et inscrit dans le message 2026 (la limite de capacité de l'accès à deux voies à la gare terminus est atteinte).	LU, UR, SZ, OW, NW, ZG, BS, BL, Vert'libéraux, FSU, Gotthard-Komitee, CITraP, KDL, Luzern, LuzernPlus, SAB, ZKöV
312.11	Gare de Siebnen–Wangen : la voie de dépassement doit être réalisée.	SZ, ZKöV

3.1.3 ZEB (Question 1e/f)

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



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Accord de principe (oui / plutôt oui)

ZH, BE, LU, UR, OW, NW, ZG, FR, SO, BS, BL, AG, TI, Vert'libéraux, Le Centre, AggloBasel, BLS, CargoForum, CJ, FSU, Région capitale, CI commerce de détail, InclusionHandicap, InfraSuisse, CTP, Ligue suisse contre le bruit, LITRA, Comité du Lötschberg, Luzern, LuzernPlus, OVT, SAB, CFF, SSE, SEV, USS, USAM, SOB, FST, SVI, SwissEngineering, TCS, usic, VAP, ZKöV

Refus de principe (non / plutôt non)

SZ, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, Les Verts, PS, UDC, Initiative des Alpes, CCIG, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, CTSO, economiesuisse, FAGG, FER, CITRaP, OKöV, OuestRail, ProBahn, ProGottardo, UVS, SwissRailvolution, Thommen, Thurbo, ATE

Sans accord / désaccord de principe

PRD, AB, ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, FRS, GeReR, Gotthard-Komitee, IG Tösstallinie, IGöV ZH, KDL, LEO, Lugano, Mendrisio, metroswiss, Naters, RBS, RhB, RKBM, RKGK, Ruchet, RZU, ACS, FP, Swissrail, Ticino Alptransit, Val Mara, VAO, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

313.01	La réduction du crédit d'ensemble ZEB ne doit pas compromettre les mesures décidées et la fonctionnalité des nœuds ferroviaires doit rester garantie, sinon il ne faut pas le réduire. Il convient d'utiliser les moyens pour les projets déjà décidés et pour les mesures de compensation de la renonciation à la technologie de compensation du roulis.	BE, GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VS, NE, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, CCIG, CTSO, EsFAGG, CITraP, IGöV ZH, CTP, OVT, SAB, Thurbo, ATE
313.02	Bâle St. Johann–Bâle CFF (ligne d'Alsace) : après achèvement de l'avant-projet, le corridor doit être intégré au programme de corridor 4 m et en tant que tronçon désigné à l'art. 2, al. 2, de la loi du 13 décembre 2013 sur le corridor de quatre mètres ² (garantir la performance sur les lignes d'accès nord à la NLFA).	SO, BS, BL, Gotthard-Komitee
313.03	Les flux de marchandises en provenance de l'étranger doivent être reliés au transport de marchandises national à l'aide de plates-formes de transbordement intermodales.	TI, VAP
313.04	La Suisse doit s'engager, en concertation avec ses partenaires européens, en faveur d'une offre de trains de nuit et de jour performante et attrayante. Une planification commune de l'offre et de l'infrastructure doit garantir à long terme des capacités suffisantes pour les liaisons internationales.	TI, Vert'libéraux, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, Chiasso, citrap-vaud, EspaceSuisseTI, FAGG, FER, FSU, Mendrisio, ProGottardo, CFF, SVI, SwissRailvolution, Ticino Alptransit
313.05	La Suisse doit faire pression sur les pays voisins pour l'extension des lignes d'accès au nord et au sud (Zurich–Munich, Zurich–Milan).	Le Centre, SAB
313.06	Les projets d'infrastructure suivants visant à achever l'axe de transit nord-sud au Tessin doivent être réalisés et les crédits afférents étendus : contournement de Bellinzone, Quartino–Laveno I avec Luino/Gronda Ovest, contournement de Lugano, étude de projet Lugano–Chiasso, aménagement de la ligne de fret de Luino avec tunnel de marchandises.	TI, Bellinzona, CoscienzaSvizzera, EspaceSuisseTI, Gotthard-Komitee, Lugano, Val Mara
313.07	Les fonds non utilisés du crédit d'ensemble ZEB (1060 millions de francs) doivent être intégralement crédités au budget fédéral pour réduire la dette (demander séparément les projets supplémentaires).	UDC
313.08	L'augmentation du transport de marchandises sur l'axe nord-sud ne doit pas limiter le transport régional.	LU, UR, SZ, OW, Bellinzona, Lugano, Mendrisio, ZKöV
313.09	Gare de Lausanne : le financement doit être garanti pour toutes les fonctionnalités prévues du projet.	VD, VS, GE, CCIG, CTSO, OuestRail
313.10	Gare de Lausanne : une gare souterraine doit être réalisée.	citrap-vaud

² RS 742.140.4

3.1.4 Autres programmes d'aménagement (question 1g)

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

Remarques et déclarations principales

314.01	Le financement des futurs programmes d'aménagement et infrastructures ferroviaires doit être assuré.	NW, TI, VS, CTSO, EspaceSuisseTI
314.02	L'horaire 2025 affectera particulièrement les clients de la Suisse romande.	JU, FER
314.03	Les potentiels d'augmentation de la vitesse et de désenchevêtrement des transports de voyageurs et de marchandises doivent être explorés et mis en œuvre dans toute la Suisse.	GR, ATE
314.04	Les CFF et les autres gestionnaires d'infrastructure doivent être traités de la même manière et les projets d'infrastructure doivent être évalués selon les mêmes critères.	COMCO

3.2 Perspective RAIL 2050

3.2.1 Report modal vers le rail (question 2a)

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 ?



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Accord de principe (oui / plutôt oui)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Vert'libéraux, Les Verts, PS, AB, AggloBasel, Initiative des Alpes, BLS, CCIIG, citrap-vaud, CJ, Coscienza- Svizzera, CTSO, FAGG, FSU, Gotthard-Komitee, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Ligue suisse contre le bruit, Comité du Loetschberg, Luzern, LuzernPlus, metrosswiss, OKöV, OuestRail, ProBahn, ProGottardo, RBS, RhB, RKBM, RZU, SAB, SEV, USS, SOB, UVS, UTS, SVI, Swissrail, SwissRailvolution, Turbo, Ticino Alptransit, Val Mara, VAO, VBZ, ATE, UTP, ZKöV, ZPK

Refus de principe (non / plutôt non)

PRD, UDC, CargoForum, economiesuisse, FER, FRS, InfraSuisse, SSE, USAM, SwissEngineering, TCS, Thommen, VAP

Sans accord / désaccord de principe

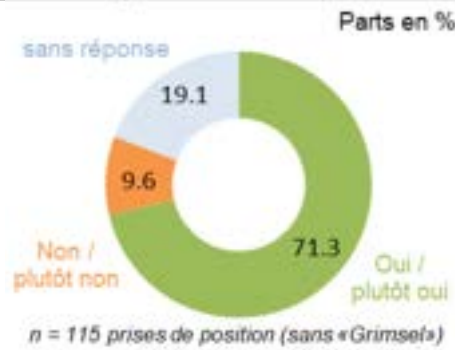
ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, EspaceSuisseTI, GeReR, Région capitale, IG Tösstallinie, IGöV ZH, KDL, LEO, LITRA, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, RKGK, Ruchet, CFF, ACS, FP, usic, VSLF, COMCO, ZPL

321.01	Pour atteindre l'objectif climatique, la répartition modale en faveur du rail dans le transport de voyageurs et de marchandises doit être nettement augmentée d'ici à 2050 (transport de voyageurs : au moins 40 %, fixer des valeurs claires pour la réalisation des objectifs, énumérer les projets les plus urgents ou les plus efficaces, couvrir entièrement les coûts du fret routier et mieux exploiter le potentiel de transfert).	GR, VD, GE, Vert'libéraux, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, CTSO, FSU, CITraP, CTP, Luzern, OuestRail, ProBahn, SEV, USS, SVI, ATE, UTP
321.02	La modification de la répartition modale nécessite des mesures (raccorde-ment au transport international, extension des capacités en cas de sur-charge) et des réglementations également dans d'autres domaines poli-tiques (des offres ferroviaires/de TP plus attractives sont essentielles mais pas suffisantes, système global de mobilité, endiguement du TIM, tarifica-tion de la mobilité).	ZH, LU, SO, Initiative des Alpes, BLS, FSU, CTP, OuestRail, RZU, SEV, USS, SOB, UVS, SVI, VBZ, ATE
321.03	L'objectif pour l'effet de transfert doit être l'ensemble des TP efficaces en termes de surface et d'énergie (pas seulement le train, mais aussi le bus et le tram).	LU, UR, SZ, OW, GR, BLS, CCIIG, LITRA, LuzernPlus, RBS, FST, UTP, ZKöV
321.04	Dans le cadre d'une perspective 2050, d'autres modes de transport doivent être développés parallèlement au rail (transport ferroviaire et routier sans esprit de concurrence, électrification du TIM, le rail ne peut pas compenser tous les problèmes environnementaux) et les infrastructures existantes doi-vent être utilisées de manière optimale (en étroite coordination avec l'amé-nagement du territoire, l'ARE, l'OFT, les services cantonaux spécialisés).	SO, BS, BL, AG, AggloBa-sel, SwissEngineering
321.05	La répartition modale et le transfert du trafic ne doivent pas être des va-leurs cibles, mais l'expression des besoins de mobilité et de la performance des différents modes de transport. Le transport ferroviaire n'est pas tou-jours le plus efficace (considérer les temps de trajet de porte à porte et non de gare à gare). L'évaluation route-rail doit être neutre et complémentaire plutôt que concurrente, et les nouvelles technologies doivent être prises en compte sans préjugés.	PRD, CargoForum, econo-miesuisse, InfraSuisse, SSE, Swissrail
321.06	L'objectif de transfert du trafic de la route vers le rail ne doit pas être ancré dans la stratégie. Le libre choix du moyen de transport est un droit fonda-mental. Le transfert route-rail repose sur une vision unilatérale de la mobi-lité du futur et n'a pas de légitimité démocratique. De plus, les problèmes de surcharge sur la route et le rail aux heures de pointe empêchent le transfert route-rail. Le développement de l'infrastructure ferroviaire doit s'orienter vers un autofinancement, le rail et la route ne devant pas être mis en concurrence.	FER, FRS, USAM, TCS, VAP
321.07	L'objectif de transfert du trafic vers le rail et les transports publics (TP) est en accord avec les objectifs et les instruments de planification cantonaux et est accueilli favorablement.	ZH, BE, LU, SZ
321.08	L'effet de transfert doit tenir compte des spécificités régionales (les régions périphériques ne doivent pas être négligées, le trafic régional ne doit pas être affecté, les liaisons longues distances ne doivent pas entraîner de perte d'attrait, le transport de marchandises doit être pris en compte).	VS, JU, CJ, RhB
321.09	L'avantage environnemental des TP ferroviaires doit être garanti (dévelop-pement technologique, rendement énergétique en cas de faible charge, production d'énergie durable).	BE, Luzern

321.10	Pour atteindre l'objectif de transfert de la route au rail dans le transport de marchandises, il faut des modifications de la réglementation et davantage d'incitations (pas de détérioration dans le transport de voyageurs).	FR, CJ
321.11	L'extension stable du réseau suisse à grande vitesse (créer des possibilités de contournement, les nouvelles lignes sont moins chères et créent des capacités pour le trafic régional), la hiérarchie du réseau (définir un réseau international et national supérieur) ainsi que la fiabilité et la ponctualité (minimiser les perturbations de l'exploitation) contribuent à améliorer la répartition modale.	ProBahn, ProGottardo, SwissRailvolution
321.12	Le Conseil fédéral doit mener une politique de mobilité et de transport intégrée et intermodale (gestion coordonnée des différents modes de transport publics et privés).	ProGottardo
321.13	Le Conseil fédéral doit définir une stratégie pour remplacer autant que possible le transport aérien et le transport automobile longues distances.	SwissRailvolution
321.14	Le Conseil fédéral doit s'engager au niveau européen pour l'harmonisation du système de billetterie, de l'horaire cadencé et des normes en matière d'infrastructure et de matériel roulant.	SwissRailvolution
321.15	La Suisse doit participer à l'étude européenne concernant les services à grande vitesse intelligents et abordables dans l'UE.	FAGG, SwissRailvolution

3.2.2 Vision/objectif (question 2b)

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



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Accord de principe (oui / plutôt oui)		
ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, FR, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, PRD, Vert'libéraux, Les Verts, Le Centre, PS, AB, AggloBasel, Initiative des Alpes, BLS, CCIG, citrap-vaud, CJ, CTSO, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FAGG, FSU, Gotthard-Komitee, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Ligue suisse contre le bruit, LITRA, Comité du Loetschberg, Luzern, LuzernPlus, OKöV, OuestRail, ProBahn, ProGottardo, RBS, RhB, RKBM, SAB, CFF, SEV, USS, ACS, SOB, UVS, FST, SVI, SwissEngineering, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Thurbo, Val Mara, VAO, VBZ, ATE, UTP, COMCO, ZKöV, ZPK		
Refus de principe (non / plutôt non)		
UDC, CargoForum, CoscienzaSvizzera, FER, FRS, metroswiss, USAM, Thommen, Ticino Alptransit, VAP, VSLF		
Sans accord / désaccord de principe		
ardsl, Bellinzona, BVB, Chiasso, GeReR, Région capitale, IG Tösstallinie, IGöV ZH, InfraSuisse, KDL, LEO, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, RKGK, Ruchet, RZU, SSE, FP, usic, ZPL		
322.01	Les objectifs doivent être complétés par des possibilités de voyage attractives et compétitives en trafic transfrontalier (y c. la billetterie internationale), le raccordement au réseau LGV, l'accessibilité des régions périphériques et les liaisons régionales par installation à câbles.	VS, GE, PRD, Vert'libéraux, CTSO, RhB, SAB
322.02	Le développement de l'infrastructure routière ne doit pas contrecarrer l'utilité d'un réseau ferroviaire performant.	Les Verts, PS, Initiative des Alpes, ATE
322.03	La vision et les objectifs doivent davantage tenir compte de la qualité du site, de la performance et de la compétitivité, de l'intégration dans l'Europe et du lien sociétal des chemins de fer.	citrap-vaud, economiesuisse, Swissrail, SwissRailvolution
322.04	Les objectifs RAIL 2050 ne peuvent être atteints qu'en collaboration avec l'économie (la performance et la compétitivité comme base, pas de visions et d'objectifs planifiés, des conditions-cadres favorables pour l'économie ne sont pas contradictoires avec l'objectif climatique, saisir les chances qu'offre la numérisation).	UDC, CargoForum, FER
322.05	Les objectifs doivent être complétés par la performance, l'autofinancement, l'égalité de traitement du transport de voyageurs et de marchandises, l'infrastructure et l'utilisation non discriminatoires des données sur la mobilité.	VAP
322.06	La vision et les objectifs devraient en partie être reformulés et certains termes et procédures ne sont pas clairs (par ex. combinaison de tous les modes de transport, mobilité multimodale, ménageant les ressources, forte consommation d'énergie, gains d'efficacité, contribution à la réalisation des objectifs, courtes, moyennes et longues distances, chemin de fer, rôle du TIM, infrastructure et exploitation du transport de voyageurs et/ou de marchandises, nouvelles technologies et automatisation, numérisation, coordination des différentes perspectives et stratégies, pilotage de la plaque tournante des transports).	SwissEngineering
322.07	Il faut compléter les objectifs par l'intégration de la Suisse au réseau ferroviaire européen (réseau à grande vitesse, RER transfrontalier).	CCIG, CoscienzaSvizzera, EspaceSuisseTI, FAGG, CITraP, Lugano, OuestRail, OVT, ProGottardo, SwissRailvolution, Ticino Alptransit
322.08	En ce qui concerne le transport régional de voyageurs, il ne doit pas y avoir de déséquilibre macroéconomique entre l'effet de transfert souhaité et les coûts non couverts occasionnés (tenir compte de l'autofinancement).	NW
322.09	L'infrastructure ferroviaire doit être développée avec précaution (endiguer le mitage, préserver la biodiversité).	Les Verts, Initiative des Alpes, CoscienzaSvizzera, ATE
322.10	Le mandat constitutionnel de transférer le trafic marchandises sur le rail ne doit pas être négligé (des investissements dans l'axe nord-sud restent nécessaires).	Comité du Loetschberg
322.11	Les utilisateurs et leurs besoins doivent être placés au centre du développement des différents modes de transport (transfert volontaire de la route au rail).	TCS

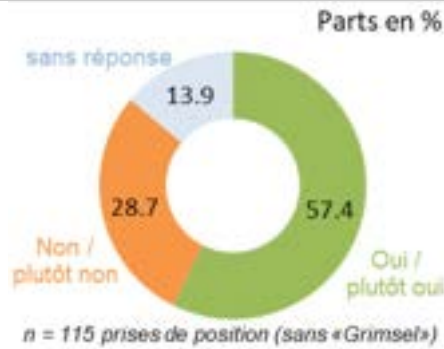
322.12	Les effets du bruit doivent être suffisamment pris en compte lors de la planification et de la mise en œuvre des projets (éviter un surcroît de bruit, indiquer les mesures à prendre, montrer les effets du bruit, mettre en œuvre les projets en se basant sur le principe de précaution, tenir compte de la loi du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement ³ /de l'ordonnance du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit ⁴ et des recommandations de la CFLB).	Ligue contre le bruit
322.13	La vision et les objectifs doivent tenir compte des droits des personnes handicapées (droit à l'autonomie) et de l'obligation de garantir l'accessibilité (sans barrières) des transports publics (budgétiser et mettre à disposition des ressources financières et humaines, impliquer les organisations de personnes handicapées).	InclusionHandicap
322.14	Les objectifs doivent être complétés par les transports publics en tant qu'épine dorsale du développement territorial (coordonner le développement ferroviaire avec les objectifs du développement territorial) et en tant qu'intégrateurs sociaux (les gares et les arrêts en tant que lieux d'intégration sociale).	FSU, SVI
322.15	La Perspective RAIL 2050 doit également tenir compte de l'infrastructure de données sur la mobilité (LIDMo) en complément de l'infrastructure ferroviaire et routière (multimodalité ou offre ferroviaire en tant que partie de la mobilité globale).	COMCO
322.16	Le potentiel des offres de <i>Mobility as a Service</i> (MaaS) en termes d'impact sur le report modal et la demande de transport est surestimé (sert à compléter une offre attrayante).	CTP
322.17	Les futures possibilités technologiques et d'exploitation doivent être davantage intégrées (numérisation, <i>Moving Block</i> , signalisation en cabine, manœuvres entièrement automatisées, conduite automatique) et l'exploitation ferroviaire doit être flexible (concrétisation rapide ainsi qu'ouverture technologique et dialogue continu avec l'industrie).	Swissrail
322.18	L'utilisation de l'automatisation et de la numérisation présente un potentiel, mais doit être examinée de manière critique (économie de coûts, politique de personnel, sensibilité aux perturbations, interfaces, investissement permanent).	VSLF

³ RS 814.01

⁴ RS 814.41

3.2.3 Orientation pour le développement du rail (Question 2c/d)

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



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Accord de principe (oui / plutôt oui)		
ZH, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, GE, JU, Vert'libéraux, Les Verts, AB, AggloBasel, Initiative des Alpes, Bellinzona, BLS, BVB, CargoForum, CCIG, CJ, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FER, Région capitale, CI commerce de détail, InclusionHandicap, KDL, CTP, Ligue suisse contre le bruit, LITRA, Luzern, LuzernPlus, OKöV, OVT, RKBM, RZU, SAB, ACS, USAM, SOB, UVS, FST, SwissEngineering, Swissrail, TCS, Val Mara, VAO, VAP, VBZ, ATE, ZKöV, ZPK, ZPL		
Refus de principe (non / plutôt non)		
BE, FR, VD, VS, Le Centre, PS, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, CTSO, FAGG, FRS, FSU, Gotthard-Komitee, CITraP, InfraSuisse, Comité du Loetschberg, metroswiss, OuestRail, ProBahn, ProGottardo, RBS, RhB, Ruchet, CFF, SSE, SEV, USS, SVI, SwissRailvolution, Thommen, Thurbo, usic, UTP		
Sans accord / désaccord de principe		
PRD, UDC, ardsl, Chiasso, GeReR, IG Tösstallinie, IGöV ZH, LEO, Lugano, Mendrisio, Naters, RKGK, FP, Ticino Alptransit, VSLF, COMCO		
323.01	La réussite de la mise en œuvre de la perspective RAIL 2050 implique la prise en compte d'autres points (développer les capacités dans le transport de voyageurs, examiner l'opportunité des mesures au cas par cas, empêcher la poursuite de l'étalement urbain, intégrer les agglomérations transfrontalières, réduire les temps de parcours pour améliorer la structure des nœuds, ne pas susciter de nouveaux besoins de mobilité, transférer le transport de marchandises).	ZH, FR, BS, BL, GR, AG, VD, NE, AggloBasel, CoscienzaSvizzera, CTSO, Comité du Loetschberg, RBS, CFF, ATE, UTP
323.02	L'orientation doit également tenir compte des longues distances (le trafic national et international longues distances, les loisirs et le tourisme, la compétitivité avec le transport aérien, la connexion au réseau européen à grande vitesse, des plaques tournantes des transports stables, des horaires robustes, la planification active avec les pays environnants).	BE, SO, BS, BL, GR, TI, VS, NE, JU, Vert'libéraux, Le Centre, PS, Initiative des Alpes, Bellinzona, CCIG, citrap-vaud, CJ, CTSO, FAGG, FSU, Gotthard-Komitee, CITraP, InfraSuisse, CTP, LITRA, metroswiss, OuestRail, ProBahn RBS, RhB, CFF, SSE, USS, SOB, FST, UTS, SVI, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Thurbo, usic, Val Mara, ATE, UTP
323.03	L'orientation vers les courtes et moyennes distances ne pourra se faire que lorsque les projets nécessaires pour les longues distances (RAIL 2000) auront été réalisés (ce qui n'est pas le cas pour Berne–Lausanne–Genève).	VD, OuestRail
323.04	Le développement ferroviaire doit notamment tenir compte des répercussions sur le trafic ferroviaire et la stabilité des horaires (système ferroviaire plus robuste, répercussions moindres lors des renouvellements).	FR, VD, VS, PS, CTSO, CFF, UTP
323.05	La liaison des centres régionaux (distances moyennes) a une fonction importante dans le trafic pendulaire et de loisirs et dans la desserte des zones rurales.	SG, JU, AB, Initiative des Alpes, FST, ZPK
323.06	Le TIM doit être pris en compte lors de la coordination du transport ferroviaire avec les autres moyens de transport (de voyageurs et de marchandises).	USAM
323.07	L'orientation vers les courtes et moyennes distances (sans longues distances) n'est pas étayée par des données ni des analyses et les distances ne sont pas définies (expliquer l'orientation dans le message).	FR, InfraSuisse, SSE
323.08	La construction d'infrastructures est présentée de manière trop négative (une utilisation efficiente nécessite un entretien et un aménagement appropriés) et les dommages potentiels sont limités autant que possible (intégration précoce du savoir-faire des entreprises, procédure coordonnée entre les planificateurs, les maîtres d'ouvrage et les entreprises de construction, utilisation de technologies et de matériaux de construction écologiques et modernes, expliquer la procédure dans le message).	InfraSuisse, SSE
323.09	La procédure RAIL 2050 doit être adaptée à la procédure RAIL 2000 (1. besoins pertinents des clients, 2. structure d'horaire nécessaire, 3. mesures d'infrastructure nécessaires).	SwissRailvolution

323.10	La mention des agglomérations transfrontalières est expressément appréciée.	SH, AR, AI, SG, TG, OKöV
323.11	Une vision globale des transports (liaisons rapides) sur l'axe est-ouest doit être développée et coordonnée au niveau européen.	Vert'libéraux
323.12	La perspective RAIL 2050 doit tenir compte des liaisons favorables du réseau ferroviaire suisse avec les corridors internationaux et avec les ports du rhénans suisses et ceux au Sud dans la zone cible (cf. motions 22.3000 et 20.3003 concernant l'aménagement des tronçons sur la rive gauche du Rhin en vue d'une redondance sur le corridor européen).	VAP
323.13	Les plaques tournantes des transports, les hubs de mobilité et les gares périurbaines doivent être développés (mise en réseau des plaques tournantes des transports avec des plates-formes de transbordement, des installations de logistique urbaine et des offres de partage, développement des gares périurbaines en plates-formes de mobilité, connexion du trafic local).	Luzern, RKBM, CFF, VBZ, ZPK, ZPL
323.14	Le développement du rail doit être coordonné avec l'encouragement des services de desserte (tram, bus), les nouveaux systèmes de mobilité et le désenchevêtrement ponctuel du transport de marchandises longues distances/régional et ferroviaire, et tenir compte des besoins des régions périphériques.	RBS, RhB, CFF, SVI, UTP
323.15	L'attrait du rail doit être encore augmenté en orientant celui-ci vers les niveaux de desserte spatiale (système de base cadencé, offres flexibles, international-national-interrégional-régional, lignes diamétrales, bonnes correspondances, correspondances rapides).	BLS, ProGottardo, LITRA, Ticino Alpransit
323.16	La perspective RAIL 2050 doit renforcer le désenchevêtrement des offres ferroviaires lentes et rapides (entre autres avec le plan directeur des corridors nationaux/européens pour le transport de voyageurs et de marchandises) et réduire les redondances importantes pour le réseau.	CITraP, ProGottardo
323.17	Le transport de marchandises doit faire l'objet d'un examen approfondi pour les courtes et moyennes distances et être adapté à l'évolution des conditions du marché (tenir compte des concepts logistiques combinés avec le fret routier, faire avancer les innovations techniques telles que la numérisation et la décarbonisation, rationaliser le transport par wagons complets isolés, lignes spécifiques pour le transport de marchandises).	SO, BS, BL, AG
323.18	Pour le transport de marchandises, le potentiel de transfert route-rail se situe surtout sur les moyennes et grandes distances (trafic intérieur, d'import/d'export) ainsi que sur les systèmes combinés et flexibles (flexibilisation de l'utilisation des sillons, plates-formes de transbordement, logistique urbaine).	ZH, CargoForum, CFF
323.19	Le développement du rail sur les courtes et moyennes distances ne doit pas se faire au détriment du transport de marchandises (pas de restrictions de capacité ni de qualité, garantir en tout temps l'accès aux voies de raccordement, financer par des fonds publics les adaptations des voies de raccordement rendues nécessaires par le transport de voyageurs).	CI commerce de détail
323.20	Les conditions-cadres pour le transport de voyageurs et de marchandises doivent être conçues de manière à ne pas introduire de nouvelles réglementations entravant la concurrence ni de nouveaux obstacles à l'entrée sur le marché.	COMCO
323.21	Le potentiel d'optimisation doit être exploité en premier lieu par l'organisation du marché (plus de concurrence, système ferroviaire moins cloisonné, calcul des coûts complets, garantie des surfaces pour les installations de logistique urbaine).	economiesuisse
323.22	Les nouvelles technologies doivent être mieux étudiées (notamment l' <i>hyperlloop</i>).	SwissRailvolution
323.23	Le développement de l'infrastructure ferroviaire doit se baser sur une utilisation optimale du réseau existant (y c. une utilisation accrue de la technologie).	LITRA, VAO
323.24	Le projet « metrowiss » doit être ajouté au processus de planification.	metrowiss

323.25	Le projet « Carrefour ferroviaire genevois (CFGE) » doit être examiné et mis en œuvre.	Ruchet
--------	--	--------

3.2.4 Autres remarques sur la perspective RAIL 2050 (question 2e)

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

Remarques et déclarations principales

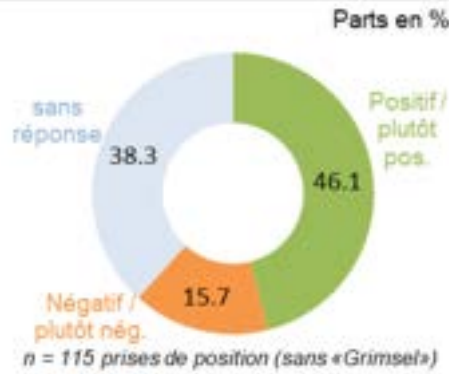
324.01	Le rapport ne contient aucune déclaration sur la nécessaire coordination globale des transports entre le développement des TP et les projets routiers aux trois échelons de l'État.	ZH, BE, VS, GE, PRD, CTSO, Luzern, Ticino Alp-transit, ValMara,
324.02	Dans les zones rurales, il s'agit de garantir une offre ferroviaire de qualité et un passage au train aussi précoce que possible, d'accorder une plus grande importance au trafic de loisirs et de tourisme et d'assurer le raccordement du fret ferroviaire cantonal aux corridors de fret nationaux/internationaux.	LU, UR, SZ, NW, EspaceSuisseTI, OVT, RhB, SAB, ACS, FST, ZKöV
324.03	Les solutions souterraines (région de Limmattal, metroswiss) dans le cadre de la perspective RAIL 2050 ménagent l'environnement, le sol et les rivières et bénéficient d'une plus grande acceptation de la part de la population (ne pas détériorer les projets par un calcul théorique des effets sur le climat).	OW, NW, FR, metroswiss, OuestRail, ZPL
324.04	La méthodologie NIBA (indicateurs de durabilité pour les projets d'infrastructure ferroviaire) doit être développée afin que les objectifs de la perspective RAIL 2050 soient pris en compte de manière adéquate (urbanisation vers l'intérieur, densification, raccordement des zones habitées intermédiaires, réduction des émissions de gaz à effet de serre).	BS, BL, AggloBasel, UVS, SVI, Turbo
324.05	Dans la suite du processus, il faut une réflexion approfondie sur les « mégatendances ».	SZ
324.06	Les nouvelles technologies et l'automatisation n'apportent plus guère de gains de capacité (importantes réserves de sécurité, les lignes sont bien exploitées), de sorte que ceux-ci ne sont possibles qu'avec d'importants aménagements de tronçons.	AG
324.07	Les prévisions d'évolution du trafic de 11 % tous modes de transport confondus (Perspectives d'évolution du transport 2050, scénario de base) sont considérées comme trop basses.	TG
324.08	Il faut mettre fin à la redistribution des fonds routiers au profit de l'infrastructure ferroviaire.	UDC
324.09	Les prochaines étapes d'aménagement doivent prendre en compte les mesures de gestion du trafic (par ex. <i>roadpricing</i>).	CITraP
324.10	Le développement des pôles d'échanges multimodaux doit être coordonné dans le cadre des projets d'agglomération de 4 ^e génération (gares en centre-ville, gares périurbaines en périphérie).	TCS
324.11	Il manque un concept global qui réponde aux défis écologiques, énergétiques et économiques.	EspaceSuisseTI
324.12	L'ordonnance du 11 novembre 2009 sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs ⁵ doit être modifiée en faveur des offres de transports publics dans le domaine touristique (par ex. bus alpin) et des aménagements d'infrastructures de transports publics dans les systèmes de transport ferroviaire urbains (FIF).	SAB, VBZ
324.13	Le Conseil fédéral doit faire développer un programme d'innovation pour des méthodes de construction inédites et conviviales et en financer la mise en œuvre.	CITraP
324.14	Les scénarios de transport de l'ARE doivent être vérifiés de manière indépendante.	CITraP
324.15	Pour les chemins de fer, l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires, la stabilité, la simplicité et l'universalité sont importantes.	VSLF

⁵ RS 745.16

3.3 Procédure pour les prochaines étapes d'aménagement

3.3.1 Procédure pour l'étape d'aménagement (question 3a)

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



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Approbation de principe (Positif / Plutôt positif)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, VD, Vert'libéraux, AB, AggloBasel, CargoForum, citrap-vaud, CJ, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FAGG, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, CTP, LITRA, Luzern, LuzernPlus, metrowiss, OKöV, RBS, RhB, RZU, CFF, USS, USAM, UVS, SwissEngineering, SwissRailvolution, Thurbo, VAO, VAP, ATE, UTP, ZKöV

Rejet de principe (négatif / plutôt négatif)

FR, TI, VS, NE, GE, JU, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, BLS, CTSO, FER, FSU, OuestRail, ProGottardo, SOB, SVI, Thommen

Sans accord / désaccord de principe

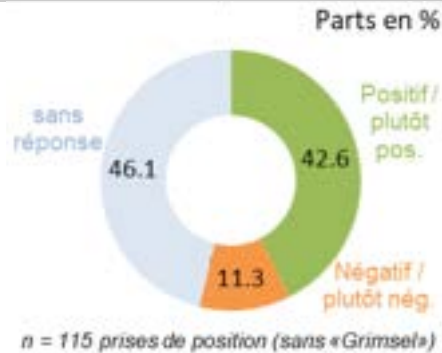
PRD, Le Centre, UDC, ardsl, Bellinzona, BVB, CCIG, Chiasso, CoscienzaSvizzera, FRS, GeReR, Gotthard-Komitee, Région capitale, IG Tössstallinie, IGöV ZH, InfraSuisse, KDL, Ligue suisse contre le bruit, LEO, Comité du Loetschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, ProBahn, RKBM, RKGK, Ruchet, SAB, SSE, SEV, ACS, FP, FST, Swissrail, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VBZ, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

331.01	Si l'orientation « Développement du rail sur les courtes et moyennes distances » sert de base à l'examen des étapes d'aménagement dans le message 2026 (conformément à l'art. 1, al. 3, de l'arrêté fédéral sur l'étape d'aménagement 2035), les cantons et les régions de planification doivent immédiatement entamer les travaux de concrétisation correspondants.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, OKöV, ZPK, ZPL
331.02	Le projet d'offre harmonisé et décidé ne doit pas être adapté et les projets d'infrastructures clés ne doivent pas être retardés. Les fonds supplémentaires nécessaires doivent pouvoir continuer à être demandés (pour les infrastructures).	ZH, VD, VS, GE, JU, FER, OuestRail, Thurbo
331.03	Des moyens financiers pour les mesures d'infrastructure supplémentaires nécessaires (selon l'examen et la concrétisation de l'offre) doivent pouvoir être demandés dans le cadre du message 2026 relatif au PRODES.	ZH, TI, RhB
331.04	On craint ou l'on n'accepte pas que, pour réduire la complexité (prise en compte du trafic international), les structures horaires ne soient plus adaptées (par ex. ZVV) et que les inconvénients et les problèmes soient ainsi reportés sur les cantons voisins (les offres ne s'adaptent pas les unes aux autres).	GL, SH, AR, AI, SG, GR, OKöV
331.05	Les raisons qui ont conduit à l'étape intermédiaire (procédure raccourcie pour vérifier le PO 2035) doivent être traitées et présentées dans le message 2026 sur l'EA 2035 (base pour que des offres fiables puissent être conçues dans les étapes d'aménagement suivantes).	SO, BS, BL, AG, AggloBasel, EspaceSuisseTI, FAGG, InfraSuisse, LITRA, SSE
331.06	Pour les grands projets à réaliser en cours d'exploitation, les cantons concernés doivent être davantage impliqués (estimation de la compatibilité entre les chantiers supplémentaires et la stabilité de l'horaire, estimation jusqu'à présent exclusivement réalisée par les CFF).	BE, Initiative des Alpes, ATE
331.07	La prochaine étape d'aménagement doit aller au-delà d'un examen, d'une mise à jour et d'un affinement du PO 2035 (remaniement en profondeur), et les études et projets doivent être intégrés conformément au classement par ordre de priorité établi dans l'EA 2035 (adaptations ponctuelles de l'offre en raison de l'évolution positive de la demande, donner la priorité aux mesures réalisables à court terme).	FR, BLS, FSU, RZU, SVI
331.08	Les adaptations des installations d'accueil des voyageurs (grandes et moyennes gares) doivent être prioritaires lors de l'étape d'aménagement à présenter dans le message 2026 (perfectionner l'horaire et l'étape d'aménagement intermédiaire, renforcer la sécurité et le bien-être).	Vert'libéraux
331.09	La communication sur le projet d'offre doit être plus précise et plus précoce afin de permettre une éventuelle intervention corrective (les projets ont parfois beaucoup de retard).	Les Verts, PS, Initiative des Alpes
331.10	Les planifications ont parfois été réalisées sur la base d'hypothèses dépassées, par exemple des temps d'arrêt trop courts (IR70 Zurich-Lucerne, S1 Baar-Zoug-Lucerne), des sillons à peine praticables (entrée en gare de Lucerne), des prévisions de demande obsolètes (Emmenbrücke Gersag-Rothenburg).	LU, UR, SZ, OW, Luzern-Plus, ZKöV

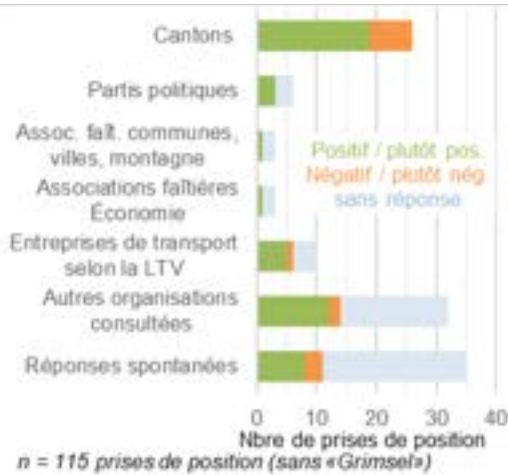
331.11	Il faut exploiter les potentiels à court terme dans l'amélioration de l'offre.	CFF
331.12	Les erreurs qui ont conduit à des points faibles dans le PO 2035 ne doivent pas être répétées (le délai jusqu'au message 2026 est court).	SwissEngineering

3.3.2 Complément étape d'aménagement (question 3b)

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 ?



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Approbation de principe (Positif / Plutôt positif)

LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, NE, Vert'libéraux, Les Verts, PS, AB, AggloBasel, Initiative des Alpes, CargoForum, CJ, EspaceSuisseTI, FSU, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, CTP, LITRA, Luzern, LuzernPlus, OKöV, OVT, RBS, RhB, RZU, USS, SOB, UVS, SVI, VAO, VAP, ATE, ZKöV

Rejet de principe (négatif / plutôt négatif)

ZH, BE, FR, VD, VS, GE, JU, CTSO, FER, metroswiss, OuestRail, Thommen, Turbo

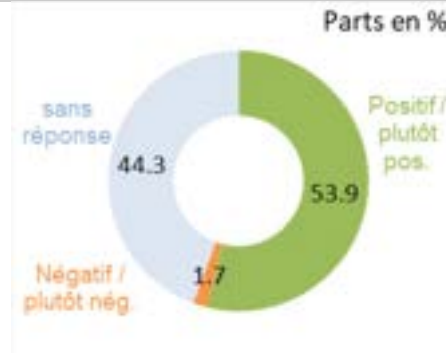
Sans accord / désaccord de principe

PRD, Le Centre, UDC, ardsl, Bellinzona, BLS, BVB, CCIG, Chiasso, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, economiesuisse, FAGG, FRS, GeReR, Gotthard-Komitee, Région capitale, IG Tösstallinie, IGöV ZH, InfraSuisse, KDL, Ligue suisse contre le bruit, LEO, Comité du Loetschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, ProBahn, ProGottardo, RKBM, RKGK, Ruchet, SAB, CFF, SSE, SEV, ACS, USAM, FP, UTS, SwissEngineering, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPK, ZPL

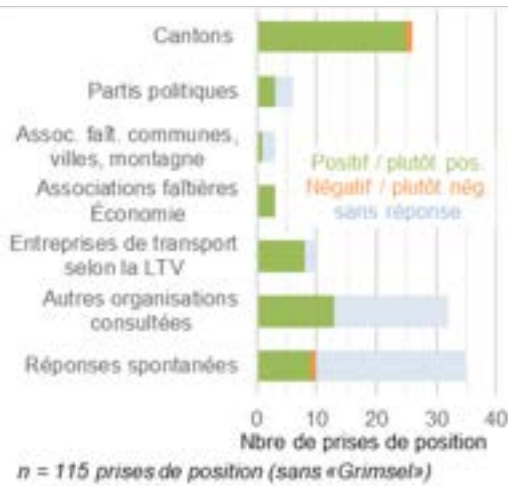
332.01	Le message 2026 doit également inclure les infrastructures (investissements dans les gares de taille moyenne, mise en œuvre du projet d'offre Retica 30+, augmentation de la vitesse sur l'axe Zurich–Coire, Suisse romande, nœud de Lausanne) qui sont nécessaires à la mise en œuvre de l'EA 2035 (en plus des mesures énumérées).	BE, FR, VS, GE, JU, Vert'libéraux, Luzern, LuzernPlus, RhB
332.02	Le message 2026 doit mettre à disposition les moyens nécessaires à l'étude de projets et aux investissements pour améliorer la mise en œuvre des offres déjà décidées ainsi que les améliorations prévues de l'offre (garantir le financement à long terme).	SO, BS, BL, AG, AggloBasel, ATE
332.03	La démarche n'est soutenue que si les mesures définies dans l'arrêté fédéral sur l'EA 2035 (art. 1, al. 3, let. a. à f) sont intégralement prises en compte et financées ou si toutes les régions sont traitées de manière équitable et si les règles du jeu ne sont pas modifiées dans le processus en cours.	VD, GE, JU, CTSO, OuestRail, Turbo
332.04	Dans la phase préliminaire du processus de planification, des infrastructures nationales clés doivent être déterminées pour la prochaine étape de l'offre (la prise en compte de tous les projets dans une étape d'aménagement semble peu réaliste pour des raisons de ressources).	ZH
332.05	L'orientation générale de la perspective RAIL 2050 doit être clairement identifiable dans les projets d'offre et les critères d'évaluation doivent être systématiquement axés sur ladite orientation (les modifications proposées ne sont pas clairement visibles).	SwissEngineering
332.06	Les premières étapes (grands projets, priorisation des projets de construction) ne doivent être réalisées que lorsque tous les projets sont connus et que le PO 2035 est stable.	CI commerce de détail

3.3.3 Processus de planification (question 3c)

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 ?



Participants par liste de destinataires



Participants par groupe thématique



Évaluation et déclarations principales

Approbation de principe (Positif / Plutôt positif)

ZH, BE, LU, UR, SZ, OW, NW, GL, ZG, SO, BS, BL, SH, AR, AI, SG, GR, AG, TG, TI, VD, VS, NE, GE, JU, Vert'libéraux, Les Verts, PS, AB, AggloBasel, Initiative des Alpes, BLS, CargoForum, CJ, CTSO, economiesuisse, EspaceSuisseTI, FER, FSU, CI commerce de détail, CITraP, InclusionHandicap, CTP, Luzern, LuzernPlus, metrowiss, OKöV, OuestRail, RBS, RhB, RZU, CFF, USS, USAM, SOB, UVS, SVI, Thurbo, VAP, ATE, ZKöV, ZPK

Rejet de principe (négatif / plutôt négatif)

FR, Thommen

Sans accord / désaccord de principe

PRD, Le Centre, UDC, ardsl, Bellinzona, BVB, CCIG, Chiasso, citrap-vaud, CoscienzaSvizzera, FAGG, FRS, GeReR, Gott-hard-Komitee, Région capitale, IG Tösstallinie, IGöV ZH, InfraSuisse, KDL, Ligue suisse contre le bruit, LEO, LITRA, Comité du Loetschberg, Lugano, Mendrisio, Naters, OVT, ProBahn, ProGottardo, RKBM, RKGK, Ruchet, SAB, SSE, SEV, ACS, FP, FST, SwissEngineering, Swissrail, SwissRailvolution, TCS, Ticino Alptransit, usic, Val Mara, VAO, VBZ, UTP, VSLF, COMCO, ZPL

333.01	Il est à craindre que des investissements dans les infrastructures ne soient pas réalisés malgré un bon rapport coût-utilité, faute de moyens (les fonds sont engagés dans de grands projets coûteux tels que le Maillon central de Bâle, la gare souterraine de Lucerne et le tunnel Zurich Altstetten–Aarau). Il manque des explications sur la manière de gérer cette situation.	GL, SH, AR, AI, SG, GR, TG, AB, OKöV
333.02	Seule une planification à long terme et à l'échelle nationale permet de planifier les offres de manière optimale et de mettre en adéquation les infrastructures nécessaires à cet effet.	LU, UR, SZ, OW, EspaceSuisseTI, UVS, ZKöV
333.03	Il est inévitable qu'une décision sur une prochaine étape d'aménagement complète ne puisse être prise qu'avec le message 2030 (le message 2026 ne porte pas sur une étape d'aménagement complète, mais sur une étape intermédiaire non planifiée).	SO, BS, BL, AG
333.04	L'élaboration du message 2030 et le développement de RAIL 2050 doit se faire en associant étroitement les acteurs concernés (OFT, régions de planification, communes, entreprises de transport, bureaux d'ingénieurs, organisations concernées) et selon des procédures rationalisées et accélérées.	TI, AB, BLS, LITRA, RBS, RZU, CFF, usic, ZPK
333.05	Il convient de prévoir suffisamment de temps pour l'élaboration et la mise au point des bases de planification (par ex. définition des surcharges, définition/délimitation du transport grandes lignes/régional).	ZH, AB, CTP, SOB
333.06	L'extension de l'offre doit être considérée globalement avec les besoins en installations de stationnement et de maintenance qui en résultent (garantir les surfaces de production nécessaires, réaliser d'éventuelles économies grâce à des échelonnements pour assurer une exploitation stable).	CFF
333.07	La base de planification Perspective RAIL 2050 est le reflet de l'époque et sa plausibilité doit être vérifiée avant d'entamer de nouvelles étapes d'aménagement.	Thurbo

3.3.4 Autres remarques concernant la procédure pour les prochaines étapes d'aménagement (question 3d)

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

Remarques et déclarations principales

334.01	Le financement des grands projets (qui ne peuvent guère tous être financés en une seule étape d'aménagement) doit pouvoir s'effectuer sur plusieurs cycles ou messages (planification simultanée sur deux horizons temporels, une partie du contenu du message suivant est certes anticipée, mais la sécurité de la planification s'en trouve accrue).	BE, LU, UR, OW, BS, BL, AG, Gotthard-Komitee, CTP, SOB, UVS, ZKöV
334.02	La Confédération doit prendre des mesures pour rattraper le retard de certains projets et optimiser le processus de planification (mise à jour semestrielle de la planification de la mise en œuvre, allongement des cycles de planification ou traitement parallèle des cycles, simplification et accélération des procédures, raccourcissement des délais).	FR, VS, JU, CTSO, economiesuisse, OuestRail, USAM, Thurbo
334.03	Pour l'élaboration et l'évaluation de l'effet de l'étape d'aménagement ultérieure (message 2030), il convient de passer à un modèle de transport global.	SZ, Les Verts, PS, Initiative des Alpes, CoscienzaSvizzera
334.04	La concrétisation de la perspective RAIL 2050 doit s'aligner sur les régions de planification (comme l'EA 2035) et non sur les territoires d'action définis par l'ARE.	FR, VS, GE, JU, CTSO, OuestRail
334.05	Le rapport ne contient pas de recommandations pour des investissements visant à renforcer les axes nord-sud et est-ouest ainsi qu'à assurer un important report modal vers le rail. Le FIF actuel ne permet pas d'atteindre les objectifs (changement de paradigme, 100 milliards de francs pour les prochaines décennies, éventuellement alimenter le FIF par un fonds, programme climatique). Les régions ne doivent pas être montées les unes contre les autres lors du financement.	TI, VD, Bellinzona, CoscienzaSvizzera, OuestRail
334.06	La Confédération doit garantir la disponibilité des ressources humaines nécessaires et, au besoin, lancer une offensive de formation (procédure d'approbation des plans, élaboration d'images cibles régionales de l'offre, échequer les grands projets et les répartir sur des étapes d'aménagement, lancer une offensive de formation).	BS, BL, Les Verts, PS, EspaceSuisseTI, OuestRail, VBZ, ATE
334.07	La Confédération doit envisager de réintroduire un cofinancement de projets transfrontaliers dans le programme actuel (Grand Genève).	GE
334.08	Les petits aménagements d'infrastructure qui ne sont pas financés par des conventions de prestations ne peuvent actuellement pas être réalisés à court terme ni financés par la Confédération (examiner l'adaptation correspondante de la loi au niveau fédéral).	ZH
334.09	Les étapes d'aménagement doivent être conçues de manière à être compatibles vers le haut et de sorte que le PO 2035 soit stable, que les optimisations des chaînes de voyage en transport régional soient prises en compte et que les projets présentent une évaluation NIBA positive.	AG, Vert'libéraux, citrap-vaud, LITRA, RBS, CFF, SwissRailvolution, Thurbo, UTP
334.10	Il faut élaborer de nouveaux instruments de taxation de l'électromobilité pour alimenter le FIF ou des mesures d'infléchissement de tendance pour le soutenir.	PRD, CFF
334.11	Outre le développement de l'infrastructure ferroviaire, il faut également viser une réduction du trafic global.	Les Verts, PS, Initiative des Alpes, LEO
334.12	Pour réaliser et gérer les différentes infrastructures ferroviaires ayant des effets transfrontaliers, l'OFT doit mettre en place une organisation de projet pour une coopération institutionnalisée (région de Bâle).	AggloBasel
334.13	Les aménagements d'infrastructure doivent découler d'un projet d'horaire à long terme et non l'inverse (comme pour RAIL 2000, identifier les besoins	ProBahn

	des clients, éviter les discussions politiques sur les aménagements d'infrastructure isolés).	
334.14	Pour réussir le report modal, il convient de mettre davantage l'accent sur la demande que sur l'offre (desserte du premier et du dernier kilomètre, billetterie et horaires simples à l'échelle européenne, information et guidage simples des passagers).	Swissrail
334.15	La planification future doit mettre l'accent sur la connexion des centres urbains et des lieux centraux avec les transports publics et sur le développement vers l'intérieur (planifications tests avec des équipes interdisciplinaires).	FSU, SVI
334.16	Le postulat CTT CE 17.3262 concernant l'option souterraine « metroswiss » n'est pas encore exécuté.	FSU, metroswiss
334.17	La numérisation doit être intégrée systématiquement et soutenue plus clairement, et les moyens nécessaires doivent être garantis (surtout <i>European Rail Traffic Management System</i> [ERTMS]).	LITRA, UTP
334.18	L'approvisionnement et l'élimination des déchets dans les zones urbaines doivent être garantis par un système logistique aménagé (garantir les surfaces logistiques, éviter les nuisances sonores, logistique urbaine).	RZU
334.19	L'évaluation des orientations avec le SOITD est remise en question de manière critique.	SwissRailvolution
334.20	Les estimations de coûts doivent être plus fiables.	SwissEngineering
334.21	Les trains à grande vitesse ne sont pas nécessaires en Suisse (vitesse de déplacement non déterminante, consommation d'énergie élevée, infrastructure coûteuse, topographie restreinte, courtes distances).	LEO
334.22	Le message 2026 doit être rebaptisé en « étape d'aménagement 2040 ».	KDL

3.4 Autres remarques et propositions

3.4.1 Autres remarques sur le projet mis en consultation (question 4a)

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

Remarques sur le tunnel du chemin de fer du Grimsel

341.01 Tunnel du chemin de fer du Grimsel : le projet et la réalisation du tunnel multifonctionnel doivent être inscrits dans l'EA 2035 (regroupement des infrastructures, respect du paysage, offres touristiques, inscription trop tardive dans le message 2026), et des moyens financiers de l'ordre de 350 millions de francs doivent être demandés au Parlement dès 2023 pour la réalisation du projet.

BE, OW, VS, Vert'libéraux, CTSO, Région capitale, Naters, OVT, RKGK, SAB, FP, FST

62 participants qui se sont exprimés exclusivement sur le « tunnel du Grimsel »

Alpnach, Andermatt, AndermattSwissAlps, Bellwald, Bettmeralp, Binn, Bitsch, Brienz, Brienzwiler, Därligen, Eischoll, Eisten, Embd, Engelberg, Ernen, Fiesch, Fieschertal, Giswil, Goms, Goms (district), Grächen, Grensiols, Grindelwald, Habkern, Innertkirchen, Interlaken, Kerns, Lalden, Lauterbrunnen, Lax, Lungern, Lütschental, Meiringen, Mörel, Niedergesteln, Niederried, NOB, NZG, Obergoms, Östlich Raron, OT, Riederalp, RKOÖ, Saas-Almagell, Saas-Balen, Sarnen, Schwanden, Simplon, Staldenried, Törbel, Unterbäch, Unterseen, Ursern, Varen, VBO, Viège, Viège (district), Visperterminen, VRO, Westlich Raron, Zermatt, Zwischbergen

3.4.2 Remarques et demandes supplémentaires

Remarques et propositions qui ont un lien thématique avec la présente consultation, mais qui n'ont pas été explicitement abordées dans le catalogue de questions.

Remarques concernant la renonciation à la compensation du roulis

342.01 Le Conseil fédéral doit garantir, malgré l'abandon de la technologie de compensation du roulis, la mise en œuvre complète et en temps utile des objectifs d'offre fixés sur la base des étapes d'aménagement précédentes (art. 1, al. 3, let. a à f, de l'arrêté fédéral sur l'EA 2035, axe est-ouest, nœuds de correspondance Lausanne/Saint-Gall, structure de l'horaire), le cas échéant à l'aide de mesures d'infrastructure supplémentaires et des moyens financiers nécessaires. L'OFT doit présenter les mesures correspondantes et informer le Parlement des besoins financiers supplémentaires dans le message 2023 et analyser de manière approfondie les conditions-cadres modifiées jusqu'à l'élaboration du message 2026.

BE, GL, FR, SH, AR, AI, SG, GR, TG, VD, VS, NE, GE, JU, Vert'libéraux, PS, AB, Initiative des Alpes, CTSO, FSU, Région capitale, CI-TraP, CTP, OKöV, Oues-tRail, OVT, ProBahn, SAB, CFF, SEV, USS, SOB, UVS, SVI, ATE, UTP

4 Mise en œuvre par les cantons ou d'autres organes d'exécution

Conformément à la législation sur la consultation, les avis relatifs à la mise en œuvre par les cantons ou par d'autres organes d'exécution sont présentés dans un chapitre à part. (art. 20, al. 2, de l'ordonnance du 17 août 2005 sur la consultation⁶). Étant donné que l'art. 87 de la Constitution (Cst.)⁷ confère à la Confédération la compétence d'exécution dans le domaine des chemins de fer et que l'art. 87a Cst. lui confère la charge principale du financement de l'infrastructure ferroviaire, la mise en œuvre de l'étape d'aménagement ne concerne pas en premier lieu les cantons.

⁶ RS 172.061.1

⁷ RS 101

Annexe 1 : Participants à la consultation

Thème = code pour le groupe thématique des participants

- 11 Cantons
- 12 Organisations nationales et intercantionales
- 13 Associations faitières nationales Communes
- 14 Organisations régionales
- 15 Communes, districts
- 21 Partis politiques
- 31 Économie, commerce, logistique, tourisme
- 41 Entreprises de transport selon la LTV
- 42 Organisations de transport
- 51 Environnement, climat, énergie
- 52 Sécurité routière, santé, affaires sociales
- 61 Particuliers

* Participants qui se sont exprimés exclusivement et en faveur du « tunnel du chemin de fer du Grimsel ».

Abréviation	Désignation	Sujet
Cantons		
ZH	Canton de Zurich	11
BE	Canton de Berne	11
LU	Canton de Lucerne	11
UR	Canton d'Uri	11
SZ	Canton de Schwyz	11
OW	Canton d'Obwald	11
NW	Canton de Nidwald	11
GL	Canton de Glaris	11
ZG	Canton de Zoug	11
FR	Canton de Fribourg	11
SO	Canton de Soleure	11
BS	Canton de Bâle-Ville	11
BL	Canton de Bâle-Campagne	11
SH	Canton de Schaffhouse	11
AR	Canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures	11
AI	Canton d'Appenzell Rhodes-Intérieures	11
SG	Canton de Saint-Gall	11
GR	Canton des Grisons	11
AG	Canton d'Argovie	11
TG	Canton de Thurgovie	11
TI	Canton du Tessin	11
VD	Canton de Vaud	11
VS	Canton du Valais	11
NE	Canton de Neuchâtel	11
GE	Canton de Genève	11
JU	Canton du Jura	11
Partis politiques représentés à l'Assemblée fédérale		
PLR	Les Libéraux-Radicaux	21
Vert'libéraux	Parti vert libéral Suisse	21
Les Verts	Parti écologiste suisse	21
Le Centre	Le Centre	21
PS	Parti socialiste suisse	21
UDC	Union démocratique du centre	21
Associations faitières des communes, des villes et des régions de montagne de toute la Suisse		
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne	13
ACS	Association des communes suisses	13

Abréviation	Désignation	Sujet
UVS	Union des villes suisses	13
Associations faitières de l'économie au niveau national		
economiesuisse	Fédération des entreprises suisses	31
USS	Union syndicale suisse	31
USAM	Union suisse des arts et métiers	31
Entreprises de transport indemnisées selon la LTV		
AB	Chemins de fer appenzellois SA	41
BLS	BLS SA	41
BVB	Transports publics bâlois	41
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura SA	41
RBS	Transports régionaux Berne-Soleure SA	41
RhB	Chemin de fer rhétique SA	41
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses SA	41
SOB	Schweizerische Südostbahn SA	41
Thurbo	Thurbo AG	41
VBZ	Verkehrsbetriebe Zürich	41
Autres organisations et milieux intéressés		
AggloBasel	Bureau de l'association Agglo Basel	14
Initiative des Alpes	Association pour la protection de l'espace alpin	51
Alpnach *	Commune d'Alpnach	15
Andermatt *	Commune d'Andermatt	15
AndermattSwissAlps *	Andermatt Swiss Alps SA	31
ardsl	Association Rail Dauphiné Savoie Léman	42
Bellinzona	Commune de Bellinzone	15
Bellwald *	Commune de Bellwald	15
Bettmeralp *	Commune de Bettmeralp	15
Binn *	Commune de Binn	15
Bitsch *	Commune de Bitsch	15
Brienz *	Commune de Brienz	15
Brienzwiler *	Commune de Brienzwiler	15
CargoForum	Cargo Forum Suisse	42
CCIG	Chambre de commerce d'industrie et des services de Genève	31
Chiasso	Commune de Chiasso	15
citrap-vaud	Communauté d'intérêts pour les transports publics, section vaud	42
CoscienzaSvizzera	Coscienza Svizzera	52
CTSO	Conférence des Transports de la Suisse Occidentale	12
Därligen *	Commune de Därligen	15
Eischoll *	Commune d'Eischoll	15
Eisten *	Commune d'Eisten	15
Embd *	Commune d'Embd	15
Engelberg *	Commune d'Engelberg	15
Ernen *	Commune d'Ernen	15
EspaceSuisseTI	Espace Suisse, Gruppo regionale Ticino	31
FAGG	Forum d'agglomération du Grand Genève	14
FER	Fédération des Entreprises Romandes	31
Fiesch *	Commune de Fiesch	15
Fieschertal *	Commune de Fieschertal	15
FRS	Fédération routière suisse (routesuisse)	42
FSU	Fédération suisse des urbanistes	31
GeReR	Genève Route et Rail	42
Giswil *	Commune de Giswil	15

Abréviation	Désignation	Sujet
Goms *	Commune de Conches	15
Goms (district) *	District de Conches	15
Gotthard-Komitee	Gotthard-Komitee	42
Grächen *	Commune de Grächen	15
Grensiols *	Commune de Grensiols	15
Grindelwald *	Commune de Grindelwald	15
Habkern *	Commune de Habkern	15
Région capitale	Région de la capitale suisse	14
IG-DH	Communauté d'intérêts commerce de détail	31
IG Tösstallinie	Communauté d'intérêts Tösstallinie	42
CITraP	Communauté d'intérêts pour les transports publics en Suisse	42
IGöV ZH	Communauté d'intérêts pour les transports publics de Zurich	42
InclusionHandicap	Association faitière des organisations de personnes handicapées en Suisse	52
InfraSuisse	Infra Suisse	31
Innertkirchen *	Commune d'Innertkirchen	15
Interlaken *	Commune d'Interlaken	15
KDL	Comité Gare de passage Lucerne	42
Kerns *	Commune de Kerns	15
CTP	Conférence des directeurs cantonaux des transports publics	12
Lalden *	Commune de Lalden	15
Ligue contre le bruit	Ligue suisse contre le bruit	52
Lauterbrunnen *	Commune de Lauterbrunnen	15
Lax *	Commune de Lax	15
LEO	Lebensraum Oberland	51
LITRA	Service d'information sur les transports publics	42
Comité du Loetschberg	Comité du Loetschberg	42
Lugano	Commune de Lugano	15
Lungern *	Commune de Lungern	15
Lütschental *	Commune de Lütschental	15
Luzern	Commune de Lucerne	15
LuzernPlus	LuzernPlus	14
Meiringen *	Commune de Meiringen	15
Mendrisio	Commune de Mendrisio	15
metroswiss	Association metroswiss	42
Mörel *	Commune de Mörel	15
Naters	Commune de Naters	15
Niedergesteln *	Commune de Niedergesteln	15
Niederried *	Commune de Niederried	15
NOB *	Réseau des communes de montagne du Haut-Valais	14
NZG *	Association de promotion du Centre nordique de la vallée de Conches	31
Obergoms *	Commune de Obergoms	15
OKöV	Conférence des transports publics de Suisse orientale	12
Östlich Raron *	Demi-district de Rarogne oriental	15
OT *	Obergoms Tourisme SA	31
OuestRail	OuestRail	42
OVT	Haut-Valais Transport et tourisme	31
ProBahn	Pro Bahn Suisse	52
ProGottardo	Associazione Pro Gottardo ferrovia d'Europa	42
Riederalp *	Commune de Riederalp	15
RKBM	Conférence régionale Berne-Mittelland	14
RKGK	Conférence gouvernementale des cantons de montagne	12

Abréviation	Désignation	Sujet
RKOO *	Conférence régionale Oberland-Ost	14
Ruchet	Philippe Ruchet	61
RZU	Association faitière de planification de la région de Zurich et de ses environs	31
Saas-Almagell *	Commune de Saas-Almagell	15
Saas-Balen *	Commune de Saas-Balen	15
Sarnen *	Commune de Sarnen	15
SSE	Société suisse des entrepreneurs	31
Schwanden *	Commune de Schwanden	15
SEV	Syndicat du personnel des transports	31
Simplon *	Commune de Simplon	15
FP	Fondation suisse pour la protection et l'aménagement du paysage	51
Staldenried *	Commune de Staldenried	15
FST	Fédération suisse du tourisme	31
SVI	Association suisse des ingénieurs et des experts en transports	31
SwissEngineering	Swiss Engineering FST	31
Swissrail	Swissrail Industry Association	31
SwissRailvolution	Association pour la conception et la création des chemins de fer suisses de demain	42
TCS	Touring Club Suisse	42
Thommen	Christian Thommen	61
Ticino Alptransit	Il Ticino con Alptransit (Citta dei Laghi)	14
Törbel *	Commune de Törbel	15
Unterbäch *	Commune d'Unterbäch	15
Unterseen *	Commune d'Unterseen	15
Ursern *	Corporation d'Ursern	14
usic	Union suisse des sociétés d'ingénieurs-conseils	31
Val Mara	Commune de Val Mara	15
VAO	Association Agglo Obersee	14
VAP	Association des chargeurs	42
Varen	Commune de Varône	15
VBO *	Volkswirtschaft Berner Oberland	31
ATE	Association suisse des transports	51
Viège	Commune de Viège	15
Viège (district) *	District de Viège	15
Visperterminen	Commune de Visperterminen	15
UTP	Union des transports publics	42
VRO *	Association Région Haut-Valais	14
VSLF	Syndicat suisse des mécanicien-ne-s de locomotive et aspirant-e-s	42
COMCO	Commission de la concurrence	12
Westlich Raron *	Demi-district de Rarogne occidentale	15
Zermatt	Commune de Zermatt	15
ZKöV	Conférence des transports publics de Suisse centrale	12
ZPK	Groupe de planification zurichois du Knonaueramt	14
ZPL	Région de planification zurichoise Limmattal	14
Zwischbergen	Commune de Zwischbergen	15

Annexe 2 : Abréviations

Abréviation	Désignation
ARE	Office fédéral du développement territorial
EA	Étape d'aménagement
OFT	Office fédéral des transports
AF	Arrêté fédéral
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
Cst.	Constitution fédérale
CFGE	Carrefour ferroviaire genevois
CFLB	Commission fédérale pour la lutte contre le bruit
ERTMS	Système européen de gestion du trafic ferroviaire
FAIF	Financement et développement de l'infrastructure ferroviaire
TM	Transport de marchandises
LGV	Lignes à grande vitesse
R-LGV	Raccordement aux lignes à grande vitesse
HDP	Heures de pointe
IC	Intercity
IR	Interregio
FTP	Arrêté fédéral relatif à la construction et au financement des projets d'infrastructure des transports publics
OCPF	Ordonnance du 14 octobre 2015 sur les concessions, la planification et le financement de l'infrastructure ferroviaire ⁸
CTT	Commission des transports et des télécommunications
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
MaaS	Mobilité en tant que service
TIM	Transport individuel motorisé
LIDMo	Infrastructure de données sur la mobilité
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes
NIBA	Indicateurs de durabilité pour les projets d'infrastructure ferroviaire
TP	Transports publics
LTV	Loi sur le transport de voyageurs
TV	Transport de voyageurs
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
TILO	Ticino-Lombardia (réseau RER)
TPF	Transports publics fribourgeois SA
LPE	Loi sur la protection de l'environnement
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CE	Crédit d'engagement
Wako	Compensation du roulis
TBZ II	Tunnel de base du Zimmerberg II
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
ZVV	Zürcher Verkehrsverbund (communauté de transport zurichoise)
SOITD	Système d'objectifs et d'indicateurs pour les transports

⁸ RS 742.120