



3 Mai 2007

---

## Evaluation de la première étape de RAIL 2000

---

L'évaluation indépendante de la première étape de RAIL 2000 tend à vérifier si les objectifs du message du Conseil fédéral relatifs à la première étape de RAIL 2000 ont été atteints. Il s'agit surtout d'une analyse d'efficacité. Elle a été rédigée par des spécialistes du transport du bureau INFRAS de Berne, à la demande de l'Office fédéral des transports. Elle complète le rapport final de l'OFT sur RAIL 2000 et confirme ses conclusions.

Les questions suivantes ont guidé l'évaluation:

- Offre: Les objectifs en matière de fréquence, de temps de parcours, de courses directes et de confort ont-ils été atteints?
- Demande: Les attentes concernant l'évolution de la demande et les effets sur le passage de la route au rail se sont-ils réalisés?

Du point de vue de la méthode, l'évaluation est fondée sur une enquête « avant-après » auprès de 4000 personnes, sur une analyse quantitative de l'offre et de la demande, ainsi que sur d'autres bases (statistiques, interviews d'experts). L'enquête a porté sur la période 1996 - 2005, avec un examen plus approfondi du passage à une offre nettement supérieure en 2004-2005. L'analyse s'est concentrée sur le transport voyageurs longues distances.

Divers groupes de données, déjà disponibles, ont été utilisés pour vérifier la plausibilité des informations collectées. Ils ont également donné les premières réponses quant à la rentabilité et à l'environnement.

### Modifications de l'offre

**Fréquences:** Entre 1996 et 2005, les volumes visés ont été atteints, voire dépassés (+ 20 % dans le trafic longues distances, + 30 % de trains-kilomètres). La répartition régionale est variable. L'espace Mittelland est le plus grand gagnant. Il est suivi de la Suisse centrale, de Zurich et de la Suisse orientale. Entre 1996 et 2005, les fréquences du trafic régional ont aussi été améliorées, toutefois moins que celles du trafic longues distances.

**Temps de parcours:** Les temps de parcours visés ont été largement atteints, puisque la durée des voyages a diminué en moyenne de 7% dans le trafic longues distances. Dans ce trafic, les gains de temps sont plus importants dans l'espace Mittelland que dans les autres régions.

**Ponctualité:** Selon la statistique CFF, le haut niveau de ponctualité a encore été légèrement amélioré entre 2004 et 2005.

**Confort:** Dans le cadre de la première étape de RAIL 2000, des fonds considérables ont été investis dans le nouveau matériel roulant. L'accueil positif de ce dernier a été confirmé lors de l'enquête.



## Réaction à l'offre

Selon l'enquête, 70 % des gens qui avaient des exigences quant à la nouvelle offre les ont vues remplies en majorité ou intégralement, ce qui doit être considéré comme un bonne note globale. En ce qui concerne les futurs investissements dans le système suisse des transports publics, les personnes interrogées souhaitent que l'on accorde une légère priorité à l'amélioration de la fréquence et aux courses directes des trains. En revanche, il semble que l'on ait mieux rempli les objectifs de réduction des temps de parcours, d'amélioration des correspondances et de la ponctualité, ainsi que de confort. Quant aux secteurs du transport, l'extension du trafic d'agglomération a nettement la priorité.

## Modifications de la demande

La demande initiale est satisfaite. Les prestations du trafic voyageurs longues distances ont progressé de 27,5% entre 1996 et 2005, dont +7% pour la seule période 2004-2005. Suivant les régions, des augmentations considérables ont aussi été atteintes en trafic régional, même si la croissance sur le plan national est un peu plus faible qu'en trafic longues distances. Sur le plan régional et selon les corridors de trafic, l'extension de l'offre a bien correspondu dans l'ensemble à l'accroissement de la demande.

Les calculs théoriques ont montré qu'un peu plus de la moitié des augmentations de la demande dans le trafic longues distances a des causes structurelles et résulte des évolutions de la démographie et des revenus, ainsi que des changements du comportement en matière de mobilité. Un peu moins de la moitié de la hausse de la demande peut être imputée à l'amélioration de l'offre. Cela correspond à peu près aux attentes.

## Environnement, rentabilité

Les avantages écologiques de la première étape de RAIL 2000 sont légèrement moins appréciables. Du point de vue de l'énergie, on peut certes tabler sur une contribution directe significative à la problématique du CO<sub>2</sub>, mais elle est en fin de compte limitée. Lors du renouvellement du matériel roulant, on a en outre diminué nettement la charge sonore. En revanche, il a fallu bâtir une certaine surface. Les répercussions ont cependant été atténuées par des mesures d'appoint.

Aucun calcul de rentabilité proprement dit n'a été effectué pour l'évaluation. Un regard sur les principaux indices statistiques concernant les indemnités publiques et la comparaison de la situation micro-économique effective avec les prévisions ad hoc de l'OFT (CARE) permettent cependant, dans l'ensemble, de tirer une conclusion positive en matière de rentabilité.

## Conclusion

Avec la première étape de RAIL 2000, on a réussi à développer globalement l'infrastructure ferroviaire et à la moderniser. Les passagers s'en rendent compte et réagissent par une demande accrue. Cependant, seule une faible partie de cette croissance devrait être imputée à des automobilistes qui sont passés au chemin de fer. C'est surtout le nouveau trafic, d'origine structurelle, qui a été dirigé sur le rail. Une autre partie de l'augmentation de la demande est due à l'amélioration de l'offre.

L'harmonisation du trafic longues distances et du trafic régional peut être considérée comme réussie. Cela s'explique par le principe des nœuds et l'accent mis sur la chaîne de transport.



Il en résulte des avantages pour les deux secteurs du trafic. En échelonnant la réalisation de RAIL 2000, on a souscrit des engagements vis-à-vis des régions, qui jusqu'ici en avaient plutôt moins profité que la moyenne. Les investissements à venir devront relever un défi fondamental : résoudre le conflit d'objectifs entre un nouveau développement dans les régions à forte demande et les régions périphériques de la Suisse. Le fonds d'infrastructure pourra servir d'instrument à cet effet.