

(voir p. 26) entraîneront des baisses continues des recettes si aucune contre-mesure n'est prise pour soutenir le FIF. En outre, les besoins supplémentaires qui doivent maintenant être décidés dans le domaine de l'aménagement (tableau 4, p. 23) constitueront une charge supplémentaire pour le FIF.

Nous pensons qu'il faut définir plus clairement les mesures qui permettront de maintenir l'équilibre du FIF compte tenu des enjeux exposés.

2.2 Perspective RAIL 2050

Outre la vision proposée et les six objectifs qui en découlent (chap. 2.2.4), que nous soutenons en tant qu'ambition, nous pensons que la conception de la Perspective RAIL 2050 devrait apporter une réponse claire à la question suivante:

«Quelle contribution le système ferroviaire et les transports publics peuvent-ils ou doivent-ils apporter afin de relever les défis posés par la mobilité globale en Suisse et par l'intégration au réseau européen durant la seconde moitié du XXI^e siècle?»

Vous trouverez nos commentaires ci-dessous. Nous vous prions d'en tenir compte lors de la concrétisation de la Perspective Rail 2050.

- (a) En plus des objectifs proposés, l'offre ferroviaire devrait être développée en fonction de la demande et des besoins de la clientèle, puis complétée par des objectifs relevant de la politique des transports. (Autrement dit, que doivent obtenir les clients ou les régions en termes de qualité et de capacité ?) Les objectifs de développement ferroviaire doivent être appréhendés de façon plus vaste que seulement en tant qu'élément performant et attractif des transports publics suisse ayant une intégration optimale dans le réseau ferroviaire européen. Du point de vue des CFF, il est indispensable de concevoir un réseau EuropaExpress complémentaire au système ferroviaire suisse à l'horizon 2050, pensé à l'échelle européenne, afin d'améliorer la qualité de l'offre.
- (b) L'orientation recommandée pour le développement du rail sur les courtes et moyennes distances est à notre avis trop restreinte (2.2.5). La force du rail en tant que moyen de transport public disposant d'une affluence et d'une fiabilité élevées n'est pas mise en valeur, tout comme la nécessité d'intégrer l'offre de transport européenne de façon systématique. Le développement ferroviaire ne doit pas seulement concerner les agglomérations, mais aussi et surtout les moyennes et longues distances, y compris les liaisons avec l'Europe. Il s'inscrit bien entendu dans un système de mobilité global, dans lequel les différents modes de transport sont intelligemment connectés en fonction de leurs points forts. Cette mise en réseau devrait être planifiée dès le départ afin de proposer des offres attrayantes pour la clientèle et pour les régions.

Le train doit et peut continuer à apporter une contribution importante dans les agglomérations, surtout dans le trafic régional (RER) ainsi que là où le potentiel du tram, du bus ou d'autres formes de mobilité n'est pas suffisant.

Miser sur des systèmes de transports publics complémentaires sur les courtes distances: dans les espaces urbains et les agglomérations ainsi que dans les espaces intermédiaires et les zones rurales, il y aura de plus en plus de moyens de transport qui