



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement, des transports,
de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT

Transports publics – pour la Suisse Stratégie de l'OFT 2019



Transports publics – pour la Suisse

Stratégie de l'OFT 2019

Les transports publics restent une belle réussite, marquée par des améliorations considérables apportées ces dernières années. L'offre a été augmentée de manière significative et correspond à la demande. Les clients peuvent consulter les informations sur le trafic en temps réel et acheter les tickets électroniquement. Les autocars grandes lignes font partie du quotidien, la numérisation nous promet une mobilité universelle et de nouvelles applications pour l'utilisation, le pilotage et la surveillance du système des TP.

Lorsque l'OFT a pour la première fois publié une stratégie en 2014, celle-ci s'articulait autour de trois défis :

- Assurer le financement du maintien de la qualité des infrastructures et des aménagements et redéfinir la planification de l'aménagement du réseau.
- Assurer le financement du trafic régional commandé dans le domaine du transport de voyageurs, vérifier le système de commande et clarifier des questions par rapport à la concurrence.
- Concevoir le transport de marchandises de manière à ce qu'il soit autofinancé.

Des progrès ont été réalisés dans de nombreux domaines. La base légale permettant de financer et d'aménager l'infrastructure ferroviaire a été acceptée par le peuple. Le fret ferroviaire est encouragé de manière ciblée via des innovations et des financements de départ et peut être planifié grâce à des sillons réservés. Le financement du transport régional de voyageurs (TRV) a été assuré au niveau fédéral par un crédit d'engagement de quatre ans. La décision par rapport à une réforme du TRV est encore en suspens. Les idées proposant un renforcement de la concurrence dans les TP sont accueillies avec scepticisme.

Le développement technologique qui ouvre des chances aux clients et aux entreprises, mais qui remet en question des structures établies, a gagné en élan. C'est pour ces raisons que l'OFT a mis à jour sa stratégie. Beaucoup de choses ne changent pas. Les TP doivent rester attrayants pour les clients, être financés à long terme, être efficaces pour la population, l'économie et l'État et leur exploitation doit être respectueuse de l'environnement, sûre et fiable. Leur adéquation avec l'aménagement du territoire et d'autres modes de transport doit être approfondie et appliquée. Les processus de planification dans l'infrastructure ont été bien établis et doivent être poursuivis avec le concours des cantons, des entreprises de transport et de la branche du transport de marchandises. Le fret ferroviaire poursuit son chemin difficile vers l'autofinancement. En tant que centre de compétences en matière de TP, l'OFT veut que les procédures sous sa responsabilité se déroulent de manière efficiente et fiable et sou-haite les simplifier successivement.

La stratégie de l'OFT se penchera désormais en priorité sur les conséquences du développement technologique, sur la perspective de la mobilité multimodale ainsi que sur les processus électroniques transversaux. Le client attend des solutions de mobilité interconnectées qui dépassent le cadre de l'offre des TP. Pour cela, l'État et les entreprises doivent mettre à disposition les informations nécessaires tout en respectant la protection des données. Des systèmes fermés doivent être ouverts et des structures adaptées afin de pouvoir créer des offres de mobilité intégrées. Les TP doivent former des éléments essentiels de la mobilité dans son ensemble. Dans leurs contacts avec l'OFT, les clients s'attendent à bénéficier de la continuité de processus entièrement numérisés. Pour ça, de nouvelles mesures ont été déterminées dans la stratégie de l'OFT.

Quant à la question de la concurrence dans les TP, la stratégie de l'OFT tient compte des discussions et des décisions du Parlement et ne voit que très peu de marge de manœuvre pour changer l'organisation du marché dans les années à venir. Vu l'intensité globalement faible de la concurrence, l'utilisation effective et efficace des subventions deviendra une activité encore plus prioritaire pour l'OFT.

En mettant à jour sa stratégie, l'OFT veut continuer à occuper un rôle décisif dans le domaine de la mobilité. Le pouvoir de décision dans tous les domaines demeure entre les mains de la politique.

En ce sens, la stratégie OFT est une invitation à concevoir ensemble l'avenir de la mobilité.

Ittigen, mai 2019

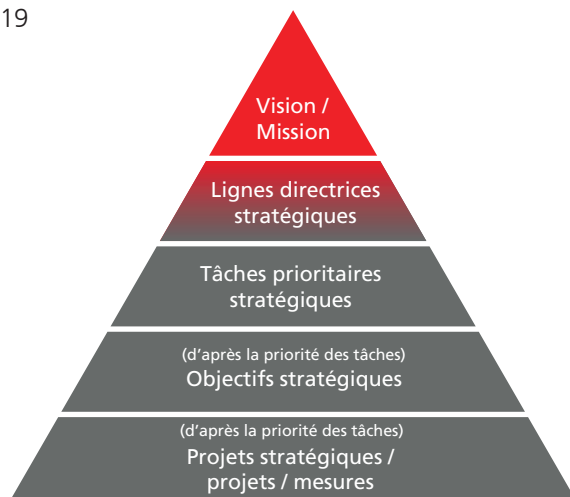


Fig. 1 : organisation de la stratégie OFT

Vision 2030 (où voulons-nous aller ?)

Les TP sont au service de la Suisse. Ils sont :

- attrayants pour la clientèle,
- financés à long terme et efficaces tant pour la population que pour l'économie et l'État,
- écologiques, sûrs et fiables au niveau de leur exploitation.

Mission de l'OFT (que faisons-nous ? Tâches et but de l'OFT)

De concert avec les autres acteurs, nous façonnons le système des TP afin qu'il soit de qualité, performant et sûr.

Nous optimisons les transports publics et le transport ferroviaire des marchandises.

Nous façonnons l'infrastructure ferroviaire.

Nous mettons en œuvre les prescriptions légales dans les domaines des chemins de fer, de la route, de la navigation et des installations à câbles et les développons de manière anticipée.

Nous nous alignons sur les exigences et les évolutions sociales, économiques, technologiques et écologiques.

Cela signifie :

- une meilleure prise en compte des besoins de la clientèle,
- la concentration de la croissance des TP là où le développement promet d'être durable,
- un positionnement actif comme élément essentiel de la mobilité dans son ensemble,
- une meilleure adéquation des TP avec le développement territorial, la stratégie énergétique et d'autres modes de transport,
- la focalisation de l'OFT sur les développements technologiques et sur le déroulement de plus en plus numérisé des affaires courantes,
- d'avantage d'engagement de la part des entreprises à agir de manière entrepreneuriale,
- un contrôle clair de l'efficacité et de l'efficience des subventions utilisées.

Lignes directrices stratégiques (que voulons-nous atteindre ?)

1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs.
2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.
3. Les TP sont sûrs et conservent leurs avantages écologiques.
4. Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme.
5. L'OFT est le centre de compétences en matière de TP en Suisse.

Ces lignes directrices sont concrétisées dans les tâches prioritaires.

Tâches prioritaires stratégiques (quels objectifs voulons-nous atteindre par le biais de tel projet ou telle mesure ?)

Les tâches prioritaires sont subdivisées d'un côté en points forts de développement, à savoir des sujets que l'OFT souhaite pondérer et concevoir davantage dans les années à venir. Cela englobe surtout des sujets relatifs au transport de voyageurs et au développement technologique. De l'autre côté, il existe des sujets sur lesquels il faut continuer à travailler en profondeur, à savoir des points forts de consolidation.

Points forts de développement

1	Tâche prioritaire stratégique :	Besoins de la clientèle dans le transport de voyageurs et de marchandises (qualité TP)
	Contribue à la ligne directrice :	1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les TP par rail et route ainsi que le transport de marchandises circulent de manière fiable et ponctuelle.
- Les usagers disposent d'une offre répondant à leurs besoins assortie d'un bon service.
- Le développement de l'offre est axé sur les besoins de la clientèle et garantit une chaîne de transport continue.
- Dans le cadre de chaînes de mobilité multimodale, les prestations des chemins de fer, des bus, des bateaux et des installations à câbles sont intégralement connectées aux autres offres (de mobilité).
- Les TP sont conçus, compte tenu du principe de proportionnalité, de façon que tous les voyageurs puissent les utiliser de manière autonome et sans obstacles.
- Le transport de marchandises par voie navigable et le fret ferroviaire sont facilement accessibles aux usagers.
- Le développement économique de la Suisse est encouragé.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Mise en œuvre de la loi sur l'égalité pour les handicapés
- Reporting des entreprises de transport en matière de prestations et de qualité dans le trafic grandes lignes
- Renforcement des corridors européens de fret ferroviaire
- Utilisation du système de mesure de la qualité dans le trafic régional (QMS TRV)

4

Tâche prioritaire stratégique :

Système tarifaire des TP

Contribue à la ligne directrice :

1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Le système tarifaire dans le transport de voyageurs est convivial, flexible et encourage l'utilisation des TP.
- Le système tarifaire dans le transport de voyageurs est simplifié et uniformisé au niveau national.
- Grâce à des systèmes tarifaires et d'information électroniques, l'accès au système des TP est simple.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Accompagnement des projets de la branche des TP par rapport aux tarifs, à la distribution et à la gouvernance correspondante
- Vérification de l'orientation générale des conventions / des règlements de la branche des TP dans les domaines des tarifs et de la distribution
- Soutien de la branche des TP dans la mise en œuvre du projet « Ticket de transport 2020 »

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Le financement fédéral du TRV est assuré à long terme.
- Les offres de bus sont commanditées par les cantons. Les cantons reçoivent directement la contribution qui leur est destinée (variante Séparation partielle dans la réforme du TRV).
- Les prix sont appropriés, la marge de paiement est exploitée dans la mesure de ce qui est judicieux.
- Les usagers financent une part croissante de l'offre de TP.
- En moyenne, les trains sont mieux exploités.
- Les ET utilisent les moyens de manière efficace. Grâce à des objectifs standardisés et codifiés, à des incitations et à des sanctions, elles agissent de manière efficace et restent à l'écoute du client.
- Les innovations dans le transport de voyageurs peuvent être financées de manière appropriée.
- Les coûts du système actuel des TP et ceux d'un système idéal (partie transport de voyageurs) y c. ses éléments (inducteurs de coûts) sont connus.
- Les points de départ pour la gestion des coûts sont connus.
- L'OFT focalise son pilotage sur l'optique nationale (trafic grandes lignes), sur le service public ainsi que sur les aspects supérieurs de la commande conjointe du TRV.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Mise en œuvre de la réforme du transport régional de voyageurs avec développement d'un système d'étalonnage des performances et un pilotage via des conventions de prestations
- Utilisation du système de mesure de la qualité dans le trafic régional (QMS TRV)
- Mise en œuvre de la nouvelle approche en matière de controlling pour piloter les subventions dans le TRV

15	Tâche prioritaire stratégique :	Organisation du marché du transport de voyageurs / structure du marché
	Contribue à la ligne directrice :	4. Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- L'adjudication directe de prestations constitue la norme, les appels d'offres sont utilisés de manière complémentaire, dans certaines conditions, et sur la base d'une planification des mises au concours.
- Les entreprises de transport (ET) ont augmenté l'efficacité des prestations.
- Le développement à long terme de la structure du capital social est clarifié.
- Les coopérations entre les entreprises de transport ferroviaires (ETF) sont encouragées.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Évaluation et év. adaptation du droit des concessions
- Évaluation par rapport au développement du paysage des infrastructures

19	Tâche prioritaire stratégique :	Nouvelles conceptions de la mobilité et de la logistique
	Contribue à la ligne directrice :	1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs. 2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les systèmes de mobilité et de logistique de la Suisse sont plus efficaces (environnement, finances, sécurité, utilité pour les clients) et plus interconnectés.
- Dans le cadre de chaînes de mobilité multimodale, les prestations des chemins de fer, des bus, des bateaux et des installations à câbles sont intégralement connectées aux autres offres (de mobilité).
- Le marché des transports et de la logistique utilise les potentiels offerts par les chaînes de logistique intelligentes ainsi qu'inter- et multimodales.
- Les TP constituent l'épine dorsale d'une mobilité multimodale « à la demande ».
- Les clients peuvent réserver et acheter des prestations de mobilité multimodale avec un simple clic.
- La volonté politique d'encourager et d'utiliser de nouvelles technologies dans le domaine de la mobilité et de la logistique est déclarée.
- Les projets d'innovation sont encouragés de manière ciblée.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Élaboration du message relatif à la mobilité multimodale et à l'utilisation de nouvelles technologies
- Mise en œuvre de mesures d'encouragement pour la mobilité multimodale
- Rapport intermédiaire pour le Conseil fédéral en 2021 concernant l'état de la mise en œuvre et les pro-chaines étapes
- Assurer le passage de la recherche / de l'encouragement de l'innovation vers l'application

20	Tâche prioritaire stratégique :	Attitude à adopter par rapport aux innovations et aux nouvelles technologies issues des secteurs de la mobilité et de la logistique
	Contribue à la ligne directrice :	3. Les TP sont sûrs et conservent leurs avantages écologiques.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les secteurs de la mobilité et de la logistique peuvent rapidement mettre en œuvre de nouvelles technologies et des innovations.
- Les réglementations permettent à l'autorité d'adopter une attitude efficiente par rapport aux nouvelles technologies.
- Le cadre réglementaire est orienté vers une vérification et une homologation efficiente et rapide de systèmes innovants.
- Le progrès technique dans les transports publics est encouragé dans tous les domaines.
- La compatibilité avec le développement européen est assuré.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Élaboration du message relatif à la révision de la loi sur le transport de voyageurs (LTV) dans le con-texte des concessions
- Clarification, entre les participants, de la répartition des rôles et des interlocuteurs dans l'environnement dynamique des développements technologiques
- Établissement des principes et des outils permettant d'adopter une attitude bien définie et structurée par rapport aux innovations

21	Tâche prioritaire stratégique :	Utilisation de nouvelles technologies dans les affaires courantes de l'Office
	Contribue à la ligne directrice :	5. L'OFT est le centre de compétences en matière de TP en Suisse.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- L'échange de données entre l'OFT et des tiers peut être fait de manière sûre et sous forme numérique.
- Les données ainsi que les analyses sont ouvertement disponibles (approche open-data).
- Les partenaires perçoivent l'OFT comme un office professionnel disposant d'un environnement de travail moderne.
- L'efficacité et l'efficacité du travail de l'office sont augmentées par des processus numérisés.
- L'OFT est connu pour être un employeur attrayant et moderne disposant de collaborateurs à la fois qualifiés et talentueux.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Introduction d'Acta Nova (système de gestion des affaires, interne à la Confédération)
- Mise en œuvre et poursuite de e@BAV
- Développement du plan stratégique « Travail mobile et flexible 2022 »
- Participation à « Superb 23 » (changement de version de SAP)

22	Tâche prioritaire stratégique :	Plan stratégique nouveau système ferroviaire / production ferroviaire 2025
	Contribue à la ligne directrice :	4. Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- La qualité et l'efficacité de l'infrastructure, de l'exploitation et du matériel roulant (disponibilité, capacité, taux d'utilisation, fiabilité, sécurité) sont élevées.
- L'infrastructure ferroviaire par unité de prestation (francs par sillon-kilomètre) est plus efficace.
- L'infrastructure ferroviaire est utilisée de manière optimale et la capacité est augmentée.
- La compatibilité avec les prescriptions européennes / de l'UE est assurée.
- Le processus de numérisation de l'infrastructure est accompagné conformément aux objectifs de l'OFT.
- Les travaux des chemins de fer sont évalués et pilotés dans la perspective du plan stratégique.
- Le financement du passage au numérique dans la production ferroviaire est orienté sur une utilisation efficace des moyens.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Élaboration de concepts et de phases de développement en vue de l'utilisation du progrès technologique dans la production ferroviaire (Projet production ferroviaire 2025)
- Accompagnement du projet SmartRail
- Développement des bases « Traction »
- Soutien et introduction d'importantes technologies-clés comme la 5G par ex.

Points forts de consolidation

2	Tâche prioritaire stratégique :	Demande et part du marché du transport de voyageurs et de marchandises (Capacité)
	Contribue à la ligne directrice :	1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les TP absorbent une grande partie de la croissance du trafic dans le transport de voyageurs et de marchandises.
- La répartition modale en transport des voyageurs se déplace en faveur des TP.
- La répartition modale en transport des marchandises transalpin se déplace en faveur du rail.
- La répartition modale en trafic marchandises intérieur se déplace en faveur du rail.
- Le développement de l'offre est orienté sur la demande (demande maximum aux heures de pointes).
- Le développement de l'offre tient compte des prescriptions en matière d'aménagement du territoire.
- Le développement économique de la Suisse est encouragé.
- La mise en œuvre du projet de territoire Suisse est encouragée.
- Le développement de l'offre est coordonné avec les autres modes de transport.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Mise en service du tunnel de base du Ceneri ; réalisation du corridor 4 mètres
- Élaboration d'une nouvelle perspective à long terme du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire (PRODES)
- Surveillance et pilotage de la mise en œuvre des projets d'aménagement dans l'infrastructure ferroviaire
- Renforcement des corridors européens de fret ferroviaire
- Promulgation d'une loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (Cargo Sous Terrain)
- Mise en œuvre des mesures selon la loi sur le transport de marchandises (transport de marchandises sur tout le territoire)

3

Tâche prioritaire
stratégique :

**Développement de l'infrastructure pour
le transport de voyageurs et de
marchandises**

Contribue à la ligne
directrice :

1. Partie intégrante de la mobilité dans son ensemble, les TP sont attrayants pour tous les groupes d'utilisateurs.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- L'infrastructure ferroviaire est développée de telle sorte que les offres (transport de voyageurs et de marchandises) sont disponibles en temps voulu.
- Les offres, le matériel roulant et l'infrastructure sont coordonnés en tenant compte de l'exploitation et de la maintenance, du développement technologique et de l'interopérabilité ainsi que de la finança bilité.
- L'infrastructure doit être développée de manière que l'entretien nécessaire soit possible tout en tenant compte des besoins de la clientèle.
- Le développement de l'infrastructure est non discriminatoire.
- Grâce à des correspondances rapides et stables, les liaisons des TP sont fiables et attrayantes dans tout le pays.
- La cohésion et le développement des régions se voient renforcés.
- L'infrastructure existante et étendue est utilisée de manière efficiente.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Surveillance et pilotage de la mise en œuvre des projets d'aménagement dans l'infrastructure ferroviaire
- Développement de stratégies de migration pour les standards infrastructurels
- Perfectionnement du paysage des terminaux, y c. réalisation du Gateway Basel Nord

5**Tâche prioritaire
stratégique :****Desserte de base différenciée de l'espace
construit****Contribue à la ligne
directrice :**

2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- La desserte de base est garantie et différenciée en termes d'espace et d'horaire.
- L'interconnexion au sein des agglomérations et entre elles est optimale.
- Dans les centres urbains, la part des TP est plus élevée que la part du TIM.
- L'aménagement du territoire et la stratégie énergétique 2050 sont respectés

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Inclusion des projets de l'étape d'aménagement 2035 dans le plan sectoriel Rail
- Développement d'une offre de base différenciée dans l'espace

6**Tâche prioritaire
stratégique :****Desserte de base, différenciée dans
l'espace, des sites industriels et logistiques****Contribue à la ligne
directrice :**

2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les sites hébergeant des branches à forte concentration de marchandises (sites industriels et logistiques) sont reliés au réseau ferroviaire.
- Les installations des terminaux sont placées et dimensionnées de manière optimale.
- Les offres desservent les principaux sites logistiques.
- Les sillons nécessaires permettant une offre attrayante de fret ferroviaire sont disponibles.
- Les installations désaffectées sont démantelées ou trouvent un autre usage.
- L'offre de fret ferroviaire en surface est autofinancée.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Utilisation des instruments selon la loi sur le transport de marchandises
- Perfectionnement du paysage des terminaux
- Illustration du paysage des terminaux dans le plan sectoriel transports

7

Tâche prioritaire
stratégique :

**Interconnexion : adéquation avec
l'aménagement du territoire, le trafic
routier et local**

Contribue à la ligne
directrice :

2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- La diversité de la Suisse est préservée, l'économie et la compétitivité est renforcée, le paysage est préservé et la gestion du trafic total est renforcée.
- Le projet de territoire Suisse est soutenu par le développement des TP (tous les modes de transport).
- Une coordination anticipée entre l'aménagement du territoire et la prévention des accidents majeurs permet de réduire les conflits d'utilisation.
- Dans les régions de planification, l'offre des TP et les projets sont coordonnés de manière supramodale.
- Le développement de l'infrastructure et les mesures infrastructurelles sont coordonnées avec la route et la navigation et les synergies sont utilisées.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Sauvegarde des intérêts des TP dans le projet de territoire Suisse
- Coordination des planifications avec d'autres modes de transport
- Perfectionnement du plan sectoriel transports

Tâche prioritaire stratégique :

Conditions-cadres compatibles avec le droit européen

Contribue à la ligne directrice :

2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Le cadre légal de la Suisse en matière de transport international et l'infrastructure interopérable sont compatible avec les réglementations de l'UE.
- Les conditions-cadre légales permettent aux entreprises suisses d'accéder sans entraves aux marchés étrangers.
- Le développement économique de la Suisse est encouragé.

Exemples de projets / mesures* / thèmes

- Garantie de la reprise par étapes de la législation de l'UE dans le cadre du principe de la reconnaissance réciproque
- Accompagnement du Mobility Package trafic routier de l'UE
- Encouragement de l'européanisation technique du système ferroviaire suisse
- Mise en œuvre de l'adhésion de la Suisse à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA)
- Harmonisation des prescriptions régaliennes avec les processus de l'UE
- Améliorations des conditions d'accès au trafic international grandes lignes sans perte sur les acquis du système de TP suisse
- Défense des intérêts en matière de politique de transfert et d'assainissement phonique auprès de l'UE.

* Toutes les mesures doivent avoir pour cadre le développement de l'accord institutionnel.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les TP suisses sont bien raccordés aux lignes internationales (transport de voyageurs et de marchan-disés).
- Le réseau ferré suisse est raccordé au réseau européen. Les projets Nord-Sud font partie du réseau paneuropéen (Programme RTE-T, Connecting Europe Facilities, Rail Freight Corridors).
- Les transports publics transfrontaliers par rail et par route sont attrayants.
- Les corridors ferroviaires européens fonctionnent.
- Les régions touristiques sont facilement accessibles à partir de l'étranger.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Garantie d'un changement de système (technique) simple sur toutes les lignes en zone frontalière
- Encouragement et réalisation de projets dans le trafic transfrontalier (y c. mise en œuvre de mesures transfrontalières dans l'étape d'aménagement 2025).
- Renforcement du cadre institutionnel des corridors européens de fret ferroviaire
- Soutien dans le cadre de simplifications au niveau transfrontalier, de la distribution, de la billetterie et des informations

10	Tâche prioritaire stratégique :	Consommation en énergie et en ressources naturelles des TP
	Contribue à la ligne directrice :	2. Les TP soutiennent le développement économique de la Suisse et utilisent le développement technologique en adéquation avec l'aménagement du territoire et avec les autres modes de transport. 3. Les TP sont sûrs et conservent leurs avantages écologiques.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les TP sont plus efficaces au niveau énergétique, la consommation d'énergie des transports est réduite au minimum.
- L'utilisation de terrain par prestation de transport a baissé.
- Les TP contribuent à la stratégie énergétique 2050.
- Les TP participent à la protection climatique, à l'amélioration de la qualité de l'air et à la conservation de la biodiversité.
- L'efficacité énergétique est un critère d'évaluation important pour les développements technologiques, les réglementations sur les TP, l'évaluation des demandes, la commande de prestations de TP et l'octroi de subventions.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Mise en œuvre de la stratégie énergétique 2050 dans les TP
- Communication sur les avantages énergétiques et environnementaux des TP
- Prise en compte d'objectifs énergétiques dans la législation sur les TP, les conventions de prestations, la commande dans le TRV et l'octroi de concessions
- Prise en compte de l'utilisation de terrain dans la révision de la planification à long terme du programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire

11	Tâche prioritaire stratégique :	Assainissement phonique des chemins de fer
	Contribue à la ligne directrice :	3. Les TP sont sûrs et conservent leurs avantages écologiques.

OBJECTIF JUSQU'À 2030

- Malgré une augmentation et une densification du trafic, le nombre de personnes exposées au bruit aux alentours du réseau ferré n'augmente pas plus.
- Les émissions de bruit des wagons se stabilisent au niveau le plus bas.
- La Suisse fait office de modèle en Europe en matière d'assainissement phonique.
- La population soutient l'objectif consistant, en Suisse, à transporter un maximum de personnes et de marchandises par les chemins de fer et de mettre en place l'infrastructure nécessaire pour cela.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Imposition de valeurs limite d'émission pour les wagons à partir de 2020
- Poursuite de l'assainissement phonique, recherche sectorielle et aides à l'investissement (dans le cadre de la LBCF)
- Évaluation et décision relative à la nécessité d'un bonus-bruit au niveau du prix du sillon

12	Tâche prioritaire stratégique :	Surveillance de la sécurité
	Contribue à la ligne directrice :	3. Les TP sont sûrs et conservent leurs avantages écologiques.

OBJECTIF JUSQU'À 2030

- La sécurité des chemins de fer suisses est très bonne en comparaison européenne.
- Les TP suisses conservent au moins le même niveau de sécurité.
- Les entreprises dans la branche des TP assument leur responsabilité en termes de sécurité.
- La disponibilité des installations et des véhicules est élevée.
- Une alimentation stable en courant est garantie durablement.
- Grâce à des prescriptions régaliennes claires, la sécurité des procédures est élevée.
- Tous les risques d'accident majeur (personnes) sont acceptables.
- La sécurité des TIC est implémentée auprès des entreprises de TP, la sécurité en général est prise en compte.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Encouragement de la technologie ETCS / de la stratégie ETCS Level 2 ; numérisation du système ferroviaire
- Réalisation d'une analyse des effets concernant les programmes d'assainissement
- Amélioration de l'accessibilité et de la sécurité des quais
- Perfectionnement des réglementations en matière de sécurité et d'interopérabilité
- Vérification en fonction des risques des demandes d'autorisation (surveillance préventive)
- Développement de bases dans le domaine « traction »
- Surveillance des entreprises de TP dans la phase d'exploitation
- Participation active de l'OFT dans les organes de l'UE et de l'OTIF

13	Tâche prioritaire stratégique :	Utilisation des subventions pour l'infrastructure
	Contribue à la ligne directrice :	4. Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les gestionnaires d'infrastructure utilisent leurs moyens de manière efficiente et durable et agissent de manière efficace et orientée clients grâce à des objectifs, à des incitations et à des sanctions standardisés et normés.
- La qualité de l'infrastructure (disponibilité, fiabilité, sécurité) est élevée.
- Les maîtres d'ouvrage des infrastructures réalisent les projets en temps et en heure et à des coûts minimaux.
- Le projet de territoire Suisse et la stratégie énergétique sont soutenus.
- Les coûts du système actuel des TP et ceux d'un système idéal (partie infrastructure et système global), y c. ses éléments, sont connus et son efficacité est améliorée.
- Les facteurs d'influence inducteurs de coûts dans le domaine de l'infrastructure et pour le système global sont connus.
- Les points de départ pour le pilotage sont connus.
- La gestion du FIF fournit les bases nécessaires pour une planification à long terme.
- L'utilisation légitime et appropriée des moyens (subventions efficaces) est garantie.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Vérifications et contrôles de l'utilisation légitime et appropriée des moyens, mise en œuvre de la nouvelle approche en matière de controlling en vue du pilotage des subventions dans l'exploitation et l'entretien de l'infrastructure

16	Tâche prioritaire stratégique :	Transport des marchandises financé par les usagers et encouragement de l'innovation
	Contribue à la ligne directrice :	4. Le financement et l'efficacité des TP sont assurés à long terme.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Le fret ferroviaire traversant les Alpes est autofinancé et en mesure de développer des offres de marché attrayants grâce à la NLFA, au corridor 4 mètres et à des infrastructures modernes sur les lignes d'accès.
- Le fret ferroviaire sur tout le territoire est autofinancé et organisé de manière durable.
- Les bases légales pour l'encouragement / la mise en œuvre d'offres de marché attrayantes et innovantes sont en vigueur.
- La navigation à marchandises est plus efficace grâce à une infrastructure performante et mieux reliée aux autres modes de transport.
- Les subventions sont utilisées de manière légitime et appropriée.
- Les coûts du système actuel de TP et ceux d'un système idéal dans le fret ferroviaire y c. ses éléments sont connus.
- Les facteurs d'influence inducteurs de coûts dans le domaine du fret ferroviaire sont connus.
- Les jalons pour le pilotage sont connus.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Perfectionnement de la politique de transfert du trafic lourd traversant les Alpes ; application des mesures décidées
- Encouragement des innovations techniques dans le fret ferroviaire
- Élaboration de mesures pour sécuriser l'infrastructure des voies navigables
- Pilotage des coûts du trafic marchandises et consolidation des connaissances en la matière
- Élaboration de conditions-cadres adaptées pour les plateformes de mobilité suisses
- Promulgation d'une loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises (Cargo Sous Terrain)
- Mesures d'intégration du fret ferroviaire dans la chaîne logistique

17	Tâche prioritaire stratégique :	Personnel et collaboration
	Contribue à la ligne directrice :	5. L'OFT est le centre de compétences en matière de TP en Suisse.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les collaborateurs potentiels perçoivent le thème «Les TP au service de la Suisse» comme une caractéristique majeure des postes de travail au sein de l'OFT.
- L'OFT bénéficie d'une bonne réputation d'employeur.
- La collaboration avec les partenaires externes et internes est respectueuse, constructive, partenariale et efficiente.
- La satisfaction des collaborateurs est élevée.
- L'OFT contribue à la santé et à l'efficacité des collaborateurs.
- Le principe directeur de la collaboration est appliqué.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Encouragement des compétences linguistiques
- Mesures d'encouragement du personnel qualifié et des cadres au sein de l'OFT et du secteur des TP
- Encouragement de la formation et de la formation continue
- Renforcement de la gestion des connaissances
- Mise en œuvre de la gestion des talents et des potentiels, facilitation de carrières techniques
- Meilleur positionnement sur le marché du travail
- Perfectionnement des mesures de partage du travail à tous les niveaux (jobsharing)
- Mise en œuvre de mesures de promotion et de gestion de la santé
- Optimisation des interfaces entre l'organisation des projets et la structure hiérarchique

18	Tâche prioritaire stratégique :	Communication
	Contribue à la ligne directrice :	5. L'OFT est le centre de compétences en matière de TP en Suisse.

OBJECTIFS JUSQU'À 2030

- Les partenaires de l'OFT comprennent son travail et l'estiment crédible et fiable.
- Les partenaires connaissent la contribution de l'OFT en tant qu'acteur important de l'aménagement du système de mobilité en Suisse.
- Les partenaires sont au courant des nouveaux travaux et projets de l'office et en connaissent les raisons.
- La réputation de l'OFT est bonne.
- L'OFT occupe un rôle important de communication en matière d'aménagement du système de mobilité et des TP.
- La communication est cohérente à tous les niveaux, orientée vers l'extérieur et univoque.
- Grâce à une communication directe effectuée à temps, les partenaires concernés sont impliqués dans l'ensemble des travaux et projets.
- La communication est à jour, compréhensible et conviviale au niveau interne comme externe.

Exemples de projets / mesures / thèmes

- Amélioration de la communication vis-à-vis des partenaires
- Évaluation de la communication de l'OFT

[illegible]



Layout: Produced by TeamMediaBAV