

Téléphone 031 44 57 89
Case postale 200
3000 Berne 16

SERVICE DE PRESSE

No 4 / SOMMAIRE

pages

Augmentation des voyageurs grâce à Rail + Bus 2000

Sur la base des expériences déjà faites et des améliorations d'offres appropriées, ce but peut être atteint de manière réaliste. L'exemple des Entreprises de transport par bus, à Zoug, montre clairement ce que ces améliorations de l'offre réalisées dans le sens de Rail + Bus 2000 peuvent apporter.

1 - 2

Rail 2000 aidera les poids lourds à passer sur le rail

Rail 2000 n'est pas un concept destiné à promouvoir les transports de voyageurs seulement. Il contribue aussi à éloigner des routes suisses les mastodontes de 40 tonnes et plus.

3 - 4

Problèmes du trafic marchandises aussi résolus par Rail 2000

Les transports de voyageurs ne sont pas seuls à profiter de Rail 2000. Le nouveau concept d'offres crée également les premières conditions en vue d'améliorer des offres judicieuses en trafic marchandises, dont profite certainement aussi l'environnement.

5 - 6

Des moyens de transport public qui protègent les paysages

Notre graphique permet de faire une comparaison entre les besoins en terrains pour les routes nationales et ceux qui sont nécessaires aux nouveaux tronçons de Rail 2000 (voir service de presse no 2 du 28.10.87).

annexes

3.11.87

(Reproduction libre, justificatifs désirés)

Un exemple: les entreprises de bus dans la région de Zoug

Ce que peuvent produire des améliorations d'offres dans le sens de Rail + Bus 2000

sp. Sur le réseau de lignes des entreprises de transport du canton de Zoug S.A. (ZVB), comme du funiculaire du Zugerberg (montagne de Zoug) et des bus S.A. (ZBB), près de 5,6 millions de personnes ont été transportées au cours des neuf premiers mois de cette année. Cela représente un surplus de 33 pour cent par rapport à la même période de l'année précédente. Des accroissements de fréquence de plus de 50 pour cent ont même été enregistrés par moments sur certains tronçons de lignes. Tout porte à croire que cette tendance vers le haut continuera de se manifester. L'extension d'un tiers du réseau des lignes et de l'offre-horaire et l'accroissement de la fréquence, de 33 pour cent, sont d'un rapport égal, soit 1 : 1.

Selon les indications des deux entreprises de transport, ce succès est une conséquence de nombreux efforts en vue de la promotion et de l'augmentation de l'attractivité des moyens de transport public. Comme il l'a été prévu dans le nouveau concept d'offres Rail + Bus 2000 pour tout le pays, le réseau des bus zougois a donc été aménagé sur vaste échelle pour la période d'horaire 1987/88. De nouvelles lignes furent ouvertes, d'autres prolongées, et un service de bus local a été introduit. Au total, le réseau des lignes de bus s'est accru de 41 km. D'autres améliorations importantes à l'horaire ont permis d'augmenter de 33 pour cent l'offre de prestations dès juin 1987. De surcroît, de nouvelles lignes de bus et d'autres améliorations aux tracés actuels des lignes sont prévues pour ces prochaines années. Une réforme tarifaire sur vaste échelle a été réalisée en même temps que l'aménagement des transports en commun. Il s'agit en particulier de titres de transport simplifiés et moins nombreux, ainsi que d'un abaissement des tarifs jusqu'à 56 pour cent selon la distance. Signalons comme titre de transport particulièrement apprécié le BUS PASS qui n'est rien moins qu'un abonnement à vue librement transmissible, délivré au prix de 35 francs par mois pour les adultes, et de 25 francs pour les enfants, les jeunes, voire les seniors et les handicapés. Une communauté d'abonnements sera en outre créée le 1er janvier prochain, à laquelle appartiendront les ZVB/ZBB ainsi que les CFF, PTT et AAGS.

Les succès obtenus par les Entreprises de bus zougaises ont une analogie frappante avec le concept d'offres Rail + Bus 2000 actuellement en discussion. Partout dans les pays naissent des communautés tarifaires, des abonnements écologiques sont créés et l'abonnement à 100 francs pour demi-billets, qui à déjà été acheté par 1,3 million de personnes, a été introduit. Ces mesures tari-

fares doivent être encore suivies maintenant d'améliorations concrètes de prestations dans l'offre. Le nouveau concept d'offres Rail + Bus 2000, sur lequel le souverain devra se prononcer lors de la votation du 6 décembre, remplit la faille qui subsiste encore.

Rail 2000 aidera les poids lourds à passer sur le rail

sp. Rail 2000 est un concept visant à améliorer sur vaste échelle la capacité de prestations et l'attractivité des transports publics. Le fait que les nouveaux tronçons nécessaires au concept Rail 2000 sont également de grande importance pour le trafic marchandises international de transit, est encore peu connu.

Les pays de la Communauté économique critiquent sans cesse la Suisse qui prescrit une limite maximale de charge de 28 tonnes pour les camions, ce qui oblige environ 50 pour cent du trafic marchandises sur route nord - sud à emprunter un contournement par l'Autriche ou par la France. Le conseiller fédéral Schlumpf s'est exprimé clairement à cet égard contre l'exigence étrangère visant à relever les limites de charges, posée par le ministre allemand des transports Warnke, mais a offert un autre débouché, celui de doubler à court terme les capacités du service de ferroutage.

Cependant, un tel accroissement du nombre des trains de ferroutage signifie sans doute une sollicitation supplémentaire pour la ligne du Saint-Gothard; il ne peut être réaliste que si, en même temps, l'artère Loetschberg-Simplon réaménagée peut être utilisée pour le trafic marchandises. L'aménagement à double voie continue entre Spiez et Brigue sera bientôt achevé et permettra d'élever de 70, voire 80 pour cent la capacité de transport de cette ligne. On sait qu'un goulet subsiste entre Berne et Olten, car ce tronçon est utilisé en même temps pour le trafic est-ouest et le trafic de transit nord-sud. Un détournement du trafic marchandises par la ligne du Jura Delémont-Bienne n'est pas rationnel et exige des investissements élevés dont ne pourrait pas profiter le trafic voyageurs. La réalisation rapide de Rail 2000 résoud ce problème de capacité aussi bien pour le trafic voyageurs que pour celui des marchandises, sans investissements supplémentaires. Rail 2000 n'est donc pas seulement un concept pour l'encouragement des transports publics de personnes, mais nous aide aussi à éloigner des routes suisses les mastodontes de 40 tonnes et plus.

Jusqu'en 1992, les Etats membres de la CEE entendent libéraliser entièrement le marché des transports. Ce sont les poids lourds de la route qui profiteront en premier lieu de cette mesure; on compte que le trafic marchandises routier à travers les Alpes doublera jusqu'en l'an 2000. Tout en surchargeant de manière croissante les routes de transit par la France et l'Autriche, les camions lourds de 28 tonnes chercheront également un droit de passage par la Suisse. A ce moment-là, au plus tard, notre pays devra offrir des solutions concrètes de rechange ou pouvoir les prendre à court terme. Une nouvelle transversale alpine

pour le chemin de fer est certainement la solution la plus juste à long terme, à cet effet. Sur la base des imbrications internationales et d'une longue période de travaux, sa réalisation ne sera certes possible qu'après l'an 2000. Rail 2000 permettra aux camions de transiter grâce aux trains de ferroutage réalisables à moyen terme, cela sans que l'on doive encore attendre une décision définitive au sujet de la variante à choisir pour la future transversale des Alpes.

Le concept Rail 2000 profitera aussi au trafic marchandises

sp. Le concept d'offres Rail + Bus 2000 applicable dans tout le pays ne contient pas seulement des mesures en faveur des transports de voyageurs. Le trafic marchandises en profitera aussi.

Vu les exigences de transport sans cesse croissantes, d'une part à la suite de l'augmentation du nombre des marchandises vulnérables demandant un traitement spécial, d'autre part parce que ces exigences sont déclenchées par la concurrence qualitative et quantitative considérable du trafic marchandises routier, le trafic marchandises du chemin de fer doit améliorer de manière sensible son offre de prestations pour pouvoir subsister et éviter de perdre d'autres quotas de marché.

L'économie requiert aujourd'hui des prestations logistiques où le transport de produits bruts, intermédiaires et terminés doit représenter une part intégrante du processus de production global. Pour le chemin de fer, cela signifie que son offre doit devenir encore plus ponctuelle, plus authentique et apte à être mieux planifiée, en tenant compte de ses forces particulières. Les transports sur rail doivent être accordés de manière plus souple aux besoins de la clientèle et imbriqués dans la prestation globale logistique du porte à porte. Par rapport à autrefois, il s'agit désormais d'intégrer le moyen de transport de masses Rail dans les grands courants de trafic marchandises - qui utilisent toujours plus la route - de transporter rapidement aussi les petites quantités, tout en maintenant rigoureusement l'heure d'arrivée prévue pour la marchandise, dans le sens de "Just in time delivery".

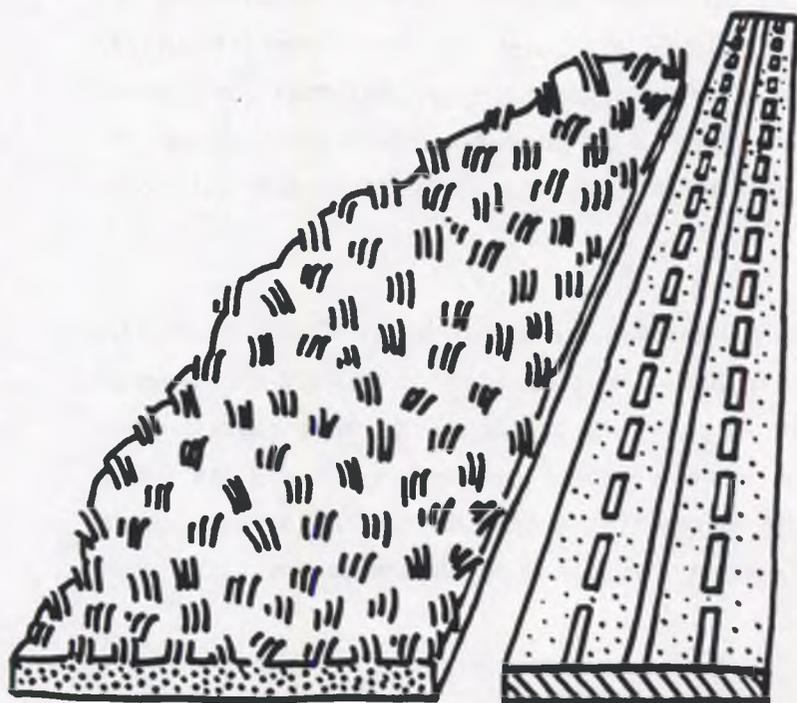
En trafic interne, Rail 2000 crée les premières conditions pour des améliorations judicieuses de l'offre. Les objectifs "plus fréquemment, plus rapidement, plus directement et plus d'occasions de voyages" sont aussi applicables aux cargo rail, cargo domicile et cargo combi. Vu que le trafic marchandises utilise les mêmes installations que le trafic voyageurs, les capacités supplémentaires des lignes transformées et aménagées sont absolument nécessaires pour la réalisation de prestations meilleures en trafic marchandises dans un horaire plus étoffé du trafic voyageurs.

Pour le trafic d'importation, d'exportation et en particulier de transit, les voies d'accès à l'artère Loetschberg-Simplon aménagée à double voie et à celle du Saint-Gothard seront améliorées grâce aux nouveaux tronçons prévus entre Muttenz et Olten, comme entre Mattstetten et Rothrist.

Ces voies d'accès permettront d'utiliser pleinement les capacités des deux lignes de montagne et de réaliser aussi une offre plus dense en trafic combiné à travers les Alpes. L'amplification de l'offre, en particulier en trafic de ferroutage, n'est pas finalement due à des considérations de politique des transports, mais c'est une réponse nécessaire de la Suisse à la pression croissante des pays de la CEE pour faire face à l'augmentation du trafic routier de transit par notre pays.

Il faut toutefois retenir le fait que l'aménagement des voies d'accès par Rail 2000 ne change rien au caractère de lignes de montagne de nos grandes artères de transit nord-sud à fortes déclivités, à courbes prononcées et à gabarit d'espace libre limité. Ce n'est qu'un nouveau tunnel de base à travers les Alpes qui pourra apporter à l'avenir une augmentation sensible et nécessaire de la qualité de prestations liée à une gestion d'exploitation rationnelle en trafic marchandises international.

RESSOURCES FONCIERES NECESSITEES PAR RAIL 2000
ET PAR LES ROUTES NATIONALES PROJETEES



Routes nationales
projetées 407 km
Surface nécessitée
environ 2000 ha

(Source: programme de construction des routes nationales)

Rail 2000
Longueur des lignes 117,2 km
Surface nécessitée 115,2 ha

(Source: CFF, état du projet en octobre 1987)



SERVICE DE PRESSE DU COMITE RAIL 2000