

COMITE CONTRE LA CONSTRUCTION

DE NOUVEAUX TRONCONS

NON A RAIL 2000

=====

Case postale 72610, 3422 Kirchberg, tél. 034 45 55 33, CP 34-40490-0

Résumé des arguments

---

La version complète peut être demandée au secrétariat du comité (en allemand uniquement).

=====

#### 1. Le comité référendaire

Le comité apolitique qui se propose de lutter contre les projets de nouveaux tronçons contenus dans RAIL 2000 compte 47 communes municipales, 11 communes bourgeoises, de nombreux autres organismes ainsi que plus de 900 membres à titre individuel.

Président: Paul Luder, agriculteur, député, 3424 Oberösch, tél. 034 45 22 29

Secrétariat: Martin Bürgi, avocat et notaire; Susanne Kunz, secrétaire, Eystrasse 1, 3422 Kirchberg, tél. 034 45 55 33

#### 2. Il est inutile de construire de nouveaux tronçons

L'opposition n'est pas dirigée au premier chef contre RAIL 2000 en tant que tel, bien qu'il présente des carences graves, mais contre les projets de construction de nouveaux tronçons. Les CFF prétendent que RAIL 2000 ne saurait voir le jour sans ces tronçons nouveaux. Nous ne partageons pas cet avis. Nous pensons que la Suisse peut se doter d'un réseau ferroviaire orienté sur l'avenir sans ces tronçons:

- a) Mattstetten-Rothrist (43 km). La justification donnée pour la construction de ce tronçon est l'accroissement de la capacité et un gain de temps de 10 km.
- b) Vauderens-Villars-sur-Glâne (27 km). Tronçon à ciel ouvert de bout en bout. La justification donnée pour la construction de ce tronçon est un gain de temps de 9 mn.

- c) Muttenz-Olten (28 km). La justification donnée pour la construction de ce tronçon est un gain de temps non encore déterminé.
- d) Zurich Aéroport-Winterthour (10 km). La justification donnée pour la construction de ce tronçon est l'accroissement de la capacité et un gain de temps de 5 mn.

A l'heure actuelle, notre réseau ferroviaire est déjà le réseau le plus dense du monde. Il serait tout à fait possible d'atteindre la capacité qui manque soi-disant sur les tronçons existants en modernisant le réseau et en introduisant un système rentable pour l'arrêt des trains. Et si l'on veut véritablement réaliser des gains de temps, il suffirait d'acquérir le matériel roulant adéquat (p. ex. Pendolino italien, Talgo espagnol). La Suisse voit un mètre carré de terre agricole disparaître chaque seconde. Cela ne peut durer. Dorénavant, il ne faut abandonner des terres agricoles que si un intérêt public réel le justifie et qu'il n'existe pas d'autre solution. Dans le projet RAIL 2000, un tel besoin n'est pas prouvé.

### 3. Un gain de temps qui laisse perplexe

"Moins d'une heure en train pour relier deux gares de correspondance en roulant à la vitesse nécessaire". Cet objectif est le but premier de RAIL 2000. Mais il ne s'applique qu'aux trains inter-cités. Les trains directs, les trains régionaux, les chemins de fer privés et les transports routiers ne sont pas concernés et ils doivent se soumettre à l'hégémonie des trains inter-cités. Les gares de correspondance n'apportent rien de bon pour les voyageurs. En effet, dans ces gares, des centaines de passagers descendent des trains en quelques minutes, y montent, passent d'un quai à l'autre. Les bagages doivent être transbordés et le courrier chargé et déchargé. La cohue est programmée; tout voyageur âgé ou handicapé aura de gros problèmes. Or, il serait tout à fait possible de réduire les temps d'attente et de changement en harmonisant les horaires et en étoffant l'offre de trains de manière cohérente.

### 4. L'agriculture

L'agriculture est très fortement touchée. Elle n'a pas d'autre choix que de se sacrifier: pour un mètre de tronçon construit, 40 m<sup>2</sup> de terrain disparaissent, et pourtant ce terrain est la plupart du temps d'une excellente qualité pour les cultures. Des terrains

sont émiettés, qui ne pourront plus jamais être remembrés. Dans les centres qui accueilleront des gares de jonction, des terres agricoles seront déclassées en raison de leur emplacement intéressant. Les talus et les creux sur les terrains plats ne sont plus utilisables en agriculture. Les nouvelles voies tracées et les immissions perturberont l'exploitation de la terre.

## 5. Impact sur l'environnement

RAIL 2000 n'a donné lieu à aucune étude d'impact sur l'environnement satisfaisante. Les Chambres fédérales se sont prononcées sur la base d'un simple "projet de couloir".

Il n'est pas correct de commencer par autoriser la construction et voter le crédit de programme et d'étudier par la suite seulement si le projet est compatible avec l'environnement. Les catastrophes naturelles qui se sont produites récemment ont bien montré quelles peuvent être les répercussions sur la nature et le paysage des grands projets de construction. On vante RAIL 2000 en disant que c'est un programme écologique. Or, la circulation n'est jamais écologique. Tous les modes de transport coûtent de la terre, de la forêt, de l'énergie et provoquent des nuisances phoniques. C'est en modernisant et en adaptant le réseau ferroviaire existant que nous causerons le moins de dégâts pour l'environnement. L'étude des répercussions de RAIL 2000 sur l'environnement manque.

## 6. Considérations financières

Les coûts annoncés pour RAIL 2000 sont les suivants:

Infrastructure CFF	5400 millions de francs
Matériel roulant CFF	1266 millions de francs
Chemins de fer privés CFF	<u>2000 millions de francs</u>
	8666 millions de francs

Les frais d'infrastructure engagés pour les CFF et les chemins de fer privés s'élèvent annuellement à 802 millions de francs. Avec RAIL 2000, ces frais augmenteront de 700 millions. Il serait du devoir des autorités de dire au contribuable avant la votation comment et où cet argent devra être pris. Or, cela n'a pas été fait.

## 7. Energie

Les chemins de fer couvrent leurs besoins énergétiques aux 2/3 grâce à l'énergie hydraulique et grâce au nucléaire pour le reste. Avec RAIL 2000, ces besoins augmenteront de 25 %. Nul ne sait comment et où cette électricité sera produite.

## 8. Trafic de marchandises

RAIL 2000 ne résout pas la question du transit des marchandises. L'évolution en Suisse comme à l'étranger nécessite qu'un nouveau tunnel alpin soit construit rapidement. Ce problème doit être résolu avant la mise en route de RAIL 2000 sinon des milliards de francs seront dépensés au mauvais endroit.

## 9. Politique des transports

RAIL 2000 table sur une croissance quantitative qui concernerait surtout les loisirs et les voyages de luxe. Une hausse de ce type de mobilité n'apporterait aucun avantage réel; elle ne ferait que dégrader la qualité de la vie. Nous n'avons rien à faire d'un réseau de transport qui nous permettrait d'habiter à Martigny, de travailler à Fribourg et de faire nos courses à Genève. Mieux vaudrait penser à la qualité de l'environnement.

## 10. Le mensonge

Les partisans de RAIL 2000 tentent de donner l'impression que rejeter le projet reviendrait à sonner le glas des transports publics en Suisse. C'est un mensonge. Le développement des transports publics continuera même sans RAIL 2000. Les Chambres fédérales ont voté le 7ème crédit de programme qui débloque 900 millions de francs pour les transports publics; à cette somme s'ajoutent les contributions des cantons et des communes. Les mesures de réductions tarifaires sont déjà en vigueur; les billets communautaires valables pour des régions entières continueront d'être créés.

VOILA POURQUOI NOUS DISONS NON A RAIL 2000.

Sources:

- Conception globale suisse des transports (CGST)
- Message relatif à une politique coordonnée des transports
- Etude d'impact sur l'environnement des NTF
- Message relatif à RAIL 2000 adressé par le Conseil fédéral au Parlement