



Votation populaire du 29 novembre 1998

**Rail moderne:
réalisation et financement des
projets d'infrastructure des
transports publics**

Fact sheets

Berne, octobre 1998

Informations

La présente série de feuilles d'information sur la modernisation des chemins de fer (arrêté fédéral sur la réalisation et le financement des projets d'infrastructure des transports publics) est structurée selon le schéma suivant:

- Les feuilles d'information générales (numérotation à un chiffre, chapitres 1 à 7), portent sur les principes des chemins de fer modernes. Mises ensemble, elles peuvent constituer un exposé d'ordre général.
- Les feuilles d'information détaillées (numérotation à deux chiffres) approfondissent certains aspects.
- Les graphiques concernant les divers chapitres (cf. table des matières) sont annexés aux feuilles d'information et forment un tout.

Les feuilles d'information ainsi que d'autres documents concernant les chemins de fer modernes pourront être consultés dès la mi-octobre environ sur Internet: <http://www.bav.admin.ch>

Pour de plus amples informations:

- Office fédéral des transports (OFT)
Section politique et planification
M. Jens Lundsgaard-Hansen
Tél. 031 322 75 60
e-mail: jens.lundsgaard-hansen@bav.admin.ch
- Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC)
Secrétariat général
M. Karl Schwaar
Tél. 031 322 73 79
e-mail: karl.schwaar@qs-uvek.admin.ch

Table des matières

1. Notre rail doit être complètement modernisé

- 1.1 Rail moderne: la croissance du trafic
- 1.2 Rail moderne: regagner des parts du marché
- 1.3 Le rail moderne et son intégration dans la politique des transports

Graphique 1.1 Embouteillages

Graphique 1.2 Politique des transports

2. Le rail moderne profite à toute la Suisse

- 2.1 Rail moderne: l'apport de Rail 2000 (1^{ère} étape)
- 2.2 Rail moderne: l'apport de Rail 2000 (2^e étape)
- 2.3 Rail moderne: les avantages de la NLFA
- 2.4 Réseau NLFA: douze arguments en bref
- 2.5 Réseau NLFA: les économies réalisées
- 2.6 Réseau NLFA: deux axes ne sont guère plus chers qu'un seul
- 2.7 Les deux enjeux du réseau NLFA: la capacité et la qualité
- 2.8 Le réseau NLFA garantit les raccordements de tout le pays au réseau à grande vitesse
- 2.9 Rail moderne: l'apport des raccordements au réseau à grande vitesse (trains à grande vitesse, TGV)
- 2.10 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse orientale et septentrionale
- 2.11 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse occidentale
- 2.12 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse méridionale
- 2.13 Rail moderne: la lutte contre le bruit et ses effets

Graphique 2.1 Projets principaux

Graphique 2.2 Programme de construction

Graphique 2.3 Coûts d'investissement

Graphique 2.4 Arguments en faveur de la solution réseau

3. Le rail moderne rend les voyages en train plus attrayants

- 3.1 Rail moderne: liaisons plus rapides vers les centres européens
- 3.2 Rail moderne: réduction des temps de parcours en Suisse
- 3.3 Rail moderne: les avantages pour la Suisse orientale
- 3.4 Rail moderne: les avantages pour la Suisse centrale
- 3.5 Rail moderne: les avantages pour le nord-ouest de la Suisse

3.6 Rail moderne: les avantages pour la Suisse occidentale

3.7 Rail moderne: les avantages pour le Canton du Tessin

Graphique 3.1 Investissements pour le trafic voyageurs et marchandises

Graphique 3.2 Gains de temps dans le trafic national

Graphique 3.3 Gains de temps dans le trafic international

4. Le rail moderne fera de la Suisse la plaque tournante de l'Europe

4.1 Rail moderne: l'apport de l'accord de 1992 sur le transit

4.2 Rail moderne: l'apport du nouvel accord sur les transports terrestres

4.3 Rail moderne: c'est ce que planifie et construit l'Europe

4.4 Rail moderne: dans toute l'Europe, les marchandises se dirigent vers le rail

Graphique 4.1 Charnière de l'Europe

Graphique 4.2 La Suisse, plaque tournante des transports

5. Le rail moderne crée du savoir-faire et des emplois

5.1 Le rail moderne crée des emplois

5.2 Le rail moderne encourage le tourisme

5.3 Le rail moderne diminue les coûts de congestion

Graphique 5.1 Emplois

6. Le rail moderne protège l'environnement et les Alpes

6.1 Le rail moderne réduit la pollution atmosphérique et ménage les réserves de terrain

6.2 Le rail moderne protège les Alpes

Graphique 6.1 Environnement et protection des Alpes

7. Le rail moderne disposera d'une assise financière sûre

7.1 Rail moderne: le financement

7.2 Rail moderne: le fonds spécial permettra de contrôler les coûts

7.3 Rail moderne: le coût des divers projets

7.4 Le rail moderne préserve le trafic régional

Graphique 7.1 Financement

1. Notre rail doit être complètement modernisé

Notre politique des transports est un grand chantier depuis des années. Pourtant, nous nous rapprochons des travaux finals: la RPLP et la réforme des chemins de fer sont sous toit. L'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE est prêt à être signé. En approuvant la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, le peuple assiera la politique des transports sur une nouvelle base. C'est absolument nécessaire.

1. L'augmentation du trafic

Notre mobilité augmente rapidement. Le transport des voyageurs progresse de 2,5 pour cent par année. Le trafic marchandises à travers les Alpes croît même plus vite. Et il ne faut pas s'attendre à la fin de cette croissance.

Au cours de ces dernières années, elle a surtout eu lieu sur la route. En conséquence, le nombre des heures d'embouteillage a passé très rapidement de 2'400 à 4'200 par année. Aujourd'hui déjà, ces bouchons coûtent plus d'un milliard de francs par année. Si nous n'y prenons pas garde, ils coûteront bientôt entre 5 et 8 milliards.

La charge polluante s'alourdirait également: le trafic routier occasionne, par exemple, 35 pour cent des émissions de CO₂. Elle est la principale cause de l'effet de serre. Ici aussi, il faut prendre des mesures.

2. Le rail doit regagner des parts du marché

L'affaiblissement du rail s'explique par plusieurs raisons. D'une part, les chemins de fers se sont reposés trop longtemps sur leurs lauriers. De l'autre, ils ont été traités comme des parents pauvres. Au cours des 40 dernières années, nous avons investi, selon les prix actuels, 170 milliards de francs dans notre réseau routier. Pour les chemins de fer, il ne restait „que" 70 milliards. Par conséquent, les temps de parcours en voiture de tourisme ont baissé en moyenne de 40 pour cent, alors que ceux du rail ont diminué de 20 pour cent.

Même pour le trafic marchandises, la route est actuellement plus attrayante que le rail. Les chemins de fer détiennent encore 37 pour cent de ce marché. C'est beaucoup en comparaison européenne (15 %). Mais en 1970, ils acheminaient encore 53 pour cent des marchandises. Le recul est donc considérable.

3. L'intégration du chemin de fer moderne dans la politique des transports

Nous sommes confrontés actuellement à un choix: ou nous ne faisons rien et nous laissons les transports „s'étouffer". Il en résultera de graves inconvénients pour l'économie et une irritation quotidienne pour chacun de nous. Ou bien nous développons considérablement les routes. Avec ce comportement, nous pouvons oublier les objectifs en matière de protection de l'air. Les conditions de vie seront insupportables, notamment dans les agglomérations et la région alpine.

Au cours de plusieurs votations, le peuple suisse s'est prononcé en faveur d'une troisième voie: le rail doit être rendu plus attrayant et compétitif afin de devenir, dans le transport des voyageurs et des marchandises, une véritable solution de rechange par rapport au trafic privé et au camion. A eux seuls toutefois, les nouveaux tronçons ferroviaires et les nouveaux tunnels ne suffisent pas:

- ⇒ Les chemins de fer eux-mêmes doivent devenir plus efficaces (réforme des chemins de fer).
- ⇒ La vérité des coûts doit être appliquée dans le trafic routier lourd (RPLP).
- ⇒ Nous avons besoin d'une politique des transports harmonisée au niveau européen (accords bilatéraux).
- ⇒ Si nous voulons cependant renforcer notre place économique ; si nous voulons délester efficacement la route et l'environnement ; si nous voulons tous pouvoir encore voyager rapidement et confortablement : nous devons dire „oui" à la modernisation des chemins de fer et de leurs infrastructures.

1.1 Rail moderne: la croissance du trafic

Comme par le passé, les trafics voyageurs et marchandises augmentent fortement. Sans la modernisation de l'infrastructure des transports publics, le transport routier s'effondrerait rapidement. Les dégâts causés à l'environnement s'amplifieraient beaucoup.

1. Croissance du trafic

De 1970 à 1990, le transport routier et ferroviaire des voyageurs a progressé de 2,5 pour cent par année. Les experts s'attendent à une croissance supplémentaire de 70 pour cent d'ici à 2020. Dans le transport des voyageurs à travers les Alpes, la progression est estimée à 50 pour cent.

Le trafic marchandises se développe encore plus rapidement: les prestations de transport sur le rail et sur la route doubleront entre 1993 et 2015. A travers les Alpes, le trafic triplerait ou quadruplerait si l'on ne prenait pas de mesures. Si ce volume supplémentaire était écoulé uniquement par la route, 15'000 camions au maximum traverseraient chaque jour le tunnel du St-Gothard. Ce chiffre correspond à la charge actuelle de la route du St-Gothard (total des voitures de tourisme et des camions).

2. Davantage de trafic routier – davantage d'embouteillages

Au cours de ces dernières années, la croissance du trafic a surtout concerné la route. Sa part dans le trafic privé est de 86 pour cent. De 1993 à 1996 uniquement, la circulation routière a augmenté de 6 pour cent, ce qui a fait passer le nombre des heures d'embouteillage de 2'400 à 4'200 par année. En d'autres termes, une croissance de 1 pour cent correspond à 300 heures d'embouteillage supplémentaires. Les pertes de temps qui en résultent occasionnent des coûts élevés pour l'économie nationale. Aujourd'hui déjà, ceux-ci atteignent 1,1 milliard de francs par année.

Les comptes sont vite faits: une heure d'embouteillage coûte actuellement 250'000 francs. Une augmentation du trafic de 1 pour cent accroît donc les coûts d'embouteillage de 75 millions. Etant donné les prévisions de croissance du trafic, ces coûts pourraient atteindre prochainement en Suisse de 5 à 8 milliards de francs et rejoindraient ainsi, en termes relatifs, le niveau de l'UE (3% du PNB).

L'extension de certains tronçons de routes nationales ne suffirait pas pour écouler le trafic supplémentaire. Même le réseau des routes principales et des routes urbaines devrait être développé. Par ailleurs, un très grand nombre de places de parc supplémentaires serait nécessaire.

3. Davantage de trafic routier - davantage de dégâts causés par la pollution

La circulation routière occasionne environ 35% des émissions de CO₂ en Suisse (le CO₂ est responsable de l'effet de serre). Comme la production de CO₂ ne peut être réduite qu'en fonction de la consommation de carburant, celle-ci doit, selon la loi *ad hoc* examinée actuellement par le Parlement, être diminuée de 5 pour cent par rapport au niveau de 1990, et cela jusqu'en 2010. Cet objectif ne pourra être réalisé si la majeure partie du trafic supplémentaire n'est pas écoulée par le rail, d'autant plus que la consommation moyenne de carburant des voitures de tourisme n'a guère diminué au cours de ces dernières années.

4. Conclusion

Nous avons besoin de voies de communication performantes pour garantir la santé de notre économie et notre qualité de vie. Nous sommes en outre tenus de maîtriser la mobilité accrue en respectant les impératifs de la protection de l'environnement. La modernisation complète des chemins de fer est nécessaire à cet effet.

1.2 Rail moderne: regagner des parts du marché

Au cours des 40 dernières années, les investissements routiers ont été deux fois et demi plus importants que les mises de fonds en faveur du rail. En conséquence, les chemins de fer ont perdu de leur attrait face aux voitures de tourisme et aux camions. Leur modernisation permettra de renverser cette tendance.

1. Investissements dans la route et dans le rail

Au cours des 40 dernières années, on a investi, en termes nominaux, 50 milliards de francs pour la construction des routes nationales. Compte tenu de l'inflation, cette somme équivaut à 70 milliards. Un montant supplémentaire de 75 milliards (compte tenu de l'inflation: 100 mrd. fr.) a été déboursé pour les routes cantonales et communales. 87 pour cent du réseau des routes nationales, long de 1850 km, sont actuellement en service. Les coûts des 240 km qui restent à construire sont estimés à plus de 20 milliards (la NLFA coûte 7 milliards de moins).

Quant au réseau ferré, il date, pour l'essentiel, du siècle passé. Il a subi un programme de modernisation après 1900, lorsqu'il a été électrifié. A partir des années 60, des installations de sécurité modernes et la suppression des passages à niveau ont apporté d'autres progrès. Le matériel roulant a été renouvelé en permanence; il correspond aujourd'hui aux standards actuels de la technique. Mais les nouveaux tronçons peuvent être comptés sur une seule main: la ligne du Heitersberg a été construite en 1974, celle du Grauholz en 1995. Dans l'ensemble, les fonds consacrés à l'infrastructure ferroviaire ont été deux fois et demi moins importants que ceux affectés à la route.

2. Augmentation des investissements – réduction des temps de parcours

Grâce aux grands investissements opérés dans le réseau routier, les vitesses ont beaucoup augmenté. La comparaison de 13 trajets représentatifs d'une gare à l'autre montre ce qui suit: alors que les temps de parcours des automobilistes ont diminué de quasiment 40 pour cent au cours des 40 dernières années, ceux du rail n'ont baissé que de 20 pour cent. En 1957, le chemin de fer nous amenait à destination un peu plus vite que l'automobile. Actuellement, pour ces 13 parcours, la voiture nécessite en moyenne 23 mn de moins que le rail

3. Réduction des temps de parcours – augmentation de l'attrait

La vitesse exerce une grande influence sur le choix du moyen de transport. Entre Berne et Zurich, le nombre des usagers ferroviaires a quasiment doublé depuis 1974, dès lors que la vitesse a augmenté et que l'horaire a été étoffé. La croissance du trafic routier a été plus faible dans ce cas. En revanche, pendant la même période, les voyageurs ferroviaires de la ligne du St-Gothard ont diminué d'un tiers. Ici, le train a vu sa compétitivité baisser fortement depuis l'ouverture du tunnel routier du même nom.

Même dans le trafic marchandises, les temps de parcours et la qualité du transport revêtent une importance toujours plus grande par suite de la division accrue du travail et de la production en flux tendus („just-in-time“). Sans la modernisation de son infrastructure, le rail perdra d'autres parts du marché. Aujourd'hui, sa part est encore de 37 pour cent (1970: 53 %). Dans le trafic à travers les Alpes, elle a passé de 92 à 72 pour cent durant la même période.

4. Conclusion

Un chemin de fer moderne, circulant à de grandes vitesses et offrant de bonnes correspondances, est une solution de rechange attrayante par rapport à l'automobile. Un chemin de fer moderne est aussi nécessaire pour décharger la route des poids lourds. C'est la seule manière de garantir à l'avenir une cohabitation judicieuse entre le rail et la route.

1.3 Le rail moderne et son intégration dans la politique des transports

La politique des transports doit permettre la mobilité de tous les habitants de Suisse et créer de bonnes conditions-cadres pour l'économie. Par la même occasion, elle doit veiller à ne pas accroître les charges pesant sur l'homme et la nature.

1. Objectifs

- Premièrement, la politique des transports porte aussi sur l'infrastructure et l'offre. Elle doit contribuer à améliorer l'accessibilité de notre pays.
- Deuxièmement, il importe de créer les conditions permettant de maîtriser la mobilité accrue tout en respectant l'environnement. La protection des Alpes est fondamentale: elle exige un transfert plus important du trafic lourd transalpin de la route vers le rail.
- Troisièmement, le système des transports doit pouvoir être financé. Les transports publics, notamment, ne doivent pas toujours plus dépendre des subventions.
- Quatrièmement, la politique suisse des transports doit être coordonnée avec la politique européenne.

2. Instruments

- Redevance poids lourds proportionnelle aux prestations: elle compense l'augmentation de la limite du poids des camions, maintient la compétitivité des chemins de fer dans le trafic marchandises, constitue une mesure de base pour l'application de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et permet de financer l'extension des chemins de fer.
- Réforme des chemins de fer: elle permet le libre accès au réseau ferroviaire, suscite la concurrence, améliore l'efficacité des chemins de fer et transforme les CFF en une société anonyme de droit public.
- Accord sur les transports terrestres avec l'UE: il permet l'accès réciproque au marché du transport routier et ferroviaire, harmonise les normes techniques applicables aux véhicules routiers (limite des 40 t) et instaure une politique coordonnée dans la région alpine (infrastructure (NLFA) et redevances routières).
- Chemin de fer moderne: ce dossier réunit les grands projets d'infrastructure des transports publics et assure leur financement.
- Achèvement du réseau autoroutier: les dernières lacunes seront comblées dans les 15 prochaines années. Le financement en est assuré.

3. Conclusion

Le peuple a approuvé la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations, qui sera perçue dès 2001. La réforme des chemins de fer entrera en vigueur deux années plus tôt (1999). Nous abordons maintenant la deuxième moitié de la politique des transports: le chemin de fer moderne sera rendu plus attrayant, délester la route et l'environnement et améliorera notre accessibilité et notre position à l'égard de l'Europe.

2. Le rail moderne profite à toute la Suisse

La modernisation du rail comprend quatre volets: Rail 2000, la NLFA, les raccordements au réseau à grande vitesse et la protection contre le bruit. Ils sont soigneusement coordonnés et apportent de nombreux avantages à notre pays. La durée de construction sera de 20 ans environ. Les investissements se montent à 1,5 milliard de francs par année. Ce n'est pas plus que ce qui sera dépensé ces prochaines années pour l'achèvement du réseau autoroutier.

1. Avantages de Rail 2000

Rail 2000 présente une offre attrayante dans le trafic voyageurs national. Il englobe environ 50 projets de construction – nouveaux tronçons, tronçons aménagés, extension des gares de jonction – qui se répartissent sur tout le territoire.

Pour des raisons économiques, Rail 2000 est réalisé en plusieurs étapes. La première sert à réaliser le principe des nœuds dans la plus grande mesure possible. Cela signifie que les trains arrivent simultanément dans les grandes gares et qu'il en repartent peu après. La deuxième étape débutera après 2005 et comblera alors systématiquement les lacunes par de nouvelles offres, p. ex. en mettant en place plus souvent une cadence semi-horaire.

2. Avantages de la NLFA

La NLFA reliera la Suisse méridionale à Rail 2000. Elle insérera aussi notre pays dans le schéma directeur européen du réseau ferroviaire à grande vitesse. Enfin, elle assurera les capacités et la qualité de transport nécessaires au transfert du trafic lourd vers le rail, ainsi que la protection des Alpes.

La NLFA de 1998 n'est toutefois plus celle de 1992. Seule l'idée du réseau est restée la même. Les avantages et les charges du trafic ferroviaire doivent être répartis uniformément sur l'ensemble du pays. C'est pourquoi toutes les régions se sont battues avec véhémence pour „leur“ tunnel et „leurs“ lignes d'accès.

Dans l'ensemble, la „nouvelle NLFA“ a vu son coût diminuer de 4 milliards de francs. Avec un redimensionnement supplémentaire, les dommages en matière de politique générale et des transports seraient beaucoup plus grands que les économies réalisées. L'abandon de l'axe du Loetschberg, par exemple, réduirait au mieux les coûts de 1 à 2 milliards de francs, soit 3 à 6 pour cent de l'ensemble des mesures proposées. Du point de vue économique, il est beaucoup plus intelligent d'échelonner, comme prévu, la mise en service de la NLFA que d'abandonner tout un axe. Ainsi, l'offre pourra être adaptée progressivement à la croissance de la demande.

3. Avantages des raccordements au réseau à grande vitesse

Avec de tels raccordements pour toutes les régions du pays, nous relions la Suisse au réseau européen à haute performance. Le rail deviendra ainsi un concurrent fort et écologique des trafics routier et aérien. Sans ces raccordements, sans Rail 2000 et sans la NLFA, la Suisse et son trafic-voyageurs seraient coupés de l'évolution européenne. Par contre, nous ne pourrions pas éviter le trafic lourd, trafic qui transiterait principalement par nos routes.

4. Avantages de la protection contre le bruit

Le quatrième et dernier élément est représenté par la protection contre le bruit. Des mesures actives et passives permettront de protéger environ 260'000 personnes du bruit ferroviaire excessif. Le nouveau projet offre la possibilité de financer en toute sécurité les mesures imposées par cette obligation légale.

2.1 Rail moderne: l'apport de Rail 2000 (1^{ère} étape)

La réalisation de Rail 2000 a été échelonnée. La 1^{ère} étape ne porte que sur les ouvrages qui apportent les plus grands avantages. Le programme de l'offre reste cependant le même: les trains arrivent dans les nœuds ferroviaires toutes les heures ou toutes les demi-heures et en repartent peu après. Le trafic régional peut ainsi être intégré de manière optimale dans le trafic des trains directs et *Intercity*. Tous les voyageurs profiteront d'un nombre maximal de correspondances, disponibles rapidement dans toutes les directions. La 1^{ère} étape doit être terminée d'ici à 2005.

1. Constructions

Le peuple a approuvé Rail 2000 en 1987. Les risques de dépassement de crédits ont nécessité une révision du projet. Les améliorations non urgentes ont été différées. Les objectifs de l'offre seront surtout atteints par de la haute technologie et non par des ouvrages coûteux, ce qui a permis de ramener les coûts à 7,5 milliards de francs, soit, en francs constants, aux 5,4 milliards de francs alloués en 1987.

La 1^{ère} étape comprend 50 projets de construction, dont les plus importants sont les suivants:

- Troisième voie entre Genève et Coppet
- Double voie le long du lac de Neuchâtel
- Tunnel à double voie entre Vauderens et Siviriez
- Nouveau tronçon entre Berne et Olten
- Aménagement de quatre voies entre Aarau et Rapperswil
- Tunnel à double voie entre Muttenz et Liestal (tunnel de l'Adler)
- Tunnel à double voie entre Zurich et Thalwil

Les investissements (en millions de francs, chiffres ronds) sont répartis sur tout le pays:

- Suisse occidentale: 1'500
- Plateau / Tessin: 3'000
- Suisse orientale: 1'200
- Nœuds / gares (Lausanne, Berne, Bienne, Olten, Lucerne, Zurich): 1'000
- Améliorations ponctuelles sur l'ensemble du réseau: 800

2. Amélioration de l'offre

La 1^{ère} étape de Rail 2000 réalisera largement le concept des nœuds. Zurich, Bâle, Berne, Olten et Winterthur seront desservis toutes les heures pleines et, en grande partie, toutes les demi-heures. Lausanne, Bienne, Lucerne et Saint-Gall le seront aux minutes 15 et 45, parfois aussi toutes les demi-heures. Le progrès technique y contribuera: les rames à caisses inclinables et les trains à deux niveaux, qui offrent 40 pour cent de sièges supplémentaires, permettront d'élargir l'offre et de réduire les temps de parcours (Zurich-Bienne-Lausanne: réduction de 35 mn!) sans aménager beaucoup de tronçons.

3. Conclusion

Rail 2000 permettra de réduire les temps de parcours de 8 pour cent en moyenne, voire de 15 pour cent entre les centres urbains. La valeur des gains de temps profitant aux voyageurs dépassera 100 millions de francs. Les kilomètres de trains directs et *Intercity* augmenteront de 13 pour cent et les places assises-kilomètres de 24 pour cent. Si le trafic supplémentaire assuré par Rail 2000 était écoulé par la route, la consommation d'essence augmenterait de 50 millions de litres.

2.2 Rail moderne: l'apport de Rail 2000 (2^e étape)

La 2^e étape de Rail 2000 améliorera encore l'offre du transport public des voyageurs. Elle englobera de nouveaux segments de l'offre et tiendra compte des nouveaux besoins de transport jusqu'en 2020. Il est prévu de plafonner les coûts à 5,9 milliards de francs.

1. Améliorations des offres – prise en compte des évolutions à long terme

La 1^{ère} étape de Rail 2000, fondée sur le principe des nœuds de trafic, marque un tournant dans l'histoire des transports publics. La 2^e étape affine ce concept, l'étend à de nouveaux segments de l'offre et tient compte des évolutions à long terme. Ainsi, la part des personnes habitant dans des agglomérations (estimée aujourd'hui à environ 70 %) augmentera encore vraisemblablement. La part des personnes de plus de 65 ans progressera de 40 à 45 pour cent par rapport à la situation actuelle. Planifier signifie anticiper les événements. Il faut donc, aujourd'hui déjà, prendre les décisions qui s'imposent et garantir les moyens financiers ad hoc.

2. Points forts de la planification

Les planifications de la 2^e étape de Rail 2000 visent divers objectifs, qui peuvent être atteints par des mesures relevant de l'exploitation, de la technique et de la construction:

- Améliorer l'offre pour les liaisons à forte demande, par exemple en éliminant les goulets d'étranglement (nœuds, suppression des lacunes des doubles voies ou des sections à quatre voies) et en adaptant le tracé. L'augmentation de la capacité et de la stabilité de l'horaire profitera à tout le réseau, y compris le trafic régional, d'agglomération et le trafic marchandises.
- Améliorer l'offre au sein des agglomérations et les raccordements aux grands centres. Il est aussi concevable, par exemple, de développer des nœuds ou des tronçons pour permettre l'aménagement de nouveaux points d'arrêt, étoffer les horaires ou mieux desservir les communes qui s'agrandissent et qui ne sont pas suffisamment prises en compte par l'offre actuelle des transports publics.
- En cas de besoin, revaloriser l'axe nord-sud (grande vitesse, trafic-marchandises) en construisant une nouvelle traversée du Jura (région de Bâle et Plateau) ou en implantant une nouvelle ligne entre Lugano et Milan (tronçon suisse). Ces deux projets délesteraient le réseau et créeraient aussi une plus grande marge de manœuvre pour le trafic d'agglomération et les transports sur de longues distances.

3. Planification reposant sur de larges bases et arrêté fédéral sujet au référendum

Aucune décision définitive n'a encore été arrêtée au sujet du contenu de la deuxième étape de Rail 2000. La planification sera précisée ces prochaines années, en collaboration avec les cantons et les entreprises de transport. Au cours de la première moitié de la prochaine décennie, le Parlement s'occupera du message ad hoc et d'un arrêté fédéral sujet au référendum. Le programme global de la modernisation du rail comprend un montant maximal de 5,9 milliards de francs pour la 2^e étape de Rail 2000.

4. Conclusion

La 2^e étape de Rail 2000 renforcera aussi les transports publics suisses durant la période allant de 2010 à 2020. De nouveaux segments de l'offre (p.ex. les agglomérations) seront pris en compte. Planifier signifie anticiper les événements: c'est pourquoi il faut, dès aujourd'hui, prendre les décisions qui s'imposent et garantir les moyens financiers ad hoc. Les projets seront ensuite réalisés progressivement et en fonction des besoins.

2.3 Rail moderne: les avantages de la NLFA

La forte augmentation du trafic des marchandises et des voyageurs a conduit à une renaissance du rail. Les Etats limitrophes investiront plus de 300 millions de francs dans de nouvelles lignes à grande vitesse. La NLFA intégrera la Suisse dans ce réseau, permettant de réduire les temps de parcours internationaux de 20 à 30 pour cent et renforçant la position du rail dans le trafic marchandises.

1. Economies

Par rapport au projet approuvé en 1992, la NLFA a vu son coût diminuer de 4 milliards de francs: les nouveaux tronçons qui n'étaient pas absolument urgents (Arth-Goldau – Altdorf, Biasca – Bellinzone, Heustrich – Frutigen) ont été supprimés; on a renoncé à construire les installations de chargement des automobiles à Heustrich et à Steg et à aménager une double voie sur tout le tracé du tunnel du Loetschberg. La branche de Mundbach (Valais) a aussi été supprimée. La NLFA coûtera donc 13,6 milliards, y compris une réserve de 15 pour cent.

2. Eléments de la NLFA

- Le tunnel du St-Gothard, long de 57 km, commencera près d'Erstfeld et finira près de Biasca. Il comprendra deux tubes à voie unique. La durée de construction est estimée à 12 ans. L'axe en question inclut aussi, dans une deuxième phase, le tunnel du Ceneri, percé entre Bellinzone et Lugano.
- Le tunnel du Loetschberg, long de 34,6 km, commencera à Frutigen et se terminera à Raron (vallée du Rhône). Sa construction durera environ 7 années. Le tunnel sera percé durant la première étape, en même temps que celui du St-Gothard.
- Enfin, le raccordement de la Suisse orientale à l'axe du St-Gothard, qui sera réalisé durant une deuxième phase, fait partie intégrante de la NLFA. Pour atteindre cet objectif, on procédera à des aménagements ponctuels sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau et l'on percera les tunnels du Zimmerberg et de l'Hirzel.

Le début de la construction et la mise en service de la NLFA se feront par étapes: Lötschberg: 2000/2006; St-Gothard: 2000/2012; Zimmerberg: 2006/2013; Ceneri: 2006/2016; Hirzel: 2011/2016. L'offre de transport sera ainsi adaptée progressivement à une demande qui ne cesse d'augmenter.

3. Avantages pour le transport des voyageurs et des marchandises

Trafic-voyageurs: la NLFA fait partie du réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Toutes les régions du pays obtiendront de meilleures liaisons avec les métropoles européennes limitrophes. Par ailleurs, elle reliera le Tessin et le Valais à Rail 2000. L'axe du St-Gothard réduira les temps de parcours d'une heure en moyenne, l'axe du Loetschberg de 30 mn à une heure.

Trafic-marchandises: en 1997, les chemins de fer suisses ont acheminé 18 millions de tonnes à travers la Suisse. Diverses études montrent que le volume de transport triplera d'ici 2015/2020. Une grande partie de la capacité de 51 – 74 millions de tonnes (suivant les types des trains marchandises), créée par les deux tunnels de base, sera donc rapidement utilisée. La NLFA améliorera en outre la qualité des transports de marchandises et elle abaissera les coûts d'exploitation des chemins de fer.

4. Conclusion

La NLFA fera de la Suisse la plaque tournante du trafic voyageurs européen à grande vitesse. Elle permettra aussi de mettre en œuvre l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Elle représente un investissement très important pour l'avenir de notre pays.

2.4 Réseau NLFA: douze arguments en bref

1. Le réseau NLFA permettra de répartir sur toute la Suisse les avantages et les inconvénients du trafic ferroviaire. Cela correspond à nos principes en matière de politique générale et économique.
2. Le réseau NLFA empêche toute solution unilatérale et réduira sensiblement les temps de parcours pour toutes les régions du pays: l'axe du Lötschberg desservira une zone comprenant au moins 1,5 million de personnes, celui du St-Gothard fera de même pour 3 millions d'habitants.
3. Le réseau NLFA fera de la Suisse la plaque-tournante du trafic européen à grande vitesse. Les gains de temps pour les voyages vers les métropoles limitrophes atteindront 20 à 30 pour cent.
4. Le réseau NLFA revalorisera la ligne du Simplon dans le trafic voyageurs international. Toute la Suisse occidentale en profitera, le raccordement direct à l'aéroport de Milan apportant un avantage particulier.
5. Le réseau NLFA reliera les cantons du Tessin et du Valais à Rail 2000.
6. Le réseau NLFA créera les conditions indispensables au transfert du trafic lourd sur le rail. Avec un seul axe, la majeure partie des trains marchandises devrait passer par les tronçons de montagne. Un tel itinéraire renchérit les coûts jusqu'à 20 pour cent. Il faudrait, par ailleurs, s'accommoder de la baisse de la qualité des prestations (détours, diminution des trains de jour, retards, etc.). La compétitivité du rail s'en ressentirait dans une très large mesure.
7. Le réseau NLFA nous garantira la possibilité de rester indépendants par rapport aux décisions de l'étranger en matière d'investissements. En concentrant tout le trafic sur l'axe du St-Gothard, il serait nécessaire de procéder à de très grandes constructions dans l'agglomération milanaise, surchargée et à forte densité démographique. Il faudrait aussi s'accommoder de détours, car les terminaux de Busto Arsizio, de Turin et de Gênes peuvent être atteints plus directement par l'axe du Lötschberg-Simplon.
8. Le réseau NLFA permettra d'utiliser de manière optimale le réseau ferré existant. Il sera possible de limiter la construction de nouvelles voies d'accès ou l'amélioration de celles qui existent déjà. On ne construira que ce qui est absolument nécessaire en raison de la topographie et des capacités disponibles. Par rapport à 1992, le coût de la NLFA a été diminué d'environ 4 milliards de francs.
9. Le réseau NLFA coûtera au maximum de 1 à 2 milliards de francs de plus qu'une NLFA à un seul axe. En cas d'abandon du Loetschberg, il faudrait augmenter la capacité et accroître en divers points la hauteur aux angles de la ligne du St-Gothard.
10. Le réseau NLFA bénéficiera d'un nouveau financement. 75 pour cent des ressources seront accordés à fonds perdu. Etant donné le volume de trafic escompté, il sera ainsi possible d'éliminer les risques liés à l'économie d'entreprise.
11. Le réseau NLFA sera mis en service par étapes. Un tel procédé permettra d'appliquer dans les délais l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et de coordonner l'offre ferroviaire et la demande de transport. La Suisse disposera ainsi d'un atout, étant donné qu'elle sera le premier pays à offrir dès 2006 un axe moderne nord-sud traversant l'Europe.
12. Le réseau NLFA figure dans l'accord sur le transit, conclu en 1992 avec l'UE. Le non-respect de cet accord mettrait en péril la conclusion de l'accord bilatéral sur les transports terrestres. Il serait aussi illusoire de vouloir intégrer la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse. En effet, sans NLFA, nos voisins (p. ex. l'Allemagne et l'Italie) ne construiront pas de raccordements à grande vitesse en direction de la Suisse.

2.5 Réseau NLFA: les économies réalisées

Le redimensionnement du réseau NLFA a permis d'économiser environ 4 milliards de francs. Au lieu des 14 milliards de francs prévus pour l'aménagement complet des axes du St-Gothard et du Loetschberg selon l'arrêté fédéral de 1991, les tunnels du St-Gothard, du Ceneri et du Loetschberg ne coûteront plus que 10,3 milliards (sans l'intégration de la Suisse orientale et sans les réserves).

1. Aménagement complet de la NLFA (St-Gothard et Loetschberg)

L'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin, que le peuple a approuvé en votation populaire le 27 septembre 1992, fixait les coûts de la NLFA à 9,7 milliards pour le St-Gothard et à 4,3 milliards pour le Loetschberg (→ total de 14,0 mrd. de fr.).

Vu les avant-projets de 1994, les coûts pour l'aménagement complet étaient estimés à 10,2 milliards pour le St-Gothard et à 4,7 milliards pour le Loetschberg (→ total de 14,9 mrd de fr.).

Au début de 1995, dans le cadre de la nouvelle conception, le Conseil fédéral a donné l'ordre d'examiner l'aménagement de la NLFA et la question de savoir quelles voies d'accès pouvaient être abandonnées. Ce redimensionnement a été pris en compte dans le nouveau projet.

2. Economies

Au St-Gothard, on a renoncé aux nouveaux tronçons entre Arth-Goldau et Altdorf/Erstfeld, entre Biasca et Sant' Antonino/Cadenazzo et au contournement de Flüelen. Les coûts de l'axe du St-Gothard avec les tunnels de base du même nom et du Ceneri se réduisent ainsi à 7,3 milliards de francs.

Au Loetschberg, on a renoncé au transport des automobiles à travers le tunnel de base et, partant, aux installations de chargement à Heustrich et à Steg, au tunnel sur le flanc du Niesen, au contournement de Frutigen et au raccordement direct au Valais central. La branche de transit vers le tunnel du Simplon a été déplacée de la région de Brigue (Mundbach) à celle de Viège (Rarogne). L'abandon du transport des automobiles permet d'aménager le tunnel de base en partie sur une seule voie pour le trafic voyageurs et marchandises. Les coûts se réduisent ainsi à 3 milliards de francs.

3. Aperçu des coûts (en milliards de francs, sans réserve)

	St-Gothard	Loetschberg	Total
Arrêté de 1991 sur le transit alpin	9,7	4,3	14,0
Chemin de fer moderne (message FTP de 1996)	7,3	3,0	10,3
Economie chemin de fer moderne	2,4	1,3	3,7

4. Conclusion

On a économisé 3,7 milliards de francs par rapport à l'arrêté fédéral de 1991. 3,2 milliards proviennent du redimensionnement et 0,5 milliard de la baisse des coûts de construction. Comparativement à l'avant-projet de 1994, les économies atteignent même 4,6 milliards.

2.6 Réseau NLFA: deux axes ne sont guère plus chers qu'un seul

On dit que la variante réseau de la NLFA est beaucoup plus onéreuse et qu'elle ne saurait être exploitée de manière économique. Reprocher le „luxe de la NLFA“ est dénué de tout fondement. Abandonner le Lötschberg permettrait des économies ne dépassant pas 1 à 2 milliards de francs.

1. NEAT: 45 pour cent du „paquet“ global

On oublie souvent que la NLFA (13,6 mrd. fr.) ne représente „que“ 45 pour cent du paquet global. Les autres 55 pour cent sont réservés à Rail 2000, aux raccordements au réseau à grande vitesse et à la protection contre le bruit.

2. Un seul axe : à peine moins cher

Le préjugé persiste selon lequel une NLFA à un seul axe permettrait de réduire sensiblement les coûts. Une telle économie ne pourrait cependant être obtenue que si l'on renonçait au tunnel de base du St-Gothard. Cet abandon ne recueillerait pas la majorité des voix et ne serait pas judicieux sur le plan de la politique des transports. Cet axe est en effet une artère principale du trafic entre le nord et le sud de l'Europe. Sans le St-Gothard, environ les deux tiers de la population suisse ne pourrait pas être raccordés au réseau à grande vitesse. De plus, la capacité du Loetschberg (19-24 millions de tonnes) ne suffirait jamais pour transférer le trafic lourd sur le rail.

Reste donc la solution consistant à renoncer au Lötschberg. Cela apporterait dans le meilleur des cas une économie de 1 à 2 milliards de francs, soit 3 à 6 pour cent du paquet global. Or, la NLFA n'est pas simplement l'addition de deux axes; c'est une solution globale optimisée. En cas d'abandon du Loetschberg, l'axe du St-Gothard devrait être aménagé sur toute sa longueur pour une hauteur aux angles de 4 m et divers nouveaux tronçons devraient être ajoutés au programme de construction. Cela coûterait au moins 2 milliards de francs. Une autre solution, discutée au Parlement, consisterait à développer le tronçon de montagne du Loetschberg. Mais elle coûterait jusqu'à 1 milliard de francs. Par ailleurs, les pertes de qualité et de capacité par rapport au réseau seraient considérables.

Aucune économie ne serait possible si l'on aménageait entièrement un axe du St-Gothard comprenant une seule voie. Ainsi, la longueur des tunnels de cet axe, telle qu'elle figurait dans le projet d'aménagement complet mis en consultation atteignait 147 km, alors qu'elle est „uniquement“ de 126 km avec la solution actuelle en réseau.

La mise en service de la NLFA par étapes est beaucoup plus appropriée sur le plan économique: on terminera d'abord le Lötschberg (vers 2006), puis le St-Gothard (vers 2012). Cela permettra de mettre en œuvre dans les délais la protection des Alpes. Une telle manière de procéder nous offrira un avantage concurrentiel sur la France et l'Autriche, car nous serons le premier pays à disposer d'un axe nord-sud performant à travers les Alpes. De ce fait, l'offre ferroviaire et la demande de transport pourront être coordonnées progressivement.

3. Les risques économiques sont écartés

Une étude de Coopers & Lybrand, publiée en 1995, a conclu que la NLFA ne pourrait pas être rentabilisée. Ses résultats ne peuvent cependant pas être appliqués à la „nouvelle“ NLFA. Premièrement, le coût de celle-ci a été réduit de 4 milliards de francs. Deuxièmement, elle sera financée différemment. Avec l'ancien projet, les chemins de fer auraient dû amortir et rémunérer 75 pour cent des fonds. Avec le nouveau financement, 75 pour cent des ressources sont des contributions à fonds perdu, ce qui permet d'éliminer les risques liés à l'économie d'entreprise.

2.7 Les deux enjeux du réseau NLFA: la capacité et la qualité

On dit que la variante réseau de la NLFA crée d'énormes surcapacités. Cette appréciation part d'une hypothèse erronée, selon laquelle la majeure partie du trafic marchandises pourra à l'avenir passer par les tronçons de montagne. Mais un tel itinéraire diminuerait sensiblement la compétitivité du rail. De plus, la concentration du trafic sur un seul axe créerait de très grands problèmes de capacité en Italie.

1. Baisse des coûts – augmentation de la qualité

Selon diverses prévisions, quelques 50 millions de tonnes de marchandises pourraient chaque année, vers 2015/2020, traverser la Suisse par le rail dans le trafic nord-sud. Cela correspond au maximum à 300 trains par jour. C'est précisément la capacité moyenne d'une ligne à double voie, telle qu'elle sera construite au St-Gothard. Avec un seul axe, il faudrait soit faire passer beaucoup de trains par les tronçons de montagne (Lötschberg et St-Gothard), soit limiter énormément le trafic voyageurs.

En revanche, la variante réseau permet aux chemins de fer d'acheminer le trafic marchandises à travers les tunnels de base. Il en résultera une réduction des coûts d'exploitation, car les tronçons de montagne reviennent 20 pour cent plus cher. (augmentation des frais de traction, des temps de parcours, davantage de trains et de personnel). D'autre part, les chemins de fer pourront améliorer la qualité de leurs prestations. Ils pourront, comme la route - qui a depuis longtemps son propre réseau -, s'adapter de manière optimale à la répartition régionale de la demande de transport. Ils pourront transporter davantage de marchandises le jour – notamment pour ne pas gêner les riverains. Ils pourront garantir une plus grande sécurité de l'exploitation. Le réseau leur permettra de constituer des points forts par axe: le corridor de 4 m au Loetschberg servira au trafic combiné accompagné („autoroute roulante“), le corridor de 3,80 m au St-Gothard au trafic combiné non accompagné. La diversification permettra un plus grand éventail d'offres et, partant, une augmentation de leur part du marché.

Ces avantages seraient sévèrement compromis si le trafic marchandises était concentré sur un seul axe. Il en résulterait des détours inutiles et longs, des frictions entre les trains marchandises et voyageurs, une baisse de la ponctualité et aucune possibilité d'échapper aux perturbations de l'exploitation. Conséquence : il ne serait pas possible de transférer sur le rail le volume de transport souhaité.

2. Indépendance des investissements étrangers

Le réseau permettra en outre d'utiliser de manière optimale les lignes d'accès actuelles et futures (Mattstetten – Rothrist). La répartition du trafic sur deux axes a aussi des avantages en ce qui concerne les raccordements vers le sud. Car une NLFA à un seul axe exigerait à moyen terme de grands investissements dans l'agglomération milanaise, lesquels pourraient susciter des résistances considérables de la part de la population concernée. L'axe Loetschberg-Simplon permettra de délester ce goulet d'étranglement et l'on pourra choisir l'itinéraire le plus direct pour des destinations telles que Novare, Turin ou Gênes.

La rampe sud du Simplon sera aménagée jusqu'à Novare pour une hauteur de 4 m aux angles. Cette ligne offre encore des capacités inutilisées et les terminaux de ferroutage seront agrandis. Quant aux rayons de courbure, ils ne sont pas plus défavorables sur l'axe Lötschberg-Simplon que sur la ligne du St-Gothard. La rampe entre Domodossola et Iselle ne constitue plus un obstacle pour les locomotives modernes, d'autant plus que les trains marchandises en direction du nord sont traditionnellement moins chargés que ceux en direction du sud.

2.8 Le réseau NLFA garantit les raccordements de tout le pays au réseau à grande vitesse

On dit que nous réalisons la variante réseau de la NLFA uniquement pour l'Europe et qu'elle sert surtout au trafic marchandises. Cette affirmation est, lui aussi, dénuée de fondement. Grâce au réseau, la Suisse deviendra la plaque tournante du trafic voyageurs européen à grande vitesse. Cela se traduira par des liaisons ferroviaires rapides, directes et performantes vers les principales régions économiques de l'Europe.

1. Accord sur le transit et accord bilatéral sur les transports terrestres

Par l'accord de 1992 sur le transit, la Suisse s'est engagée à l'égard de l'UE à construire la NLFA. Ne pas respecter l'accord signifierait manquer à sa parole et retarderait ou rendrait impossible la conclusion de l'accord sur les transports terrestres. Ce dernier doit remplacer l'accord sur le transit, qui expirera en 2004. Sans consensus sur les transports terrestres, les six autres accords n'aboutiront pas.

Il ne saurait toutefois être question d'un cadeau fait à l'Europe: vu l'accord sur le transit, les axes du St-Gothard et du Lötschberg-Simplon figurent dans le schéma directeur du réseau européen à grande vitesse. Toutes les régions suisses pourront en profiter, d'autant plus que les États limitrophes s'engagent à construire sur leurs territoires les raccordements à la NLFA.

2. Le trafic à grande vitesse est un marché en forte croissance

Le transport à grande vitesse est considéré comme un marché à forte croissance. La fréquentation de ses trains (70-80%) est supérieure à la moyenne. Notamment sur les distances moyennes (300-600 km), ils constituent une solution de rechange attrayante par rapport à l'automobile et à l'avion. Quant au trafic à grande vitesse à travers les Alpes, on s'attend à ce qu'il augmente de près de 40 pour cent d'ici à 2010.

Si nous ne construisions pas la NLFA, la Suisse serait coupée du réseau européen à grande vitesse, ce qui aurait des conséquences négatives sur l'économie, le tourisme, la recherche, la population et l'environnement. Toutes les régions de la Suisse se battent donc depuis des années pour „leur“ axe et „leurs“ raccordements. Cela ne serait guère le cas si nous construisions la NLFA uniquement pour l'Europe.

3. Le tunnel du Lötschberg servira à toute la Suisse occidentale

Dans ce contexte, il faut aussi s'opposer à l'affirmation selon laquelle l'axe du Lötschberg se terminerai t à Brigue et ne servirait qu'aux cantons de Berne et du Valais. Ceux qui le prétendent oublient que le Simplon, grâce aux accès par le nord (Lötschberg) et par l'ouest (vallée du Rhône) pourra maintenir et développer sa position dans le trafic voyageurs international.

Cette liaison avec le nord de l'Italie (10 millions d'habitants!) et le nouvel aéroport de Milan-Malpensa est très importante pour l'ensemble de la Suisse occidentale. La planification et la construction du tunnel du Mont-Cenis ayant subi des retards, le Simplon voit même ses chances commerciales augmenter. Il se pourrait donc que les réseaux à grande vitesse de la France et de l'Italie soient, à moyen terme, reliés l'un à l'autre par la vallée du Rhône.

2.9 Rail moderne: l'apport des raccordements au réseau à grande vitesse (trains à grande vitesse, TGV)

Grâce à la NLFA et aux raccordements de toutes les régions aux TGV, la Suisse fera partie du réseau européen à grande vitesse. Dans les relations avec les centres européens limitrophes, des réductions de temps de parcours de 20 à 30 % ouvriront les portes de et vers l'Europe et offriront de nouvelles chances au rail, moyen de transport écologique, par rapport à l'avion et à l'automobile. Toute la Suisse en profitera.

1. La modernisation du rail garantira les raccordements de la Suisse aux TGV

Sur l'axe nord-sud, la NLFA est un projet prioritaire du réseau européen à grande vitesse. Les raccordements TGV de la Suisse occidentale et orientale relieront la NLFA et Rail 2000 au principaux axes européens à grande vitesse. L'accord de 1992 sur le transit et l'arrêté de 1991 sur le transit alpin (votation de 1992 sur la NLFA) ont préfiguré l'intégration de la Suisse dans ce réseau.

Les arrangements bilatéraux avec l'Allemagne (en vigueur), la France et l'Italie (tous les deux en cours de négociation) concrétisent les projets. De ce fait, toutes les régions du pays bénéficieront des avantages du trafic à grande vitesse. La modernisation du chemin de fer garantit les projets de construction nécessaires et leur financement. Pour les raccordements TGV à la Suisse occidentale et orientale (plafond de 1,2 milliard de francs), le Parlement adoptera ces prochaines années (vers 2001) un arrêté fédéral distinct, sujet au référendum.

2. Atouts du trafic à grande vitesse

Le trafic à grande vitesse présente une série d'avantages qui peuvent aussi profiter à la Suisse:

- Amélioration de la compétitivité: Des réductions de temps de parcours entre 20 et 30 %, voire 50 % (sur les lignes directes TGV) rendent le chemin de fer à nouveau concurrentiel face à l'automobile et à l'avion (parcours de 300 à 600 km, parfois jusqu'à 1000 km).
- Augmentation des parts du marché: Avec un taux d'utilisation de 70 à 80 pour cent, la fréquentation des trains TGV est très élevée. Aujourd'hui déjà, ils assurent en Europe environ 15 pour cent des prestations du trafic-voyageurs ferroviaire. Leur part continuera à s'accroître fortement.
- Respect de l'environnement: Les trains TGV ont besoin de 40 pour cent de moins de place que la route. Par ailleurs, ils consomment deux à trois fois moins d'énergie que l'automobile et l'avion.

3. Conclusion

La NLFA garantira les raccordements TGV entre le nord et le sud (Valais, Tessin) de la Suisse. Conjointement avec les raccordements à la Suisse occidentale et orientale, la Suisse deviendra ainsi la plaque tournante du trafic européen à grande vitesse. Les arrangements bilatéraux avec l'Allemagne, la France et l'Italie garantiront réciproquement les constructions nécessaires. Sans NLFA, les pays étrangers n'investiraient guère dans les lignes avec la Suisse. A long terme, notre pays serait contourné de chaque côté par le trafic-voyageurs à grande vitesse.

2.10 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse orientale et septentrionale

La NLFA et Rail 2000 seront reliés de manière optimale avec le réseau ferroviaire allemand. En ce qui concerne les raccordements de la Suisse orientale et septentrionale, il s'agit de garantir sur les voies d'accès à la NLFA la capacité nécessaire au trafic-marchandises et de réduire de 25 pour cent les temps de parcours des voyageurs vers les centres de l'Allemagne. Ces objectifs figurent dans l'arrangement conclu avec l'Allemagne et qui est en vigueur depuis le 2 juin 1998.

1. Idée de l'arrangement

L'arrangement garantit que les voies d'accès à la NLFA n'ont pas de goulets d'étranglement dans le trafic voyageurs et marchandises, assurant ainsi un taux d'utilisation élevé de la NLFA et des relations rapides et attrayantes avec les centres économiques de l'Allemagne et des pays du Benelux. Les capacités seront développées en fonction des besoins; chaque pays financera les constructions nécessaires sur son territoire.

2. Mesures prévues

Dans l'arrangement, les deux pays s'engagent à prendre les mesures suivantes:

- Ligne de la vallée du Rhin Karlsruhe – Bâle: aménagement progressif à quatre voies pour la grande vitesse (coûts: env. 6 milliards de DM, ce projet concerne exclusivement l'Allemagne)
- Région du lac de Constance (Schaffhouse / St-Margrethen): mesures d'aménagement en cas de goulets d'étranglement; dans l'optique actuelle, les capacités suffiront même après la mise en service de la NLFA.
- Accès en Suisse: deuxième pont sur le Rhin à Bâle, nouveau tronçon Mattstetten-Rothrist (1^{ère} étape de Rail 2000), nouvelle traversée du Jura (en cas de besoin, 2^e étape de Rail 2000) pour diriger le trafic transitant par Bâle vers les axes du Lötschberg et du St-Gothard; conduire le trafic de la région du lac de Constance vers l'axe du St-Gothard via les tunnels du Zimmerberg et de l'Hirzel (NLFA / intégration de la Suisse orientale).
- Réduction du temps de parcours entre Zurich – Schaffhouse – Stuttgart et Zurich – St-Gall – Munich d'une heure ou de 25 pour cent par itinéraire. A cette fin, on mettra en service des rames à caisses inclinables et on améliorera ponctuellement le réseau (surtout en Allemagne).

3. L'application de l'arrangement est déjà en cours

Dans un comité directeur commun, l'Allemagne et la Suisse mettent en œuvre les mesures de l'arrangement, avec la collaboration des chemins de fer (SA DB et CFF). Les cantons sont constamment consultés et informés dans le cadre d'un groupe spécial réunissant la Confédération et leurs représentants.

A l'heure actuelle, les chemins de fer élaborent en commun des projets d'offre et des horaires pour les lignes Zurich – Schaffhouse – Stuttgart et Zurich – St-Gall – Munich. Dès l'an 2000, des rames diesel à caisses inclinables relieront Zurich à Munich en 3h35 (actuellement 4h15); dès 2005, ce temps de parcours passera à 3h25 et comprendra la desserte de l'aéroport de Zurich. Une réduction supplémentaire à 3h15 implique des améliorations ponctuelles de l'infrastructure. Entre Zurich et Stuttgart, le temps de parcours réalisable avec des rames à caisses inclinables et de petits aménagements pourra atteindre 2h35 à moyen terme (actuellement, 3h05). Les mesures visant à le ramener à 2h15 sont en cours d'examen. Si la baisse de la durée des voyages vers Stuttgart et Munich ne peut être réalisée qu'avec des aménagements sur le sol helvétique, ceux-ci seront financés par des fonds prélevés sur les 1,2 milliard de francs affectés aux raccordements TGV en Suisse occidentale et orientale (2001 environ: arrêté fédéral sujet au référendum, destiné au Parlement).

2.11 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse occidentale

La Suisse occidentale doit être reliée au réseau TGV français par Genève, Bâle et par l'Arc jurassien intermédiaire. Des négociations se déroulent actuellement en vue d'un arrangement entre la Suisse et la France. A moyen et à long terme, les temps de parcours vers Paris, métropole européenne, devront baisser de 25 pour cent ou davantage. Toute la Suisse en profitera.

1. Idée de l'arrangement

Avec l'arrangement, les deux pays tendent à améliorer les liaisons TGV vers la France. Cela permettra de réduire considérablement les temps de parcours en direction de Paris / Londres et de Lyon / Midi de la France / Espagne. L'accent est mis sur les améliorations concernant les liaisons Genève - Mâcon - Lyon/Paris, Lausanne/Berne/Neuchâtel - Dole/Dijon - Paris (Arc jurassien) et Bâle - Mulhouse/Strasbourg - Paris. Les décisions que la France est encore appelée à prendre pour l'extension des TGV Rhin-Rhône (Mulhouse - Dijon - Paris/Lyon) et Est (Paris - Strasbourg) seront déterminantes pour les mesures prévues. A long terme, Paris devra être accessible en 2½ à 3 heures au départ de Genève, Lausanne, Berne et Bâle (situation actuelle : 3h1/2 à 4h1/2).

2. Mesures concevables

Dans les négociations avec la France, la Suisse tend à réaliser par étapes des améliorations et des aménagements pour les lignes passant par Genève, l'Arc jurassien et Bâle. Les mesures suivantes sont concevables:

- Genève: modernisation à court terme de la „ligne des Carpates“, trains à caisses inclinables, moyen et long terme: aménagements sur la ligne Genève - Mâcon, éventuellement raccordement au TGV Rhin - Rhône (branche sud)
- Arc jurassien (Lausanne, Berne, Neuchâtel): court terme: amélioration de l'alimentation en courant, rames à caisses inclinables; à moyen et long terme: aménagements ponctuels sur la rampe nord du Jura, raccordement au TGV Rhin-Rhône
- Bâle: à court terme: améliorations par le masterplan/Euroville, entrée à St-Louis-Bâle; moyen et long terme: conduite de trains TGV directs via le TGV Est ou le TGV Rhin-Rhône (le raccordement au trafic des trains allemands ICE via la ligne de la vallée du Rhin existe déjà).

La réalisation du TGV Rhin-Rhône est particulièrement importante pour la Suisse, car elle permet, suivant le lieu de départ, de réduire de une à deux heures les temps de parcours vers Paris.

3. La participation est garantie

La Suisse a fait réaliser une étude sur les diverses possibilités de raccordement au réseau TGV. Les résultats de celle-ci seront disponibles à la fin de 1998 et seront pris en compte dans les négociations avec la France. L'objectif est de pouvoir signer un arrangement en 1999. Les cantons de la Suisse occidentale (plus les deux Bâle et Zurich) seront constamment consultés et informés dans le cadre d'un groupe spécial Confédération - cantons.

Il appartiendra au Parlement d'approuver l'arrangement avec la France (message séparé du Conseil fédéral). Les fonds pour les raccordements aux TGV sont réservés dans le cadre des raccordements TGV de la Suisse occidentale et orientale (1,2 milliard de francs). A cette fin, le Conseil fédéral présentera aux Chambres un arrêté fédéral distinct, de portée générale (il sera possible de lancer un référendum).

2.12 Rail moderne: raccordements TGV de la Suisse méridionale

LA NLFA reliera toute la Suisse au réseau ferré de l'Italie. Un arrangement de la Suisse avec ce pays devra garantir que les capacités nécessaires en trafic-marchandises seront disponibles sur les voies d'accès aux transversales alpines. Dans le secteur des voyageurs, les raccordements sud de la NLFA permettront des liaisons plus rapides avec les villes italiennes et le nouvel aéroport international de Malpensa, situé au nord de Milan.

1. Idée de l'arrangement

L'arrangement avec l'Italie permettra de planifier en commun la ligne transfrontière. A l'instar de l'arrangement en vigueur avec l'Allemagne, les négociations en cours entre la Suisse et l'Italie visent à garantir que les capacités des voies d'accès au sud de la NLFA (axes du Lötschberg-Simplon et du St-Gothard) soient suffisantes pour le trafic-marchandises. Par ailleurs, les temps de parcours des voyageurs seront réduits grâce à la NLFA et aux améliorations prévues du réseau italien à grande vitesse (rete ad alta velocità); le nouvel aéroport international de Malpensa sera raccordé de manière optimale au réseau ferré suisse. Il sera ainsi possible d'accroître l'utilisation de la NLFA et d'éviter le contournement de la Suisse. A long terme, les deux pays tendent à prolonger la NLFA par une liaison à haute performance reliant Lugano à Milan.

2. Mesures concevables

Dans les négociations, la Suisse souhaite que les liaisons avec l'Italie via les axes du St-Gothard et du Lötschberg-Simplon soient progressivement améliorées et développées. Les mesures à prendre touchent surtout le territoire italien et ne doivent être réalisées que si elles répondent à un besoin attesté. Les points suivants font l'objet de négociations :

- Amélioration des offres par des mesures relevant de la technique et de l'exploitation ferroviaires (p.ex. rames à caisses inclinables, régulation de la circulation des trains)
- Aménagement ponctuel du réseau ferroviaire pour le trafic-marchandises dans la région de Domodossola / Lac Majeur / Novare / Gênes et garantie de capacités suffisantes dans les terminaux du nord de l'Italie
- Extension des capacités dans l'agglomération milanaise (aménagements ponctuels Milan – Monza, Milan – Rho – Gallarate; plus tard, éventuellement nouveaux tronçons en direction du Tessin)
- Poursuite des travaux de planification pour une liaison à grande vitesse entre Lugano et Milan. Du côté suisse, les capacités actuelles devraient suffire jusqu'à l'achèvement de la NLFA et de Rail 2000. Même sur la ligne existante, l'utilisation de rames à caisses inclinables permet de réduire sensiblement les temps de parcours. Si une nouvelle ligne s'imposait avant 2020, elle pourrait, pour le tronçon situé sur le territoire suisse, constituer un élément de la 2^e étape de Rail 2000.

3. La participation est garantie

L'Italie s'intéresse beaucoup aux axes modernes ferroviaires suisses qui traversent les Alpes. La répartition du trafic entre deux axes délesté l'agglomération milanaise. La Suisse a pour objectif de terminer les négociations avec l'Italie avant la mi-1999. Les cantons du Tessin et du Valais seront consultés et informés en permanence dans le cadre d'un groupe spécial Confédération-cantons. L'arrangement avec l'Italie sera soumis à l'approbation du Parlement (message séparé du Conseil fédéral).

2.13 Rail moderne: la lutte contre le bruit et ses effets

Les mesures de réduction du bruit des chemins de fer visent à garantir le droit des résidents, inscrit dans la loi, d'être protégés contre le bruit gênant ou nuisible. Un montant plafonné à 2,3 milliards de francs est prévu à cet effet. Le message du Conseil fédéral sera traité par le Parlement l'année prochaine.

1. Principes

- Les mesures à la source (rénovation du matériel roulant existant) seront préférées à celles prises sur le chemin de propagation du bruit (parois antibruit).
- Les mesures passives (fenêtres insonores) ne seront envisagées que si les mesures à la sources et sur le chemin de propagation sont insuffisantes ou disproportionnées.

2. Mesures

La rénovation technique du matériel roulant (2'350 voitures, 150 automotrices, 425 locomotives, 23'000 wagons) permettra déjà de ramener le bruit en dessous des valeurs limites d'immission pour 100'000 riverains. 80'000 personnes supplémentaires seront protégées par la construction de 270 km de parois antibruit. Malgré ces mesures, il restera encore 80'000 habitants exposés à un bruit ferroviaire supérieur à ces valeurs limites. Dans ces cas, la Confédération participera aux coûts d'installation des fenêtres antibruit.

3. Coûts

Un montant plafonné à 2,3 milliards de francs est prévu pour la réduction du bruit. Selon la planification actuelle, les coûts sont inférieurs à ce plafond. Plus de la moitié des investissements serviront à rénover le matériel roulant, le reste étant réparti entre les parois antibruit et les fenêtres insonores.

4. Délais

Le Parlement traitera le message du Conseil fédéral l'année prochaine. Vu l'ampleur des travaux et les fonds qui seront disponibles chaque année dès l'an 2000, la fin des travaux d'assainissement est attendue pour 2015 environ, la rénovation du matériel roulant devant se terminer déjà d'ici à 2009.

5. Conclusion

S'agissant de la réduction du bruit des chemins de fer, un important retard doit être comblé. Aujourd'hui, près de 260'000 personnes résidant le long du réseau ferré sont exposées à des immissions sonores supérieures aux valeurs limites. Il existe une obligation légale de remédier à cette situation. Le projet de modernisation des chemins de fer garantira les fonds nécessaires à cet effet.

3. Le rail moderne rend les voyages en train plus attrayants

La Suisse a déjà aujourd'hui le réseau ferré le plus étoffé d'Europe. Près d'un million de voyageurs l'utilisent chaque jour, ce qui représente aussi un record européen. La modernisation des infrastructures ferroviaires rendra les voyages en train encore plus attrayants. Le trafic d'agglomération, les transports régionaux et sur de longues distances seront raccordés de manière optimale: les passagers bénéficieront ainsi de meilleures correspondances et ils arriveront plus vite à destination – en Suisse comme à l'étranger.

1. Un investissement pour le trafic des voyageurs

Aux yeux de beaucoup d'habitants de ce pays, la modernisation des chemins de fer servira avant tout à transférer sur le rail les marchandises du trafic entre le nord et le sud de l'Europe. Nous voulons évidemment atteindre cet objectif, mais nous investissons principalement dans le réseau ferroviaire parce que nous voulons des liaisons modernes pour le trafic des voyageurs.

Si l'on étudie attentivement les investissements consentis dans le secteur des chemins de fer, on constate que: les raccordements TGV serviront quasi exclusivement au trafic des voyageurs, Rail 2000 à raison de 80 %, la NLFA pour moitié, et les mesures antibruit à raison d'un quart. Près de 20 milliards de francs, soit les deux tiers de l'ensemble du projet, bénéficieront donc aux voyageurs.

2. Raccordement optimal du trafic d'agglomération, des transports régionaux et sur de longues distances

Cet investissement ferroviaire renforcera l'ensemble des transports publics: la suppression des goulets d'étranglement sur le réseau principal ramènera à moins d'une heure la durée des trajets entre les noeuds de correspondance. Les trains pourront donc s'y croiser en même temps. Parallèlement, d'autres lignes pourront être desservies en cadence semi-horaire.

Dès lors que les trains régionaux et d'agglomération seront intégrés dans ce système, tous les voyageurs bénéficieront de correspondances optimales dans toutes les directions, avec des temps de battement minimaux. Le train deviendra intéressant non seulement pour se rendre de Lausanne à Bienne, mais aussi pour aller de Lutry à Saint-Blaise. La modernisation des chemins de fer améliorera donc la fréquentation de tous les transports publics et augmentera le chiffre d'affaires.

3. Trajets plus courts

Le voyageur est surtout intéressé par les gains de temps obtenus grâce aux différentes mesures (nouvelles lignes, nouveau matériel roulant, techniques modernes de signalisation, meilleures correspondances). Dans le trafic est-ouest, les temps de parcours diminueront à concurrence de 20%. Entre le nord et le sud, la réduction pourra même être de moitié. Bâle se rapprochera de Zurich, Lugano de Lucerne et la Suisse entière sera plus proche de ses voisins.

3.1 Rail moderne : liaisons plus rapides vers les centres européens

La modernisation du chemin de fer (Rail 2000, NLFA, raccordements de la Suisse au réseau européen à haute performance et mesures antibruit) améliorera considérablement l'offre du trafic voyageurs international sur de longues distances. En combinaison avec l'extension des réseaux TGV des pays voisins, la durée des trajets entre les centres suisses et les métropoles culturelles et économiques de l'Europe diminuera de 20 à 50 pour cent. Les trains modernes deviendront une solution de rechange intéressante par rapport à l'avion.

1. Les trains voyageurs internationaux sur de longues distances seront plus rapides

La combinaison de la modernisation des chemins de fer suisses (notamment Rail 2000, NLFA et raccordements TGV) et de la réalisation d'un réseau européen des TGV permettra aux voyageurs de gagner du temps sur les liaisons internationales à longues distances. Le schéma directeur européen prévoit d'ici à 2010 plus de 12'000 km de lignes nouvelles et près de 15'000 km de lignes aménagées ou de liaisons pour le trafic TGV. A l'avenir, on pourra atteindre en train de nombreux centres européens plus rapidement et plus confortablement qu'en voiture ou en avion.

2. Les gains de temps

Liaisons	Aujourd'hui	Chemin de fer moderne	Temps gagné
Bâle – Milan	4½ – 5½ h	3½	1 – 2 h
Bâle – Hambourg	6½ – 8½ h	5 h	1½ – 3½ h
Zurich – Berlin	8½ – 9½ h	6½ h	2 – 3 h
Zurich – Munich	4¼ – 5 h	3¼ h	1 – 1¾ h
Zurich – Milan	3¾ – 4½	2½ h	1¼ – 2 h
Zurich – Londres	9 – 11 h	5½ h	3½ – 5½ h
Berne – Florence	6 - 7 h	5 h	1 - 2 h
Berne – Milan	3¼ – 4½ h	2½ h	¾ – 2 h
Berne – Paris	4½ - 5 h	3 h	1½ - 2 h
Lausanne - Paris	env. 4 h	2½ - 3 h	1 - 1½ h
Genève – Paris	3¾ - 4 h	2½ - 3 h	¾ - 1½ h
Genève - Marseille	4½ - 5 h	3½ h	1 - 1½ h
Genève – Barcelone	8½ - 9½ h	6½ h	2 – 3 h

3.2 Rail moderne: réduction des temps de parcours en Suisse

Le chemin de fer moderne, avec Rail 2000 et la NLFA, améliorera encore le niveau élevé que la Suisse a atteint en matière de transport public des voyageurs. De nouveaux tronçons, du matériel roulant nouveau, des horaires plus performants et de meilleures correspondances diminueront les temps de parcours globaux jusqu'à 20 pour cent dans le trafic est-ouest et jusqu'à 50 pour cent dans le trafic nord-sud. Toute la Suisse en profitera.

1. Comment réduire les temps de parcours ?

La combinaison des mesures ferroviaires les plus diverses permettra de réduire les temps de parcours:

- De nouveaux tronçons tels que Mattstetten-Rothrist, Muttenz-Liestal ou Vauderens-Siviriez permettront d'augmenter les vitesses.
- Le nouveau matériel roulant (trains à caisses inclinables) permettra de rouler plus vite sur les lignes existantes.
- Les tunnels de base de la NLFA élimineront les tronçons de montagne à forte rampe et réduiront les distances (Arth-Goldau – Lugano: diminution de 40 km, Spiez – Brigue: diminution de 12 km).
- Des techniques modernes de signalisation permettront de réduire les intervalles entre les trains. Leur fréquence pourra donc être augmentée sur les tronçons critiques, notamment près des gares.
- L'extension du principe des nœuds autorisera les trains à arriver dans les gares simultanément ou à de courts intervalles et à repartir en groupe peu de temps après. Les liaisons en correspondance s'amélioreront et les temps d'attente dans les gares diminueront.

Par leur combinaison, les innovations en matière d'infrastructure, de matériel roulant, ainsi que le nouveau programme pour les horaires, les arrêts et l'exploitation réduiront considérablement les temps de parcours sur l'ensemble du territoire. Les centres, les agglomérations, les régions rurales et les régions périphériques en profiteront.

2. Réduction des temps de parcours (exemples, arrondis à 5 mn)

Destinations	Actuellement	Chemin de fer moderne	Réduction
Zurich – Berne	70	55	15
Zurich – Bellinzone	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Bellinzone – Chiasso	55	40	15
Zurich – Coire	95 (80)	85 (75)	10 (5)
Bâle – Zurich	60	50	10
Bâle – Berne	70	55	15
Berne – Brigue	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Bern – Sion	140	85	55
Lausanne – Bâle	145	125	20
St-Gall - Bâle	145	125	20
Aarau – Neuchâtel	80	65	15
Neuchâtel – Nyon	65	45	20
Bienne– Zurich	85	65	20
Lugano – Lucerne	160	95	65
St-Gall – Berne	150	125	25

3.3 Rail moderne: les avantages pour la Suisse orientale

La modernisation du chemin de fer (Rail 2000, NLFA, raccordements TGV et mesures antibruit) améliorera encore la qualité de l'offre en transports publics de marchandises et de voyageurs que connaît déjà la Suisse. La Suisse orientale bénéficiera des investissements qui seront réalisés directement dans l'infrastructure et le matériel roulant de la région. Des raccordements attrayants grâce à Rail 2000 et à la NLFA ainsi que la revalorisation des lignes vers Stuttgart et Munich réduiront la durée des trajets et amélioreront les avantages que la situation géographique procure à l'économie et la population.

1. Investissements / projets en Suisse orientale

Sur les 21 milliards de francs destinés à la NLFA et à la 1ère étape de Rail 2000, env. 15 pour cent seront investis dans les cantons de ZH, SH, AI, AR, SG, GR et TG. Cela équivaut à près de 20'000 emplois (personnes-années) ou, compte tenu de l'effet multiplicateur, à un volume compris entre 3'000 et 4'000 postes par an au cours des dix prochaines années. Voici les principaux investissements:

- Vers le sud, les nouveaux tunnels du Zimmerberg et du Hirzel intégreront la Suisse orientale dans le projet de la NLFA. La Bavière et le Bade-Wurtemberg auront une nouvelle desserte en trafic-marchandises.
- L'attaque intermédiaire de Sedrun placera le grand chantier de la NLFA dans le canton des Grisons. Le Chemin de fer rhétique et le FO y seront associés par les aménagements de leur infrastructure et par des mandats de transport.
- Des aménagements ponctuels seront réalisés sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau.
- Les noeuds ferroviaires de Zurich, de Winterthour et de Saint-Gall seront améliorés.
- Les trains à caisses inclinables réduiront la durée des voyages dans le trafic est-ouest, vers Stuttgart et Munich.

2. Avantages pour la Suisse orientale

- Les correspondances seront améliorées dans les noeuds ferroviaires.
- L'Express des Préalpes sera revalorisé.
- Les voyageurs se rendant vers le sud gagneront une heure, voire davantage; dans la direction est-ouest, le temps gagné variera entre 10 et 20 pour cent en moyenne.
- Un chemin de fer moderne a aussi besoin de matériel roulant (wagons et locomotives). Certaines entreprises de renom ont leur siège en Suisse orientale.
- Comme on le rénovera pour le rendre plus silencieux, le matériel roulant créera aussi des emplois.

3. La nouvelle durée des trajets (exemples arrondis à 5 minutes)

Parcours	Aujourd'hui	Chemin de fer moderne	Temps gagné
Saint-Gall – Zurich	70	65	5
Schaffhouse – Coire	155	140	15
Sargans – Aarau	100	85	15
Saint-Gall – Bâle	145	125	20
Saint-Gall - Bellinzone	210	150	60

3.4 Rail moderne: les avantages pour la Suisse centrale

La modernisation du chemin de fer (Rail 2000, NLFA, raccordements TGV et mesures antibruit) améliorera encore le haut niveau de la Suisse en matière de transports publics de marchandises et de voyageurs. La Suisse centrale bénéficiera des investissements réalisés dans l'infrastructure et le matériel roulant. Elle bénéficiera également des meilleurs raccordements en direction de Zurich, du Tessin et de la Suisse occidentale.

1. Investissements / projets en Suisse centrale

Sur les 21 milliards de francs destinés à la NLFA et à la 1ère étape de Rail 2000, env. 22 pour cent seront investis dans les cantons de UR, SZ, NW, OW, LU, GL et ZG. Cela équivaut à près de 28'000 emplois (personnes-année) ou, compte tenu de l'effet multiplicateur, à un volume compris entre 3'000 et 4'000 postes par an au cours des quatorze prochaines années. Voici les principaux investissements:

- Le noeud ferroviaire de Lucerne sera amélioré.
- Des aménagements ponctuels seront réalisés sur la ligne Saint-Gall – Arth-Goldau.
- Les nouveaux tunnels du Zimmerberg et du Hirzel rapprocheront la Suisse centrale de Zurich et de la Suisse orientale.
- La construction des tunnels du Saint-Gothard, du Zimmerberg et du Hirzel entraînera des investissements qui se chiffreront par milliards.
- Le bruit sera réduit en priorité sur le corridor de ferroutage du Saint-Gothard.

2. Avantages pour la Suisse centrale

- Les correspondances seront améliorées dans les noeuds ferroviaires.
- « L'Express des Préalpes » (Lucerne – St. Gall) sera revalorisé.
- Les voyageurs se rendant vers le sud gagneront une heure, voire davantage.
- Le tunnel de base du Saint-Gothard délesterá la A2 du fret routier transalpin.
- Le bruit diminuera.
- Des commandes seront passées à l'industrie électronique et à celle du matériel roulant.

3. La nouvelle durée des trajets (exemples arrondis à 5 minutes)

Parcours	Aujourd'hui	Chemin de fer moderne	Temps gagné
Arth-Goldau – Bâle	95	90	5
Arth-Goldau – Zurich	40	30	10
Lucerne – Lugano	160	95	65
Lucerne – Zurich	50	40	10
Zoug – Zurich	25	20	5
Flüelen - Bellinzone	100	45	55

3.5 Rail moderne: les avantages pour le nord-ouest de la Suisse

La modernisation du chemin de fer (Rail 2000, NLFA, raccordements TGV et mesures antibruit) améliorera encore le haut niveau de la Suisse en matière de transports publics de marchandises et de voyageurs. Le nord-ouest de la Suisse bénéficiera des investissements dans l'infrastructure et le matériel roulant qui y seront directement réalisés. Grâce à Rail 2000 et à la NLFA, l'amélioration des correspondances ainsi que de meilleurs raccordements aux réseaux ferroviaires des Etats voisins réduiront la durée des voyages et renforceront l'attrait de la région pour l'économie et la population.

1. Investissements / projets dans le nord-ouest de la Suisse

Sur les 21 milliards de francs destinés à la NLFA et à la 1ère étape de Rail 2000, entre 9 et 10 pour cent seront investis dans les cantons de SO, BS, BL et AG. Cela équivaut à près de 12'000 emplois (personnes-année) ou, compte tenu de l'effet multiplicateur, à un volume compris entre 2'400 et 3'400 postes par an au cours des sept prochaines années. Voici les principaux investissements:

- La ligne du pied sud du Jura sera améliorée.
- Le bruit sera réduit en priorité sur le corridor de ferroutage du Saint-Gothard.
- Des nouvelles lignes seront construites (tunnel de l'Adler, Mattstetten-Rothrist, Derendingen-Inkwil).
- Aménagements des noeuds ferroviaires d'Aarau et d'Olten.
- Boucle de contournement Rothrist – Zofingen (boucle d'Aarburg).

2. Avantages pour le nord-ouest de la Suisse

- Les correspondances seront améliorées dans les noeuds ferroviaires.
- On aura le choix entre deux axes pour se rendre vers le sud.
- Les voyageurs se rendant vers le sud gagneront une heure, voire davantage; dans le trafic est-ouest, les temps de parcours diminueront de 10 à 20 pour cent.
- Le tunnel de base du Saint-Gothard délesterà la A2 du fret routier transalpin.
- Un raccordement direct au TGV Rhin-Rhône sera créé.
- Un chemin de fer moderne a aussi besoin de matériel roulant (wagons et locomotives) et de nouvelles techniques de signalisation. Des entreprises de renom ont leur siège dans la région.

3. La nouvelle durée des trajets (exemples arrondis à 5 minutes)

Parcours	Aujourd'hui	Chemin de fer moderne	Temps gagné
Bâle – Milan	320 (270 CIS)	210	110 (60)
Bâle – Zurich	60	50	10
Bâle – Berne	70	55	15
Aarau – Neuchâtel	80	65	15
Soleure – Zurich	65	50	15
Soleure – Lausanne	95	80	15

3.6 Rail moderne: les avantages pour la Suisse occidentale

La modernisation du chemin de fer (Rail 2000, NLFA, raccordements TGV et mesures antibruit) améliorera encore le haut niveau de la Suisse en matière de transports publics de marchandises et de voyageurs. La Suisse occidentale bénéficiera des investissements dans l'infrastructure et le matériel roulant qui y seront réalisés. Les raccordements attrayants au réseau de la SNCF et des FS, la valorisation de la ligne du Simplon et le nouveau tunnel de base du Lötschberg amélioreront l'attrait de la Suisse occidentale.

1. Investissements / projets en Suisse occidentale

Sur les 21 milliards de francs destinés à la NLFA et à la 1ère étape de Rail 2000, env. 30 pour cent seront investis dans les cantons de BE, FR, NE, JU, VD, VS et GE. Cela équivaut à près de 38'000 emplois (personnes-année) ou, compte tenu de l'effet multiplicateur, à un volume compris entre 7'100 et 9'500 postes par an au cours des huit prochaines années. Voici les principaux investissements:

- D'importants investissements seront réalisés dans cette région: par ex. les nouvelles lignes Mattstetten-Rothrist, Onnens-Vaumarcus-Saint-Aubin, Vauderens-Siviriez et l'augmentation des capacités sur les tronçons Cornaux-Douanne et Lausanne-Genève.
- Les noeuds ferroviaires de Lausanne, de Bienne, de Neuchâtel et de Berne seront améliorés, facilitant les correspondances.
- La construction du tunnel de base du Lötschberg revalorisera sensiblement la ligne du Simplon, donnant une nouvelle impulsion aux cantons de Valais et de Vaud. Une liaison attrayante entre Milan et Paris passera désormais par la Suisse.
- Les raccordements TGV seront améliorés.

2. Avantages pour la Suisse occidentale

- Les correspondances seront améliorées dans les noeuds ferroviaires.
- L'amélioration notable de la ligne du pied sud du Jura réduira la durée des trajets.
- Les voyageurs bénéficieront d'une réduction des temps de parcours dans toutes les directions.
- Un chemin de fer moderne a aussi besoin de matériel roulant et de techniques de signalisation modernes. Des entreprises de renom ont leur siège en Suisse occidentale.

3. La nouvelle durée des trajets (exemples arrondis à 5 minutes)

Parcours	Aujourd'hui	Chemin de fer moderne	Temps gagné
Berne – Zurich	70	55	15
Berne – Brigue	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Berne – Sion	140	85	55
Lausanne – Bâle	145	125	20
Neuchâtel – Nyon	65	45	20
Bienne– Zurich	85	65	20

3.7 Rail moderne: les avantages pour le Canton du Tessin

Avec Rail 2000, la NLFA, les raccordements aux TGV et la lutte contre le bruit, le chemin de fer moderne améliore le niveau élevé de la Suisse en matière de transport public des voyageurs et des marchandises. Le canton du Tessin profitera particulièrement des investissements considérables opérés dans l'infrastructure de cette région. La ligne entre Lugano et le nord de la Suisse sera réduite de 40 km du fait des tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri. La durée des trajets vers Zurich sera diminuée. Le nord et le sud de la Suisse se rapprocheront.

1. Investissements / projets au Tessin

Sur les 21 milliards réservés à la NLFA et à la première étape de Rail 2000, environ un quart sera investi dans le Tessin. Cela correspond à un volume de travail de 31'000 personnes-année, soit avec l'effet multiplicateur, à 3'000 - 4'000 emplois par année pendant les 15 prochaines années. Les principaux investissements seront les suivants:

- Tunnel de base du St-Gothard.
- Tronçon à ciel ouvert Bodio – Giustizia (contournement de Biasca).
- Tunnel de base du Ceneri.
- Lutte contre le bruit du réseau existant.
- Option raccordement sud, 2^e étape de Rail 2000.

2. Avantages pour le canton du Tessin

- Impulsion pour le secteur de la construction et les fournisseurs.
- La NLFA éliminera les tronçons de montagne et réduira de 40 km le parcours entre Lugano et Arth-Goldau. Les gains de temps qui en résulteront dépasseront une heure entre le nord et le sud de la Suisse.
- La NLFA raccordera directement la Suisse méridionale au réseau de Rail 2000.
- Meilleures liaisons dans le triangle Lugano, Locarno, Bellinzone.
- Délestage de l'A2.

3. Nouveaux temps de parcours (exemples arrondis à 5 mn)

Destinations	Actuellement	Chemin de fer moderne	Réduction
Zurich – Bellinzone	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Bellinzone – Chiasso	55	40	15
Lugano – Lucerne	160	95	65
Bellinzone – St-Gall	210	150	60
Locarno – Lugano	50	35	15
Bellinzone – Milan	110 (85 CIS)	70	40 (15)

4. Le rail moderne fera de la Suisse la plaque tournante de l'Europe

Si l'on regarde au-delà de nos frontières nationales, nous voyons que l'Union européenne investira ces prochaines années 300 milliards de francs dans l'extension de son réseau ferroviaire à haute performance. La NLFA, d'importantes parties de Rail 2000 et les raccordements TGV en feront partie. En les réalisant, nous deviendrons la plaque tournante du trafic ferroviaire européen.

1. Une ceinture „Alp-Tec“

On considère la région des Préalpes qui entoure la Suisse comme l'une des régions les plus attractives d'Europe. De la Bavière à l'Alsace, de Genève à Grenoble, de la Côte d'Azur au Piémont et à la Lombardie, de Venise au Tyrol, les centres de recherche et de développement se multiplient. Une ceinture "Alp-Tec", avec des entreprises de haute technologie est en train de se former autour de la Suisse et une sorte de „bio-valley" se crée dans la région comprise entre Bâle et Mannheim.

Parallèlement, la Suisse occupe une place au milieu d'un réseau étendu d'axes ferroviaires principaux qui longent nos frontières pour relier d'une part les centres urbains situés autour de la Suisse – les villes du Haut-Rhin, la région Munich/Stuttgart, l'Italie du nord avec Milan et Turin, la région lyonnaise – et d'autre part les ports de la mer du Nord et de la mer Baltique avec ceux de la Méditerranée et de la mer Adriatique.

Des pôles économiques intéressants, notamment pour les entreprises de service et d'exportation, voient le jour partout où le système ferroviaire suisse est relié à ces axes – dans la région de Bâle et du Haut-Rhin, dans le triangle Genève-Lyon-Grenoble, dans la région Suisse méridionale-Milan-Turin, entre Zurich et la Suisse orientale jusqu'à Munich. Notre économie intérieure en profite également, vu qu'elle est raccordée à ces quatre artères du réseau ferroviaire à haute performance grâce à Rail 2000 et à un réseau routier moderne.

2. A nous de choisir

Si le peuple suisse accepte le projet de modernisation ferroviaire, toutes les parties du pays seront directement raccordées au réseau ferroviaire européen à haute performance. Ces nouvelles lignes constituent de véritables axes de prospérité. En cas de refus, la Suisse serait contournée par la gauche et par la droite – un coup dur pour la compétitivité de notre économie.

Si le peuple suisse dit oui au projet, une autre condition de la conclusion des accords bilatéraux avec l'UE sera remplie. En effet, nous nous sommes déjà engagés dans l'accord sur le transit de 1992 à construire la NLFA, qui fait également partie de l'accord sur les transports terrestres. En cas de refus, la conclusion des accords bilatéraux serait retardée pour une période indéterminée. Pour notre économie, l'accès aux marchés européens resterait difficile.

L'approbation de l'accord permettra également de réaliser la protection des Alpes et de transférer le trafic marchandises sur le rail en coopération avec l'Europe. En cas de rejet, ce mandat constitutionnel resterait provisoirement lettre morte. Un sérieux revers pour notre environnement.

4.1 Rail moderne : l'apport de l'accord de 1992 sur le transit

L'accord sur le transit entre la Suisse et l'UE régit jusqu'en 2005 les questions importantes liées au transport des marchandises à travers les Alpes. L'objectif est de transférer encore plus le trafic de la route vers le rail, surtout en encourageant le trafic combiné et, plus tard, en construisant la NLFA. Les camions suisses de 40 t sont admis à l'étranger, bien que la Suisse maintienne sa limite de 28 t.

1. Idée fondamentale de l'accord

Les négociations sur l'accord ont duré plusieurs années et l'UE tenait absolument à ce que les camions de 40 t soient admis en Suisse. Signé en mai 1992, l'accord est entré en vigueur en janvier 1993, après la votation populaire sur la NLFA (1992). Applicable jusqu'en 2005, il vise principalement à renforcer la collaboration dans le trafic marchandises à travers les Alpes et à promouvoir le transfert sur le rail. C'est un premier pas fondamental vers la coordination de la politique de transports dans la région alpine. Un nouvel accord sur les transports terrestres (négociations bilatérales en cours) devra le compléter et garantir à nouveau une collaboration contractuelle même après 2005.

2. Principales mesures de l'accord

L'accord sur le transit et ses diverses annexes, ainsi que l'accord trilatéral entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie comprend une série de mesures:

- Agrandir, en Allemagne et en Italie, les terminaux destinés au trafic combiné
- Aménager un corridor de ferroutage au St-Gothard (hauteur aux angles: 3,80 m, en service depuis 1994) et au Lötschberg-Simplon (hauteur aux angles: 4 m, en service vers la fin de 1999); ces mesures permettront de transporter sur le rail des camions de 4 m de hauteur aux angles (autoroute roulante) entre Fribourg-en-Brigau et Novare (la mise au concours du projet pilote de l'autoroute roulante a déjà eu lieu).
- Construire la NLFA selon le vote populaire de 1992, avec deux tunnels de base, l'un au Lötschberg, l'autre au St-Gothard (objectif à l'époque: premier tronçon 2005/Lötschberg)
- Continuer d'autoriser en Europe les camions suisses de 40 t, bien que la Suisse conserve sa limite de 28 t; un „système de surplus“ permet néanmoins, dans des cas bien précis, d'autoriser le passage des 40 t à travers la Suisse
- Imputer progressivement les coûts d'infrastructure et les coûts externes non couverts, si possible d'un commun accord (dans l'intervalle, la Suisse a concrétisé cette intention avec la RPLP et l'a coordonnée dans le cadre des négociations sur les transports terrestres avec l'UE).

3. Conclusion

L'accord a créé la base permettant de renforcer en commun le transport ferroviaire marchandises à travers les Alpes. S'agissant de la limite de poids pour les camions, la Suisse s'est vue attribuer une nouvelle fois un rôle particulier. Eu égard à l'échéance de l'accord en 2005, un nouvel accord sur les transports terrestres doit encore une fois mettre en place une solution durable. Celle-ci réglera la question de l'accès au marché des transports routiers et ferroviaires, ainsi que la limite de poids et les redevances routières. La NLFA sous sa forme de „variante réseau“ fera toujours partie du nouvel accord.

4.2 Rail moderne : l'apport du nouvel accord sur les transports terrestres

Le nouvel accord sur les transports terrestres avec l'UE complétera et remplacera l'accord sur le transit, qui arrive à expiration en 2005. Il élargira l'accès au marché des transports routiers et ferroviaires et tendra vers la coordination de la politique des transports dans la région alpine. Malgré les 40 t, la RPLP et la NLFA permettront de transférer sur le rail davantage de trafic-marchandises traversant les Alpes.

1. Objectifs principaux de l'accord sur les transports terrestres

- Elargir l'accès réciproque au marché des transports routiers et ferroviaires („free access“); une telle mesure garantira de nouvelles possibilités commerciales aux entreprises suisses de transport; nos chemins de fer pourront ainsi opérer sur le plan européen.
- Harmoniser les normes, notamment la limite du poids des camions; celle-ci doit passer progressivement de 28 t (situation actuelle) à 34 t (2001) et 40 t (2005); par la même occasion, les redevances routières seront relevées par étapes (RPLP, év. la taxe sur le transit alpin, TTA)
- Coordonner la politique des transports dans la région alpine (chemins de fer/ NLFA, limite de poids, redevances routières) en vue d'éviter le trafic de contournement et de transférer vers le rail davantage de trafic-marchandises transalpin (surtout le transit) (application de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes)

2. Etat des négociations/lien avec les autres dossiers

Un projet d'accord („compromis de Kloten“) est disponible depuis janvier 1998. Il est adopté tant par le Conseil fédéral que par la Commission de l'UE (partie contractante). La majorité des ministres des transports l'ont accepté le 17 mars; quelques pays ont cependant formulé des réserves quant au montant de la redevance. Le Conseil des transports devrait vraisemblablement s'en occuper encore une fois en 1998. Sans consensus sur les transports terrestres, il ne sera guère possible de conclure les autres accords (trafic aérien, obstacles aux échanges commerciaux, agriculture, recherche, marchés publics, libre circulation des personnes). Tout le train des mesures sera évalué globalement tant par le Conseil fédéral que par les ministres des affaires étrangères de l'UE. Les accords seront soumis à l'approbation du Parlement et feront vraisemblablement l'objet d'une votation populaire.

3. Points fondamentaux du projet d'accord

- Dès 2005, un tarif de Fr. 325 à Fr. 330 (200 ECUS; RPLP + au maximum 15 % TTA) sera perçu des camions qui emprunteront le trajet Bâle – Chiasso (300 km). Ce montant est treize fois plus grand que la taxe actuelle (Fr. 25 pour les 28 t) et contribuera au transfert du trafic.
- L'interdiction de circuler la nuit et le dimanche(22h00 – 05h00) restera valable.
- La NLFA, „variante réseau“ ,fera partie de l'accord (remplacement de l'accord sur le transit)

4. Conclusion

L'accord sur les transports terrestres garantit la collaboration à long terme avec l'UE. Cela augmentera beaucoup la possibilité de transférer sur le rail le trafic marchandises et, surtout, le trafic de transit et d'appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. La NLFA, „variante réseau“, joue un rôle déterminant dans ce contexte: sans elle, il n'est pas possible de transférer suffisamment le trafic ni de conclure prochainement l'accord sur les transports terrestres avec l'UE. Faute de consensus, il ne serait pas non plus possible de conclure rapidement avec elle les six autres accords.

4.3 Rail moderne : c'est ce que planifie et construit l'Europe

L'Europe investit plus de 300 milliards de francs dans les réseaux transeuropéens à grande vitesse (TEN). Un réseau de près de 30'000 km permettra aux trains de circuler à plus de 300 km/h et de réduire les temps de parcours, parfois de 50 pour cent. Grâce à la NLFA et aux raccordements TGV, la Suisse sera intégrée dans ce réseau.

1. Planification européenne à long terme

Selon sa planification, l'UE souhaite investir de 1995 à 2010 plus de 300 milliards de francs dans la construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse. Les trains (TGV, ICE, Eurostar etc.) rouleront à des vitesses de 250 à 300 km/h ou davantage sur un réseau de près de 30'000 km (nouvelles lignes: 12'000 km, lignes améliorées: 14'000 km, lignes de jonction: 2'500 km). Ce réseau desservira les centres européens rapidement et en respectant l'environnement. Il améliorera aussi l'attrait de l'Europe dans l'économie mondiale.

2. D'importants tronçons sont déjà en service – d'autres suivront au fur et à mesure

Les pays européens ont déjà mis en service d'importants tronçons. Les temps de parcours ont été réduits, parfois de 50 pour cent. Exemples:

- France / Grande-Bretagne / Belgique: Paris – Lyon - Valence (TGV-Sud-Est), Paris – Le Mans / Tours (TGV Atlantique), Paris – Londres (TGV-Nord, tunnel sous la Manche), Paris – Bruxelles
- Allemagne: Hanovre – Würzburg, Mannheim – Stuttgart
- Italie / Espagne: Florence – Rome, Madrid – Séville

Au cours des années à venir, de nouveaux tronçons TGV seront raccordés progressivement à ce réseau.

3. Emplois et développement technologique

La construction des réseaux TEN crée des places de travail. L'UE s'attend à 6 millions d'emplois homme-année pendant la phase de réalisation (exemple de calcul: pendant 20 années, 300'000 emplois par année) et à des centaines de milliers de nouveaux emplois durables une fois la construction terminée. Le trafic à grande vitesse a aussi déclenché une percée technologique pour le matériel roulant et a procuré notamment à la France une position de leader sur les marchés mondiaux.

4. La Suisse est intégrée dans le réseau à grande vitesse

La Suisse est intégrée dans la planification européenne relative aux TEN. La NLFA avec ses deux axes constitue une pièce essentielle de ce réseau et garantit des raccordements TGV dans le trafic nord-sud. Les raccordements TGV de la Suisse orientale et ceux de la Suisse orientale vers Stuttgart et Munich font partie des tronçons de jonction (liaison au réseau TGV et à l'axe TGV ouest-est Mannheim – Stuttgart – Munich – Vienne). Tous les raccordements TGV figuraient déjà dans l'arrêté de 1991 sur le transit alpin, que le peuple a approuvé en 1992 (première votation sur la NLFA).

5. Conclusion

La Suisse fait partie du réseau TEN européen, qui déclenchera des investissements supérieurs à 300 milliards de francs et créera des centaines de milliers d'emplois par année. L'intégration dans le réseau TGV européen revalorisera la NLFA et Rail 2000 et empêchera que la Suisse soit contournée à long terme et qu'elle soit coupée du développement économique européen (trafic commercial, tourisme).

4.4 Rail moderne: dans toute l'Europe, les marchandises se dirigent vers le rail

La Suisse n'est pas seule à moderniser son chemin de fer. Des projets d'infrastructure ferroviaire sont planifiés et réalisés dans toute l'Europe pour renforcer la position du rail face à la route. Cette interconnexion du réseau ferré européen participe au transfert des marchandises vers le rail et décharge les routes du trafic lourd.

1. Du bateau à conteneurs au chemin de fer, puis à travers les Alpes

Exemple : l'Italie

A proximité de la ville portuaire de Gênes, le nouveau port de Voltri, spécialisé dans le traitement des conteneurs, sera raccordé directement au réseau des Ferrovie dello Stato (FS) par un nouveau chemin de fer industriel. Les conteneurs destinés à des transports sur des distances moyennes et longues passeront ainsi rapidement et efficacement au réseau ferroviaire en direction du Loetschberg et du St-Gothard. Les travaux de construction ont déjà bien progressé – la mise en service de la première section du chemin de fer est prévue vers l'an 2000.

Exemple : Hollande /Allemagne

La plus grande installation portuaire d'Europe – le port de Rotterdam – sera reliée au réseau ferroviaire allemand (ligne du Rhin en direction de la Suisse) par un chemin de fer industriel long de 160 km et parallèle à l'autoroute A 15. L'objectif suprême de ce grand investissement est de délester les autoroutes saturées et de relier les ports au réseau ferré. La construction des tronçons a déjà commencé et leur mise en service est prévue pour 2005.

2. Liaison des régions / raccordement à l'Europe

Exemple du Danemark : liaison des régions

Comme la Suisse, le Danemark est tributaire d'infrastructures de transport modernes pour exporter ses produits. Chez nous, ce sont les Alpes et l'Arc jurassien qui nous séparent de l'étranger et créent des régions périphériques. Au Danemark, ce sont les bras de mer qui subdivisent le pays en plusieurs îles.

Au milieu de 1998, une liaison routière et ferroviaire (*Storebelt*), constituée d'un pont (6,5 km) et d'un tunnel (environ 7,5 km), a été mise en service pour relier les centres principaux et les régions les plus importantes, à savoir le Seeland (avec Copenhague), la Fionie (avec Odense) et le Jutland (avec Aalborg et Aarhus).

Exemples du Danemark et de la Suède : raccordement à l'Europe :

La construction d'un pont de 8 km, d'une île artificielle de 4 km et d'un tunnel de 4 km permettra également, au milieu de l'an 2000, de relier la capitale danoise à la métropole industrielle suédoise de Malmö par le rail et la route (*Oeresund*). Ces investissements totaliseront 5 milliards de francs.

Dorénavant, les chemins de fer scandinaves seront reliés au centre et au sud de l'Europe sans parcours en ferry-boats, via l'*Oeresund* et le *Storebelt*.

3. Conclusion

La NLFA constitue la contribution de la Suisse au transfert du trafic-marchandises vers le rail. Elle comble une lacune dans le trafic nord-sud, crée les capacités nécessaires, permet des offres attrayantes et réduit de 20 à 30 % les coûts de transport.

5. Le rail moderne crée du savoir-faire et des emplois

La construction du chemin de fer moderne constitue un véritable programme d'impulsion pour la place économique suisse et créera des milliers d'emplois.

1. Les emplois sur les chantiers, chez les fournisseurs et auprès des chemins de fer

A lui seul, le secteur de la construction, qui est en crise depuis des années et qui a dû supprimer d'innombrables emplois, pourra bénéficier, grâce à la modernisation du rail, d'un volume de travail correspondant à 140'000 - 150'000 hommes-année. Il s'agit donc, en moyenne, de 7'500 emplois, nouveaux ou anciens, répartis pendant toute la durée de la construction sur l'ensemble du territoire.

La modernisation du rail profitera aussi aux fournisseurs – notamment à l'industrie électrique et aux fabriques de machines – et aux petites entreprises locales, restaurants ou commerces de détail. Les spécialistes partent du principe que les emplois induits seront aussi nombreux que ceux qui résulteront directement de la construction. En d'autres termes, il s'agit encore une fois de 7'500 nouveaux emplois. Et ce sont des estimations prudentes plutôt.

A cela s'ajoutent les entreprises de transport public. Elles offrent actuellement du travail à 60'000 personnes, soit autant d'emplois que l'industrie chimique. La modernisation du chemin de fer renforcera cette branche importante de notre économie. Ici aussi, certains fournisseurs, notamment l'industrie du matériel roulant ou les entreprises d'entretien, occupent des milliers de travailleurs et dépendent de la bonne santé des transports publics.

Les grands projets ferroviaires offrent en outre à la Suisse un savoir-faire en matière de gestion et de technique qui peut être exporté dans le monde entier – de la même manière que les entreprises l'ont fait dans le passé et le font encore en partie en planifiant et en construisant des usines électriques et des barrages.

2. Encouragement du tourisme

Avec un chiffre d'affaires de 20 milliards de francs par année et ses 360'000 employés, le tourisme fait partie des principaux secteurs d'activité de notre pays. Dans les régions de montagne, un emploi sur trois en dépend directement ou indirectement. De bonnes liaisons de transport et un environnement intact – un chemin de fer moderne y contribue aussi – lui sont indispensables. Il ne faut pas oublier que les chemins de fer sont un produit suisse connu dans le monde entier. Si nous le modernisons pas en fonction des derniers progrès de la technique, la Suisse perdra de son attrait en tant que pays de vacances et de tourisme.

3. Diminution des coûts liés aux embouteillages

Un autre problème délicat est celui de la surcharge croissante de nos routes. Si le trafic continue d'augmenter au rythme actuel, douze tronçons routiers connaîtront dans quelques années les mêmes conditions de trafic que le contournement nord de Zurich. Cela signifie que la fluidité de la circulation sera sérieusement perturbée deux à trois heures par jour. La modernisation du rail permettra de freiner cette évolution et d'éviter que les embouteillages ne nous coûtent prochainement 5 à 8 milliards de francs par année. Cela serait beaucoup plus cher que le montant de 1,5 milliard prévu chaque année pour moderniser le chemin de fer.

5.1 Le rail moderne crée des emplois

A l'heure actuelle, plus de 100 000 personnes sont enregistrées aux services du chômage. En approuvant la modernisation de l'infrastructure ferroviaire, nous relancerons nettement l'emploi en créant de nouveaux postes à court et à long terme.

1. Les emplois pendant la construction

Les investissements d'infrastructure créeront d'abord des emplois dans le secteur de la construction durant la durée de celle-ci. Les fournisseurs des chantiers et les PME locales en profiteront. Les estimations varient suivant les hypothèses et les méthodes de calcul. La Société suisse des entrepreneurs s'attend à ce que 100 000 emplois soient créés directement dans la construction et que 20 000 autres résultent des industries connexes, ainsi que de l'hébergement et de la restauration pendant environ 15 ans. Si les chiffres élaborés par la Commission de l'UE à propos des réseaux transeuropéens et des constructions sont adaptés aux investissements nécessaires au chemin de fer moderne, on arrive à des chiffres équivalents en ce qui concerne les emplois pendant la période de construction. Dans son étude d'août 1998, l'*Istituto di Ricerche Economica* (Lugano) est d'avis que les nouveaux emplois seront au nombre de 13 000, soit 8 500 dans la construction proprement dite et 4 500 dans les secteurs connexes.

2. Les emplois après les travaux de construction

Les investissements dans les voies de communication ont des effets positifs sur l'économie même après la fin des travaux de construction et la mise en service des ouvrages. De meilleures infrastructures desservent de plus grands marchés, augmentent la concurrence et permettent de plus grandes séries. Tout cela améliore la productivité, ce qui se répercute positivement sur les emplois. L'UE s'attend donc à ce que la réalisation des projets prioritaires des réseaux transeuropéens (14 projets décidés à Essen et coûtant 90 milliards d'écus) apporte 130 000 à 230 000 nouveaux emplois. Si ces chiffres sont repris pour calculer les investissements nécessaires au chemin de fer moderne, 26 000 à 46 000 emplois supplémentaires seront disponibles à long terme dans notre pays.

3. Les emplois des transports publics et chez les fournisseurs

Le chemin de fer moderne renforce les transports publics dans leur ensemble. Ce secteur économique offre aujourd'hui 60 000 emplois, soit presque autant que l'industrie chimique. A cela s'ajoutent les milliers d'emplois des fournisseurs, p.ex. pour le matériel roulant ou l'entretien des installations. Sans la modernisation du rail, tous les transports publics déclineront, ce qui compromettra beaucoup d'emplois.

4. Conclusion

L'investissement de 30,5 milliards de francs créera directement environ 140 000 à 150'000 emplois hommes-année. Etant donné l'effet multiplicateur, il y aura encore autant d'emplois induits (15'000 emplois pendant 20 années). Cela donnera une grande impulsion au marché du travail. Après la construction, l'amélioration des voies de communication apportera des avantages à long terme pour l'économie nationale et créera ainsi des emplois. Elle contribuera encore à ce que le nombre des travailleurs des transports publics puisse être maintenu.

5.2 Le rail moderne encourage le tourisme

Le tourisme est l'un des secteurs d'activité les plus importants de notre pays: 360'000 emplois et des recettes de 20 milliards de francs sont à mettre à son compte. De bonnes relations de transport lui sont indispensables. Le tourisme suisse dispose d'un atout: le réseau de transport publics le plus dense du monde. Le maintien et l'amélioration de ce réseau sont indispensables pour qu'il puisse s'affirmer dans un marché très sollicité.

1. Le tourisme en tant que facteur économique

En Suisse, ce secteur économique occupe en moyenne, directement ou indirectement, une personne sur dix, voire une sur trois dans les régions de montagne. Au total, 360'000 emplois en dépendent. Son importance pour l'économie nationale est donc considérable: les recettes provenant du tourisme international atteignent 11 milliards de francs par année. Si l'on tient compte également du produit du tourisme intérieur, il en résulte un montant de 20 milliards de francs, soit 5,6 % du produit intérieur brut (PIB). Sur le marché international du tourisme, la Suisse se place au 10^e rang des destinations les plus appréciées.

2. L'infrastructure des transports est indispensable au tourisme

Le tourisme ne dépend pas seulement de chemins de fer de montagne et de téléphériques spectaculaires. Il est aussi tributaire d'une desserte optimale par les transports publics. Il profite au maximum du réseau de transport public le plus dense du monde. C'est pourquoi l'extension de celui-ci contribuera aussi à maintenir notre environnement. Que vaudrait encore le tourisme suisse si les paysages de montagnes étaient détruits?

3. Liaisons plus rapides et plus confortables – augmentation de l'attrait

La NLFA et RAIL 2000 nous garantissent les bases d'un réseau encore plus attrayant au sein de la Suisse. D'autre part, nous voulons aussi revaloriser les liaisons avec les centres économiques et culturels de l'Europe, grâce aux raccordements TGV.

L'exemple de la liaison directe par TGV entre Paris et Bruxelles (Thalys) est à cet égard éloquent, puisque le gain de temps a été de 1h 25 mn. Le nombre des passagers a progressé de 45 pour cent, ce qui profite notamment au tourisme.

Celui qui veut arriver plus rapidement à destination avec les nouvelles liaisons TGV ira davantage en Suisse. Ainsi, la liaison directe Paris-Valais (*TGV des neiges*), qui existe depuis 1995, est déjà très bien fréquentée.

La demande touristique accrue permettra au canton du Valais de gagner 20 millions de francs supplémentaires par année, notamment en raison du tunnel de base NLFA du Lötschberg.

4. Conclusion

L'amélioration des infrastructures de transport est indispensable pour que le tourisme suisse puisse s'affirmer à long terme sur un marché très convoité, qui représente un pilier important de notre économie nationale. La maîtrise de la mobilité et le respect de l'environnement sont fondamentaux pour préserver la beauté de nos montagnes, essentielle pour notre tourisme.

5.3 Le rail moderne diminue les coûts de congestion

Environ 70 pour cent des bouchons résultant de la saturation des autoroutes suisses se produisent sur les axes principaux A1 (ouest-est) et A2 (nord-sud). Les coûts de la congestion du trafic dans la zone de l'UE sont estimés à 200 milliards de francs par année. Selon les estimations approximatives disponibles, on part du principe que les embouteillages n'occasionnent en Suisse „que“ des coûts de 1,1 milliard. Si nous ne prenons pas de mesures, nous atteindrons bientôt un niveau européen.

1. Cause des encombrements routiers

Le trafic-voyageurs progresse chaque année de 2,5 pour cent. Le transport des marchandises à travers les Alpes augmente même plus vite. Cette croissance ne semble pas s'arrêter. Les points névralgiques, notamment ceux situés autour des grandes agglomérations, sur l'A 1 dans le Plateau et sur l'A 2 au St-Gothard, sont toujours plus mis à contribution.

Le transport routier des marchandises contribue beaucoup à cette charge. Aujourd'hui déjà, il utilise 30 pour cent de la capacité des routes nationales. Les camions sont les principaux responsables du tassement de la chaussée, car leur charge par essieu endommage celle-ci beaucoup plus qu'une voiture de tourisme (un camion chargé = 20 000 voitures de tourisme!), d'où le plus grand nombre de chantiers, le rétrécissement des surfaces de roulement et l'augmentation des risques d'accident. La combinaison des charges maximales, des accidents et des chantiers entraîne une hausse exponentielle des embouteillages.

2. Coûts de congestion

Le nombre des heures d'embouteillage a passé en peu de temps de 2'400 à 4'200 par année. Les bouchons font surtout perdre du temps aux automobilistes et aux transporteurs. Déjà à l'heure actuelle, ils coûtent 1,1 milliard de francs par année. A ce montant s'ajoutent les frais d'énergie et des accidents, ainsi que les coûts environnementaux, soit encore 100 millions. Si nous ne prenons pas des mesures, les embouteillages nous coûteront bientôt 5 à 8 milliards (2 à 3 % du PIB, soit autant que certains pays de l'UE). L'économie suisse ne saurait se permettre de telles pertes.

3. La modernisation du rail déleste le réseau autoroutier

Dans quelques années, si le trafic continue d'augmenter au rythme actuel, nous aurons dans quelques années sur douze tronçons urbains et sur l'A 1 (centre du Plateau) des conditions semblables à celles qui prévalent actuellement sur le contournement nord de Zurich. Cela signifie que sur ces tronçons, la fluidité du trafic sera considérablement perturbée 2 à 3 heures par jour. La modernisation du chemin de fer permettra de mettre fin à la surcharge de nos routes. A elle seule, la première étape de Rail 2000 allégera le réseau routier de 700 millions de véhicules-kilomètres.

4. Conclusion

Notre réseau routier est, aujourd'hui déjà, surchargé par l'énorme croissance du trafic. A eux seuls, les camions accaparent 30 pour cent de la capacité des routes. Les pertes de temps dues à la congestion du trafic, qui se chiffrent par milliards, remettent en question la compétitivité de notre économie. La modernisation du chemin de fer permettra de réduire les embouteillages et de transférer sur le rail une partie des trafics voyageurs et marchandises.

6. Le rail moderne protège l'environnement et les Alpes

La croissance ininterrompue du trafic routier n'augmente pas seulement les coûts dus aux embouteillages, elle porte aussi atteinte à l'environnement et à notre santé.

1. Polluants atmosphériques et bruit

En 1993, la pollution atmosphérique était à l'origine de 2'100 décès prématurés et de 12'100 journées d'hôpital. Une grande partie de ces polluants est due au trafic routier, également responsable de près de 30 pour cent des gaz à effet de serre. Ceux-ci réchauffent le climat et réduisent notamment la fonction protectrice des forêts.

Un autre problème est le bruit. Près d'un quart de la population suisse est aujourd'hui exposé jour et nuit à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites valables pour les quartiers résidentiels.

Ces dernières années, des prescriptions plus sévères pour les gaz d'échappement et des améliorations techniques ont permis de diminuer globalement les polluants émis par le trafic routier, mais la croissance du trafic risque de réduire ce progrès à néant. La consommation d'énergie augmente. C'est pourquoi, si aucune mesure n'est prise, les émissions de CO₂ dues au trafic augmenteront par exemple de près d'un cinquième entre 1990 et 2010.

Nous ne voulons pas restreindre notre mobilité par des interdictions, mais la rendre plus compatible avec l'environnement. Il faut donc optimiser nos véhicules sur le plan technique et utiliser plus efficacement nos infrastructures de transport, en recourant par exemple à des systèmes de régulation du trafic. Il faut aussi mettre les différents modes de transport en réseau et transférer le trafic individuel motorisé sur le rail, qui consomme jusqu'à trois fois moins d'énergie que la voiture ou l'avion. Seul un chemin de fer moderne, qui améliorera sensiblement l'offre en transports voyageurs et marchandises, sera en mesure de participer à une solution écologique des problèmes liés à la mobilité.

2. Protection des Alpes

Nous devons nous soucier particulièrement de nos Alpes qui subissent, aujourd'hui déjà, de fortes atteintes. Elles souffrent avant tout du trafic lourd. Les transports routiers à travers les Alpes ont quintuplé depuis 1980; 1,1 million de camions les ont franchies en 1996.

L'article constitutionnel sur la protection des Alpes exige non seulement que cette évolution s'arrête, mais aussi que l'on revienne à un état antérieur. Le nombre de courses de transit doit être ramené à 650'000 (volume du trafic intérieur, d'importation et d'exportation attendu pour 1999). Les chemins de fer doivent donc prendre en charge les 450'000 courses actuelles, ainsi que les 600'000 courses qui contournaient auparavant la Suisse et la totalité de la croissance du trafic. Dans vingt ans déjà, ils devront être en mesure de transporter entre le nord et le sud trois fois plus de marchandises qu'aujourd'hui.

D'autres mesures seront nécessaires en plus de la RPLP: la TTA, la réforme des chemins de fer, une infrastructure ferroviaire moderne et performante, les nouvelles lignes de Rail 2000 et les raccordements TGV. Si nous sommes décidés à transférer le trafic lourd, nous devons réaliser ces grands projets de modernisation.

6.1 Le rail moderne réduit la pollution atmosphérique et ménage les réserves de terrain

La circulation routière est à l'origine de la majeure partie de la pollution de l'air et nécessite beaucoup plus de terrain que le trafic ferroviaire. L'accroissement du trafic routier fait augmenter les émissions de CO₂, qui influencent le climat. La modernisation du chemin de fer nous offre la possibilité de maîtriser la mobilité tout en respectant l'environnement.

1. Circulation routière et pollution de l'air

La circulation routière engendre une grande partie des émissions de polluants tels que l'oxyde d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC). Il en va de même de la production d'ozone à proximité du sol (gaz irritant). La forte augmentation du trafic routier entraîne aussi une grande production de dioxyde de carbone (CO₂), qui est responsable de l'effet de serre dans le monde entier (le trafic routier motorisé provoque environ 35% des émissions de CO₂).

L'augmentation du trafic lourd engendre en outre une forte production de fines poussières, qui pénètrent dans les poumons. Cela se produit particulièrement sur les axes de transit. Les particules de suie émises par les véhicules diesel mettent en danger la santé de l'être humain.

2. Trafic ferroviaire respectueux de l'environnement

Pour atteindre les objectifs de protection de l'air, le rail doit être en mesure de prendre en charge une partie du trafic supplémentaire. Car les progrès techniques, qui contribuent à diminuer l'émission des polluants, sont continuellement réduits à néant par l'accroissement du trafic.

A elle seule, la première étape de Rail 2000 permet d'éviter l'émission de 400 tonnes d'oxyde d'azote, de 400 tonnes de monoxyde de carbone et de 50 tonnes d'hydrocarbures.

Sans la NLFA, notre environnement serait encombré par les centaines de milliers de camions supplémentaires qui traverseraient les Alpes suisses.

Par ailleurs, le trafic ferroviaire, notamment à grande vitesse, nécessite deux à trois fois moins d'énergie primaire que l'automobile et l'avion.

3. Consommation excessive de terrains

La construction des routes exige énormément de terres agricoles et de terrains urbanisés. Une double voie du chemin de fer ne nécessite qu'un tiers du terrain nécessaire pour une autoroute à deux voies. Par rapport à celle-ci, le rail peut, sur cet espace restreint, transporter jusqu'à trois fois plus de passagers par unité de temps. Ces avantages sont particulièrement importants pour la Suisse, petit pays à forte densité démographique et ne disposant guère de terres agricoles.

4. Conclusion

La modernisation du rail permet d'absorber l'augmentation de la mobilité de manière écologique, tout en ménageant nos réserves de terrains. Sans la NLFA, des centaines de milliers de camions supplémentaires traverseraient les Alpes. A lui seul, Rail 2000 réduit de centaines de tonnes les émissions de polluants. La modernisation du rail est synonyme d'une politique des transports respectueuse de l'environnement, qui concilie l'économie et l'écologie.

6.2 Le rail moderne protège les Alpes

Le trafic routier des marchandises sur de longues et moyennes distances doit être écoulé sur le rail. En Suisse, la limite des 28 tonnes ne l'a pas empêché d'augmenter ces dernières années. Seule la NLFA et une série de mesures d'appoint permettront de freiner cette évolution.

1. Mandat constitutionnel

En approuvant, le 20 février 1994, l'article 36sexies de la constitution fédérale, le peuple et les cantons ont donné mandat à la Confédération de protéger les régions alpines des effets négatifs du transit routier des marchandises. Afin de réduire les émissions dues au trafic dans l'écosystème sensible des Alpes, on cherchera à limiter le nombre de camions les traversant (objectif: 650'000 courses par an) et à transférer rapidement le trafic marchandises de la route au rail.

2. Modernisation des chemins de fer (NLFA): un bond en avant en matière de capacité et de qualité

La NLFA améliorera la qualité et la capacité des transports transalpins. Elle permettra aux trains de circuler plus vite et à moindres coûts: les tunnels de base réduiront les coûts du trafic combiné entre 20 et 30 pour cent. Ils seront indispensables au transfert des marchandises au rail. Sans NLFA, ce transfert resterait, dans l'Arc alpin, une illusion complète.

3. Une panoplie d'instruments pour le transfert du trafic

La NLFA n'est qu'un élément pour transférer le trafic. Plusieurs instruments renforcent l'effet des infrastructures modernes et contribuent au transfert des marchandises sur le rail dans toute l'Europe:

- La RPLP renchérit les transports routiers, améliorant ainsi la compétitivité du rail. L'UE va dans la même direction. L'Allemagne prévoit une telle redevance à partir de 2002.
- La réforme des chemins de fer (en vigueur dès le 1er janvier 1999) libéralise le trafic des marchandises et ouvrira l'accès au réseau. Il en résultera un accroissement de la concurrence, une augmentation de la productivité et une baisse des coûts (voir par ex. le secteur des télécommunications). Cette réforme se réalise à l'échelle européenne.
- Les CFF poursuivent une stratégie d'expansion dans le fret (projet „Switch“). Nos chemins de fer développent la coopération avec leurs partenaires européens (CFF et FS, BLS et DB). Ce partenariat, qui renforcera leur position, révèle tout l'intérêt des compagnies étrangères à la NLFA et au transport ferroviaire à travers la Suisse.

4. Conclusion

En créant les capacités nécessaires, en permettant des offres attrayantes et en diminuant les coûts de 20 à 30 pour cent, la NLFA est une des conditions au transfert du trafic marchandises vers le rail. Elle réduira de manière efficace les charges qui pèsent sur les routes et l'environnement de l'Arc alpin.

7. Le rail moderne disposera d'une assise financière sûre

Le 29 novembre, nous ne nous prononcerons pas sur des projets de construction, mais sur un article concernant leur financement. Quant au programme de réalisation, il sera défini par le Parlement. Un référendum pourra être lancé contre ses décisions.

1. Aucun référendum contre la NLFA

L'arrêté sur la NLFA (arrêté sur le transit alpin), adopté par le Parlement en même temps que l'article sur le financement, n'a pas fait l'objet d'un référendum. Il ne sera donc plus possible de se prononcer à ce sujet.

2. Sources et modalités de financement

Il appartiendra, en revanche, au peuple de déterminer quels fonds pourront être affectés à la modernisation des chemins de fer. Le financement qui lui est soumis est équilibré et conforme au principe de causalité. Afin de ménager les automobilistes, l'augmentation de 10 centimes du prix de l'essence a été abandonnée. Pour que les coûts soient équitablement répartis entre ceux qui les occasionnent, l'étranger participera indirectement aux coûts de construction à raison de 20 pour cent environ (par le biais de la RPLP, de la TVA et de l'impôt sur les huiles minérales).

L'article constitutionnel prévoit quatre sources de financement:

- la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (total 16,7 milliards de francs): 1/3 du produit ira aux cantons (construction des routes). Deux tiers (en moyenne 835 millions de francs par an) resteront à la Confédération et serviront surtout à moderniser le rail ;
- le produit de l'impôt sur les huiles minérales. Il financera 25% des coûts de la NLFA. Contribution moyenne par an: 150 millions de francs; total: 3 milliards ;
- une augmentation de la TVA d'un pour mille. Produit annuel: 290 millions. Total: 5,8 milliards ;
- des prêts de la Confédération (ou de bailleurs de fonds privés) pour un quart au plus des coûts de construction (sans les mesures antibruit). Financement annuel moyen: 250 millions. Total: 5 milliards. Les chemins de fer devront rémunérer et rembourser ces prêts.

Pendant la phase initiale, la Confédération pourra en plus accorder des avances, qui ne devront pas dépasser 4,2 milliards de francs. Elles seront également rémunérées et remboursées.

Tout cet argent ira dans un fonds spécial. Il permettra un flux continu des ressources financières ainsi qu'un contrôle adéquat des coûts. Le Parlement décidera chaque année des montants affectés aux différents projets.

3. Allègement de la caisse fédérale

Le financement spécial est aussi avantageux pour la caisse fédérale. Les chemins de fer doivent être rapidement modernisés, le peuple suisse souhaitant transférer le trafic lourd. Il nous faut donc construire la NLFA, comme nous nous sommes engagés à le faire au niveau international (accord sur le transit). L'Europe agrandira son réseau TGV. Nous ne pouvons pas nous permettre d'en rester coupé. Les chemins de fer sont tenus de réduire le bruit de leur réseau. Rail 2000 est en construction et doit être achevé. Sans l'article sur le financement, au moins une partie de ces projets devrait être financée par le budget ordinaire de la Confédération. D'autres tâches fédérales, notamment les transports publics régionaux, seraient beaucoup plus menacées par les mesures d'austérité. Notre pays serait confronté à des dissensions nouvelles et pénibles.

7.1 Rail moderne: le financement

Le financement des grands projets ferroviaires sera assuré par quatre éléments: la redevance sur les poids lourds (d'abord forfaitaire, puis par une partie de la redevance proportionnelle aux prestations), le produit de l'impôt sur les huiles minérales à raison de 25 pour cent des coûts de la NLFA, un pour-mille de la TVA et, enfin, un endettement correspondant au maximum à 25 pour cent des coûts des projets. Des financements privés restent possibles. La Confédération peut accorder des avances jusqu'à concurrence de 4,2 milliards de francs, qui devront être remboursées par le fonds.

1. Exigences quant aux sources de financement

Le Conseil fédéral et le Parlement ont fixé trois exigences quant aux sources de financement des grands projets ferroviaires :

- Ces sources doivent être aussi *abondantes* que possible, afin qu'un petit nombre de redevances suffise à fournir les moyens financiers.
- Elles doivent être *rapidement disponibles*, parce que les finances fédérales ne sont à l'heure actuelle plus à même de supporter les charges et que les grands projets ferroviaires sont déjà en construction ou vont être mis en chantier prochainement.
- Elles doivent aussi tenir compte des *objectifs de la politique des transports* tels que l'encouragement du transfert du trafic sur le rail.

2. Sources de financement étudiées

Outre les sources de financement précitées, on a examiné et évalué d'autres possibilités. Elles n'ont pas été choisies, parce que leur rendement était insuffisant, qu'elles étaient disponibles trop tardivement ou qu'elles ne pouvaient pas rassembler une majorité sur le plan politique:

- Augmentation de l'impôt sur l'huile minérale (cinq ou dix centimes d'augmentation par litre)
- Taxe sur le transit alpin (TTA)
- Prélèvement sur les tarifs ferroviaires applicables au transport des marchandises et des voyageurs sur de longues distances
- Redevance générale sur l'énergie, taux spécial TVA sur les agents énergétiques, imposition des carburants liquides et gazeux, taxe CO₂ sur les agents énergétiques d'origine fossile
- Lotterie NLFA, co-financement avec le produit de l'amnistie fiscale, revalorisation des réserves latentes liées aux réserves d'or de la Banque nationale suisse
- Co-financement par la Banque européenne d'investissement (BEI), par des cantons ou des tiers.

3. Financement privé

L'arrêté fédéral prévoit expressément la possibilité d'un financement complémentaire par des particuliers ou des organisations internationales. Des études sur des modèles de participation du secteur privé sont en cours; cette alternative n'a pour l'instant donné aucun résultat concret.

4. Conclusion

Les sources de financement prévues dans le nouvel article constitutionnel sont équilibrées, conformes au principe de causalité et remplissent les exigences. Pour ménager le trafic privé, on a renoncé à augmenter le prix de l'essence de cinq à dix centimes et on a décidé en contrepartie de relever d'un pour-mille le taux de la TVA.

7.2 Rail moderne: le fonds spécial permettra de contrôler les coûts

Le financement des grands projets ferroviaires se fera au moyen d'un fonds spécial qui recevra tous les moyens financiers affectés, à savoir les parts de l'endettement (prêts aux chemins de fer) et les avances. Le Parlement fixera chaque année les fonds réservés aux divers projets. Le total des avances ne doit pas dépasser 4,2 milliards de francs.

1. Objectif du fonds

Un fonds spécial doit garantir la réalisation rapide des grands projets ferroviaires et la pérennité des flux financiers. Il sera affecté uniquement à la modernisation du rail.

Le Parlement fixera chaque année les montants prélevés sur ce fonds et les affectera aux divers projets. Cette affectation et les avances strictement limitées garantiront à tout moment un contrôle rigoureux des dépenses. Le programme des constructions dépendra des montants disponibles.

2. Avances et remboursement

Pour garantir le financement permanent des projets, le fonds pourra être alimenté par des avances provenant des ressources générales de la Confédération, même si elles entraînent un dépassement temporaire de la part de l'endettement. Le cumul des avances ne doit toutefois pas dépasser 4,2 milliards de francs, et ce afin de protéger les finances fédérales et par conséquent les contribuables. Le financement est conforme à l'objectif financier de 2001 et sert de base au lancement et à la gestion du programme des constructions.

Les avances, y compris les intérêts, seront entièrement couvertes par les sources de financement spéciales. La part constituée par l'endettement sera en revanche rémunérée et remboursée par les futurs exploitants du réseau. L'éventuelle fortune nette du fonds devra être rémunérée aux conditions du marché.

L'éventuelle participation de tiers (financement privé) ne doit ni accroître l'endettement maximal de la Confédération (25 % des coûts des projets) ni augmenter les risques financiers inhérents à ces derniers.

3. Durée limitée du financement

La constitution fédérale limite la durée de la nouvelle réglementation jusqu'à la fin des travaux de construction, soit jusqu'au moment où les avances et les intérêts seront payés.

4. Conclusion

Les fonds affectés permettront de garantir les flux de financement pour la réalisation des grands projets ferroviaires. La Confédération pourra avancer des fonds, mais jusqu'à une certaine limite. Les fonds avancés, y compris les intérêts, doivent être remboursés. La solution envisagée permet de contrôler rigoureusement les coûts et fait concorder l'objectif financier fixé pour 2001 et les objectifs de la politique des transports.

7.3 Rail moderne: le coût des divers projets

Au cours des vingt prochaines années, 30,5 milliards de francs seront investis dans la nouvelle infrastructure des transports publics. Les grands projets Rail 2000 et NLFA absorberont chacun 45 pour cent de ce montant, les 10 pour cent restants étant destinés à raccorder la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des TGV ainsi qu'à réduire le bruit du réseau ferré existant.

1. Rail 2000

Des investissements de 7,5 milliards de francs sont prévus pour la 1ère étape de Rail 2000. Des crédits de construction d'un montant total de 3,8 milliards de francs ont été alloués jusqu'à à mi-1998. Sur cette somme, 1,7 milliard de francs sont déjà investis. Les principaux travaux de la première étape seront achevés en 2005. Les projets de la seconde étape, portant sur des investissements de 5,9 milliards de francs, seront ensuite réalisés d'ici à 2020. Le coût de Rail 2000 s'élève à 13,4 milliards de francs, soit à 44 pour cent des crédits alloués aux grands projets ferroviaires.

2. NLFA

Avec des investissements de 13,6 milliards de francs, soit 45 pour cent de ces crédits, la NLFA englobera les projets suivants: tunnels de base du Saint-Gothard (env. 6,8 milliards), du Ceneri (env. 1,6 milliard) et du Lötschberg (env. 3,4 milliards), intégration de la Suisse orientale (env. 1,1 milliard) et aménagements sur le réseau existant des axes de transit (env. 0,6 milliard). Ces coûts comprennent une réserve de 15 pour cent, qui sert à couvrir les incertitudes liées à leur planification ainsi qu'à stabiliser l'ensemble du financement. Les principaux travaux s'étendront de 2000 à 2016.

3. Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance

Des investissements de 1,2 milliard de francs sont prévus pour raccorder la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance. Ce montant représente un plafond de dépenses destiné à raccorder notre pays aux TGV français et allemands. Vraisemblablement réalisé entre 2002 et 2012, ce projet sollicitera environ 4 pour cent des crédits destinés aux grands projets ferroviaires. Un message ad hoc sera soumis au Parlement.

4. Réduction du bruit des chemins de fer

Des investissements de 2,3 milliards de francs seront nécessaires pour réduire le bruit du réseau ferré existant. Le message ad hoc en préparation prévoit de répartir les coûts de la manière suivante: rénovation du matériel roulant (850 millions de francs), parois antibruit (750 millions), fenêtres insonores (150 millions) et réserves (580 millions). Les investissements des mesures antibruit représenteront 7 pour cent du crédit destiné aux grands projets ferroviaires.

5. Conclusion

Répartis sur les 20 prochaines années, les investissements destinés à Rail 2000, à la NLFA, au raccordement de la Suisse orientale et occidentale et aux mesures antibruit s'élèveront à 30,5 milliards de francs, soit en moyenne à 1,5 milliard de francs par année. Ce montant correspond à peu près aux investissements consacrés au réseau des routes nationales.

7.4 Le rail moderne préserve le trafic régional

Le trafic régional et le reste des transports publics recevront de la caisse fédérale presque deux fois plus d'argent que n'en obtiendront à l'avenir les grands projets au titre du nouveau financement spécial. Les Suisses pourront donc continuer de se placer en tête du classement européen en ce qui concerne l'utilisation du rail.

1. Les transports publics – un prestataire de services important pour tous

Quelque 550 entreprises de transport public (chemins de fer, bus, navigation, transports à câbles) exploitent un réseau s'étendant sur plus de 20'000 km, dont 5'000 km sont des lignes de chemins de fer. Au niveau européen, les Suisses se placent au premier rang dans l'utilisation du rail. Les CFF assurent les deux tiers des prestations du transport public des voyageurs; leur réseau est le plus fréquenté d'Europe.

2. Grands projets: 1,5 milliard – reste des transports publics : environ 2,7 milliards

Les grands projets contribuent à moderniser le réseau ferré suisse fortement mis à contribution. Un tel effort est indispensable. Au cours des 20 prochaines années, on y consacrera donc en moyenne 1,5 milliard de francs par année. A l'heure actuelle, la caisse fédérale met chaque année à disposition 2,7 milliards pour les autres besoins des transports publics. Plus qu'un milliard de francs est destiné aux indemnités versées pour le transport régional des voyageurs (rail, bus, navigation, transports par câbles); le reste est affecté aux besoins de base (coûts d'exploitation, investissements en cours) de l'infrastructure des CFF et des autres chemins de fer (p.ex. entretien/remplacement des postes d'enclenchement, gares, etc.).

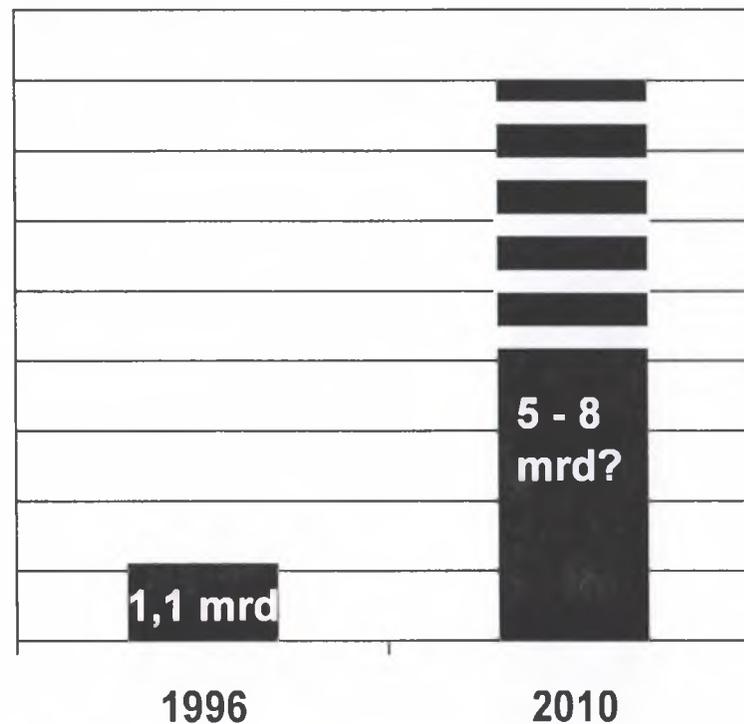
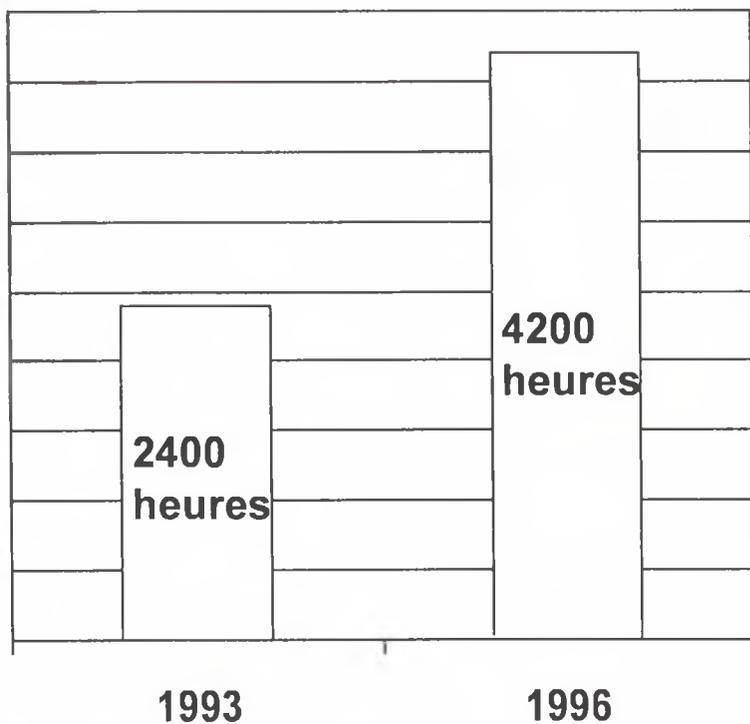
3. Malgré les mesures d'économie, les cantons recevront plus d'argent

Les transports publics doivent faire un usage ménager des fonds, limités, disponibles. Dans le cadre des finances 2001 („Table ronde“), un montant de 500 millions de francs sera transféré de la Confédération aux cantons. Sur cette somme, 150 millions concernent le trafic régional. 50 millions seront économisés grâce à une amélioration de l'efficacité (et non par la suppression de prestations!), les 100 millions restants représentant le transfert proprement dit (nouvelles parts pour l'indemnisation: Confédération encore 68%, cantons 32% au lieu des 25 % habituels). Par contre, les cantons participeront non seulement au produit de la RPLP, mais aussi à de nouvelles recettes: ils recevront ainsi 600 millions supplémentaires au titre de la distribution du bénéfice de la Banque nationale. Au cours des prochaines années, ils pourront donc compter sur de nouvelles ressources financières considérables, dont le transport régional profitera également. Le financement spécial (fonds) des grands projets évitera un accroissement de la charge financière sur le budget général de la Confédération et concordera avec l'objectif financier 2001 adopté par le peuple et les cantons.

4. Conclusion

Le fonds pour les grands projets (en moyenne 1,5 mrd de fr. par année) allégera les finances fédérales générales et préservera ainsi les indemnités réservées au trafic régional et aux besoins de base de l'infrastructure ferroviaire (total: 2,7 mrd. de fr. par année). Malgré les mesures d'économie (objectif financier 2001), les cantons recevront davantage de fonds ces prochaines années. Le transport régional sera donc préservé à l'avenir. Des transports publics forts se composent des grands projets et du trafic régional.

Graphique 1.1

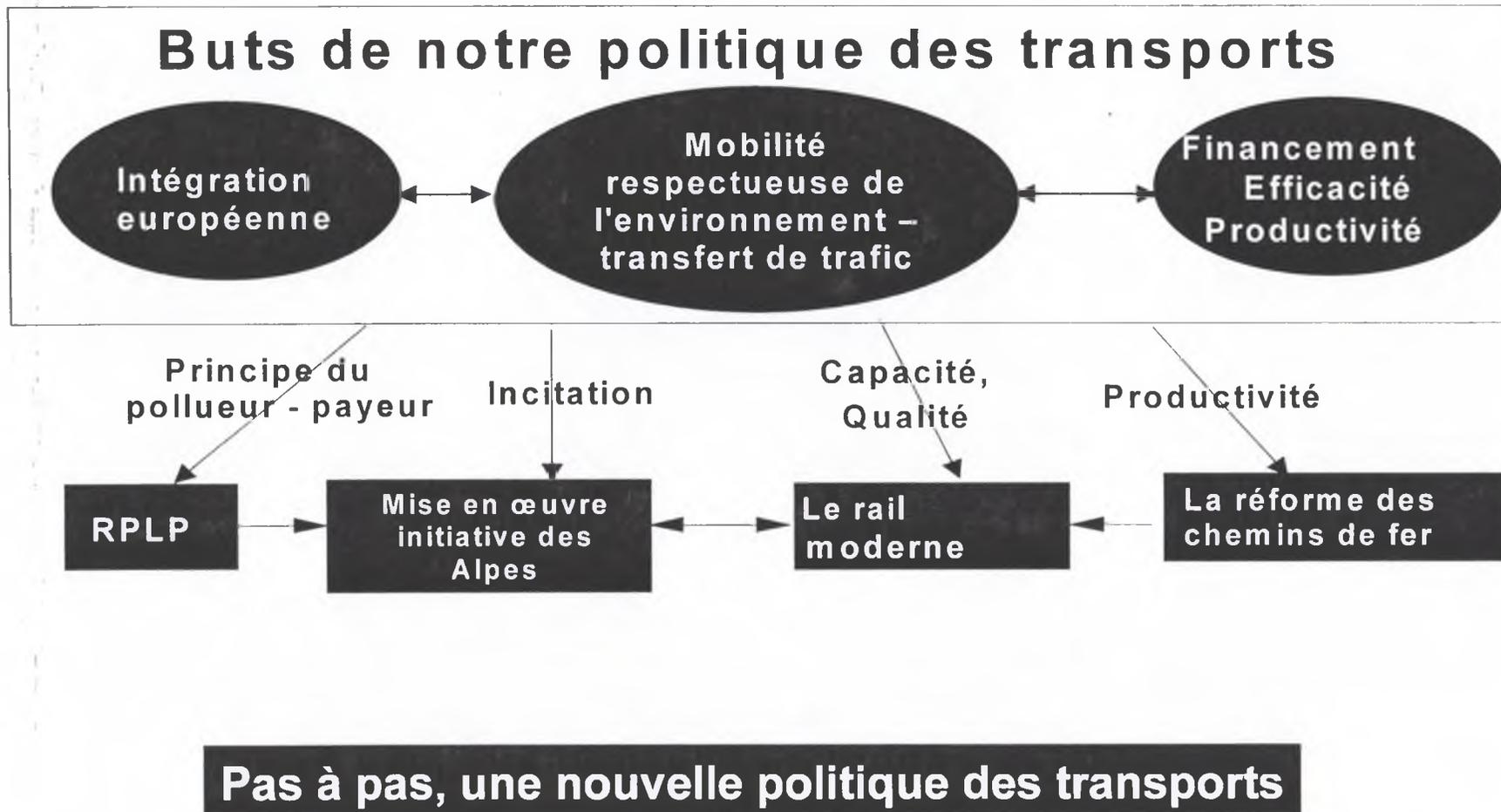


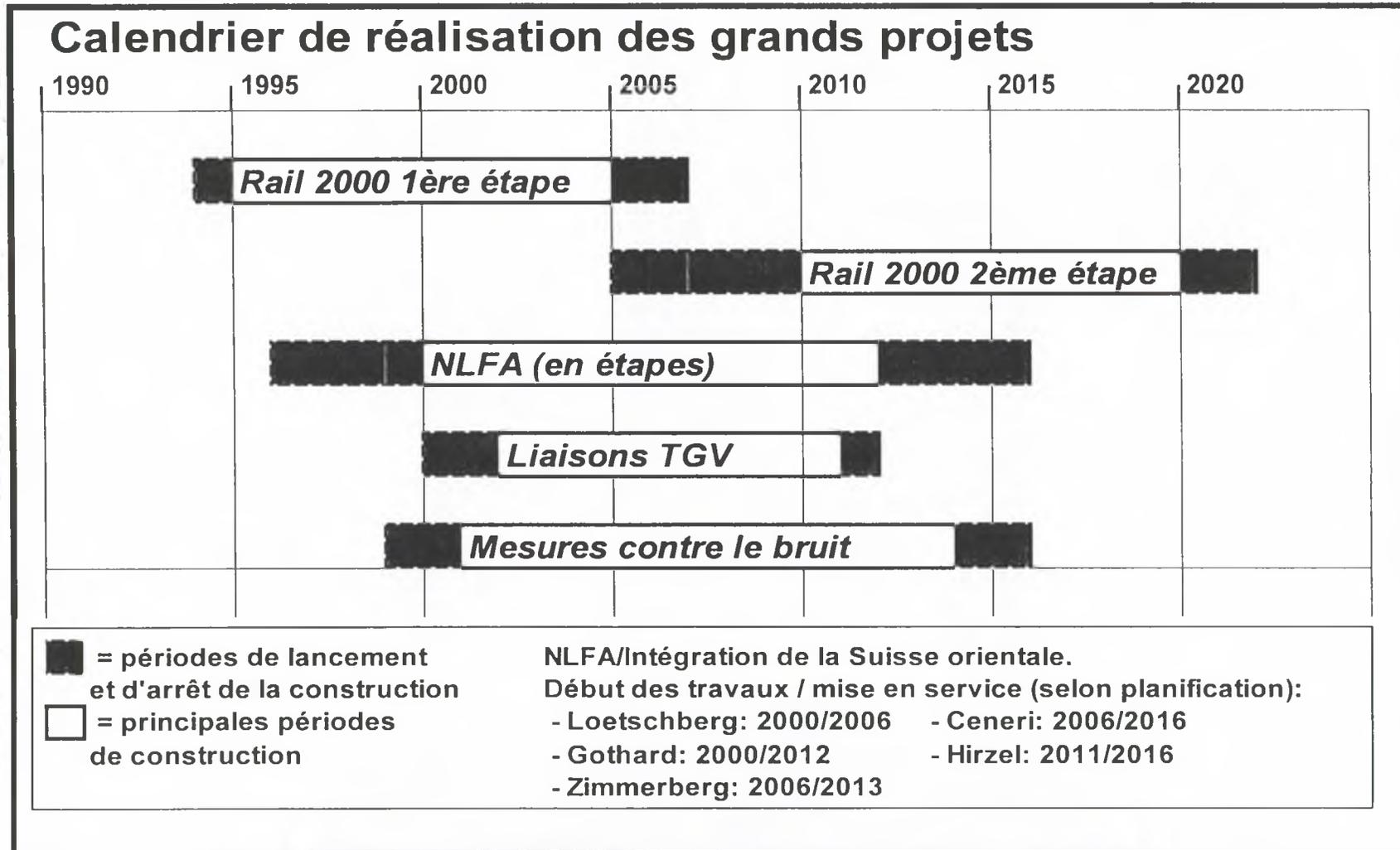
□ Bouchons (en heures)

■ Coûts de congestion

**Toujours plus de trafic, toujours plus d'encombres routiers:
le rail moderne remédie à cette situation**

Graphique 1.2





Le rail moderne sera réalisé par étapes

Grands projets ferroviaires			
Coûts d'investissement (état 1995)			
Projets		Coûts	
		bruts (mrd Fr.)	Total (mrd Fr.)
RAIL 2000			
	1ère étape	7.5	13.4
	2ème étape	5.9	
N L F A	Lötschberg	3.4	13.6
	Gothard	6.8	
	Zimmerberg	0.8	
	Aménagement ligne St-Gall - Arth-Goldau	0.1	
	Ceneri	1.6	
	Hirzel	0.2	
	Aménagements sur le reste du réseau	0.6	
	Surveillance du projet	0.1	
Raccordement au réseau européen		1.2	1.2
Mesures contre le bruit		2.3	2.3
TOTAL			30.5

La NLFA en réseau...

... permet d'importants gains de temps pour toutes les régions de la Suisse

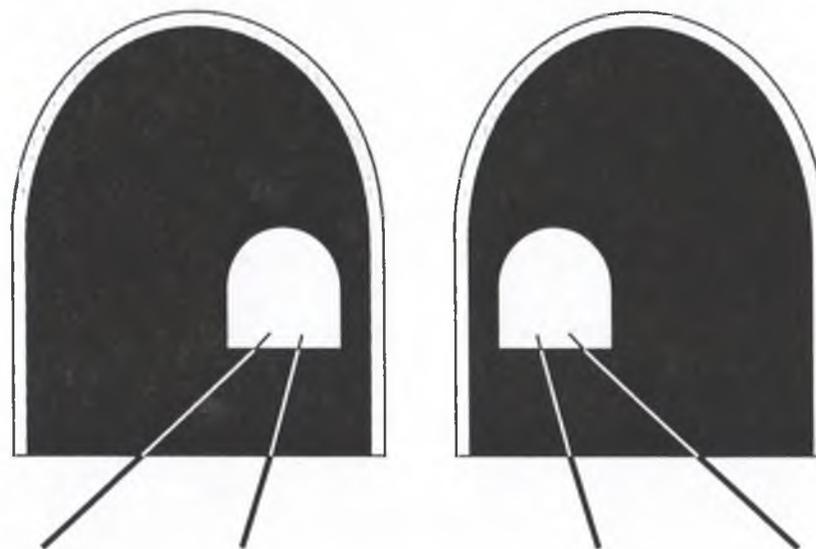
... crée suffisamment de capacité et de flexibilité pour permettre un transfert du trafic lourd vers le rail

... coûte 4 milliards de francs de moins que « l'ancienne » NLFA; elle sera construite et mise en service par étapes

... coûte, au maximum, 1 à 2 milliards de plus que la variante à un axe par le Gothard

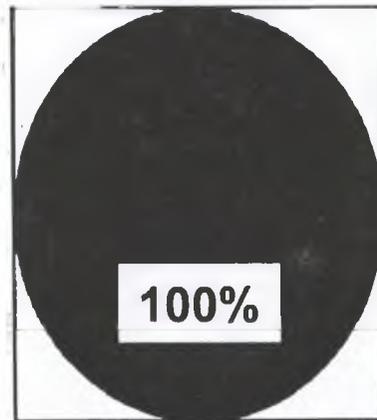
... permet à la Suisse de mettre en service un axe ferroviaire nord - sud performant en 2006 déjà

... est nécessaire à la conclusion des bilatérales

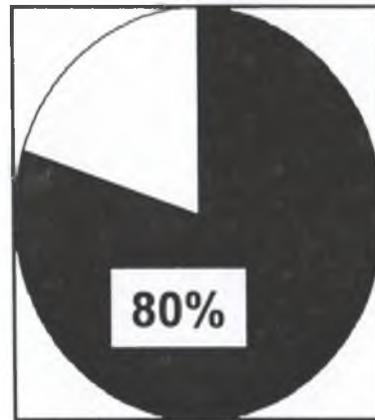


La NLFA en réseau profite à l'ensemble de la Suisse

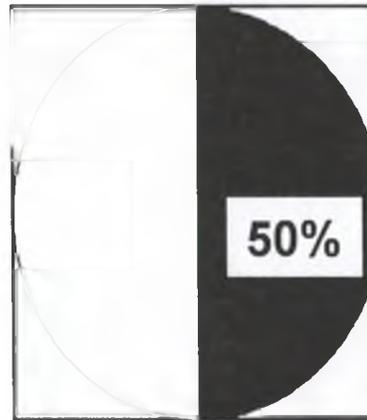
Graphique 3.1



Raccordements TGV



Rail 2000



NLFA



Protection contre le bruit

Investissements en faveur:

 du trafic voyageurs

 du trafic marchandises

Deux tiers des investissements servent au trafic voyageurs

Graphique 3.2



Destinations	Actuellement	Le rail moderne	Réduction
Zurich – Berne	70	55	15
Zurich – Bellinzone	145 (135 CIS)	85	60 (50)
Zurich – Coire	95 (80)	85 (75)	10 (5)
Bâle – Zurich	60	50	10
Bâle – Berne	70	55	15
Berne – Brigue	95 (80 CIS)	60	35 (20)
Berne – Sion	140	85	55
Lausanne – Bâle	145	125	20
St-Gall - Bâle	145	125	20
Aarau – Neuchâtel	80	65	15
Neuchâtel – Nyon	65	45	20
Bienne– Zurich	85	65	20
Lugano – Lucerne	160	95	65
St-Gall – Bern	150	125	25

Tous les voyageurs bénéficient de temps de parcours plus courts

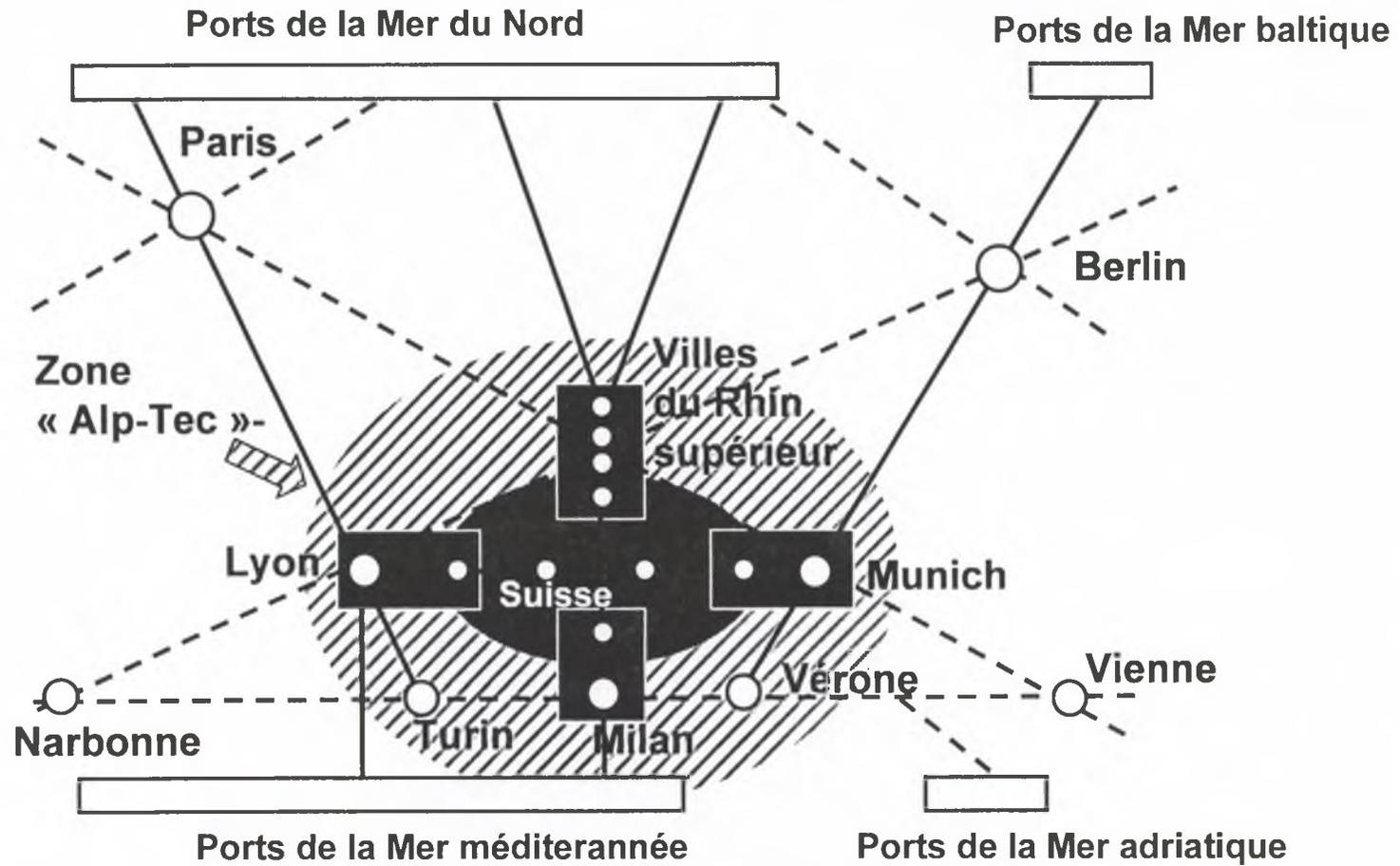
Graphique 3.3



Liaisons	Aujourd'hui	Le rail moderne	Temps gagné
Bâle – Milan	4½ – 5½ h	3½	1 – 2 h
Bâle – Hambourg	6½ – 8½ h	5 h	1½ – 3½ h
Zurich – Berlin	8½ – 9½ h	6½ h	2 – 3 h
Zurich – Munich	4¼ – 5 h	3¼ h	1 - 1¾ h
Zurich – Milan	3¾ – 4½	2½ h	1¼ – 2 h
Berne – Florence	6 - 7 h	5 h	1 – 2 h
Berne – Milan	3¼ – 4½ h	2½ h	¾ – 2 h
Berne – Paris	4½ – 5 h	3 h	1½ – 2 h
Lausanne - Paris	ca. 4 h	2½ - 3 h	1 - 1½ h
Genève – Paris	3¾ – 4 h	2½ - 3 h	¾ - 1½ h
Genève - Marseille	4½ - 5 h	3½ h	1 - 1½ h
Genève – Barcelone	8½ - 9½ h	6½ h	2 – 3 h

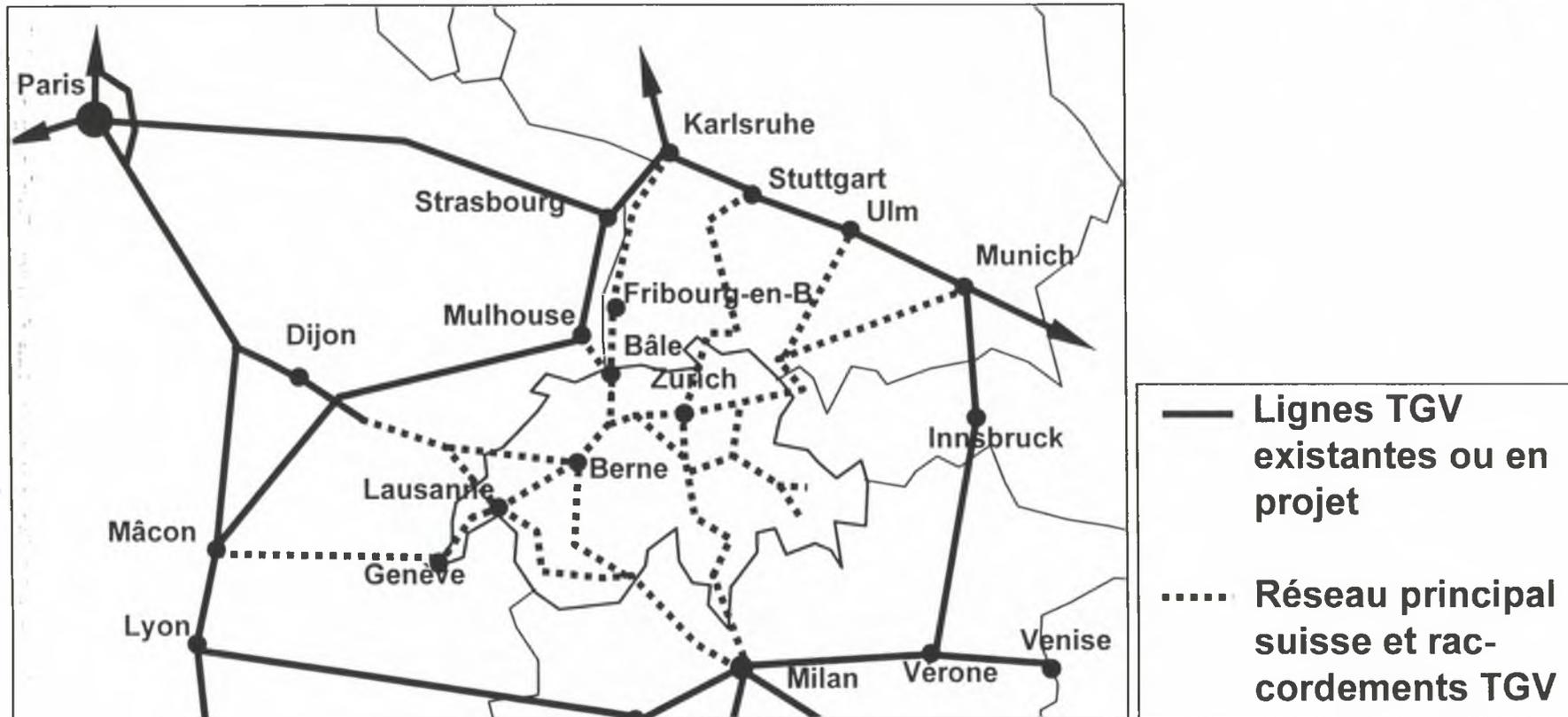
Les voyages en chemin de fer vers l'étranger voient leur durée se réduire de 50%

Graphique 4.1



**La Suisse à la croisée des axes
de transport transeuropéens**

Graphique 4.2



Le rail moderne fait de la Suisse la plaque tournante de l'Europe

Graphique 5.1

LE RAIL MODERNE

Financement des Transports Publics



Le rail moderne participe au maintien des emplois ou en crée des milliers

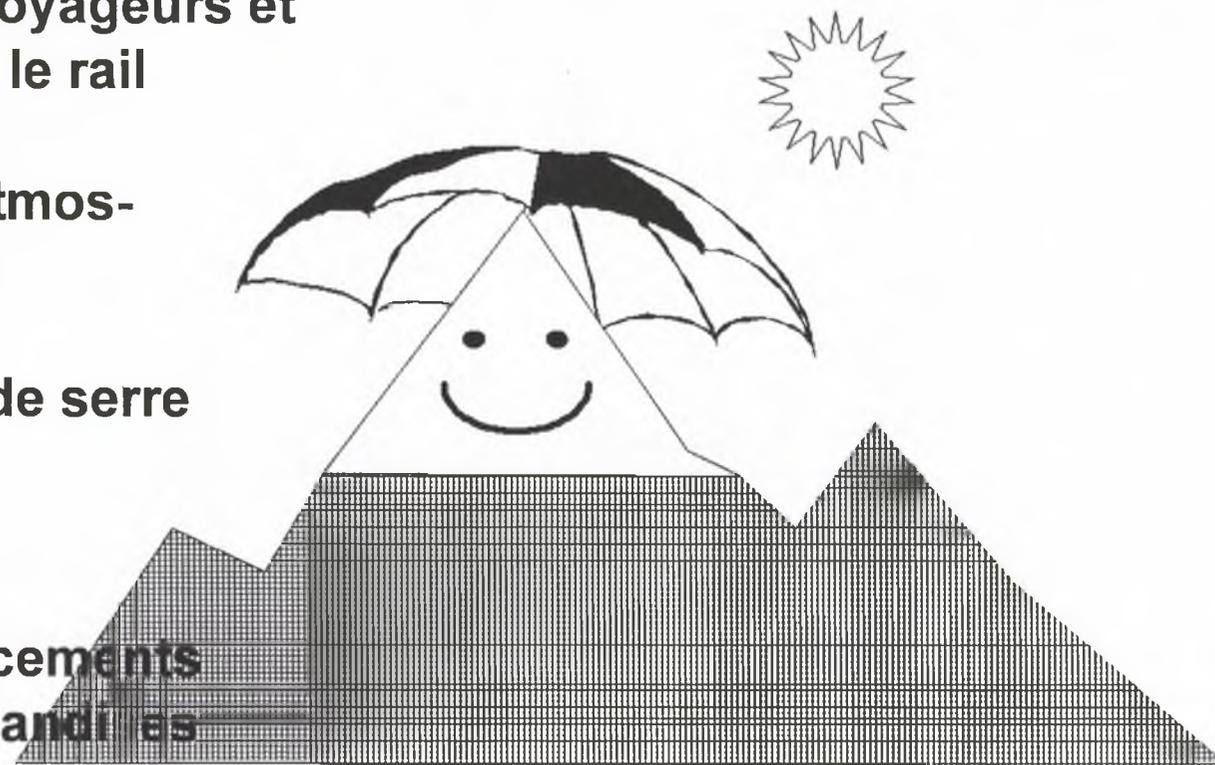
Davantage de trafic voyageurs et de marchandises sur le rail

Moins de polluants atmosphériques

Moins de gaz à effet de serre

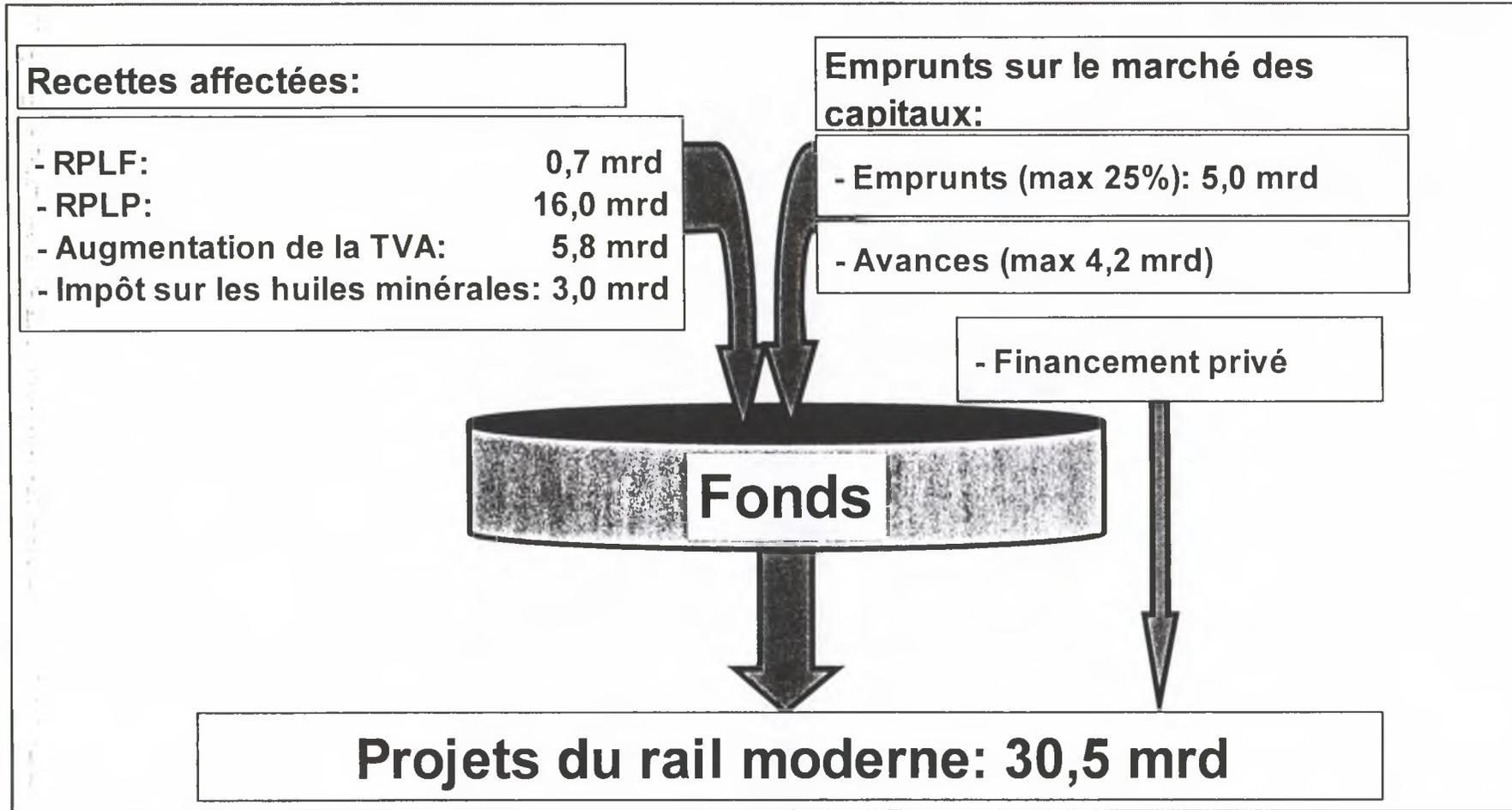
Moins de bruit

Réduction des déplacements transalpins de marchandises par la route à 650'000 envois par année



Le rail moderne contribue à la protection de l'environnement et des Alpes

Graphique 7.1



Modalités de financement