



La modernisation des chemins de fer en Suisse

Faits, chiffres et motifs

qui justifient une infrastructure des transports conforme aux exigences de l'avenir



BUNDESAMT FÜR VERKEHR
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT



La mobilité fait partie des grandes conquêtes et des acquis évidents du vingtième siècle. Il a fallu des millénaires pour que l'humanité progresse et passe de moyens de locomotion primitifs à la première locomotive à vapeur. Depuis lors, le chemin de fer, l'automobile et l'avion ont changé fondamentalement en quelques décennies la vie des êtres humains.

La mobilité individuelle est devenue un symbole de l'autodétermination et de la liberté. Nos exigences en la matière engendrent la croissance démesurée du trafic : il y a cent ans, chaque Suisse parcourait en moyenne 280 km par année avec des moyens de transport. Aujourd'hui, ce chiffre est de 13'000 km. Le transport des marchandises est, lui aussi, en pleine expansion. A elles seules, les prestations de ce transport ont fait un bond de 70 pour cent au cours des 25 dernières années.

A l'avenir également, le trafic augmentera fortement. C'est pourquoi nous devons développer aujourd'hui une infrastructure qui réponde aux futures exigences du pays. Un chemin de fer moderne peut beaucoup contribuer à délester nos routes et à préserver notre environnement et notre qualité de vie.



L'augmentation de la mobilité paralyse le trafic

Celui qui veut remporter des succès économiques doit savoir transporter des voyageurs et des marchandises toujours plus vite, toujours moins cher et avec une souplesse accrue. Même durant nos loisirs, nos exigences en matière de consommation et de mobilité ne cessent de croître.

En Suisse, le transport des voyageurs progresse de 2,5 pour cent par année. Au cours des vingt prochaines années, le trafic-marchandises sera au moins multiplié par deux. Dans la région alpine, on s'attend à ce qu'il se développe encore plus. Dans notre pays, on ressent particulièrement sa croissance. A l'heure actuelle, seule une faible part du transit international des marchandises emprunte nos routes et nos chemins de fer – 75 pour cent du volume du transit marchandises transalpin doit être écoulé par l'Autriche et la France.

La situation géographique de notre pays, situé au centre de l'Europe, la grande importance de bonnes voies de communication pour notre développement économique et les conditions politiques régnant dans une Europe toujours plus unifiée nous obligent à contribuer de manière appropriée à la résolution des problèmes de transport. L'accord de transit conclu en 1993 avec les Etats européens a fixé l'étendue des futures prestations de la Suisse. En adoptant l'initiative sur la protection des Alpes, le peuple suisse a disposé qu'une grande part du trafic marchandises à travers les Alpes devait passer de la route au rail afin de préserver la qualité de notre vie et de notre environnement. Si nous ne respectons pas ces obligations, nous risquons de sérieux dommages politiques et économiques.

Nos réseaux de transport sont saturés

Au cours de ces dernières années, les progrès de la mobilité se sont surtout traduits par l'expansion du trafic routier. Le nombre des véhicules à moteur a doublé de 1970 à 1994. Pour garantir la liberté de circulation, le réseau des routes suisses n'a cessé de s'agrandir au cours des dernières décennies. En 1970, notre pays comptait 651 km d'autoroutes. A la fin de 1997, il en avait déjà 1613. Durant cette période, notre réseau routier a passé de 60'000 km à plus de 71'000 km.

Jusqu'à présent, quelque 70 milliards de francs ont été consacrés à la construction du réseau autoroutier. Le réseau prévu initialement est depuis lors réalisé à raison de 87 pour cent. L'achèvement des tronçons restants (13 %) absorbera encore plus de 20 milliards de francs. Au cours de ces dernières années, les cantons et les communes ont aussi investi dans l'extension de l'infrastructure routière suisse.

Malgré tous ces investissements, ces extensions et ces améliorations, on est de plus en plus souvent confronté à des embouteillages sur nos routes.

A l'avenir, la croissance du trafic ne saurait être assurée uniquement par l'extension des réseaux routiers. Les faibles réserves de terrain, l'ampleur de la charge polluante et l'atteinte portée à la qualité de la vie offrent de puissants arguments contre une nouvelle extension.

Toute évolution positive de l'économie exige une mobilité accrue. Pour assurer la croissance du trafic de manière économique et selon les impératifs de l'écologie, nous devons mieux utiliser les avantages individuels des moyens de transport que sont le rail, la route, l'eau et l'air.



La modernisation des chemins de fer ...

... met en valeur leurs avantages

Nécessitant peu d'espace et consommant peu d'énergie, le rail offre de grandes capacités de transport. Il achemine les personnes et les marchandises de manière plus écologique que les véhicules à moteur ou les avions. Ses points forts résident surtout dans le transport des voyageurs et du fret sur de longues distances et dans l'acheminement des marchandises en vrac. Il a encore un grand potentiel de développement. Avec une infrastructure performante, du matériel roulant plus moderne et une technique d'exploitation optimisée, les chemins de fer suisses pourront, dans le siècle à venir, contribuer de manière déterminante à résoudre les problèmes de transport sur le plan suisse et européen.

... permet de transférer le trafic de la route vers le rail

Un chemin de fer performant permet de mieux protéger notre environnement et notre qualité de vie. Si le fret passe en grande partie de la route vers le rail, cela ne profitera pas uniquement à la région alpine, sensible du point de vue écologique. 90 pour cent des marchandises en transit par notre pays traversent nos montagnes. Un transfert notable sur le rail ne peut avoir lieu que si ce dernier est performant quant à sa technique et à son organisation et si son offre est compétitive.

Dans la partie centrale de l'Arc alpin, le transit du fret augmente en moyenne de 2,75 pour cent par année (plus de 63 % entre 1992 et 2010). Le développement de l'économie européenne fait croître les échanges et, partant, les transports.

La topographie des Alpes ne permet d'aménager des infrastructures de transport performantes qu'à certains endroits. C'est pourquoi le trafic, qui ne cesse de se développer, encombre les passages existants.

Sans la NLFA et dès 2012, 400'000 à 500'000 camions supplémentaires traverseraient nos Alpes chaque année. Outre les véhicules déjà en circulation, cela correspondrait à 1'600 nouveaux poids lourds par jour, soit 95 camions supplémentaires par heure (l'interdiction de circuler la nuit et les week-ends a été prise en considération).

... modifie la répartition modale des transports

Un chemin de fer rapide et convivial représente une alternative à un trafic routier circulant de plus en plus difficilement. Même dans le ciel, le trafic au dessus de l'Europe se développe toujours plus. Pour les déplacements sur de moyennes distances, le trafic aérien perd toujours plus de son attrait et de son efficacité – les longs trajets vers les aéroports et les retards chroniques irritent les hommes d'affaires et les touristes. En offrant des liaisons plus rapides et plus confortables, le rail a de bonnes chances de gagner de nouveaux passagers et du fret supplémentaire dans les transports nationaux et internationaux. A long terme, un bon taux d'utilisation lui garantira une solide base économique et une position attrayante dans le marché des transports.

En 1997, 1'145'000 camions ont traversé les Alpes suisses. Sur ce volume, 580'000 ont fourni des prestations de transport pour le trafic intérieur. 565'000 ont emprunté nos routes de montagne pour assurer le transit international des marchandises.



... s'impose depuis de nombreuses années

L'évolution des chemins de fer suisses est stationnaire depuis des années. La base de notre infrastructure ferroviaire date du siècle dernier. Le réseau des chemins de fer ne s'est plus guère modifié pendant des décennies. En 1975, il s'étendait sur 4'976 km et n'atteignait que 5'030 km en 1994. Par contre, le réseau routier s'est développé largement durant la même période. Pendant les 40 dernières années, on a investi dans l'extension des routes deux fois plus d'argent que dans celle du rail.

La nouvelle réglementation du financement des transports publics créera une base raisonnable pour le futur développement des chemins de fer. Il y a des décennies que le trafic routier bénéficie de conditions comparables.

... garantit le raccordement au développement international actuel

Pour l'avenir, l'Europe table largement sur le rail pour développer ses transports. Elle investira plus de 300 milliards de francs dans la construction d'un réseau ferroviaire international à grande vitesse. Prévu sur une longueur de 30'000 km, il doit être terminé en 2010. Notre pays se trouve au croisement d'importantes lignes. Il a un intérêt vital à participer à cette évolution internationale axée sur l'avenir. Si nous disposons de voies de communication modernes, nous gardons d'importantes portes ouvertes sur l'Europe.

Quiconque veut profiter du marché européen en pleine expansion doit aussi contribuer à son développement.

... est indispensable à la réalisation d'importantes décisions populaires

Au cours de ces dernières années, le peuple suisse a décidé lors de plusieurs votations de mieux protéger la région alpine, de garantir un réseau de transport public orienté vers l'avenir et de transférer le trafic marchandises de la route vers le rail. En acceptant la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations lors de la votation du 27 septembre 1998, les citoyens ont souligné encore une fois leur volonté d'appliquer une politique des transports respectueuse de l'environnement.

La politique suisse des transports, axée sur l'avenir, veille à ce que le rail et la route se développent de manière équilibrée. L'extension des transports publics déleste la route, ce qui augmente d'autant sa capacité pour la future croissance de la mobilité et des transports.

Les projets de modernisation des chemins de fer



Au cours des années 80, on s'est déjà rendu compte que la Suisse devrait moderniser ses chemins de fer pour le siècle à venir. Jusqu'à présent, les citoyens ont dit « oui » à deux projets essentiels liés à la modernisation du rail: ils ont approuvé Rail 2000 en 1987 et la NLFA en 1992.

D'importantes conditions-cadres et l'état de la technique se sont profondément modifiés depuis l'élaboration initiale de ces projets. Par ailleurs, la précarité des finances fédérales a incité le gouvernement à examiner encore une fois les grands projets ferroviaires en vue d'un rapport coûts-bénéfices optimal. Lors de cette vérification approfondie, il est apparu qu'un certain nombre des objectifs visés pouvait être atteint plus simplement et plus économiquement en renonçant aux grandes constructions

et en utilisant les technologies les plus récentes. Sans abandonner les éléments fondamentaux des buts initiaux, il a ainsi été possible d'économiser quelque 4 milliards de francs sur le budget élaboré en premier lieu.

Les projets redimensionnés de la NLFA et de Rail 2000, l'intégration des mesures antibruit des chemins de fer et les raccordements au réseau ferroviaire à grande vitesse représentent un train de mesures qui comprend tous les grands projets des transports publics pour les vingt prochaines années. Leur réalisation a été aménagée de telle manière que les quatre grands projets coûteront chaque année 1,5 milliard de francs.

Les projets actualisés tiennent compte de l'évolution des transports attendue dans les pays limitrophes, car nous ne voulons pas être surpris par le déferlement des véhicules provenant de toutes les directions. Les solutions disponibles pour leur réalisation comprennent donc certaines réserves de capacité, car il apparaît que le dynamisme de l'évolution dans l'Europe et les anciens pays de l'Est a même dépassé les prévisions. Le maintien à long terme de notre mobilité exige une planification à long terme et la réalisation courageuse des projets ambitieux.



... et ses éléments fondamentaux

Rail 2000 - amélioration de la capacité et attrait des offres ferroviaires

Le rail peut offrir davantage avec une meilleure infrastructure et du nouveau matériel roulant.

Rail 2000 apporte de nouveaux nœuds de trafic dans toute la Suisse. Ils permettront de se raccorder de manière optimale au trafic régional et sur de longues distances. Voici ce que cela signifie concrètement: les trains arriveront simultanément dans les grandes gares toutes les heures ou toutes les demi-heures et en repartiront après un bref arrêt ; la circulation des trains régionaux, directs et Intercités sera coordonnée avec précision. L'emploi de rames à caisses inclinables, la rectification des tracés et de nouveaux tronçons permettront d'améliorer les temps de parcours, de manière que l'horaire cadencé fonctionne à la perfection.

Rail 2000 sera réalisé en deux étapes. La première améliorera nettement la qualité et réduira les temps de parcours dans le trafic régional et dans le trafic national sur de longues distances.

Les principaux projets de construction sont les suivants :

- Nouveau tronçon entre Berne et Olten (Mattstetten – Rothrist)
- Aménagement de quatre voies entre Aarau et Rapperswil (déjà réalisé)
- Tunnel à double voie entre Zurich et Thalwil
- Tunnel à double voie entre Muttens et Liestal (tunnel de l'Adler)
- Tunnel à double voie entre Vauderens et Siviriez

- Doublement de la voie le long du lac de Neuchâtel
- Troisième voie entre Genève et Coppet
- Suisse orientale : divers aménagements entre Zurich et St-Gall

Les travaux de construction battent leur plein. Ils doivent se terminer en 2005 au plus tard. Avec Rail 2000, on ne se contentera pas de poser des voies; la modernisation du rail implique aussi la réfection de nombreuses gares. Lorsque les trains roulent plus rapidement et plus fréquemment, qu'ils transportent davantage de passagers et de marchandises et que leurs prestations sont plus attrayantes, il faut optimiser les points de départ. Les principaux projets de modernisation des gares concernent Bâle, Olten, Aarau, Zoug, Lucerne, Bienne et Lausanne.





La première étape de Rail 2000 améliorera progressivement les prestations et la qualité de l'offre ferroviaire. La deuxième étape adaptera avec souplesse les transports publics aux nouvelles exigences. L'accent est mis sur la suppression des goulets d'étranglement, l'optimisation de la technique et de l'organisation, ainsi que sur la mise en valeur de nouveaux segments de l'offre.

Dans le cadre de la deuxième étape, on envisage actuellement de réaliser les mesures suivantes:

- Étoffer l'offre sur les lignes à forte demande
- Augmenter la capacité en comblant les lacunes sur les tronçons à deux ou à quatre voies.
- Séparer les flux de trafic aux points de bifurcation et dans les gares de jonction
- Rectifier les tracés et poser de nouvelles installations de signalisation sur l'axe est-ouest
- En cas de besoin attesté, percer un second tunnel à travers le Jura ou construire une nouvelle liaison à grande vitesse entre Lugano et Milan (parcours suisse).



La réalisation des deux étapes de Rail 2000 coûtera 13,4 milliards de francs au cours des vingt prochaines années.



Acquisition de nouveau matériel roulant

Le matériel roulant le plus moderne permet de faire circuler les trains plus rapidement, d'offrir davantage de confort aux passagers et de mettre davantage de places à la disposition de clients supplémentaires.

La topographie de la Suisse entraîne des tracés sinueux. Les rectifications coûtent cher et ne sont pas réalisables partout. Les rames modernes à caisses inclinables circulent à vive allure même sur les parcours comprenant de nombreuses courbes.

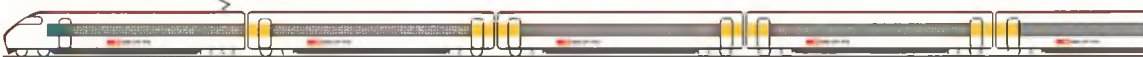
Chaque jour, un million de personnes utilise le chemin de fer en Suisse. Dans les trains, aux heures de pointe, les voyageurs de nombreuses lignes disposent tout juste d'assez de places. Avec les nouveaux trains à deux étages, Rail 2000 offrira un confort adapté aux exigences de notre époque. Les nouvelles voitures climatisées, aussi longues que les anciennes, offrent 40 pour cent de sièges en plus.

Les principales innovations concernant le matériel roulant sont les suivantes :

- Trains Intercités à caisses inclinables: rames climatisées avec véhicules moteurs et voitures de commande
- Trains Intercités à deux étages: compositions climatisées à deux étages avec locomotives et voitures de commande
- Trains Intercités: rames climatisées avec locomotives et voitures de commande
- Trains Interrégio: rames directes climatisées avec locomotives et voitures de commande
- Trafic d'agglomération: rames à deux étages avec véhicules moteurs et voitures de commande
- Trafic régional: rames Colibri et navettes avec véhicules moteurs et voitures de commande.

Les CFF financent eux-mêmes le nouveau matériel roulant destiné à Rail 2000.

Trains Intercity à caisses inclinables



Trains Intercity à deux niveaux



Trains Intercity



Trains Interrégio



Trafic d'agglomération



Trafic régional



NLFA - construction d'un réseau ferroviaire à grande vitesse à travers les Alpes

La NLFA créera de nouvelles liaisons à grande vitesse qui traverseront les Alpes. La «variante réseau» comprend deux axes performants nord-sud, chacun étant doté d'un tunnel de base, l'un au St-Gothard, l'autre au Loetschberg. Cette solution permettra à la Suisse de maîtriser à long terme et de manière écologique le trafic intérieur et le trafic de transit à travers les Alpes, qui augmentent rapidement.

Les principaux projets de construction de la NLFA sont les suivants :

- Un tunnel de 57 km entre Erstfeld et Biasca. Deux tubes relieront le nord et le sud des Alpes au niveau des vallées. Vu la faible déclivité et les larges rayons de courbure, les trains pourront circuler à grande vitesse dans les nouveaux tunnels. La durée de construction sera d'environ 12 années. Après son achèvement en 2012, le nouveau tunnel du St-Gothard sera le plus long tunnel ferroviaire du monde
- Le nouveau tunnel de base du Ceneri, entre Bellinzone et Lugano, fait aussi partie de l'axe du St-Gothard. Il aura une longueur de 16 km et sera ouvert en 2016.
- Le tunnel du Loetschberg, d'une longueur de 33 km, reliera Frutigen à Baltschieder. Il constitue l'axe ouest. Après une durée de construction de 6 années, les trains voyageurs et marchandises pourront parcourir en 2006 ce tronçon à haute performance.
- Intégration de la Suisse orientale : le tunnel du Zimmerberg, d'une longueur de 11 km, et une nouvelle liaison reliant la rive gauche du lac de Zurich à l'axe du St-Gothard (tunnel de l'Hirzel) offriront à la Suisse orientale un raccordement performant à la NLFA. De plus, des améliorations du tracé permettront de développer la liaison directe St-Gall – Arth-Goldau – St-Gothard.



La réalisation de la NLFA redimensionnée coûtera 13,6 milliards de francs au cours des 20 prochaines années.

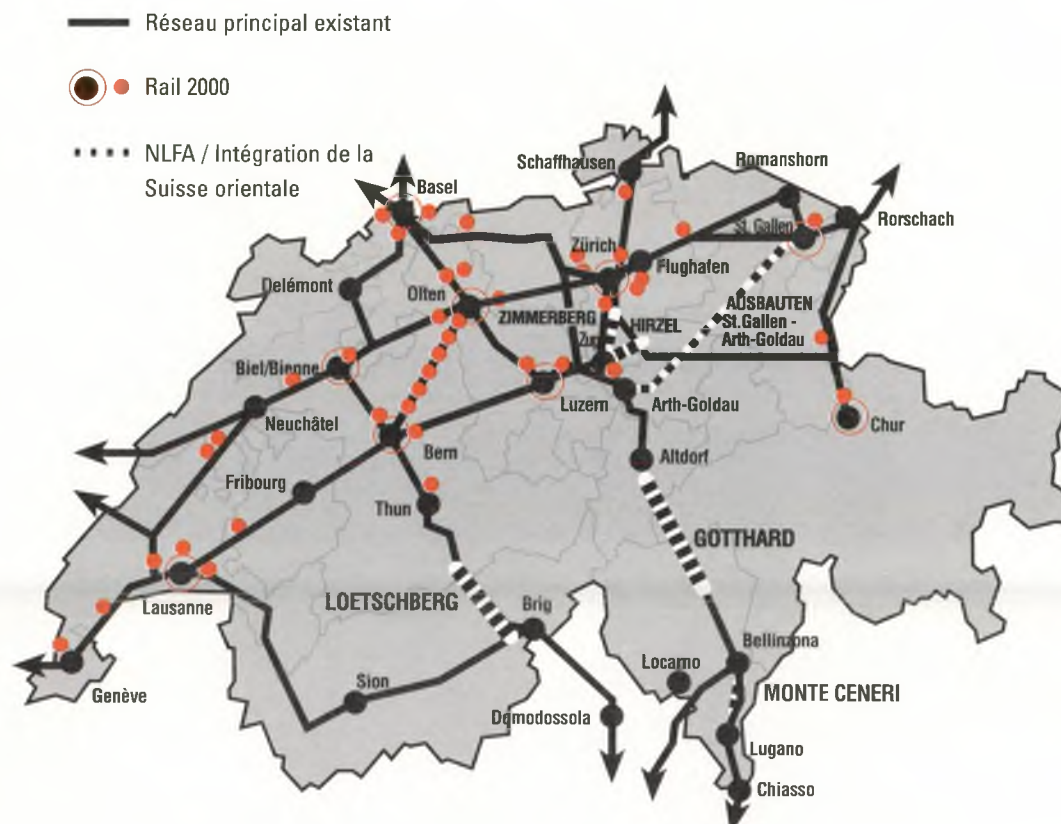


Avantages de la variante "réseau"

La NLFA est la clef de voûte de l'infrastructure ferroviaire modernisée de la Suisse. Sa réalisation en réseau garantira que la Suisse sera en mesure d'écouler par le rail le trafic marchandises et voyageurs escompté. Entre 2015 et 2020, environ 50 millions de tonnes de marchandises traverseront les Alpes par chemin de fer, soit jusqu'à 300 convois par jour.

Le nouveau tunnel de base du Saint-Gothard pourra écouler un nombre de trains équivalent. Si l'on ne construisait que l'axe du Saint-Gothard, on serait placé face à l'alternative suivante: soit beaucoup de marchandises en transit emprunteraient l'ancienne ligne de montagne, une ligne lente en raison de sa forte déclivité et de son tracé sinueux, soit le trafic voyageurs serait considérablement restreint. La solution réseau permettra de répartir uniformément les deux catégories de trafic sur les deux axes. C'est uniquement de cette manière que les voyageurs disposeront de capacités suffisantes, car finalement, la nouvelle liaison à grande vitesse entre le nord et le sud devra aussi leur profiter!

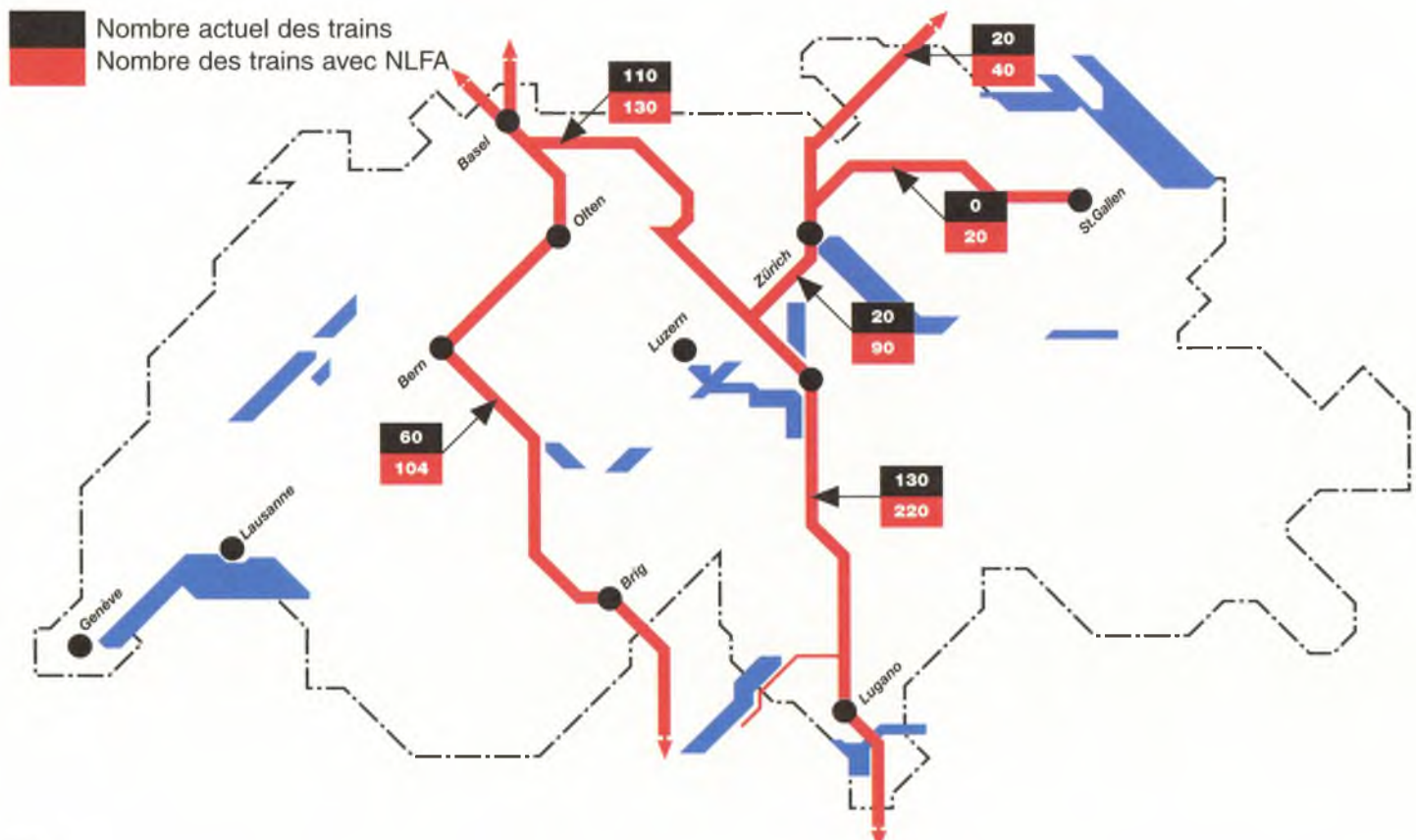
La solution en réseau permettra aussi de raccorder au réseau TGV toutes les parties du pays, qui profiteront dès lors dans une égale mesure des meilleures performances ferroviaires et des impulsions qui en résulteront pour l'économie et le tourisme.





Cette solution crée enfin les capacités d'évitement nécessaires en cas de perturbations de l'exploitation (situations météorologiques défavorables, pannes, etc.)

Un abandon du Lötschberg n'entraînerait que de faibles économies. Si, par exemple, l'on ne construisait que le Saint-Gothard, il faudrait en agrandir les dimensions et en améliorer l'aménagement. Il faudrait aussi investir dans la ligne de montagne du Lötschberg. Les coûts de construction économisés ne s'élèveraient donc finalement qu'à un à deux milliards de francs, soit entre 3 et 6 pour cent de l'ensemble du projet de modernisation. Et l'on renoncerait ainsi à de précieux avantages, tels que les améliorations uniformes pour toutes les parties du pays, les capacités de réserve et d'évitement, la disponibilité plus rapide et la garantie durable de capacités suffisantes.

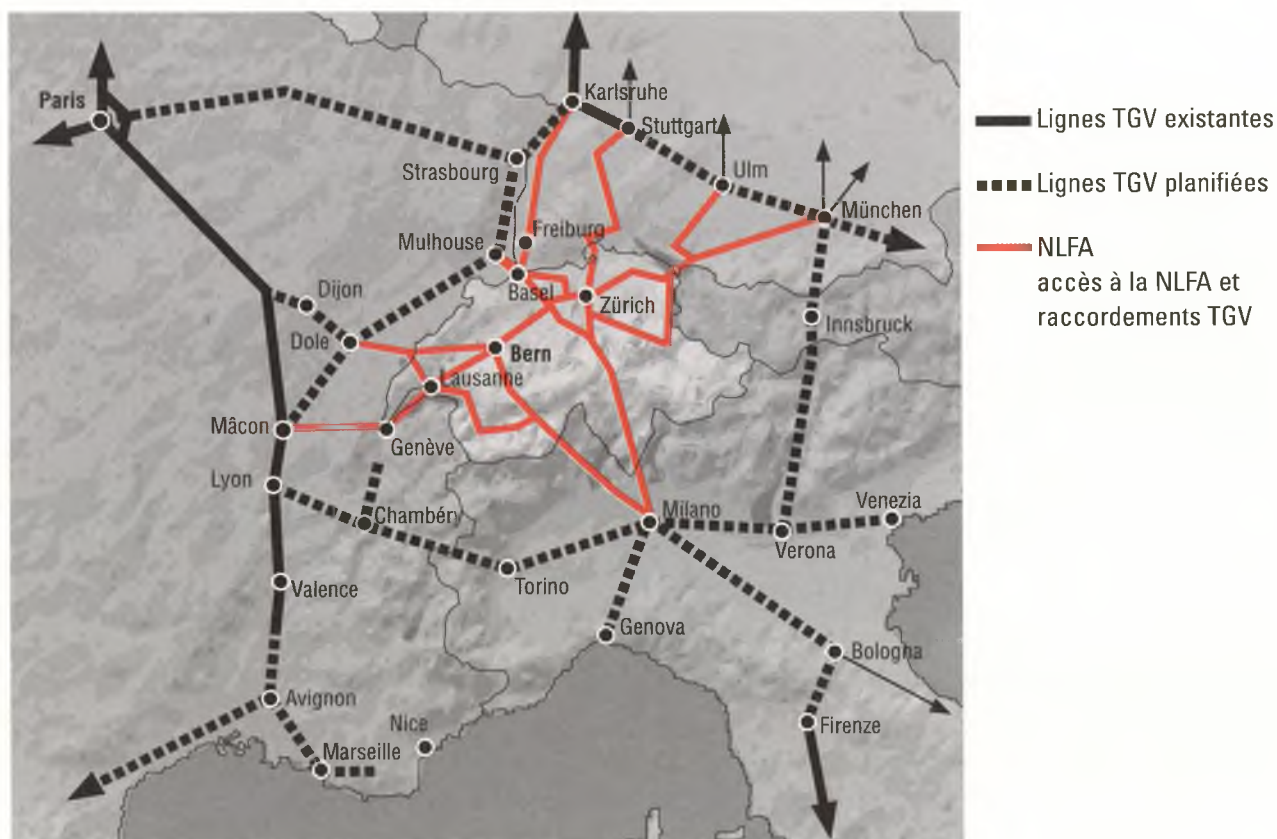


Raccordement de la Suisse aux réseaux ferroviaires européens à grande vitesse

Le TGV français et l'ICE allemand sont réputés être des moyens de transport écologiques et économiques. Des trains à grande vitesse desserviront un nombre croissant de villes importantes à travers toute l'Europe. D'ici à l'an 2010, l'UE réalisera un réseau international de 30'000 km de long (nouvelles lignes et lignes aménagées) destiné au trafic de ces trains. Elle consacrera plus de 300 milliards de francs à ce projet d'avenir.

La Suisse ne dispose jusqu'à présent guère de raccords performants aux réseaux TGV au nord, au sud et à l'ouest du pays. Ce déficit comprend des risques, notamment celui d'être contournés si nous constituons un obstacle au milieu d'une communauté de liaisons rapides. L'économie et le tourisme de notre pays en pâtiraient sensiblement. La modernisation du chemin de fer reliera notre réseau de transport aux lignes TGV de nos voisins par des raccords performants. La Suisse bénéficiera ainsi de liaisons rapides et confortables avec les métropoles européennes.

La modernisation des chemins de fer renforcera la coopération avec nos partenaires européens. Durant les prochaines années, le trafic international sera amélioré par une panoplie de mesures individuelles, parmi lesquelles figurent notamment les projets suivants:





Raccordement au nord et à l'est

Au nord et à l'est, il s'agira d'améliorer la qualité des liaisons vers l'Allemagne, c'est-à-dire notamment:

- d'aménager progressivement la ligne Karlsruhe - Offenbourg - Bâle sur quatre voies
- par des mesures de construction, de réduire d'une heure environ les temps de parcours sur les lignes Zurich - Schaffhouse - Stuttgart et Zurich - Saint-Gall - Munich.
- en cas de besoin attesté à long terme, d'éliminer les goulets d'étranglement sur les lignes d'accès à la NLFA, notamment dans la région du lac de Constance

Raccordement au sud

Le trafic ferroviaire sera amélioré à long terme par une série de mesures, dont notamment:

- des aménagements ponctuels dans la région de Domodossola - Novare - Gênes
- un raccordement optimal du nouvel aéroport international de Malpensa/Milan au réseau ferroviaire suisse
- la poursuite de la planification et, en cas de besoin attesté, la construction à long terme d'une liaison ininterrompue à grande vitesse de Lugano à Milan (élément concevable de la 2e étape de Rail 2000)

Raccordement à l'ouest

Plusieurs possibilités sont envisagées pour améliorer les liaisons ferroviaires en direction de la France, dont notamment:

- la modernisation de la ligne Genève - Bourg-en-Bresse (via Nantua) et le raccordement à la branche sud du TGV Rhin-Rhône par Bourg-en-Bresse - Dijon.
- des améliorations sur la ligne de l'Arc jurassien (Dole - Frasne) et le raccordement au TGV Rhin-Rhône
- le raccordement de Bâle au TGV Est (Paris-Mulhouse) ou au TGV Rhin-Rhône (Dijon - Besançon - Mulhouse)

Un montant de 1,2 milliard de francs est réservé pour raccorder l'ouest et l'est de la Suisse au réseau des trains européens à grande vitesse.



L'assainissement phonique des chemins de fer (mesures antibruit et nouvelle technique ferroviaire) accroîtra la qualité de la vie et de l'habitat de nombreux Suisses

Même si le bruit des chemins de fer n'est pas aussi important que celui occasionné par les camions et les avions, il diminue néanmoins la qualité de la vie des riverains concernés lorsque les trains traversent des zones d'agglomération.

Environ 265'000 personnes sont exposées à des nuisances sonores supérieures aux valeurs limites le long des voies ferrées suisses. La modernisation des chemins de fer améliorera la qualité de leur vie et de leur habitat. Concrètement, cela signifie

- la rénovation du matériel roulant existant
- la construction de parois antibruit
- l'installation de fenêtres insonores

Grâce au nouveau matériel roulant et à l'équipement des unités existantes, 2'350 voitures, 150 véhicules moteurs, 425 locomotives et 23'000 wagons deviendront sensiblement plus silencieux. Les sabots de frein en matière synthétique élimineront le grincement des sabots métalliques et réduiront fortement le bruit de marche. Ces améliorations ramèneront les nuisances sonores subies par 100'000 habitants en dessous des valeurs limites d'immission. Les parois antibruit sur 270 km apporteront davantage de tranquillité dans la vie de quelque 83'000 résidents. La qualité de l'habitat de 82'000 autres concitoyens profitera de la pose de fenêtres antibruit. Le montant affecté à ces mesures a été plafonné à 2,3 milliards de francs, mais on estime actuellement qu'elles pourront être réalisées à moindre coût. La modernisation du matériel roulant sera achevée en 2009, les mesures de construction en 2015.



Un chemin de fer moderne profite à tous



La modernisation des chemins de fer n'est pas une fin en soi. Elle sert l'intérêt économique, social et politique de la Suisse. Elle répond toutefois aussi aux nécessités en matière de coopération, en vue d'améliorer les infrastructures internationales de l'économie et des transports.

Des décisions prévoyantes s'imposent aujourd'hui pour garantir le développement à long terme de la Suisse - comme autrefois, lors de la planification et de la construction du premier tunnel du Saint-Gothard! La NLFA, Rail 2000, les mesures antibruit et les raccordements TGV sont des investissements dans l'avenir. Les améliorations du transport des voyageurs et des marchandises seront bientôt sensibles.



La modernisation du chemin de fer profite à tous

- aux particuliers et aux hommes d'affaires qui disposeront d'offres ferroviaires nationales et internationales plus performantes et plus confortables;
- aux automobilistes, parce qu'un nombre croissant de personnes prendront le train pour les trajets de longue distance et parce qu'une quantité importante de transports de marchandises sera transférée de la route au rail. Ceux qui auront besoin rapidement d'un véhicule motorisé pourront dès lors circuler librement sur les routes;
- aux entreprises, parce qu'elles auront des liaisons plus rapides et plus confortables avec les centres économiques suisses et européens. Les voyages d'affaires et les transports de marchandises se feront de manière plus efficace;
- aux centres de recherche et à l'économie, parce que cette modernisation provoquera des impulsions, sera génératrice de savoir-faire et d'expériences qui entraîneront des commandes et offriront des possibilités d'exportation;
- aux salariés, parce qu'elle nécessitera d'importants investissements, garantira des emplois et en créera de nouveaux;
- à tous les habitants de la Suisse, parce que le chemin de fer protège l'environnement, et notamment la région alpine, des nuisances supplémentaires dues au trafic;
- à notre position internationale, parce que, en modernisant le rail, nous respectons un accord avec nos voisins européens, et que nous nous présentons donc comme des partenaires fiables et stables.

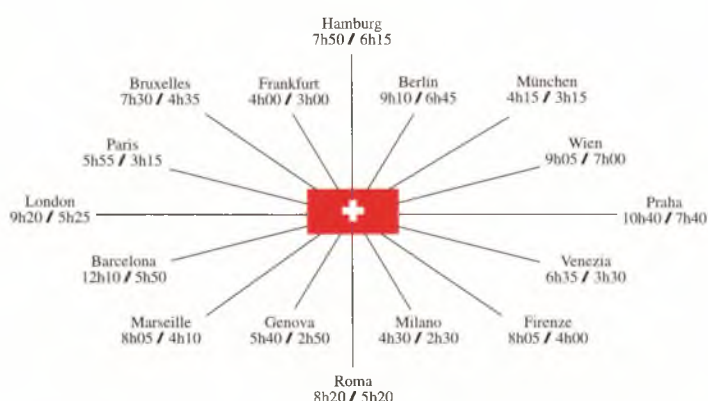
La NLFA et RAIL 2000 vous permettront aussi à l'avenir de gagner du temps dans vos voyages en Suisse et vers l'étranger.

Voyager en Suisse (arrondi aux cinq minutes):

Liaison	Temps de parcours		Gain de temps
	aujourd'hui	nouveau	
● Zurich - Berne	1 h 10 min	55 min	15 min
● Bâle - Zurich	1 h	50 min	10 min
● Bâle - Berne	1 h 10 min	55 min	15 min
● Berne - Sion	2 h 20 min	1 h 20 min	60 min
● Aarau - Neuchâtel	1 h 20 min	1 h 05 min	15 min
● Genève - Saint-Gall	4 h 30 min	3 h 55 min	35 min
● Lugano - Lucerne	2 h 40 min	1 h 20 min	1 h 20 min

Voyager à l'étranger (ex. au départ de Zurich):

Pour les voyages à l'étranger, la NLFA et Rail 2000, conjointement avec les lignes ferroviaires européennes à grande vitesse, réduiront à long terme de 20 à 50 pour cent la durée des voyages à destination de l'étranger.



Qu'il voyage en Suisse ou vers l'étranger, l'utilisateur des chemins de fer suisses jouira du confort élevé des nouveaux trains.

Grâce aux nouvelles liaisons directes, le voyageur devra moins souvent changer de train. Il arrivera à destination plus vite et plus confortablement.



Renforcement du site économique suisse

L'économie suisse est étroitement liée à l'espace économique européen: 60 pour cent de nos exportations sont destinés à des pays de l'UE et 80 pour cent de nos importations en proviennent. Ces chiffres expliquent l'importance du flux des marchandises.

Si l'on veut s'affirmer sur le marché avec ses produits et ses services, il faut entretenir des contacts étroits avec ses partenaires d'affaires et ses clients. Les voyages d'affaires sont coûteux et prennent beaucoup de temps. Le chemin améliorera au fur et à mesure la position de notre économie:

- Des liaisons directes, rapides et confortables, seront établies entre les centres des métropoles importantes grâce au raccordement au réseau européen des TGV. Dans de nombreux cas, le chemin de fer offre ainsi des possibilités de voyage plus efficaces et plus avantageuses que le trafic aérien ou la voiture. En se détendant dans le train, on ménage ses forces et on est en mesure de se concentrer sur les affaires au moment décisif.
- Une meilleure sécurité et une plus grande rapidité des transports de marchandises sont de plus en plus demandées. Le chemin de fer apporte juste à temps ce que nécessitent la production ou les clients.
- Une situation centrale avec des liaisons optimales dans toutes les directions devient de plus en plus capitale à l'époque de la division mondiale du travail. Grâce à sa situation au coeur de l'Europe, la Suisse peut profiter de manière idéale des réseaux TGV qui l'entourent. Vu que les problèmes de transport s'accroissent sur la route et dans l'air, les entreprises actives à l'échelle internationale découvriront de plus en plus la Suisse comme le pays convenant au déploiement de leurs activités.
- Tout transport de marchandises transféré de la route au rail dégage nos routes, facilitant ainsi la vie à ceux qui doivent livrer leurs biens et leurs services aux clients vivant à proximité. Une réduction des embouteillages augmente la productivité et les bénéfices.



Les dépenses consacrées à la modernisation du chemin de fer engendrent des rentrées pour notre économie: les quelque 30 milliards de francs investis revitaliseront l'économie intérieure pendant plus de vingt ans.

Les coûts des nouveaux tunnels de base de la NLFA constituent un poste relativement modeste dans le budget global de la modernisation des chemins de fer. Les projets de construction et les investissements de la NLFA, de RAIL 2000, des raccordements TGV et des mesures antibruit concernent toutes les parties du pays et les entreprises de construction en profiteront largement. La NLFA permettra aux entreprises spécialisées dans le génie civil et dans le percement des tunnels de rester à la pointe du progrès et de commercialiser leur savoir-faire sur le marché mondial. L'industrie suisse du matériel roulant se voit offrir une excellente occasion de mettre à l'épreuve les atouts de sa technologie. Les chemins de fer suisses et les lignes alpines attirent beaucoup les 'cheminots' de toutes les nations. La modernisation du rail deviendra un projet de référence ainsi qu'un moyen stratégiquement important d'accroître nos possibilités d'exportation.

En 1996, on a perdu plus de 1'400 heures dans des embouteillages, soit une augmentation de 11 pour cent par rapport à 1995. A cela s'ajoute le même nombre d'heures passées dans des embouteillages suite à des accidents de circulation. Ceux-ci sont souvent une conséquence de la surcharge de trafic

Si l'on multiplie les heures passées dans des embouteillages par le nombre des voitures et des camions concernés, on obtient pour les seules autoroutes 3 millions d'heures d'embouteillage. Le temps, c'est de l'argent: à lui seul, le temps perdu coûte quelque 1,1 milliard de francs par an.





Un grand gain pour l'industrie du tourisme

La modernisation des chemins de fer fait beaucoup de gagnants. Parmi eux, le tourisme: près de 360'000 emplois lui sont liés.

Les recettes du tourisme international s'élèvent à près de 11 milliards de francs par année, auxquels s'ajoutent encore 9 milliards dépensés par les touristes suisses dans leur propre pays. Les liaisons de transport sont l'artère vitale de la branche des voyages et du tourisme. Quand le train conduit rapidement et confortablement à destination, il est souvent utilisé.

La NLFA, Rail 2000 et les raccordements TGV donneront de vives impulsions au tourisme. Si l'on arrive par exemple plus rapidement à destination avec les nouvelles liaisons TGV, on choisira de se rendre plus souvent en Suisse. Ainsi, la liaison TGV directe entre Paris et le Valais ("TGV des neiges" circulant les week-ends entre décembre et avril) est déjà maintenant bien fréquentée.

Grâce à Rail et à la NLFA, le voyageur gagnera au moins une heure en se rendant au Tessin, il tendra donc à préférer le train à la voiture. Moins de bruit et de gaz d'échappement ainsi qu'une diminution des bouchons sur les routes augmenteront l'attrait de toutes les régions touristiques suisses.

La modernisation du chemin de fer crée et garantit des emplois dans de nombreuses branches

Un emploi sur quinze en Suisse est lié directement ou indirectement aux transports. Les transports publics occupent plus de 58'000 employés, dont plus de 43'000 travaillent pour les chemins de fer et les autres moyens de transport liés au rail ou au câble. La modernisation de ceux-ci garantira l'avenir de ces personnes.

Les travaux de grande envergure sollicitent toujours une très importante main-d'oeuvre. La réalisation des quatre grands projets ferroviaires créera en tout entre 15'000 et 20'000 emplois durant des années, notamment dans la construction et dans les autres industries.

Celui qui gagne de l'argent le dépense aussi pour sa consommation et ses loisirs. Les 30 milliards investis dans la modernisation des chemins de fer seront ainsi recyclés dans l'économie suisse, profitant de diverses manières à tous les habitants de notre pays.



Le chemin de fer protège l'environnement et maintient la qualité de vie

Le rail compte parmi les moyens de transports les plus écologiques. Il occupe moins de place et consomme moins d'énergie, il assure le déplacement rapide et sûr d'énormes quantités de marchandises ou d'importants groupes de voyageurs.

La Suisse veut sauvegarder ses Alpes comme espace vital et lieu de délasserment. Lors de plusieurs votations, le peuple a exigé une politique environnementale tournée vers l'avenir.

Les buts fixés ne pourront pas être atteints sans des chemins de fer modernes. Sans la NLFA, tout le trafic supplémentaire prévu en 2010 emprunterait la route. Dans ce cas-là, les Alpes devraient supporter le passage de 400'000 camions supplémentaires et de plus d'un million de voitures de tourisme en plus par année. La consommation de carburant augmenterait de 55 millions de litres, les émissions d'oxyde d'azote (NOx) croîtraient de 903 tonnes, celles de dioxyde de carbone (CO2) de 137'440 tonnes, et celles des hydrocarbures (HC) de 182 tonnes.

Un chemin de fer moderne nous offre une alternative attrayante aux contraintes de l'envahissement du trafic motorisé. Il nous maintient l'espace et l'air qu'il nous faut pour vivre une vie digne de ce nom.



Des investissements sur une base solide

Pour que la mobilité puisse se développer à long terme en respectant l'environnement et de manière efficace pour l'économie nationale, il ne suffit pas d'avoir de bons projets de transport et des projets techniques, il faut aussi un financement stable et supportable à long terme.

Toutes les possibilités de réaliser des économies seront épuisées dans la dernière phase de planification. Le coût total des grands projets du chemin de fer moderne s'élève à 30,5 milliards de francs, répartis sur 20 ans. Les quatre grands projets coûteront donc 1,5 milliard de francs par an, soit un montant à peu près équivalent aux dépenses consacrées à la construction des routes nationales.

Ces investissements se répartiront de la manière suivante:

- Rail 2000 (1ère et 2e étapes): 13,4 milliards de francs
- NLFA redimensionnée: 13,6 milliards de francs
- Raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance: 1,2 milliard de francs
- Réduction du bruit du réseau ferroviaire existant: 2,3 milliards de francs.

Un fonds, dont la durée est limitée à 20 ans environ, permettra de financer la modernisation des transports publics. Les chemins de fer bénéficieront ainsi d'une base de financement garantie à long terme. Depuis des années, un système de financement avec des fonds affectés existe pour les autoroutes. Maintenant, les chemins de fer doivent aussi pouvoir en bénéficier.

Le financement des grands projets ferroviaires par un fonds permettra de séparer ces projets d'investissements à long terme du budget général de la Confédération, qui s'en trouvera sensiblement allégé.

Le fonds de financement est alimenté par diverses sources:

- les recettes de la redevance forfaitaire sur le trafic des poids lourds
0,7 milliard de francs
et, dès 2001, les recettes de la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations
16 milliards de francs,
- les recettes de l'impôt sur les huiles minérales (25 pour cent du coût total de la NLFA)
3 milliards de francs,
- le relèvement de 0,1 pour cent de la TVA
5,8 milliards de francs,
- les prêts prélevés par la Confédération sur le marché des capitaux (à concurrence de 25 pour cent au plus des coûts du projet)
5 milliards de francs.

Le produit de la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations (RPLP) financera près de la moitié du fonds destiné aux transports publics. En tout, l'étranger contribuera pour un cinquième à financer la modernisation du chemin de fer suisse. Sans ce fonds spécial, il faudrait renoncer à l'intégralité ou à une partie de ce projet - avec toutes les répercussions que cet abandon aurait sur la politique économique, ainsi que sur celle des transports et de l'environnement - ou alors le financer par le budget ordinaire de la Confédération. Une telle option grèverait considérablement la caisse de l'Etat et, en imposant une austérité financière encore plus rigoureuse, aurait certainement des répercussions décisives sur différentes tâches de la Confédération, notamment sur le développement futur des transports régionaux



Impressum

Edité par:
Office fédéral des transports
Etat-major de la communication
Kochergasse 10
3003 Berne

Agence: Informato SA, Zurich
Texte: Christian Mehr
Recherches: Jürgen Woithe
Graphisme: Dominik Burckhardt

Photos:
Docuphot, SBB

Tirage: 100'000
No de commande OFCIM: 802.210 f