



011.2 pl  
031/61 58 46

3003 Berne, en août 1993  
sam

## RAIL 2000

Information à l'attention de la délégation des finances  
des Chambres fédérales (26 août 1993, à Wangen/SZ)

### 1. Le projet

En 1987, le peuple a approuvé l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet RAIL 2000 (RS 742.100). RAIL 2000 est un projet d'offre, qui repose sur un horaire cadencé sur l'ensemble du territoire, avec un étoffement à la demi-heure en cas de besoin. Le trafic ferroviaire doit être plus rapide, plus fréquent, plus direct et plus confortable pour satisfaire à l'avenir un plus grand nombre de voyageurs.

La réalisation de ces améliorations quantitatives et qualitatives de l'offre pose des exigences d'améliorations de l'infrastructure, du matériel roulant et de la technique d'exploitation des chemins de fer. Un crédit de 5,4 milliards de francs (valeur 1985) a été accordé pour les besoins d'infrastructure des CFF (pour les nouvelles lignes Vauderens - Villars-sur-Glâne, Mattstetten - Rothrist, Muttenz - Olten et Zurich/Aéroport - Winterthur).

### 2. Dépassements des coûts / rentabilité

Compte tenu des prévisions en matière de coûts et de recettes retenues dans le message, la rentabilité de RAIL 2000 était assurée. Dans la phase de concrétisation, des dépassements de coûts apparurent qui ont mis en cause non seulement le respect du crédit mais aussi la rentabilité du projet.

Une analyse globale, effectuée en 1992 par les CFF, a révélé qu'une addition de l'ensemble des améliorations prévues conduirait à des coûts d'infrastructure de 14 à 16,5 milliards de francs (valeur 1992). La rentabilité du projet ne serait plus possible avec de tels investissements.

Les causes de l'augmentation des coûts prévus (seuls en effet 10 % des constructions ont été réalisées ou sont en voie de l'être) sont multiples. Elles ont été,

à plusieurs reprises, l'objet d'interventions parlementaires et ne seront évoquées ci-après que de manière sommaire:

- **Changement des conditions cadres**

Il y a, en particulier, les exigences en matière d'environnement, qui n'étaient pas prévisibles en 1985/1986. Il y a, en plus, la forte augmentation du trafic voyageurs et marchandises, qui a engendré la planification d'installations toujours plus nombreuses et plus chères.

- **Exigences plus élevées**

A côté de l'augmentation du trafic, il faut noter une demande en faveur de trains plus rapides et plus nombreux et en faveur d'une augmentation de capacité pour le trafic régional et d'agglomération et la création de nouvelles constructions et d'adaptations pour RAIL 2000.

- **Inexactitudes de planification et problèmes d'intégration**

Enfin, en plus d'inévitables inexactitudes de planification, des exigences, souhaitables mais pas indispensables, ont été intégrées dans le projet RAIL 2000.

### 3. Mandat du chef du DFTCE

Le chef du DFTCE a chargé, pour la première fois en novembre 1990, les CFF d'analyser les coûts et la rentabilité de ce qui était planifié et d'indiquer les possibilités d'économie. En août 1992, ils ont suggéré une économie de 1,5 milliards de francs.

Comme la rentabilité du projet était toujours menacée, le chef du DFTCE a exigé des CFF, en janvier 1993, qu'ils le revoient de fond en comble pour proposer une solution, qui soit réalisable dans les limites du crédit autorisé de 5,4 milliards de francs, plus le renchérissement intervenu (valeur actuelle: de l'ordre de 8 milliards de francs).

Le but de cette nouvelle orientation de la planification est de renoncer aux constructions seulement souhaitables ne s'en tenir qu'à celles indispensables à la réalisation du projet. Cela signifie qu'il faut revenir au projet initial de 1985:

- horaire cadencé avec étoffement à la demi-heure en cas de demande suffisante;
- le plus possible d'interconnexions et de points de correspondances.

Pour des raisons de politique des transports, le chef du DFTCE a, en outre, posé quatre conditions:

- 1) la mise à égalité de la ligne du pied du Jura avec celle du plateau en ce qui concerne les temps de parcours;
- 2) le maintien de la capacité de la nouvelle transversale ferroviaire alpine;
- 3) l'intégration de la Suisse dans le réseau européen à grandes vitesses;
- 4) l'établissement de la rentabilité du projet.

#### 4. Rapport des CFF de juin 1993

Le 22 juin 1993, les CFF ont communiqué au Chef du DFTCE leur proposition de solution et l'ont présentée le 29 juin 1993, au cours d'une conférence de presse.

Les CFF proposent les recommandations suivantes:

- réalisation du projet RAIL 2000 par étapes;
- construction partielle, dans une première étape, des nouvelles lignes de Vauderens - Villars-sur-Glâne et de Muttenz - Olten;
- renvoi de la construction de la nouvelle ligne de Zurich/Aéroport à Winterthur à une étape ultérieure;
- détermination des étapes ultérieures en fonction de l'évolution de la demande et de la politique des transports, de l'environnement et des finances;
- examen, dans l'intervalle, d'une traversée supplémentaire de la chaîne du Jura, qui tient compte des lignes d'accès à la NLFA et de l'intégration de la Suisse au réseau européen à grandes vitesses.

#### 5. Appréciation de la solution proposée

La solution proposée semble, après un premier examen succinct, appropriée pour atteindre les principaux objectifs du projet RAIL 2000, dans les limites du crédit alloué (les besoins financiers nécessaires à la réalisation des mesures d'infrastructure retenues sont estimés à 7,4 milliards de francs, valeur 1993).

Il est possible de renoncer partiellement (au moins provisoirement) à certaines constructions prévues primitivement, l'amélioration de l'offre étant obtenue par des mesures d'exploitation et par le recours à des voitures pour voyageurs à deux niveaux ainsi que par la mise en circulation de trains pendulaires (les conséquences financières du remplacement de l'infrastructure par du nouveau matériel roulant et des mesures de rationalisation doivent encore être analysées).

Le principe de base accepté par le peuple et le parlement n'est pas remis en question par les propositions des CFF. Le message concernant le projet RAIL 2000 prévoyait notamment

- que la réalisation du projet se ferait progressivement
- et que le programme de construction prévu ne serait pas figé, mais inscrit dans le sens d'une planification continue, sans cesse adaptée à l'évolution des conditions de base et des possibilités nouvelles offertes sur le plan de la technique et de l'exploitation.

## 6. Marche à suivre

Selon l'article 3 alinéa 2 de l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986, le Conseil fédéral a l'obligation de renseigner les Chambres au moyen d'un rapport sur l'état des réalisations du projet RAIL 2000.

Compte tenu de l'importance de RAIL 2000, il convient, au moyen d'un rapport particulier, d'informer le Parlement des propositions faites par les CFF et de la position du Conseil fédéral.

Avant de procéder à cette information, il est nécessaire d'effectuer les démarches suivantes:

- examen approfondi, qu'à la fin 1993, par le DFTCE du rapport des CFF et préparation d'un rapport à l'attention des Chambres fédérales;
- présentation et approbation de ce rapport par le Conseil fédéral;
- traitement du rapport par les Chambres fédérales.