

Embargo : 7 novembre 1987

15 h

UDC

ASSEMBLEE DES DELEGUES

PROJET RAIL 2000

Exposé de

MONSIEUR LEON SCHLUMPF,
Conseiller fédéral,

Chef du Département des transports, des communications et de
l'énergie, Berne

(Résumé)

Berne, le 7 novembre 1987

I

Rail 2000 est davantage qu'un projet de construction de quatre nouveaux tronçons CFF totalisant 120 kilomètres.

L'oeuvre est d'envergure nationale. Elle englobe non seulement le réseau ferroviaire des CFF et des ETC, mais encore les entreprises de transport public par bus.

Rail 2000, c'est aussi une augmentation de la fréquence, de la rapidité, de la continuité et du confort. Les grandes agglomérations sises sur les grands axes de trafic ne seront pas les seules à en profiter. Toutes les régions sont concernées, rapprochées les unes des autres et, par conséquent, revalorisées quant à leur emplacement.

Pareils objectifs sont approuvés de toutes parts. L'opposition vise surtout les quatre nouveaux tronçons, alors même qu'ils constituent l'épine dorsale du projet. La réalisation de ce dernier en est effectivement tributaire.

Ces tronçons se répartissent comme il suit : 33 km et 23 ha dans le canton de Fribourg, 45 km et 78 ha dans ceux de

Berne, Soleure et Argovie, 29 km et 9 ha sur Soleure et Bâle-Campagne ainsi que 10 km et 5 ha dans le canton de Zurich. Pour une distance totale de 120 km, il faudra 115 ha de terrain.

Les dépenses globales atteignent 7,4 milliards de francs, dont un tiers est destiné aux nouveaux tronçons, le reste étant affecté à l'ensemble du réseau des CFF et des ETC.

II

Nous ne prenons pas à la légère les besoins de terrain (115 ha). La planification et la réalisation de Rail 2000 devront se faire de manière à ménager le sol et l'environnement. Nous devons assumer cette tâche eu égard aux personnes concernées et nous la mènerons à terme.

Entre Mattstetten et Rothrist, les 78 ha nécessaires représentent 40 ha de terres agricoles, 32 de forêts et 6 de zones à bâtir.

On peut certes se demander s'il y a proportionnalité et si le projet est acceptable. Après des études minutieuses, force

est de répondre par l'affirmative. Quelques valeurs comparatives suffisent à étayer cette conclusion.

Rail 2000 va utiliser 115 hectares de terrain. Mais que représente ce chiffre si l'on sait qu'en Suisse l'habitat et l'industrie se partagent chaque année quelque 2000 ha ? Aujourd'hui déjà, notre réseau routier couvre 56'000 ha.

L'achèvement du réseau des routes nationales exigera à lui seul encore 1000 ha. Autre comparaison : le fait d'ajouter une cinquième et une sixième voies de circulation à l'autoroute le long des nouveaux tronçons exigerait presque autant de surface qu'eux.

La juxtaposition de ces éléments montre à l'évidence que, comparativement aux gains de capacité, les besoins en terrain sont bien modestes. En effet, on ne saurait oublier qu'il s'agit de maîtriser un trafic qui devrait croître d'un tiers.

III

La question du financement de ce projet d'envergure est réglée. La Confédération fournira ses contributions aux ETC à fonds perdu, sous forme de tranches annuelles de 26 à 102 millions de francs, portées au débit du compte financier.

Elle accordera également aux CFF un prêt à intérêt, prélevé sur le compte capital. Pendant la durée des travaux, de 1988 à l'an 2000, les intérêts et les amortissements vont grever son compte financier; ils passeront progressivement de 3 à 405 millions par année.

Dans leur ensemble, les charges annuelles augmenteront de 26 à 456 millions de francs. Elles disparaîtront après l'achèvement du projet. L'accroissement du trafic attendu à ce moment-là laisse entrevoir une couverture intégrale des coûts.

Le financement est assuré par le biais des ressources générales de la Confédération. Il ne sera pas fait usage de moyens affectés, et surtout pas du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le projet PCT qui sera soumis en votation populaire l'année prochaine ne changera rien à cette situation.

La sollicitation du compte financier reste dans des proportions acceptables. Elle ne risque pas de rompre l'équilibre des finances de la Confédération, surtout avec un budget actuel des dépenses atteignant 26 milliards.

IV

Le projet Rail 2000 est la pièce maîtresse de notre politique coordonnée des transports, axée sur le long terme. C'est ainsi qu'il doit être compris et apprécié.

Nous aspirons à une réglementation libérale du trafic. Notre volonté est de promouvoir et non pas d'entraver. Une telle liberté accordée dans une économie de marché veut cependant que le chemin de fer et les réseaux de bus soient équipés en conséquence; mais tel n'est pas le cas aujourd'hui. L'évolution constatée depuis des décennies dans le domaine des transports ainsi qu'un profond déséquilibre dans la politique des infrastructures du rail et de la route ont abouti à une grave disparité. Le résultat est là : des routes engorgées et un réseau ferré pas assez mis à contribution.

La politique coordonnée des transports ne vise pas à entraver le trafic routier, dont nous continuerons d'avoir besoin. C'est aussi la raison pour laquelle nous voulons achever le réseau des routes nationales et, s'il le faut, améliorer qualitativement celui des routes principales.

Toujours est-il que les transports publics doivent bénéficier d'une promotion soutenue. Il leur appartiendra en effet d'absorber la majeure partie du futur accroissement du trafic, ne serait-ce qu'en raison de notre impossibilité d'étendre davantage le réseau des grands axes routiers. Pour atteindre cet objectif, nous devons disposer d'une infrastructure ferroviaire moderne et à grand débit. Telle est l'unique solution permettant de combler le retard et d'éliminer les distorsions de la concurrence, facteurs qui, sur le marché des transports, nuisent depuis longtemps et de plus en plus tant au chemin de fer qu'aux bus.

Par conséquent, il importe de souligner combien le projet Rail 2000 est un pilier et un élément essentiel de notre politique coordonnée des transports.

V

Le rejet de Rail 2000 aurait dès lors de vastes conséquences.

La plupart des capacités créées par la mise à double voie et la modernisation de l'axe Loetschberg - Simplon deviendraient

inutiles. L'actuelle ligne d'apport Bâle - Olten - Berne ne permet en effet aucune charge supplémentaire.

Même le projet d'une nouvelle artère ferroviaire à travers les Alpes serait remis en question. Il va de soi qu'un ouvrage destiné à faire époque dans le transit ne pourrait guère être soutenu si notre trafic intérieur, déjà à l'étroit, ne disposait pas d'un réseau ferré moderne et performant. Les priorités sont donc nettement définies de par la force des choses et sur le plan politique.

Si la Suisse n'était plus en mesure d'établir un trafic ferroviaire à grande capacité et de créer une nouvelle transversale alpine, sa position deviendrait extrêmement délicate dans le contexte de la politique européenne des transports. Chacun connaît les griefs et les attaques dont notre pays est l'objet, notamment en ce qui concerne les limites de tonnage imposées aux camionneurs. Nous réussissons à y parer uniquement grâce à une offre de trafic combiné qui répond aux conditions du marché, et naturellement par des arguments convaincants. Mais pour atteindre un tel objectif, il est indispensable d'avoir un réseau ferroviaire bien aménagé.

VI

L'enjeu du 6 décembre prochain est Rail 2000, c'est-à-dire la promotion des transports publics de demain. Il y va encore bien davantage de la poursuite et de la concrétisation de la politique coordonnée des transports élaborée ces dernières années.

Nous avons le choix entre

- une politique des transports qui ménage de façon optimale les terrains, l'environnement et l'énergie, sans restreindre la liberté de chacun quant au moyen utilisé, et
- une solution sectorielle pour satisfaire la demande de transports, à savoir par une extension continuelle des infrastructures que ceux-ci requièrent.

Nous vivons dans un petit pays à forte densité démographique et au trafic intense. La superficie de nos terres agricoles ainsi que de nos zones d'habitat et de travail est limitée. Nous sommes tenus de l'utiliser aujourd'hui avec parcimonie, pour que les générations de demain disposent encore de cet espace vital.

Le projet Rail 2000 est la voie la plus judicieuse. Contribuez à son succès, pour nous et pour l'avenir.

P A R T S A U T R A F I C

Voyageurs-km

	<u>1950</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>
	millions	millions	millions
Rail	7,5 (50 %)	11,6 (13 %)	11,8 (12 %)
Route, trafic privé	<u>6,5 (44 %)</u>	<u>72,5 (82 %)</u>	<u>80,6 (83 %)</u>
Ensemble (en mio.)	<u>14</u> =====	<u>84</u> =====	<u>92</u> =====

Tonnes-km

	<u>1950</u>	<u>1980</u>	<u>1985</u>
	millions	millions	millions
Rail	2229	7799	7439
Route	<u>903</u>	<u>6030</u>	<u>7000</u>
Ensemble (en mio.)	<u>3132</u> =====	<u>13 829</u> =====	<u>14 439</u> =====