

CONFERENCE DE PRESSE INTERDEPARTEMENTALE RELATIVE A

LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE A TRAVERS LES ALPES

N L F A

Exposé du

Conseiller fédéral Adolf Ogi,

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

Berne, le 17 août 1992

QUEL EST L'ENJEU DU 27 SEPTEMBRE 1992 ?

Le 4 octobre 1991, les Chambres fédérales ont adopté à une très large majorité la construction de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

A son tour, le peuple est appelé à se prononcer le 27 septembre prochain.

La nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, c'est-à-dire notre projet de transit alpin - en abrégé **NLFA** - comprend les éléments ci-après :

PROJET

Construction d'une **ligne ferroviaire moderne sans déclivité, entre Arth-Goldau et Lugano**, comprenant les **tunnels de base du Saint-Gothard et du Monte-Ceneri**.

Extension de la ligne reliant la région de Frutigen à la vallée du Rhône, par le percement d'un **tunnel de base sous le Loetschberg**.

Amélioration **du raccordement de la Suisse orientale**, grâce aux tunnels du Zimmerberg et de l'Hirzel débouchant à Litti, près de Zoug,

- l'un depuis la région de Waedenswil - Au,
- l'autre depuis celle de Thalwil.

Aménagement de l'accès depuis Saint-Gall à travers le Toggenbourg, ensuite par Rapperswil et Waedenswil vers le tunnel de l'Hirzel.

Transformation de la gare de Coire et de la ligne d'accès qui la reliera au chantier du puits d'attaque intermédiaire de Sedrun, sur l'axe du tunnel de base du Saint-Gothard.

La NLFA est un maillon essentiel du réseau européen des chemins de fer à grande vitesse; les autres éléments sont le projet **RAIL 2000** et le raccordement de la Suisse au **réseau TGV** français, via **Genève et Bâle**, ainsi que la modernisation des lignes reliant Zurich tant à Stuttgart qu'à Munich.

Nos voisins sont disposés à aménager leurs lignes d'accès en direction de la Suisse, à la condition que nous modernisons aussi notre réseau. **La construction de la NLFA fournit la preuve de notre bonne volonté.**

Non seulement la NLFA éliminera les goulets d'étranglement, mais encore elle améliorera la qualité de notre réseau ferroviaire, **en partie déjà plus que centenaire.**

C'est la seule façon d'intégrer notre pays au réseau européen à grande vitesse et, par conséquent, de lui offrir **des liaisons fréquentes et rapides avec les principaux grands centres étrangers :**

- Ainsi, depuis Zurich, on atteindra Milan en 2 heures et Rome en 5 heures. Vers Paris, la durée du trajet ne sera plus que de 3 heures; Londres sera à moins de 5 heures et demie des bords de la Limmat.

En outre, **le trafic intérieur suisse profitera largement** de la NLFA. En effet, celle-ci représente **le complément indispensable au projet RAIL 2000** sur l'axe nord-sud :

- Le trajet de Zurich ou Lucerne à destination de Bellinzone s'en trouvera réduit à une bonne heure. Entre Berne et Brigue, le voyage durera une heure à peine.
- N'oublions pas que le tunnel de base du Loetschberg **doit remplacer l'autoroute envisagée à l'époque par le Rawyl.** Il revalorisera l'axe du Simplon et, avec les raccordements TGV envisagés, il permettra d'éviter que la Suisse romande se retrouve à l'écart des grands axes de trafic.

Si le peuple et les cantons approuvent la construction de cet important ouvrage, les travaux pourront commencer rapidement.

La ligne du Loetschberg devrait être mise en service en 2005 et celle du Saint-Gothard environ cinq ans plus tard.

POURQUOI UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE À TRAVERS LES ALPES ?

Si nous voulons **ménager l'environnement**, nous devons à l'avenir confier au rail le transit alpin.

Selon les **prévisions de trafic**, les capacités ferroviaires actuelles n'y suffiront pas, car

- le transport des voyageurs s'accroîtra de 50 pour cent d'ici à 2010 / 2020, et
- le trafic des marchandises doublera.

Or, une telle augmentation dépend de l'évolution économique en Italie et des relations que ce pays entretient avec ses partenaires nordiques de la CE; **elle n'est donc pas tributaire de la politique suisse des transports !**

La récente mise à double voie de la ligne du Loetschberg ainsi que les corridors de ferroutage sur les axes du Saint-Gothard et du Loetschberg - Simplon offrent des capacités qui ne peuvent suffire qu'à court ou à moyen terme.

A la longue, nous aurons cependant besoin d'une nouvelle infrastructure qui soit en mesure de répondre aux exigences du trafic ferroviaire à hautes performances du siècle prochain.

SANS LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE À TRAVERS LES ALPES

....le transit alpin s'écoulera **par la route**, suscitant dès lors de multiples effets néfastes pour l'homme et l'environnement.

De plus, la Suisse sera **évitée** par les chemins de fer européens à grande vitesse; pensons notamment à la "ligne de base du Brenner" ou au "TGV du Mont-Cenis".

Des villes telles que **Chambéry ou Bolzano** profiteraient alors de l'essor économique qu'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes aurait pu susciter à Berne, Lucerne, Brigue ou Bellinzone.

QU'APPORTE LA NLFA ?

Les coûts de la NLFA sont estimés à 14,9 milliards de francs. Si nous investissons un tel montant, nous voulons en retirer **le maximum d'avantages**.

Ces avantages doivent en outre profiter si possible à l'ensemble du pays. A cet effet, nous devons **canaliser le trafic** sur deux grands axes, **auxquels toutes les parties du pays seront reliées de façon optimale**.

Grâce à cette répartition, le réseau actuel pourra absorber les courants de trafic vers les lignes de base. Une seule artère exigerait d'immenses aménagements d'accès, tant au sud qu'au nord.

En fin de compte, un tracé unique reviendrait beaucoup plus cher que la répartition du trafic sur deux lignes ! Par ailleurs, la construction de doubles voies supplémentaires sur le Plateau serait extrêmement épineuse du point de vue écologique.

AUTONOMIE EN MATIÈRE DE POLITIQUE DES TRANSPORTS

La Suisse reste un pays de transit entre l'Europe septentrionale et l'Italie. Si elle ne remplit pas son rôle de plaque tournante, elle subira de graves inconvénients qui **menaceront ses intérêts vitaux**.

Il est donc indispensable de réaliser la NLFA si nous voulons jouer notre rôle !

Notre offre à la CE, qui est d'accepter **le trafic par le rail**, a eu pour conséquence la signature de l'accord sur le transit. **La Communauté y fait sienne notre politique de transit alpin**; elle accepte même notre interdiction faite aux poids lourds de circuler la nuit et le dimanche. Elle renonce aussi à nous imposer les camions de 40 tonnes, 24 heures sur 24.

Grâce à l'accord sur le transit, tant nos entreprises de transport routier que nos compagnies aériennes seront protégées de **toute discrimination au sein de la CE**.

Si nous ne construisons pas la NLFA, l'actuel accord sur le transit sera hélas caduc !

RENTABILITE ET FINANCEMENT

La NLFA coûtera 14,9 milliards de francs. Ce montant a été calculé en fonction des prix de 1991 par différents bureaux d'ingénieurs travaillant indépendamment les uns des autres.

Il faut y ajouter les intérêts intercalaires, qui ne peuvent pas être établis avec précision, car les différentes étapes de la réalisation ne sont pas encore fixées. **Ils sont toutefois compris dans les calculs de rentabilité.**

Bien entendu, les coûts augmenteront en fonction du renchérissement survenu durant les quinze années que dureront les constructions.

Or les charges dues au renchérissement ne sont pas des frais supplémentaires effectifs, car elles sont payées avec "un franc de plus en plus faible". Comme partout, le pouvoir d'achat diminue en fonction du renchérissement.

Les coûts effectifs de la NFLA demeurant donc inchangés, nous indiquons toujours le niveau des prix retenu pour les calculs. Ceux qui articulent néanmoins le chiffre de 40 milliards le savent d'ailleurs pertinemment.

La NLFA - couvrira ses frais à longue échéance,
- contribuera à la croissance économique globale et
- profitera également aux générations futures.

Ces critères se reflètent dans le **financement** :

La NLFA ne chargera guère le contribuable.

La grande majorité des fonds proviendront du marché des capitaux. Le quart environ des coûts de construction (3,5 milliards) sera financé par le produit des droits d'entrée sur les carburants.

Un tel mode de cofinancement n'entraînera pas pour autant une hausse de ces droits d'entrée. L'automobiliste ne devra donc pas supporter de charges supplémentaires en raison de la NLFA.

La construction n'affectera pas non plus l'assainissement des finances fédérales.

A la longue, tous les moyens fournis seront remboursés par le biais des recettes d'exploitation des chemins de fer, même ceux qui proviennent des droits d'entrée. D'ici là, il s'agira de payer des intérêts. **Tous les moyens investis sont par conséquent des avances.**

UN PROJET BIEN CONÇU ET ECOLOGIQUE

La planification de la NLFA s'est déroulée avec soin pendant plusieurs années. Les meilleurs ingénieurs, économistes et gestionnaires ont établi le projet. Ils ont analysé les besoins et confirmé la nécessité de la nouvelle artère.

Ils ont examiné toutes les **variantes** imaginables; pour chacune d'elles, ils ont présenté de vastes études détaillées ayant trait tant à **leur opportunité qu'à leur impact sur l'environnement.**

Il ressort de ces travaux que **la solution qui englobe les lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg - donc celle qui fait l'objet de la prochaine votation - l'emporte nettement sur toutes les autres dans tous les domaines.**

La NLFA créera la capacité permettant d'assurer par le rail l'ensemble des transports de marchandises appelés à transiter par nos Alpes et la majeure partie du trafic à l'intérieur du pays.

Au cours des années qui suivront la mise en exploitation de la nouvelle ligne, ce ne sont pas moins de 70 millions de tonnes qui devraient emprunter le chemin le plus court passant par la Suisse.

Nous ne pouvons guère influencer le développement du trafic, ni même interdire le transit.

Seule la NLFA nous permettra d'acheminer par le rail les tonnages attendus, qui représentent la circulation de 3 ou 4 millions de camions.

Et comme le chemin de fer ménage bien davantage l'environnement que le camion, le bilan écologique du passage de la route au rail est nettement positif.

La NLFA contribuera par là à réduire l'émission de gaz d'échappement. Cette amélioration de la qualité de l'air ne se fera pas au détriment des riverains de la nouvelle ligne, car eux aussi seront délestés des nuisances.

La NLFA est sans conteste un projet favorable à l'environnement ! Personne ne saurait en douter !

CONCLUSIONS

La NLFA est un projet ferroviaire exceptionnel ayant de vastes retombées sur l'emploi en Suisse.

Grâce aux deux nouveaux axes à travers les Alpes, nos propres régions se rapprocheront les unes des autres. Les cantons du Tessin et du Valais seront également reliés à RAIL 2000.

La NLFA remplace l'autoroute prévue jadis par le Rawyl.

Elle garantit notre raccordement au réseau européen à grande vitesse et, partant, notre position-clé dans le système de transport.

Elle est la base indispensable en vue de maîtriser de façon écologique le transit par le rail.

Grâce à la NLFA, nous parviendrons à sauvegarder notre indépendance en matière de politique des transports, nonobstant la forme de notre coopération sur le plan européen.

La NLFA est la pièce maîtresse de notre politique des transports orientée vers l'avenir. Elle représente un projet dont **tous les éléments sont parfaitement équilibrés.**

De plus, elle est **absolument bien proportionnée.**

Dans le domaine des transports, la NLFA est finalement le projet qui préserve le mieux la région alpine.

REPERCUSSIONS DE LA NLFA SUR LA GESTION FINANCIERE

Résultats des analyses effectuées par l'Institut de recherches empiriques dans le domaine économique, de l'Ecole des Hautes Etudes économiques, juridiques et sociales de Saint-Gall (étude du du 13 août 1992)

(prof. Franz Jaeger et prof. Bernd Schips, M. Marco Caluori)

A la suite de calculs détaillés et de réflexions sur la plausibilité, les auteurs parviennent aux conclusions ci-après :

- o Le budget de la Confédération n'est pas influencé de façon durable par le financement de la NLFA.
- o De même, l'assainissement des finances fédérales ne s'en trouve pas menacé.
- o La NLFA étant somme toute un investissement, il est opportun de se procurer des fonds sur le marché des capitaux.
- o La démarche n'entraîne aucune hausse des intérêts et aucune éviction des investissements privés.
- o La construction de la NLFA favorise l'emploi; par conséquent, elle est source de revenus qui à leur tour alimentent les recettes fiscales de la Confédération et des cantons.
- o Dès lors, la NLFA coûte en fait moins que les 14,9 milliards de francs prévus.
- o Durant sa réalisation, elle exigera environ 0,3 pour cent du produit intérieur brut. C'est nettement moins que la part requise à l'époque par la construction de la ligne du Saint-Gothard.
- o Même si l'on additionne tous les investissements consentis pour les chemins de fer au cours des 15 prochaines années, jamais la somme n'atteindra la moitié de la part du produit intérieur brut qui fut nécessaire à cette fin au cours de la seconde moitié du siècle passé.

Les résultats de l'étude montrent que, globalement, aucune réserve sérieuse d'ordre financier ne peut être faite à l'encontre de la NLFA