

**Point de presse**  
**RAIL 2000 –**  
**deux mois avant le grand change-**  
**ment d'horaire**

12 octobre 2004

Speaking note

**Max Friedli**  
**directeur de l'OFT**

*Seules les paroles prononcées font foi.*

- RAIL 2000 est l'histoire d'un succès. Une histoire à happy end. Comme dans toutes les belles histoires, il y a d'abord eu des épreuves à passer et des difficultés à surmonter.
- Aujourd'hui, 2 mois avant la mise en exploitation de l'horaire de RAIL 2000, on est en droit de supposer que les derniers obstacles à la réussite du projet à partir du 12 décembre 2004 sont éliminés.
- La première étape de RAIL 2000 a toujours été une réalisation importante pour l'Office fédéral des transports (OFT). Jamais encore – avant la NLFA – nous n'avons suivi un projet d'aussi près que cette grande entreprise en vue de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire.
- Je vais maintenant esquisser en cinq points la contribution de l'OFT:

### **1. Nouveau territoire pour l'OFT et les CFF**

- Je peux considérer avec satisfaction le chemin que l'OFT, autorité de surveillance et architecte des transports publics suisses, a parcouru en compagnie des CFF. Les deux partenaires ont défriché un nouveau terrain. En effet, la réforme des chemins de fer a permis de retirer les tâches de souveraineté attribuées aux CFF et de les intégrer dans l'OFT.
- Dès le début des années 90, les autorités politiques et l'administration ont dû tirer le frein à main et exiger une nouvelle évaluation du grand projet RAIL 2000, compte tenu de la forte augmentation des coûts de planification. Dans ce

contexte, le rôle des autorités fédérales (à savoir l'OFT) a nettement augmenté.

- Après un processus intensif de planification et de politique – je me rappelle encore bien la grande hâte en la matière – les Chambres fédérales ont approuvé le projet redimensionné de la première étape de RAIL 2000.
- Dix années plus tard, cette première étape sera bientôt terminée. Les 7,4 milliards de francs alloués à l'époque n'ont pas été épuisés. Le décompte final s'établira vraisemblablement à 5,9 milliards. Selon la décision du Conseil fédéral, les ressources résiduelles de RAIL 2000 resteront dans le fonds FTP. Elles ne sont affectées à aucun projet spécifique.

## **2. Autorisation d'exploiter**

- Pour la première fois depuis la réforme des chemins de fer, l'OFT a décidé qu'un nouveau tronçon, à savoir celui de Mattstetten – Rothrist, avait besoin d'une autorisation d'exploiter de l'autorité de surveillance.
- Tous les autres nouveaux tronçons de la première étape de RAIL 2000, que ce soit Genève - Coppet, le nouveau tronçon MuttENZ avec le tunnel de l'Adler ou la nouvelle double voie Zurich – Thalwil, ont été mis en service sans autorisation spéciale de l'OFT.
- Mais il en va autrement pour le nouveau tronçon: le NT
  - est la première ligne à grande vitesse de Suisse (future vitesse 200 km/h),
  - sera équipé du nouveau système européen de signalisation et d'arrêt automatique des trains ETCS Level 2,

- et, avec ses 45 km de long, représente un prolongement notable du réseau CFF.
- Pour ces raisons et d'autres encore, l'OFT a ordonné que l'exploitation régulière ne commence qu'après qu'il aura donné l'autorisation d'exploiter.
- Cette autorisation n'est pas encore octroyée.
- Mais cela ne m'inquiète pas. En collaboration étroite avec les CFF, nous sommes en train de créer les conditions nécessaires à la sécurité et à la fiabilité de l'exploitation à partir du 12 décembre.
- L'OFT donnera l'autorisation d'exploiter dans un mois – le 12 novembre – j'en suis certain. C'est un objectif ambitieux. Il ne requiert pas seulement de la bonne volonté, mais aussi du travail minutieux. Tous les intervenants – CFF, industrie et OFT – sont prêts à fournir cet effort.
- Pour le nouveau tronçon, l'OFT a imposé quelque 1400 charges. 350 d'entre elles concernent l'exploitation et résultent de 55 procédures d'approbation des plans (les autres se rapportent, par exemple, à des conditions environnementales).
- Les charges liées à la sécurité doivent être traitées avant que l'autorisation d'exploiter soit accordée.
- Même après la mise en service du 12 décembre, les travaux continueront. Notamment ceux du système de pilotage et d'arrêt automatique des trains ETCS Level 2. Ce système permettra de circuler à 200 km/h sur le nouveau tronçon. Lorsqu'il sera opérationnel, on pourra aussi transférer, la nuit, le trafic marchandises de l'ancienne ligne au nouveau tronçon.

### **3. Financement**

- L'OFT n'a pas suivi Rail 2000 de près uniquement pour la réalisation du projet. Il a aussi fourni une participation déterminante à l'élaboration du financement.
- Le projet déjà amorcé a été réuni à trois autres grands projets – NLFA, raccordement LGV et mesures anti-bruit du réseau ferroviaire – pour former un paquet sur la construction et le financement des projets d'infrastructure des transports publics (FTP).
- En 1998, le peuple et les cantons ont adopté le projet FTP donnant ainsi naissance à un modèle d'avenir et certainement unique au monde en matière de financement des transports publics.
- Ce paquet est si bien composé et si bien ficelé qu'il tient bien la route, même si les conditions-cadres en matière de finance et de politique des transports ont bien changé. Etant donné les nouvelles conditions-cadres, le Conseil fédéral a proposé au Parlement en septembre une réorganisation du financement FTP. Pour l'essentiel, elle supprime l'obligation faite aux chemins de fer – futurs propriétaires des nouvelles infrastructures – de rémunérer et de rembourser un quart des investissements à titre de dette. Désormais, cette part sera également reprise par le fonds FTP.

### **4. Aménagement de l'évolution ultérieure**

- La première étape de RAIL 2000 sera bientôt terminée. Il est dès lors inévitable de se demander où en est la deuxième étape. Je ne vais pas tourner autour du pot:
  - Elle n'est ni sur une voie de garage ni dans un cul-de-sac.
  - Mais elle est quand même provisoirement sur une voie d'évitement.
- La 2<sup>e</sup> étape de RAIL 2000 appartient à la même catégorie de projets que la 2<sup>e</sup> phase du raccordement LGV et les lots non encore attribués de la NLFA (tunnel de base du Zimmerberg et tunnel de l'Hirzel).

Tous ces projets ainsi que, probablement, le RER genevois (CEVA), la ligne diamétrale Altstetten – Zurich GP – Oerlikon avec la deuxième gare souterraine de Zurich et la liaison Mendrisio – Varese, seront soumis à un examen global et à une réévaluation de l'OFT au cours des prochaines années. D'ici à 2007/2008, le Conseil fédéral a l'intention de mettre en consultation un nouveau texte sur le développement futur des grands projets ferroviaires.

## **5. Evaluation de Rail 2000**

- Aujourd'hui, nous ne sommes pas qu'à deux mois de la mise en service de la 1<sup>re</sup> étape de RAIL 2000 et qu'à trois ans de la mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg. Nous sommes aussi 17 ans après la votation sur RAIL 2000. En 1987, cette votation a été l'expression d'un revirement de tendance: c'était la fin de la promotion unilatérale du trafic routier et le début de la modernisation de l'infrastructure ferroviaire.

- Avons-nous réalisé ce que les citoyens ont voté en 1987 ? La réponse est double: oui et non.
- Non, si l'on prend à la lettre l'arrêté fédéral: tous les nouveaux tronçon annoncés alors n'ont pas été réalisés lors des 17 années écoulées.
- Oui, si l'on considère que les clients bénéficient quand même de la majorité des prestations promises – grâce à des solutions innovatrices et intelligentes – : l'électronique a pris la place du béton.
- Il y a 17 ans, ni vous ni moi n'avions d'ordinateur privé ni de téléphone portable. Le projet RAIL 2000 a été décidé dans ses grandes lignes avec la technologie d'alors. Depuis, il a fallu l'adapter constamment au dernier état de la technique.
- Mais le cœur du projet, son idée centrale, n'a pas changé. Les améliorations dues au développements de la technique, de la logistique et de la rationalisation, ont fait évoluer le projet
  - en apportant des avantages aux clients,
  - en encourageant les chemins de fer et
  - en soulageant les finances publiques.

## 6. **Conclusion**

- Avec RAIL 2000, l'OFT a fait œuvre de pionnier.
- S'agissant du projet RAIL 2000 et du point de vue de l'organisation, les roues du train ont été changées pendant la marche de celui-ci. Le rôle de la Confédération a d'abord été renforcé sur la base des violentes discussions politiques

des années 70 et, plus tard, en raison de la réforme des chemins de fer.

- L'OFT est dorénavant chargé de garantir la qualité en matière de sécurité, mais aussi de construction.
- Un dispositif de contrôle des finances et des délais a été mis en place avec soin. Celui-ci a fait ses preuves : le cadre financier a non seulement été respecté, il a même été possible de réduire nettement les dépenses par rapport au devis.
- Enfin, l'OFT, en collaboration avec les CFF, développera encore l'avenir des transports publics en Suisse. Il présentera un projet sur l'évolution future des grands projets ferroviaires, qui comprendra aussi la deuxième étape de RAIL 2000.
- L'OFT estime aussi que la première étape de RAIL 2000 permet aux transports publics suisses de faire un important pas en avant.