

CH_VB 85.074 vom 4. Februar 1986

Bundesverwaltung, 1986-02-04, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_85.074

FR: CH_VB 85.074 du 4 février 1986

IT: CH_VB 85.074 del 4 febbraio 1986

Erwägungen

E. 16

décembre 1985 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Purgier
Le chancelier de la Confédération, Buser 1985-1072 13 Feuille fédérale. 138e année. Vol. I
181

Condensé Le projet RAIL 2000 constitue une nouvelle solution pour améliorer l'offre nationale des chemins de fer suisses. Elle sera réalisée progressivement d'ici à l'an 2000. Des liaisons plus fréquentes, moins de changements de trains, de meilleures correspondances dans les gares de jonction, une réduction de la durée globale des voyages et des prestations supplémentaires attrayantes, tels sont les objectifs de RAIL 2000. Le projet tient compte des objections et des demandes qui ont été formulées lors de la procédure de consultation relative aux Nouvelles transversales ferroviaires (NTF). Dans le trafic des trains intercités et des trains directs, RAIL 2000 table sur la cadence horaire actuelle. Sur les tronçons à fort trafic, il élargit encore cette offre et institue la cadence semi-horaire. Grâce à un horaire plus étoffé et à la multiplication des groupes de correspondance dans les gares de jonction, le trafic régional sera mieux intégré dans le trafic sur de longues distances que ce n'est le cas à l'heure actuelle. RAIL 2000 crée aussi les conditions permettant de meilleures correspondances et des courses directes dans le trafic international. Dans le projet RAIL 2000, l'horaire est conçu de manière à établir de bonnes correspondances dans le plus grand nombre possible de noeuds ferroviaires. Cet objectif est atteint lorsque tous les trains arrivent simultanément dans les gares de jonction. Les convois ne doivent donc pas circuler aussi rapidement que possible, mais aussi vite que cela est nécessaire pour permettre à l'usager de passer d'un train à un autre. Certains gains de temps peuvent être obtenus par des mesures d'exploitation et par des travaux de construction sur le réseau existant. Les réductions importantes des temps de parcours ou les améliorations des prestations pour le futur 182

trafic voyageurs et marchandises nécessitent cependant de nouvelles lignes. Il s'agit en l'occurrence des quatre tronçons suivants: - Vauderens - Villars-sur-Glâne, - Mattstetten - Rothrist, - Olten - Muttenz, - Zurich Aéroport - Winterthur. Les nouvelles lignes jouent un rôle fondamental. Sans elles, il n'est pas possible d'harmoniser de manière optimale les circulations des convois dans les gares de jonction ni d'accroître l'offre des trains. En outre, sur tout l'axe de transit Baie - Loetschberg - Simplon, les nouveaux tronçons créent la même capacité pour le trafic marchandises. Ils permettent ainsi de mettre entièrement à profit les investissements effectués pour le doublement de la voie du chemin de fer du Loetschberg. D'après la planification actuelle, les investissements dans les installations fixes des CFF, requis par RAIL 2000, oscillent entre 5 et 5,1 milliards de francs, dont 2,3 à 2,4 milliards concernent les nouvelles lignes. Le reste est destiné à de nombreuses améliorations du réseau existant. Même pour les chemins de fer privés, des investissements

considérables sont nécessaires à la réalisation de RAIL 2000. Il n'est pas encore possible de fournir un programme précis d'investissement, car la planification n'est pas suffisamment avancée. Dans l'optique de l'économie d'entreprise, la rentabilité de RAIL 2000 doit être jugée positivement, à condition que les bases d'une politique coordonnée des transports soient créées (FF 1983 I 909). Le calcul de rentabilité micro-économique n'est toutefois que l'un des critères permettant d'apprécier l'opportunité d'un investissement pour les transports. Il s'agit plutôt en l'espèce d'une décision dictée par la politique économique et la protection de l'environnement, compte 183

tenu de l'approvisionnement du pays en cas de crise. Sur les axes principaux, l'infrastructure ferroviaire actuelle ne laisse qu'une faible marge de manoeuvre pour d'autres améliorations des prestations. Avec RAIL 2000, les transports publics pourront assumer de nouvelles tâches. Renoncer à ce projet reviendrait à limiter dangereusement la liberté d'action de la future politique des transports. Le développement de l'infrastructure prévue par RAIL 2000 s'étendra sur une période de douze ans. Comme par le passé, la Confédération fournira aux CPF des prêts pour le financement de leurs investissements. Ceux-ci seront offerts aux conditions du marché. Pour chaque étape des travaux, une planification pluriannuelle des investissements et des finances sera présentée chaque année, pour information, aux Chambres fédérales. Nous vous renseignerons également dans notre rapport de gestion sur l'état de la réalisation de RAIL 2000. Il faudra vraisemblablement réserver 1 milliard de francs de fonds fédéraux pour l'extension des chemins de fer privés dans le cadre de RAIL 2000. Les Chambres se prononceront en temps utile sur l'ouverture des crédits: lors de l'approbation des crédits-cadre pour les améliorations techniques selon l'article 56 de la loi sur les chemins de fer et lors de l'examen des projets fondés sur l'article 23, 1er alinéa, de la constitution (création d'ouvrages publics dans l'intérêt de la Confédération ou d'une grande partie du pays). Si les futurs crédits-cadre pour les améliorations techniques ne dépassent pas sensiblement le montant des investissements figurant dans les crédits en cours, les cantons ne subiront pas une charge beaucoup plus lourde qu'à l'heure actuelle. La planification des divers programmes se fait en accord avec les cantons. Le financement, susmentionné, des investissements des chemins de fer privés repose sur le droit en vigueur. Les décisions du Parlement et du peuple sur une politique coordonnée des transports sont réservées. 184

M E S S A G E I Partie générale II Situation initiale en matière de politique des transports III Introduction Depuis les années soixante, l'augmentation constante du trafic produit des effets négatifs toujours plus nets en ce qui concerne la charge de l'environnement, les besoins de terrains, la consommation d'énergie, etc. La charge de l'environnement résultant de la pollution de l'air et du bruit a atteint des limites critiques. La rareté du sol nous contraint à faire un usage modéré des terrains. Le renchérissement de l'énergie et la raréfaction possible des carburants liquides exigent une politique prévisionnelle axée sur le long terme. Enfin, les limites financières nous obligent à optimiser le système des transports dans son ensemble et non simplement ses diverses composantes. Nous ne pouvons pas limiter, voire interdire le trafic comme il nous sied. Une forte restriction de celui-ci entraînerait une contraction non négligeable de l'activité économique. Nous pouvons cependant agir de manière que le trafic, qui grève trop gravement l'économie nationale, l'environnement et les ressources naturelles, soit transféré à des moyens de transport plus favorables. Dans le cadre de notre régime économique libéral, la politique des transports dispose de certaines possibilités de diriger la demande. Par le développe-

ment de l'infrastructure, elle peut en effet aménager les conditions de l'offre qui influencent le choix du moyen de transport opéré par les voyageurs et les expéditeurs. 185

112 Bases de la politique coordonnée des transports Pour la période de 1975 à l'an 2000, la commission pour la politique coordonnée des transports (commission CGST) s'est attendue à ce que l'ensemble des prestations de trafic (rail et route) s'amplifie de 70 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 50 pour cent dans celui des marchandises, ce qui correspond à un taux de croissance annuel de 2 et de 1,7 pour cent respectivement. Il est apparu depuis lors que la croissance effective du trafic est supérieure aux pronostics de la CGST. Le fait que le trafic routier ait subi une augmentation considérable par rapport au trafic ferroviaire n'est pas étonnant. L'amélioration constante du réseau des routes nationales et principales a avantagé le trafic routier. Il serait erroné d'accepter la croissance ininterrompue du trafic routier comme un élément fatidique de la future politique des transports. Si nous axons automatiquement le développement de l'infrastructure sur la tendance prévalant à un moment donné, nous ne faisons qu'aider cette tendance à se concrétiser. La planification servirait alors à suivre une tendance et ne serait plus guidée par des objectifs de politique des transports. Pour parvenir à un renversement de la situation, la commission de la CGST a recommandé, dans son rapport final du

E. 21

Projet RAIL 2000 211 Généralités Une nouvelle offre ferroviaire, qui vise à influencer en faveur du rail la répartition du trafic, doit offrir des avantages notables à toutes les régions du pays, urbaines et rurales, ainsi qu'aux usagers, actuels et futurs. La conception d'un tel projet s'inspire des résultats significatifs de la consultation ouverte à propos de l'examen d'opportunité des NTF. D'autre part, les résultats d'études de marché approfondies, qui analysent la structure de l'habitat, le développement général des transports, ainsi que l'évolution sociale et économique, ont servi de base à la formulation des objectifs et à l'élaboration du projet d'horaire. 192

212 Analyse du marché et possibilités de succès du rail Les analyses de marché quantitatives et qualitatives doivent porter sur l'évolution des transports jusqu'à présent, ainsi que sur les potentialités du marché. Le voyageur qui doit être gagné à la cause du rail fera toujours des comparaisons avec un moyen de transport individuel. Lorsque nous fixons les objectifs de RAIL 2000, il importe de tenir compte des atouts de la voiture de tourisme, par exemple sa disponibilité presque illimitée dans le temps et dans l'espace (on peut l'utiliser pour se rendre à n'importe quel moment à n'importe quel endroit), ainsi que du fait qu'elle ne nécessite pas de transbordement. La construction du réseau des routes nationales a notamment mis à la disposition du trafic individuel une infrastructure de haute qualité, axée sur des besoins en très forte expansion. En l'espace d'une génération, le parc des véhicules de tourisme est passé en Suisse de 0,5 à 2,5 millions d'unités (situation actuelle). Le nombre des véhicules utilitaires a plus que quintuplé depuis 1960. En 20 ans, 1350 kilomètres de routes nationales ont été construits; 555 kilomètres doivent encore être aménagés. Depuis 1960, le réseau routier de notre pays s'est agrandi de 12'800 kilomètres, dont une partie considérable a été nécessaire pour la desserte des nouvelles zones d'habitation et des régions périphériques. Cette évolution a diminué considérablement la part du marché du rail. Le chemin de fer s'est également développé avec le temps. Il a plus que triplé ses prestations de transport depuis la fin des années trente. Or, depuis cette période, son infrastructure n'a été modernisée et étendue que ponctuellement. Etant donné cette situation, divers axes principaux de la partie centrale du réseau ferroviaire ont

quasiment atteint la limite de leur capacité et ne se prêtent plus guère à des améliorations de l'offre. 193

Afin de prévenir toute nouvelle érosion de la part du rail dans le marché des transports, la commission chargée de l'élaboration de la conception globale des transports préconisait déjà, dans son rapport final, de créer une offre attractive pour le trafic voyageurs et une capacité suffisante pour le trafic marchandises, et de développer le réseau ferroviaire conformément aux exigences. La situation actuelle est favorable à une telle revalorisation des transports publics. Le réseau serré des CPF et des chemins de fer privés, complété par le réseau aux fines mailles des lignes d'autobus et des nombreux autres moyens de transports publics tels que les trams, les chemins de fer de montagne ou les bateaux, dessert sans faille toutes les régions et pratiquement chaque localité du pays. Ainsi, la moitié de tous les ménages est située à moins d'un kilomètre d'une gare et seuls 2,6 pour cent d'entre eux ne trouvent pas de moyens de transports publics dans ce rayon. Plus des deux tiers des ménages atteignent même à pied le prochain arrêt en cinq minutes. Cette desserte en surface garantit la mobilité de toutes les couches de la population. Du point de vue de la politique sociale, ce service public joue un rôle indispensable, notamment pour tous ceux qui ne peuvent pas choisir librement leurs moyens de locomotion. Ainsi, environ un tiers de tous les ménages ne dispose pas d'une voiture de tourisme; en outre 30 pour cent, en moyenne, des jeunes âgés de plus de 14 ans sont tributaires des moyens de transports publics, car seuls la marche à pied, la bicyclette ou le taxi constituent pour eux des solutions de rechange. Au cours de ces dernières années, les chemins de fer suisses ont mis en oeuvre diverses mesures pour profiter de cette situation favorable et pour regagner des parts du marché. Dans le trafic-voyageurs, la mesure la plus importante qu'ils aient concrétisée a été l'introduction, au milieu de 1982, de l'horaire cadencé. Cette offre, qui répond aux vœux des usagers, a dans de nombreux cas réduit sensiblement la durée des parcours. Les lignes principales sont desservies par des trains intercity ou directs. Conjointement avec les trains régionaux, ils assurent une offre intégrée. 194

Dans le trafic international, les liaisons entre la Suisse romande et Paris ont été notablement accélérées grâce aux TGV (trains à grande vitesse). De nouveaux trains intercity ont permis d'augmenter le nombre des relations avec Vienne. Avec l'Allemagne, plusieurs trains intercity supplémentaires du Chemin de fer fédéral allemand (DB) ont vu leurs parcours être prolongés au-delà de Bâle vers plusieurs destinations suisses. A cela s'ajoutent du matériel roulant plus confortable (voitures climatisées), de nouvelles prestations de meilleure qualité, ainsi qu'un programme en cours de réalisation visant à rendre les accès au rail plus attrayants tant pour les piétons que pour les clients motorisés. Les expériences faites jusqu'ici avec l'horaire cadencé sont positives. Malgré la stagnation économique, la motorisation accrue et la recrudescence du chômage pendant la période d'introduction, le nombre des voyageurs transportés a légèrement progressé, de même que les voyageurs-kilomètres effectués. Durant la période 1974/75, assez semblable, les voyageurs-kilomètres ont reculé de près de 5 pour cent. L'introduction des TGV en France a prouvé de manière impressionnante que des améliorations révolutionnaires de l'offre pouvaient dépasser les espoirs les plus téméraires en matière de développement de trafic. La Suisse romande profite directement de ces prestations attrayantes, au départ de Genève et de Lausanne. Le Plateau central en tire profit indirectement au départ de Berne. Depuis l'introduction des TGV, le nombre des usagers ferroviaires a, par exemple, plus que quintuplé dans le trafic Genève - Paris - Genève. Des analyses de marché continues ainsi

que l'examen approfondi du développement de l'économie et des transports confirment que les chemins de fer pourront, même en Suisse, assumer à nouveau un rôle important dans le secteur qui correspond le mieux à leurs points forts. Le public se rend de plus en plus compte que nous devons adopter un comportement plus rationnel face à un trafic en constante augmentation. Le chemin de fer, moyen de 195

transport sûr, économise l'énergie, réduit les besoins de terrains et ménage l'environnement. Il remplit les conditions nécessaires pour que la répartition du trafic se fasse à nouveau en sa faveur. Une vaste analyse des rapports de concurrence entre le rail et la route a fourni de précieux enseignements sur le choix du moyen de transport; elle a montré très nettement que la part du marché détenue par le rail augmente considérablement si son offre est améliorée. L'appréciation de la situation dans le trafic marchandises ferroviaire montre que les forts potentiels de croissance se trouvent plutôt dans le trafic international que dans le trafic intérieur. Par rapport à ce dernier, le développement de la collaboration économique et de la répartition croissante du travail sur le plan international entraîneront une augmentation notable des échanges de marchandises entre le nord et le sud. A l'avenir, les chemins de fer pourront se maintenir sur le marché s'ils s'adaptent à la restructuration de l'économie et s'ils ajustent leurs prestations aux nouveaux besoins. Dans le trafic marchandises, quelque 4000 entreprises de notre pays sont reliées au réseau ferroviaire par des voies de raccordement privées. Un trafic d'environ 27 millions de tonnes par année est assuré de et vers ces entreprises. Même dans le trafic marchandises ferroviaire, il est possible, grâce à la densité du réseau, de tirer parti de cette situation favorable et de renforcer la position du rail. Pour ce faire, il faut utiliser les possibilités offertes par les voies de raccordement et le trafic combiné. Un service encore amélioré, de haute qualité, qui offre de nombreuses possibilités d'acheminement sur une infrastructure à grand débit, ainsi que la revalorisation des transports publics dans l'esprit de la population - provoquée par les impératifs de la protection de l'environnement - permettent au chemin de fer, tant dans le trafic voyageurs que marchandises, de faire valoir avec succès ses points forts dans la lutte pour les parts du marché. 196

j& En ce qui concerne les problèmes partiels à résoudre et leur degré de difficulté, il importe de créer une chaîne de transport attrayante de porte à porte, l'intégration optimale du trafic régional revêtant une importance fondamentale. -213 Aménagement de l'offre du trafic voyageurs L'offre des chemins de fer suisses dans le trafic voyageurs doit être plus attrayante pour toutes les régions, afin que la répartition du trafic se fasse à nouveau en faveur des moyens de transports publics. Les analyses de marché quantitatives et qualitatives sur l'offre actuelle et l'appréciation des perspectives montrent que cet objectif peut être atteint par les mesures suivantes: - davantage de liaisons seront offertes dans le trafic des trains intercity et des trains directs, et le trafic régional y sera intégré de manière optimale, - la durée globale des voyages sera réduite, - de nouvelles relations directes seront créées, - lorsqu'il faudra changer de train, les temps d'attente seront moins longs, - de nouvelles prestations plus attrayantes seront offertes aux clients. Elles tiendront encore mieux compte de leurs divers besoins avant et après le voyage. 213.1 Offre supraregionale La traduction de ces objectifs dans l'horaire de RAIL 2000 repose sur l'horaire cadencé introduit en 1982. Elle élargit encore cette offre. Dans notre pays à forte densité démographique, les trains intercity et les trains directs continueront, avec RAIL 2000, de relier les centres régionaux entre eux et avec les grandes agglomérations urbaines (annexe 1). 14 Feuille fédérale. 138e année. Vol. I 197

En plus de la cadence horaire, le projet prévoit pour les lignes à fort trafic une liaison supplémentaire toutes les demi-heures (annexe 2). En sus des relations sur l'axe ouest-est via Fribourg, les lignes à fort trafic telles que Lausanne - Bienne - Olten - Heitersberg - Zurich et Saint-Gall - Winterthour - Aéroport - Zurich seront desservies toutes les demi-heures par des trains intercity ou des trains directs. Les relations Zurich - Baie et Zurich - Schaffhouse seront aussi assurées à ce rythme; entre Baie et Zurich, un train circulera comme auparavant via le Bözberg, l'autre empruntera le parcours tunnel du Hauenstein - Aarau - Heitersberg. Entre Schaffhouse et Zurich, un train roulera désormais par Winterthour - Zurich Aéroport au lieu de Bulach. Sur un réseau aux mailles aussi serrées que le nôtre, il ne suffit pas de maximiser la vitesse sur les lignes principales pour réduire la durée globale des parcours. Il faut plutôt tenir compte de la structure décentralisée de notre pays. Les temps de parcours entre les gares de jonction doivent être tels qu'il en résulte de bonnes correspondances dans le plus grand nombre de noeuds ferroviaires, ce qui réduit la durée des attentes. De bonnes correspondances se produisent lorsque tous les trains se retrouvent simultanément dans les gares de jonction. Toutes ces rencontres, bien que réparties sur l'ensemble du réseau, ont lieu en même temps, par exemple aux heures pleines. Un train intercity doit donc être à 10 heures à Lausanne, à 11 heures à Berne et à 12 heures à Zurich. Le convoi assurant la correspondance doit quitter Berne peu après 11 heures et atteindre Lucerne peu avant 12 heures. Pour relier une gare de jonction à l'autre, ces convois disposent systématiquement d'un peu moins d'une heure, bien que les distances et les durées de parcours actuelles soient différentes : Lignes Lausanne - Berne Berne - Zurich Berne - Lucerne Durée actuelle du parcours 1 h 06 min 1 h 13 min 1 h 18 min Durée optimale selon RAIL 2000 env. 55 min env. 55 min env. 55 min 198

RAIL 2000 ne vise donc pas à réduire le plus possible la durée des parcours, ce qui coûte très cher, mais à l'optimiser de manière cohérente, non seulement pour quelques lignes centrales, mais pour l'ensemble du pays. Voici quelques exemples: Wil SG - Buchs La Chaux-de-Fonds - Bienne - Berne Soleure - Lucerne Locamo - Lugano Fribourg - Bâle Baden - Berne Actuellement 1 h 41 min 1 h 24 min 1 h 25 min 50 min 1 h 47 min 1 h 23 min RAIL 2000 1 h 23 min 1 h 10 min 1 h 05 min 40 min 1 h 15 min 1 h 02 min Réduction (en %) 18 17

E. 24

20 30

E. 25

23 19 17 17 15 20 17 2 Lausanne 14 4 22 5 19 12 H 15 12 11 17 3 Valais 12 16 13 8 5 16 14 13 13 16 4 Fribourg 20 21 8

E. 29

26 19 17 14 14 25 16 5 Neuchâtel 19 15 12 3 10 7 8 15 10 6 Bienne 24 17 8 12 7 16 10 7 Berne 22 22 13 12 11 10 17 15 8 Baie-Ville 18 8 6 12 9 Aarau-Olten 15 12 5 5 15 15 10 Zurich 9 16 10 20 14 11 Winterthour-Schaffhouse 18 11 12 Saint-Gall 17 3 15 13 Grisons 11 23 Lucerne 14 15 Tessin Total 18 13 13 18 11 12 13 14 13 14 12 11 11 16 13 Base de calcul: Liaisons entre les 50 gares desservies par les trains directs. Gains de temps en pour cent par rapport à l'horaire 1984. Depuis le changement d'horaire intervenu lors de l'été 1985, les temps de parcours avec le Tessin ont été notablement améliorés. 264

Charge imposée par RAIL 2000 au compte capital et au compte financier de la Confédération (prix de 1985) Annexe 12 Année 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 1987- 2000 Charge du compte capital Investissements des CFF Infra- structure Mio. de fr. 1 40 40 90 120 220 250 390 410 580 610 610 610 580 550 5100 Matériel roulant Mio. de fr. 2 211 211 211 211 211 211 1266 Total Mio. de fr. 3 40 40 90 120 220 250 390 410 791 821 821 821 791 761 6366 Charge du compte financier Investissements des chemins de fer privés (avec Vereina) Mio. de fr. 4 26 57 86 60 62 65 79 93 102 99 66 57 54 51 957 Intérêts et amortissements de l'infrastructure CFF1) Mio. de fr. 5 2 4 9 16

E. 33

48 75 99 130 170 203 239 269 383 1680 Total Mio. de fr. 6 28 61 95 76 95 113 154 192 232 269 269 296 323 434 2637 " A condition que les investissements dans le matériel roulant soient rentables dès le début. 30441 265

Arrêté fédéral A Projet concernant l'information relative au projet RAIL 2000 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le rapport sur le projet RAIL 2000 ; vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 1985", arrête: Article premier II est pris acte du rapport sur le projet RAIL 2000. Art. 2 Le Conseil fédéral soumet périodiquement à l'attention des Chambres fédérales, en même temps que le budget des CFF, une planification pluriannuelle des investissements et des finances relative à la réalisation progressive du projet. Art. 3 Dans son rapport de gestion, le Conseil fédéral renseigne le Parlement sur l'état de réalisation du projet. Art. 4 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum. 30441 "FF 19861 181 266

Arrêté fédéral B Projet sur la construction de nouvelles lignes des Chemins de fer fédéraux du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 2 et 7, lettre f, de la loi fédérale du 23 juin 1944" sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport sur le projet RAIL 2000 ; vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 19852), arrête: Article premier Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par les nouvelles lignes suivantes: a. Vauderens - Villars-sur-Glâne; b. Mattstetten - Rothrist; c. Olten - Muttens; d. Zurich Aéroport - Winterthur. Art. 2 Le Conseil fédéral approuve les étapes des travaux et détermine leur calendrier. Art. 3 1 Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en vertu de l'article 2 de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux. 2 II entre en vigueur à l'expiration du délai référendaire si aucun référendum n'aboutit, ou lors de son acceptation en votation populaire. 30441 » RS 742.31 2) FF 19861 181 267

Arrêté fédéral C Projet relatif au crédit d'engagement pour la réalisation du projet Rail 2000, partie CFF du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 7, lettre c, de la loi fédérale du 23 juin 1944"* sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport sur le projet de RAIL 2000 ; vu le message du Conseil fédéral du 16 décembre 19852), arrête: Article premier 1 Pour réaliser le projet RAIL 2000, les Chemins de fer fédéraux sont autorisés à prendre des engagements financiers s'élevant à 5,1 milliards de francs au titre des investissements pour l'infrastructure (prix en 1985). 2 Le Conseil fédéral est autorisé à adapter ce montant au renchérissement. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum. ') RS 742.31 2> FF 19861 181 268

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Rapport sur le projet RAIL 2000 et Message sur la construction de nouvelles lignes

des Chemins de fer fédéraux du 16 décembre 1985 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1986 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 04 Cahier Numero Geschäftsnummer 85.074 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 04.02.1986 Date Data Seite 181-268 Page Pagina Ref. No 10 104 627 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.