

**Message
sur la construction de la ligne du Zürichberg**

du 24 février 1982

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter les projets d'un arrêté fédéral concernant la construction d'une nouvelle ligne des Chemins de fer fédéraux reliant Zurich à la vallée de la Glatt (ligne du Zürichberg), et d'un arrêté fédéral sur la fermeture définitive de la ligne Gare principale de Zurich-Zurich Letten-Zurich Stadelhofen. Cette liaison est rendue superflue par la construction de la ligne du Zürichberg. Nous vous proposons d'approuver ces deux arrêtés.

Veuillez agréer, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

24 février 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger
Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Afin d'éliminer les goulets d'étranglement de la région de Zurich, le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) sera complété par une nouvelle ligne transversale de onze kilomètres (ligne du Zürichberg), en majeure partie souterraine. Elle prendra naissance dans le faisceau d'entrée de la gare de Zurich et aboutira dans la vallée de la Glatt, en passant par les gares de la Museumstrasse et de Stadelhofen ainsi que sous le Zürichberg. Elle servira exclusivement au trafic régional et permettra d'appliquer une cadence d'une demi-heure pour les trains régionaux qui circulent sur les principaux axes rayonnant à partir de Zurich (réseau express régional, RER). C'est pourquoi le canton participera à la couverture des coûts globaux de construction (653 millions de francs) en versant une contribution à fonds perdu de 523 millions. Les CFF fourniront les 130 millions restants. Ce dernier montant correspond aux avantages qu'ils comptent tirer de la nouvelle ligne (délestage de la gare principale de trains régionaux et exploitation des surfaces de vente dans la gare de la Museumstrasse, qui jouxtent l'actuelle galerie marchande Shopville). La nouvelle ligne ne peut être construite que sur la base d'un arrêté fédéral soumis au référendum facultatif. Elle rendra superflue le tronçon reliant la gare principale de Zurich et Stadelhofen via Letten. Cette suppression nécessite un arrêté fédéral simple.

Message

1 Partie générale

11 Situation initiale

111 Importance et capacité des installations ferroviaires de Zurich

La gare principale de Zurich est la plaque tournante du réseau ferroviaire pour la moitié orientale du pays. Elle est desservie par toutes les lignes importantes reliant la Suisse orientale aux autres régions, ainsi que par deux axes de transit international.

Or, le plus grand volume de trafic local de Suisse se superpose à ces flux de circulation à grande distance. Chaque jour, quelque 45 000 navetteurs se rendent à Zurich au moyen des transports publics et 30 000 d'entre eux utilisent les CFF.

La gare principale dispose de seize voies en cul-de-sac. Elles suffisent à peine pour accueillir chaque jour les 937 trains réguliers¹⁾, ce qui porte sérieusement atteinte à la qualité des correspondances des convois régionaux. Souvent, les horaires de ceux-ci ne peuvent pas être adaptés à la demande, mais doivent être fixés en fonction de la disponibilité des voies durant la journée. Etant donné la capacité limitée de la gare, il arrive fréquemment qu'il faille refuser des demandes – légitimes – de courses supplémentaires.

La gare d'Oerlikon constitue aussi un goulet d'étranglement. Elle est traversée chaque jour par 550 trains dont les itinéraires se croisent parfois à cet endroit.

112 Efforts entrepris pour améliorer les installations ferroviaires de Zurich

Dès la fin de la seconde guerre mondiale, il est apparu que les installations ferroviaires de Zurich ne suffiraient plus longtemps à absorber l'augmentation du trafic. En collaborant avec les autorités de la ville et du canton, les CFF ont mené des études qui se sont concrétisées par le «*projet 1954 pour l'extension des installations ferroviaires de Zurich*». Son objectif primordial était d'accroître la capacité de l'infrastructure pour le transport des voyageurs à moyenne et longue distance et pour le trafic marchandises. Depuis lors, ce projet a été remanié plusieurs fois au titre de la planification continue et les ouvrages ci-après ont été réalisés par les CFF, qui ont déjà dépensé 1,5 milliard de francs (sans la ligne de l'aéroport):

- Nouveau poste directeur de la gare principale,
- Modernisation des principales gares et stations des lignes d'accès,
- Améliorations sur la ligne de la rive droite du lac de Zurich et réalisation d'un horaire cadencé sur cette dernière,
- Agrandissement de la gare d'Oerlikon et séparation des courants de trafic dans la zone d'Oberhauserried,

¹⁾ Période d'horaire 1982/83.

- Construction

- de la ligne du Käferberg (Oerlikon-Altstetten), puis introduction de cette dernière dans la gare principale,
 - de la gare de triage de la vallée de la Limmat,
 - de la ligne du Heitersberg,
 - de la gare des messageries de Zurich-Altstetten,
 - de la ligne de l'aéroport,
 - de la double voie Oerlikon-Bülach (encore en cours),
 - de la deuxième double voie Zurich Altstetten-Dietikon,
 - de la double voie Wallisellen-Uster (part du canton = 2/3) et extension (en cours) de la gare de Wetzikon,
- Prolongement de quais à la gare principale de Zurich.

La planification d'ensemble au niveau régional a commencé au début des années soixante. C'est dans le cadre de cette élaboration qu'ont été publiés «le plan des transports de la région zurichoise» (1965) ainsi que «le plan des transports de Zurich et des régions périphériques» (1970).

La «Délégation des autorités zurichoises pour le trafic régional» a été créée en vue de réaliser le projet d'ensemble proposé par le plan des transports. Elle comprend trois représentants du Conseil d'Etat, trois du Conseil municipal et trois des CFF. De plus, un délégué de la direction de l'Office fédéral des transports (OFT) assiste aux séances.

Cette délégation a élaboré une solution à trois niveaux:

- Trafic régional RER
- Trafic dans l'agglomération métro
- Trafic urbain tram et autobus

En 1973, les citoyens zurichois ont rejeté la demande de crédit afférent à ce projet d'ensemble, l'opposition visait surtout le projet de métro.

En 1978, le Grand Conseil a approuvé le *plan général du canton*. Parmi les ouvrages urgents à commencer d'ici à 1985, celui-ci mentionne la ligne du Zürichberg et la gare de passage souterraine de la Museumstrasse.

12 Appréciation de la situation initiale

Les goulets d'étranglement du réseau ferroviaire zurichois empêchent le rail de fournir des prestations conformes au marché. Il en résulte des ruptures de correspondance, des convois bondés, de longs intervalles entre les trains, des horaires défavorables et un manque de lignes transversales répondant aux vœux de la clientèle. Bref, le trafic ferroviaire de cette région n'est pas assez attrayant et la part du rail dans le trafic global ne cesse donc de reculer.

La politique suisse des transports, de l'énergie et de l'environnement a pour but d'encourager les transports publics. Pour atteindre cet objectif, ceux-ci doivent disposer d'une capacité suffisante et offrir des prestations intéressantes. A l'heure actuelle, aucune de ces deux conditions n'est remplie dans la région de Zurich.

Comme les installations disponibles ne permettent plus d'accroître la capacité pour l'ensemble du canton, une nouvelle solution s'impose, à savoir la ligne

du Zürichberg. Il s'agit en l'occurrence de construire une gare de passage sous la Museumstrasse, au nord et à proximité immédiate de la gare principale, ainsi que d'aménager un deuxième axe reliant la vallée de la Limmat et celle de la Glatt, à l'est de l'artère actuelle via Oerlikon¹⁾. La commission de la CGST est également favorable à cette solution²⁾.

13 Décisions préalables

Lors de la séance du 30 mai 1980, la délégation des autorités zurichoises pour le trafic régional a décidé de recommander la construction de la ligne du Zürichberg. Le conseil d'administration des CFF a approuvé le projet et, par ses décisions du 26 juin 1980 et du 2 juillet 1981, a autorisé la direction générale à participer à la couverture des dépenses de construction pour un montant de 130 millions de francs (base des prix: mars 1980).

Le 29 novembre 1981, un projet relatif à l'octroi d'une contribution cantonale de 523 millions a été présenté aux citoyens du canton de Zurich. Il a été adopté par 209 177 voix contre 74 467. Il s'agit d'un cas unique dans les annales des transports, tant en ce qui concerne le montant de la contribution que son importance par rapport à la prestation des CFF.

2 Partie spéciale

Projet de la ligne du Zürichberg

21 Description des travaux

211 Gare de la Museumstrasse

La nouvelle ligne, d'une longueur de 11 km, prend naissance dans le faisceau d'entrée de la gare principale. De là, une rampe relie les voies en provenance de la vallée de la Limmat et d'Oerlikon-Käferberg, à la gare souterraine de la Museumstrasse, qui compte quatre voies. Située parallèlement à la gare principale, elle se trouve sous les voies 15 et 16, ainsi que sous la Museumstrasse. Son altitude est dictée par le lit de la Limmat et par celui de la Sihl. Un étage réservé à la circulation piétonnière est aménagé au-dessus des quais, à la hauteur de la galerie marchande «Shopville», à laquelle il est relié. A partir de ce niveau, des escaliers roulants conduisent dans le hall de la gare principale. D'autres accès sont prévus grâce au passage inférieur pour piétons Sihlpost-Zollstrasse. Le prolongement du chemin de fer de la vallée de la Sihl (SZU) jusqu'en dessous du «Shopville», actuellement en discussion, n'est pas compris par la gare de la Museumstrasse.

¹⁾ Cf. plan du tracé dans l'annexe 1.

²⁾ CGST, Conception globale suisse des transports.

Rapport de la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports, à l'intention du Conseil fédéral. Berne 1977, page 103.

212 Tunnel du Hirschengraben

Ce tunnel relie les gares de la Museumstrasse et de Stadelhofen. Il remplace la ligne passant par Letten, qui pourra être fermée. Au besoin, la station de Seilergraben pourra être établie plus tard dans la zone médiane du tunnel. Pour l'instant, elle ne figure pas au programme.

213 Gare de Stadelhofen

Cette gare doit être élargie côté montagne, afin que le nombre des voies puisse être porté à trois. Le bâtiment des voyageurs est conservé; d'autres sorties conduisent à la Rämistrasse, à la Kreuzbühlstrasse et à la Hohe Promenade.

214 Tunnel du Zürichberg

Ce tunnel relie la gare de Stadelhofen à la nouvelle station de Stettbach, qui doit être aménagée dans la vallée de la Glatt, sous la route Schwamendingen-Dübendorf. Elle sera intégrée dans le réseau des tramways et des autobus zurichoïses, dont les haltes sont prévues à proximité immédiate des accès aux quais. Un système de parage périphérique (Park and Ride) y sera également installé.

215 Pleine voie dans la vallée de la Glatt

A partir de Stettbach, la ligne passe dans une tranchée, puis sur un viaduc, avant de se scinder en deux branches à proximité de la Glatt: l'une va à Dübendorf, l'autre à Dietlikon. Après avoir traversé la ligne ferroviaire Wallisellen-Uster, la seconde branche franchit le tunnel du Förrlibuck, puis le viaduc à édifier au-dessus de la N1 et de la Winterthurerstrasse pour rejoindre la double voie Wallisellen-Effretikon au sud de la gare de Dietlikon.

216 Durée des travaux

Les CFF estiment que les travaux commenceront en 1983 et qu'ils dureront environ huit ans.

22 Plan d'exploitation

La ligne du Zürichberg est la condition sine qua non de la réalisation d'un RER dans toutes les directions.

Un RER est un réseau de chemin de fer à grande capacité desservant une très grande agglomération. Ses caractéristiques sont les suivantes:

- horaire cadencé prévoyant des liaisons fréquentes (au moins deux convois par heure),

- matériel roulant doté d'une bonne capacité d'accélération,
- lignes transversales comportant plusieurs arrêts dans la zone centrale,
- grandes facilités de transbordement, tant avec les trains directs qu'avec les tramways et les autobus.

Huit lignes du RER seront généralement exploitées à la cadence d'un train par demi-heure; cinq d'entre elles seront des lignes transversales, quatre passant par la gare de la Museumstrasse et une par la gare principale (avec rebroussement). Les trois autres serviront de lignes radiales et desserviront la gare principale de Zurich (annexe 2). Sur les tronçons communs (parcourus par les trains RER de plusieurs lignes), on offrira généralement quatre courses par heure. Vers Thalwil, l'aéroport et Winterthour, il y en aura cinq à six, compte tenu des arrêts des trains directs (annexe 3).

L'horaire de base (cadence d'un train par demi-heure) prévoit de faire circuler des véhicules spéciaux, à un ou deux étages. La recherche du type le plus opportun est en cours. Pour les trains supplémentaires circulant aux heures de pointe, on utilisera, en revanche, des locomotives et des voitures conventionnelles, c'est-à-dire qui peuvent aussi être employées ailleurs. Cette mesure s'impose pour maintenir les coûts au niveau le plus bas.

23 Rentabilité

231 Estimation des produits

Il y a environ 300 000 emplois en ville de Zurich. Un tiers d'entre eux est occupé par des navetteurs provenant de la proche et de la grande banlieues. Sur ces quelques 100 000 personnes, 30 000 ont recours aux CFF.

Selon une enquête des CFF, leurs trains desservant la région zurichoise transportent en outre, chaque année, 30 millions de voyageurs relevant du trafic utilitaire, ou se déplaçant pour leurs achats ou pour leurs loisirs. A l'intérieur même de cette région (délimitée par un rayon de 30 km à compter de la gare principale), ils transportent 60 millions de passagers par année.

Etant donné que le RER améliorera les prestations offertes par les CFF (ch. 22), la demande devrait s'en trouver renforcée. Afin de déterminer les répercussions des divers projets, tant sur le rail que sur la route, on a établi en 1977 le «modèle de base de Zurich». La zone d'influence de ce dernier correspond approximativement à celle du RER.

Les calculs effectués d'après ledit modèle indiquent que le trafic ferroviaire à l'intérieur de la zone progresserait de quelque 47 pour cent en raison du RER. Cette valeur correspond bien aux prévisions formulées pour le RER de Munich (amélioration de l'offre) et aux expériences faites dans le nord de l'agglomération bernoise (SZB/VBW). Ce trafic passerait ainsi de 60 à 88 millions de passagers. Selon ce modèle, pratiquement toute la région zurichoise desservie par le RER accusera des augmentations de ce trafic plus ou moins marquées. Celles-ci résulteront principalement de l'accroissement des possibilités de transport, de la réduction du temps de parcours grâce à la ligne du Zürichberg et aux lignes transversales. Celles-ci augmenteront le nombre

des déplacements par la gare de la Museumstrasse vers les autres zones situées au-delà. Le produit qui viendra s'ajouter à celui que procure l'offre actuelle¹⁾ est estimé à 47 millions de francs, dans l'hypothèse d'une hausse du trafic de 47 pour cent.

232 Investissements

D'après les CFF, la nouvelle ligne nécessite 653 millions d'investissements (prix de mars 1980), qui se répartiront comme il suit entre les divers tronçons et postes de dépenses:

Tronçon	Frais généraux	Terrains et droits	Travaux de génie civil	Voies	Bâtimens	Installations de la ligne de contact	Installations électriques et électromécaniques	Installations de sécurité	Total
Gare de la Museumstrasse .	13	—	129	4	19	2	17	8	192
Museumstrasse-Stadelhofen Tunnel du Hirschengraben	8	3	85	1	—	—	2	—	99
Gare de Stadelhofen	4	24	29	3	—	3	3	1	67
Stadelhofen-Stettbach Tunnel du Zürichberg	10	8	141	5	—	2	3	1	170
Station de Stettbach	2	—	14	1	2	—	2	1	22
Stettbach - Dietlikon - Dübendorf	4	30	42	5	—	1	1	—	83
Gare de Dietlikon	1	—	2	6	—	2	2	1	14
Alimentation en courant	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Total (mio. fr.)	42	65	442	25	21	16	30	12	653

D'autre part, le plan d'exploitation du RER zurichois entraîne l'acquisition de matériel roulant supplémentaire. Des investissements de l'ordre de 120 millions de francs sont nécessaires pour faire face au surcroît de trafic escompté (+ 47%). Ce montant est approximatif puisqu'on n'a pas encore choisi les véhicules (voitures à un ou deux étages, rames automotrices ou trains remorqués par des locomotives) (ch. 22). L'emploi et l'entretien de ce matériel roulant nécessiteront de nouvelles sous-stations, de nouveaux dépôts et ateliers, ainsi que des voies de garage dont la valeur d'établissement s'élève à environ 85 millions de francs.

¹⁾ Période d'horaire 1982/83.

233 Coûts annuels

Par rapport aux coûts résultant de l'offre actuelle¹⁾, les frais d'exploitation supplémentaires oscilleront entre 34 et 39 millions de francs, suivant les véhicules adoptés. Le calcul des coûts repose sur les postes de dépenses ci-après:

- Véhicules: intérêt, amortissement, entretien, nettoyage,
- Dépôts, ateliers, installations d'alimentation en énergie: intérêt, amortissement, entretien, nettoyage, exploitation,
- Voies de garage: intérêt, amortissement, entretien,
- Ligne du Zürichberg: entretien,
- Personnel roulant et des gares,
- Consommation d'énergie.

La réserve prévue est de cinq pour cent. Pour ce qui est de la ligne du Zürichberg, il faut tenir compte du fait que seuls les frais d'entretien sont inclus dans le calcul.

234 Taux d'équilibre financier

D'après les hypothèses de trafic adoptées et suivant le choix du matériel roulant, le seuil de rentabilité sera atteint avec une augmentation de trafic de 25 à 35 pour cent. La variante «voitures à deux étages» est celle qui enregistre les meilleurs résultats; la variante la moins favorable est celle qui préconise l'utilisation de rames automotrices à un étage. Ce surcroît de trafic permettra de couvrir les frais d'exploitation supplémentaires par rapport à ceux qui résultent de l'horaire actuel¹⁾ (sans l'amortissement et le service des intérêts de la nouvelle ligne). Etant donné la hausse de trafic escomptée (47 %), il en résulterait un excédent de recettes oscillant entre 8 et 13 millions de francs, à condition toutefois que les frais de capitaux de la ligne ne soient pas pris en considération (ch. 233).

24 Financement

241 Bases légales

Aux termes de l'article 3, 2^e alinéa, de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31), les CFF doivent être administrés et gérés selon les principes d'une saine économie. Cela signifie qu'ils sont tenus de déterminer leurs investissements en se fondant sur le rendement probable des ouvrages à construire.

L'article 19 de la loi précitée dispose d'autre part que l'arrêté fédéral ouvrant un crédit pour la construction de nouvelles lignes déterminera le montant dont sera grevé le compte de construction des CFF. Ce montant ne devra pas dépasser la valeur commerciale de la nouvelle ligne.

¹⁾ Période d'horaire 1982/83.

Comme le calcul de rentabilité l'a montré, les recettes supplémentaires attendues du RER peuvent couvrir le surcroît des coûts d'exploitation inhérents à ce système ferroviaire. La hausse des recettes ne suffit toutefois pas à rémunérer le capital investi. Cela signifie que la ligne du Zürichberg doit être financée par des tiers.

L'article 3, 3^e alinéa, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux précise ce qui suit:

³ Si certains investissements et certaines prestations des CFF dépassent les exigences fixées au 2^e alinéa, il incombe aux tiers qui y sont particulièrement intéressés et qui les réclament d'y participer dans une juste mesure.

242 Avantages procurés aux CFF par la ligne du Zürichberg

Cette ligne apporte les avantages suivants aux CFF:

- La gare principale de Zurich est délestée de trains régionaux. La capacité ainsi gagnée profite en partie au trafic à longue distance, intéressant sur le plan commercial. Se fondant sur des études approfondies, les CFF estiment cet avantage à 100 millions de francs.
- Avec la gare de la Museumstrasse les CFF deviendront propriétaires d'une surface d'environ 2500 m², située à l'étage réservé aux piétons et reliée directement à la galerie marchande «Shopville» (ch. 211). La location de cette surface devrait leur rapporter 30 millions de francs.

Cela étant, les CFF sont disposés à verser un montant de 130 millions, ce qui représente 20 pour cent des frais de construction de la ligne. Cette somme correspond à la valeur commerciale de la ligne, valeur qu'ils devront inscrire dans leur compte de construction en vertu de l'article 19 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

243 Participation du canton de Zurich à la construction de la ligne du Zürichberg et à l'exploitation du RER

Le RER profitant surtout au canton, celui-ci est disposé à offrir une contribution de 523 millions de francs (ch. 13). Cette part correspond à 80 pour cent des investissements, taux qui s'applique également à la couverture des frais supplémentaires éventuels.

En contrepartie, le canton demande des droits de consultation et de codécision lors de la construction de la ligne et de l'exploitation du RER. Ses droits et ses obligations, de même que ceux des CFF, sont fixés dans un contrat élaboré en commun.

Cette réglementation correspond largement à la démarche recommandée par la commission CGST. De plus, elle s'intègre harmonieusement dans le régime juridique en vigueur. Sans dispositions contractuelles entre les CFF et les tiers intéressés, il ne serait pas possible d'appliquer le 3^e alinéa de l'article 3 de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF), disposition édictée en 1977. Etant donné qu'il s'agit du premier contrat de ce genre depuis l'entrée en vigueur dudit alinéa, sa publication devrait présenter un grand intérêt. Le

contrat est donc reproduit à l'annexe 4 du présent message. Quant à la portée des dispositions contractuelles, il ne faut pas perdre de vue que les droits concédés au canton de Zurich ne peuvent être exercés que dans les limites de la législation fédérale.

En vertu du contrat, les CFF seront les maîtres de l'ouvrage et deviendront propriétaires des installations. Ils construiront d'ailleurs les dépôts, ateliers, sous-stations, lignes de transport d'électricité et voies de garage nécessaires au RER et acquerront le matériel roulant. Ils construiront et exploiteront le RER selon le droit ferroviaire suisse ainsi que les prescriptions et règlements qui en découlent.

Le contrat définit de la manière suivante les droits du canton de Zurich :

- Droit de codécision pour le projet général des travaux et le cahier des charges sur les normes d'aménagement, ainsi que pour le devis,
- Approbation des adjudications de plus de 5 millions de francs et du programme annuel des travaux, y compris le devis qui s'y rapporte,
- Droit de consultation lors des projets d'exécution,
- Représentation équitable au sein de l'organisation chargée d'élaborer le projet,
- Approbation du décompte des travaux,
- Droit de codécision lors de l'élaboration des critères applicables au choix du matériel roulant (types de véhicules),
- Droit de consultation pour l'aménagement du matériel roulant, conformément aux vœux de la clientèle,
- Représentation équitable au sein du groupe de travail chargé de l'acquisition des véhicules,
- Droit de codécision lors de la fixation du schéma des lignes et des principes de l'horaire,
- Droit de codécision lors de l'établissement des tarifs et de la détermination du niveau tarifaire ainsi que de l'éventail des titres de transport,
- Droit de consultation lors de l'organisation de la vente et du contrôle des titres de transport,
- Droit à la moitié d'un éventuel excédent d'exploitation.

L'extension du RER et la fréquence des trains sur chaque ligne sont définies exactement dans le contrat. On distingue à ce propos l'offre actuelle¹⁾, appelée « offre de base » dans le contrat, et l'offre supplémentaire établie contractuellement. La participation éventuelle du canton de Zurich à l'offre de base dépendra de la législation fédérale qui sera applicable au sujet des responsabilités financières dans les transports publics régionaux. Les CFF fourniront à leurs propres frais l'offre supplémentaire aussi longtemps qu'elle ne détériore pas leur situation financière par rapport à celle qui résulte de l'offre de base. Dans le cas contraire, ils examineront avec le canton les mesures permettant de réduire ou d'éliminer le déficit supplémentaire. Il s'agira surtout de mesures tarifaires ou d'une réduction de l'offre. Si le déficit supplémentaire ne disparaît pas complètement, il sera couvert selon la législation fédérale applicable au moment du financement des prestations complémentaires.

¹⁾ Période d'horaire 1982/83.

3 Répercussions sur l'aménagement du territoire et sur l'environnement

31 Aménagement du territoire

Etant donné les études de base de l'aménagement du territoire dans le canton de Zurich et les décisions politiques de celui-ci, on peut supposer que les répercussions de la ligne sur ce canton sont connues et souhaitables.

Sa construction et, partant, l'exploitation du RER auront toutefois des effets sur l'occupation du sol des cantons limitrophes. L'approbation de cette ligne constitue un élément essentiel des plans directeurs préparés actuellement par certains cantons, ainsi que des futurs plans sectoriels de la Confédération. Ces derniers devront tenir compte des conséquences de la ligne sur l'aménagement du territoire.

32 Protection de l'environnement, de la nature et du paysage

Les répercussions de la ligne sur l'environnement ont déjà été analysées lors d'un stade antérieur de la planification. La majeure partie du nouveau tronçon sera implantée dans des tunnels et des tranchées. Aucune atteinte ne sera portée aux monuments architecturaux constitués par le Musée national et la gare de Stadelhofen; l'aile nord-est de la gare principale de Zurich, qui date de 1902, sera démantelée durant les travaux de construction et reconstruite conformément à son style. Les matériaux d'excavation provenant de ce terrain seront déposés à des endroits, déjà déterminés, du Rafzerfeld.

Un viaduc de 885 m de long et un pont de 485 m enjambreront la vallée de la Glatt et la route nationale N1.

Leurs emplacements ont été fixés après que plusieurs variantes ont été étudiées. Les paysages dignes d'être protégés, à savoir l'«ancienne carrière de Stettbach» et le «Schönenhofried» ne seront pas touchés. Le Förrlibuck sera percé par un tunnel et la configuration du terrain sera sauvegardée. Sur demande et conformément aux vues de la commune de Dübendorf, les matériaux d'excavation provenant du tunnel du Zürichberg seront déposés sur une prairie située à proximité du portail nord de ce dernier.

La Société suisse pour la protection du milieu vital, la Ligue zurichoise pour la protection de la nature et la Ligue zurichoise pour le patrimoine national sont favorables à la présente solution.

A l'heure actuelle, les CFF examinent, en collaboration avec l'EMPA, comment les divers ouvrages pourraient être aménagés pour produire le moins de bruit possible. Les exigences en matière de prévention des nuisances sonores figurent dans le cahier des charges pour le matériel roulant.

La réalisation du RER incitera les gens à passer volontairement de la route au rail. Selon les prévisions, le trafic ferroviaire régional augmentera de 47 pour cent (ch. 231). Cette expansion devrait réduire tant la consommation d'énergie que les nuisances provoquées par le trafic. De l'avis du Conseil d'Etat zurichois, le RER permettra en outre de renoncer à l'extension du réseau

routier, notamment dans la zone des axes de pénétration de l'agglomération, ainsi que d'interdire les trajets tortueux que les automobilistes effectuent dans les quartiers d'habitation.

Il va de soi que toutes les exigences de la protection de l'environnement, de la nature et du paysage – tant pour la construction que pour l'exploitation du RER – doivent être examinées et prises en considération lors des diverses étapes de la procédure d'approbation des plans.

4 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

41 Conséquences financières

411 Confédération

Les CFF participent au financement à raison de 130 millions de francs, ce qui représente 20 pour cent des coûts de construction de la ligne du Zürichberg. Cette somme correspond aux avantages commerciaux qu'ils retirent de la nouvelle ligne. Etant donné le calcul de rentabilité effectué par leurs soins, on peut supposer que les dépenses supplémentaires des CFF pour la construction et l'exploitation de la ligne seront couvertes par l'augmentation des recettes et qu'elles n'entraîneront donc pas de charge supplémentaire pour la Confédération.

La pratique actuelle exclut l'octroi de subventions fédérales pour la ligne du Zürichberg, qui sert exclusivement au trafic régional. Si les propositions de la commission CGST sont réalisées, on pourra toutefois s'attendre à un nouveau régime de répartition des tâches et, partant, des bases de financement des transports publics. La répartition proposée par la CGST n'empêche cependant pas les cantons de procéder, de leur propre initiative, aux investissements qui s'imposent dans le secteur des transports, cela d'autant moins qu'il s'agit en l'occurrence d'un projet correspondant à cette conception. Aussi le Conseil fédéral a-t-il promis au canton de Zurich de participer au financement, à mesure que les bases légales nécessaires entrent en vigueur pendant la durée des travaux, mais au plus tard dix ans après le début de ceux-ci. Sa participation pourrait avoir lieu à la faveur de la CGST ou d'un autre mode de financement de portée nationale. Il importe toutefois que la loi permette d'allouer une subvention à titre rétroactif et que les Chambres fédérales approuvent une telle solution.

412 Canton

Le canton de Zurich participe aux frais de construction de la ligne à raison de 80 pour cent, soit 523 millions de francs. Une éventuelle participation à la couverture des frais d'exploitation dépendra de la législation fédérale en vigueur concernant les responsabilités financières dans les transports publics régionaux.

42 Effets sur l'état du personnel

Les CFF peuvent, dans une large mesure, recourir à leur propre personnel pour les projets de détail de la ligne et les travaux de construction. Les frais du personnel correspondants sont compris dans les 653 millions de francs à investir dans la nouvelle ligne.

L'exploitation du RER nécessitera environ 140 agents supplémentaires; 50 unités seront employées dans les gares et le reste dans les trains. Les frais de personnel ont été pris en considération dans le calcul de rentabilité.

5 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Dans notre rapport du 16 janvier 1980 sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale durant la législature 1979-1983 (FF 1980 I 586), nous avons souligné au chapitre 342.2 l'opportunité de construire la ligne du Zürichberg et annoncé le présent message.

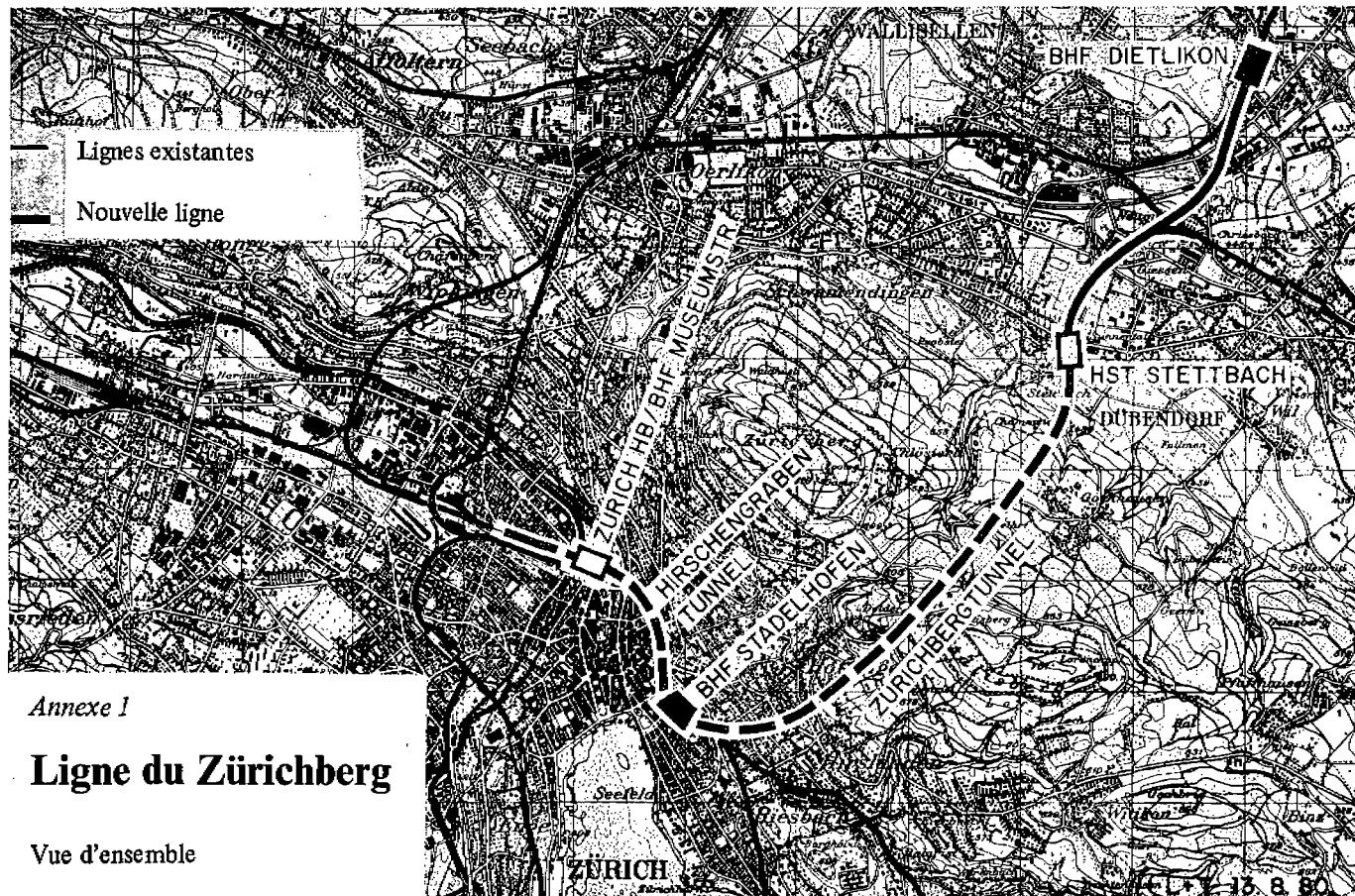
6 Bases légales

Le projet d'arrêté fédéral sur la construction de la ligne du Zürichberg repose sur les articles 2 et 19 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (LCFF) (RS 742.31).

Aux termes de l'article 2 de cette loi, la construction de nouvelles lignes ne peut se faire que sur la base d'un arrêté fédéral soumis au référendum. Contrairement à d'autres tronçons servant de raccourcis ou d'itinéraires de délestage, tels que le parcours Olten-Rothrist, la ligne du Zürichberg est, à n'en pas douter, une nouvelle ligne au sens de la LCFF. Elle offre une liaison supplémentaire entre l'Oberland zurichois et Winterthour, d'une part, et Stadelhofen, d'autre part. En outre, la station de Stettbach permettra au rail de desservir une nouvelle zone, reliée par une ligne de tramway au quartier de Schwamendingen.

L'article 19 de la loi exige que l'arrêté fédéral ouvrant un crédit pour la construction de nouvelles lignes détermine le montant dont sera grevé le compte de construction des CFF. Ce montant ne doit pas dépasser la valeur commerciale que la ligne à construire représente pour l'entreprise. Comme nous l'avons exposé au chiffre 242, celle-ci se monte à 130 millions de francs. Dès lors, les installations figureront pour cette somme dans le compte de construction.

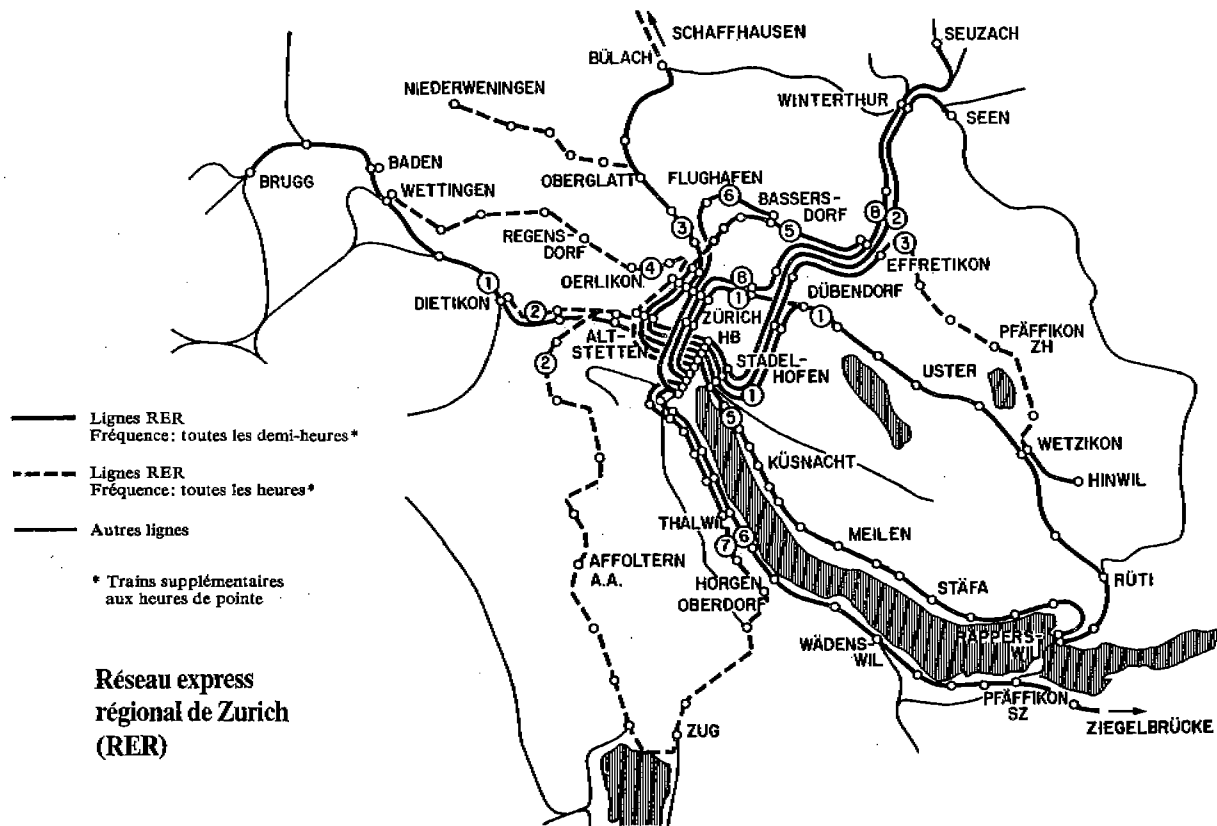
La réalisation de la ligne rendra superflu le tronçon Gare principale de Zurich-Letten-Stadelhofen, qui sera abandonné. Conformément à l'article 4, 3^e alinéa de la LCFF, cette opération nécessite l'assentiment de l'Assemblée fédérale.



Annexe 1

Ligne du Zürichberg

Vue d'ensemble



**Nombre de courses par heure, au départ de Zurich,
après la mise en service du RER**

Destination	Trains du RER	Autres trains	Total
Dietikon	3	0-1	3-4
Wettingen	3	-	3
Baden	2	2	4
Brugg	2	2	4
Oerlikon	11	-	11
Otelfingen	1	-	1
Oberglatt	2	-	2
Niederweningen	1	-	1
Bülach	2	1	3
Schaffhouse	1	1	2
Aéroport	2	4	6
Kloten	2	-	2
Bassersdorf	4	-	4
Wallisellen	4	-	4
Dietlikon	4	-	4
Effretikon	6	-	6
Winterthour	4	2	6
Winterthour Seen	2	-	2
Seuzach	2	1	3
Uster	2	-	2
Pfäffikon ZH	1	-	1
Wetzikon	3	-	3
Hinwil	2	-	2
Rapperswil SG	4	-	4
Meilen	2	-	2
Thalwil	4	1	5
Wädenswil	2	-	2
Ziegelbrücke	2	1	3
Horgen Oberdorf	2	-	2
Sihlbrugg	1	1	2
Baar	1	-	1
Zoug	2	2	4

Contrat de coopération en matière de construction et d'exploitation du RER zurichois

entre

les Chemins de fer fédéraux (CFF), représentés par la Direction générale

et

le canton de Zurich, représenté par le Conseil d'Etat

Eu égard à la participation déterminante du canton de Zurich aux coûts de construction du RER zurichois et en vue de l'exploitation de ce dernier, les CFF et le canton de Zurich conviennent de fonder leur coopération sur les principes suivants:

I. Construction du RER zurichois

1. Bases

1.1 Projet général

Etant donné le projet général de novembre 1980, élaboré en commun par les CFF, le canton et la ville de Zurich, réunis au sein de la délégation des autorités pour le trafic régional et vu la Directive du Conseil d'Etat adressée au Grand Conseil le 29 octobre 1980, les installations suivantes seront construites pour former la partie essentielle du RER zurichois: rampe reliant le faisceau de voies situé près de la Langstrasse à la gare souterraine de la Museumstrasse, cette gare elle-même, tunnel du Hirschengraben en direction de la gare de Stadelhofen, adaptation de cette gare, tunnel du Zürichberg et lignes d'accès vers Dübendorf et Dietlikon. Les deux parties contractantes détiennent un jeu complet de documents relatifs au projet; ils sont déterminants pour la mise au point des plans et leur réalisation.

1.2 Maître de l'ouvrage et propriété

Les CFF sont les maîtres de l'ouvrage; ils acquièrent en leur nom les droits nécessaires. Ils construisent les nouvelles installations selon les dispositions du droit ferroviaire suisse et en deviennent propriétaires.

1.3 Financement

Selon le devis de novembre 1980 (prix de mars 1980), les coûts globaux de la partie essentielle du RER s'élèvent à 653 millions de francs. Les CFF devenant propriétaires des locaux commerciaux et en retirant les redevances versées par des tiers, ils fourniront à ce titre une contribution de 30 millions de francs, correspondant à la valeur locative de ces locaux.

Les prestations des CFF pour le RER se composent d'une contribution de 130 millions aux coûts de la partie essentielle (100 millions selon les lettres des CFF adressées les 1^{er} et 16 mai 1980 à la Délégation des autorités pour le trafic régional et 30 millions selon le chiffre 1.3, 1^{er} alinéa du présent contrat) ainsi que des dépenses de 85 millions pour les installations d'exploitation telles que les dépôts, les ateliers, les voies de garage, les sous-stations et leurs lignes de transport. D'autre part, les CFF s'engagent à aménager un îlot de double voie près de Jona SG et s'occupent de son financement.

Le canton de Zurich participe pour 523 millions de francs au financement de la partie essentielle du RER. Les contributions fédérales et celles des tiers sont prises en compte pour calculer la part du canton de Zurich.

Les fluctuations par rapport aux crédits alloués ainsi qu'une éventuelle augmentation ou diminution des coûts – entre le moment de l'établissement du devis (prix de mars 1980) et l'exécution des travaux – seront réparties entre les CFF et le canton de Zurich, proportionnellement à leur participation aux installations financées en commun. Les pourcentages sont de 20 pour cent pour les CFF et de 80 pour cent pour le canton de Zurich.

La partie contractante qui demande des installations ou des mesures non envisagées dans le projet général ou qui dépassent les montants du devis doit elle-même prendre en charge le surplus de dépenses.

1.4 **Autres constructions dans la région desservie par le RER**

Les constructions suivantes, qui servent directement au RER, ont été décidées ou édifiées avant la réalisation de la partie essentielle du système:

- Double voie Oerlikon–Bülach, par les CFF,
- Extension des installations d'Oerlikon et bifurcations d'Oberhausseried, par les CFF,
- Deuxième voie Oerlikon–Riet (ancienne ligne de Kloten), par le canton de Zurich,
- Double voie Wallisellen–Uster, financement des deux tiers par le canton, du solde par les CFF,
- Gare de Wetzikon, par les CFF,
- Deuxième double voie Altstetten–Dietikon, par les CFF,
- Ligne du Käferberg avec raccordement à la gare principale, par les CFF.

En outre, les CFF ont construit les ouvrages suivants qui servent à séparer les courants de trafic aux alentours de la gare principale de Zurich. Ces ouvrages profitent indirectement à la réalisation du RER. Il s'agit de

- la gare de messageries de Zurich-Altstetten,
- la gare de triage de la Vallée de la Limmat.

En sus de la construction de la partie essentielle du RER, les ouvrages suivants sont prévus lors d'étapes ultérieures:

- Constructions complémentaires selon la page 30 de la Directive (Feuille officielle 1980, p. 1410) (Double voie Aathal-Wetzikon; îlot à double voie près de Bonstetten et extension de la station de Mettmenstetten; double voie Regensdorf-Otelfingen; agrandissement de la station de Fehraltorf; tronçons supplémentaires à double voie le long de la rive droite du lac). Ces ouvrages seront financés en commun par les CFF et le canton, sous réserve des attributions constitutionnelles en matière de dépenses.
- Ouvrages supplémentaires nécessités par le développement du trafic.

2. Mise en place des installations

2.1 Tâches des CFF en leur qualité de maître de l'ouvrage; étapes de réalisation du projet

Sous réserve des droits du canton de Zurich selon le chiffre 2.2 du présent contrat, les tâches suivantes incombent aux CFF:

2.1.1 *Projet général des travaux, cahier des charges relatif aux normes d'aménagement*

Le projet général des travaux sera élaboré par les CFF. Il sera fondé sur le projet général mentionné au chiffre 1.1 du présent contrat et sur le cahier des charges précité. Ce dernier tiendra compte des exigences du trafic du RER et du transport des voyageurs, celui-ci étant considéré dans le cadre des normes usuelles et de l'exploitation ferroviaire. L'image de marque des CFF devra être sauvegardée. On veillera à ce que le RER soit relié le mieux possible au reste du réseau des transports publics.

2.1.2 *Projets d'exécution*

Les CFF élaboreront les projets et plans d'exécution sur la base du projet général des travaux et du cahier des charges relatif aux normes d'aménagement.

2.1.3 *Direction du projet*

Les CFF créeront l'organisation nécessaire à la direction et à la surveillance du projet.

2.1.4 *Adjudication*

Les CFF procéderont à toutes les adjudications des travaux conformément à l'ordonnance fédérale du 31 mars 1971 sur les soumissions, complétée par les «dispositions d'exécution applicables au domaine des CFF».

2.1.5 *Programme des travaux, devis, conditions de paiement*

Les CFF présenteront chaque année le programme des travaux, le devis correspondant et les acomptes en résultant. Le canton de Zurich versera quatre acomptes par année civile; les trois premiers correspondront au programme, le dernier compensera le solde selon l'avancement effectif des travaux. Le canton de Zurich ne prend à sa charge aucun intérêt intercalaire.

2.2 **Droits du canton de Zurich**

Le Conseil d'Etat dispose des droits suivants:

- a) Codécision (participation et approbation) pour le projet général des travaux, le cahier des charges sur les normes d'aménagement, et le devis;
- b) Approbation des adjudications d'un montant supérieur à 5 millions de francs, ainsi que du programme annuel et du devis correspondant;
- c) Droit de consultation, lorsqu'il s'agit d'arrêter les plans d'exécution;
- d) Représentation appropriée dans l'organisation chargée d'élaborer le projet;
- e) Approbation du décompte des travaux.

3. **Véhicules**

3.1 **Acquisition**

Les CFF achèteront pour leur propre compte les véhicules circulant sur le RER.

3.2 **Exigences techniques devant servir de critères lors du choix des types**

Des critères seront élaborés pour les véhicules qui seront acquis spécialement pour le RER. Ils serviront au choix des types (rames conventionnelles ou automotrices, à un ou deux étages).

3.3 **Equipement**

Dans la mesure où il intéresse la clientèle, l'aménagement des véhicules sera déterminé en fonction des critères précités. Les frais supplémentaires éventuels résultant des demandes qui vont au-delà des critères et de l'aménagement normal des trains de banlieue des CFF seront mis à la charge du partenaire intéressé.

3.4 **Groupe de travail pour l'acquisition des véhicules**

Les CFF formeront un groupe de travail pour préparer les critères et choisir les types ainsi que pour déterminer l'aménagement des véhicules.

3.5 Droits du canton de Zurich

Le Conseil d'Etat bénéficie des droits suivants:

- a) Codécision lors de l'élaboration des critères et du choix des types;
- b) Droit de consultation lors de la détermination de l'aménagement des véhicules, quant aux désirs de la clientèle;
- c) Représentation appropriée dans le groupe de travail pour l'acquisition des véhicules.


II. Exploitation du RER zurichois

4. Etendue des prestations d'exploitation des CFF

4.1 Exploitation et lignes

Les CFF exploiteront le RER en vertu du droit ferroviaire suisse ainsi que des prescriptions et règlements qui en découlent.

Le trafic régional assuré sur les lignes ci-après relève du RER au sens du présent contrat:

- Zurich-Meilen-Rapperswil;
- Stadelhofen  Dübendorf-Uster-Rapperswil;
- Wallisellen  Effretikon-Winterthour;
- Kloten-Effretikon;
- Aéroport-Bassersdorf;
- Oberglatt-Bülach;
- Dietikon-Baden-Brugg;
- Horgen Oberdorf;
- Thalwil-Ziegelbrücke;
- Affoltern am Albis-Zoug;
- Wetzikon-Hinwil;
- Zurich Oerlikon-Wettingen;
- Oberglatt-Niederweningen;
- Effretikon-Pfäffikon ZH-Wetzikon;
- Bülach-Eglisau-Schaffhouse;
- Horgen Oberdorf-Zoug.

4.2 Offre de prestations (schéma des lignes et horaire)

Les tronçons du RER seront reliés les uns aux autres et seront exploités comme des liaisons transversales. La cadence prévue sur ce réseau est, en principe, d'une demi-heure. Sur les tronçons Gare principale de Zurich-Affoltern am Albis-Zoug, Zurich Oerlikon-Wettingen et Effretikon-Pfäffikon ZH-Wetzikon, il est prévu, pour le moment, de faire circuler les trains toutes les heures, ce qui sera le cas des parcours Oberglatt-Niederweningen, Bülach-Eglisau-Schaffhouse et Horgen Oberdorf-Zoug. Au besoin, des trains supplémentaires seront mis en marche pour les abonnés, si les conditions techniques le permettent.

Le Conseil d'Etat a un droit de codécision lors de la détermination du schéma des lignes et des principes régissant l'horaire. Il devra tenir compte du trafic national tel qu'il est prévu par la nouvelle conception du trafic-voyageurs (NCTV 82).

5. Tarifs et vente des titres de transport

5.1 Etablissement des tarifs

Conjointement avec les autres collectivités et entreprises de transport intéressées, les CFF et le canton de Zurich s'efforceront de créer une communauté tarifaire dans la région de Zurich de manière que celle-ci soit disponible au moment de la mise en service du RER. Le Conseil d'Etat prendra une part active aux travaux préparatoires et sera représenté dans les groupes d'étude.

La fixation des tarifs applicables au RER (niveau tarifaire et offre des titres de transport) incombe aux CFF jusqu'à la mise en place de la communauté tarifaire. Le Conseil d'Etat bénéficie également d'un droit de codécision. Dans ce contexte, il doit tenir compte de la structure des tarifs CFF sur le reste du réseau, mais non de celle qui est applicable dans le trafic d'agglomération des autres villes. Les répercussions financières sont régies par le chiffre 6 du présent contrat.

5.2 Organisation de la vente et contrôle des titres de transport

Sur le RER, les CFF régleront l'organisation de la vente (guichet ou distributeurs automatiques) et le contrôle des titres de transport (agents ou appareils) de manière à rationaliser l'exploitation ainsi que pour tenir compte de la communauté tarifaire et des désirs de la clientèle.

Le Conseil d'Etat dispose d'un droit de consultation lors de la préparation de la vente et lors de l'organisation du contrôle des titres de transport. Si un groupe de travail était formé pour préparer des mesures à ce sujet, il y serait représenté de manière appropriée. Les CFF tiendront compte de ses requêtes lorsqu'elles sont compatibles avec les dispositions prises sur le reste du réseau (sans le trafic d'agglomération d'autres villes). Les répercussions financières sont régies par le chiffre 6 du présent contrat.

6. Contributions à l'exploitation du RER

Lors de la fixation d'éventuelles contributions du canton de Zurich, on fera une distinction entre l'offre de base des CFF pour le trafic régional dans l'ensemble du pays (pour le moins l'offre de la nouvelle conception du trafic-voyageurs 1982) et l'offre supplémentaire convenue avec le Conseil d'Etat en vue de l'intensification du trafic sur le RER.

6.1 Offre de base

Les contributions à l'offre de base dépendent de la législation fédérale qui est applicable en matière de responsabilités financières dans le transport régional des voyageurs. Les parts des frais de capitaux résultant des prestations fournies par le canton de Zurich selon les chiffres 1.3 et 1.4 du présent contrat ne seront pas prises en considération lors du calcul.

6.2 Offre supplémentaire

Les CFF assureront pour leur propre compte l'offre supplémentaire du RER, aussi longtemps que leur situation financière ne s'en trouve pas détériorée par rapport à l'offre de base.

Si ces prestations (y compris le service des intérêts des véhicules) entraînent un déficit supplémentaire, les CFF et le canton de Zurich examinent ensemble les mesures permettant de l'éliminer ou de le réduire. Il se peut que le déficit supplémentaire ne disparaisse pas complètement, il est alors couvert d'après la législation fédérale applicable au financement des prestations complémentaires. Pendant les cinq premières années d'exploitation du RER, les CFF renonceraient à faire valoir de telles prétentions.

Lorsque le résultat d'exploitation est positif, l'excédent des recettes est réparti à parts égales entre le canton et les CFF.

Les répercussions financières seront déterminées à partir d'un calcul a posteriori qui sera établi après l'entrée en service du RER, d'après les méthodes et les critères du calcul de rentabilité (annexe à la lettre que les CFF ont envoyée le 1^{er} mai 1980 à la Délégation des autorités pour le trafic régional de Zurich, avec les corrections du 16 mai 1980). Les comptes de résultats par ligne CFF, établis selon les principes de l'économie d'entreprise, seront également disponibles. Le canton de Zurich a le droit de consulter sans restriction les documents comptables.

III. Autres dispositions

7. Durée et modifications du contrat

Le présent contrat s'applique à la construction de la partie essentielle du RER zurichois. Il est valable pour toute la durée d'exploitation du réseau, tel qu'il est défini au chiffre 4.2.

En cas de modification sensible du droit fédéral en matière de transports publics ou en présence d'une nouvelle situation, chaque partenaire peut exiger que les éléments du contrat ainsi touchés soient renégociés. Si les parties ne parviennent pas à un accord sur la modification du contrat, la teneur reste inchangée.

8. Application

Si les CFF réduisent unilatéralement les prestations du RER en-deça de l'offre fixée au chiffre 4 ou de l'offre réduite selon le chiffre 6.2, 2^e alinéa du présent contrat, ils prennent à leur charge les éventuelles pertes d'exploitation résultant des mesures de remplacement prises par le canton.

9. Tribunal arbitral

Si les parties ne peuvent se mettre d'accord à l'amiable, les litiges pouvant surgir de l'application du présent contrat seront tranchés en première instance par un tribunal arbitral, qui statuera sur le sort des dépens.

A compter de la première requête présentée par l'une d'entre elles, les deux parties disposent d'un délai de trente jours pour désigner chacune un arbitre. Ces derniers choisiront ensemble un expert neutre qui fonctionnera comme président. S'ils ne parviennent pas, dans le délai précité, à choisir celui-ci, le président de la II^e Chambre de droit public du Tribunal fédéral complètera le tribunal arbitral. La procédure est déterminée par la législation fédérale sur la procédure administrative. Est réservé le recours de droit administratif devant le Tribunal fédéral, selon l'article 98, lettre e LO.

Berne, le

Pour la direction générale
des Chemins de fer fédéraux:
Le président,

Zurich, le

Au nom du Conseil d'Etat
du canton de Zurich:
Le président,
Le chancelier,

Arrêté fédéral sur la construction de la ligne du Zürichberg

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 2 et 19 de la loi fédérale du 23 juin 1944¹⁾ sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le message du Conseil fédéral du 24 février 1982²⁾,

arrête:

Article premier

Le réseau des Chemins de fer fédéraux est complété par une nouvelle ligne à double voie reliant le faisceau d'entrée de la gare principale de Zürich à Dübendorf et Dietlikon par Stadelhofen et le Zürichberg (ligne du Zürichberg).

Art. 2

La construction de la ligne du Zürichberg est liée à la condition que le canton de Zurich fournisse une contribution à fonds perdu de 523 millions de francs et qu'il participe, au prorata de sa part, à la couverture d'éventuels frais supplémentaires dus au renchérissement.

Art. 3

Les coûts d'établissement de la ligne totalisent 653 millions de francs, les Chemins de fer fédéraux y participant pour un montant de 130 millions à la charge du compte de construction. Ce montant sera relevé, le cas échéant, en fonction des frais supplémentaires dus au renchérissement.

Art. 4

¹⁾ Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif, conformément à l'article 2 de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

²⁾ Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

27436

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1982 II 83

Arrêté fédéral *Projet*
**concernant la fermeture définitive de la ligne Gare principale
de Zurich–Zurich Letten–Zurich Stadelhofen
des Chemins de fer fédéraux**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 4, 3^e alinéa de la loi fédérale du 23 juin 1944¹⁾ sur les Chemins de
fer fédéraux;
vu le message du Conseil fédéral du 24 février 1982²⁾,
arrête:

Article premier

Les Chemins de fer fédéraux sont autorisés à fermer définitivement la ligne
ferroviaire Gare principale de Zurich–Zurich Letten–Zurich Stadelhofen et à
en démanteler les installations.

Art. 2

¹ Le présent arrêté qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au
référéndum.

² Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

27436

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1982 II 83

Message sur la construction de la ligne du Zürichberg du 24 février 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.014
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.05.1982
Date	
Data	
Seite	83-109
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 384

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.