

83.044

Message
sur l'extension de la concession du chemin de fer
Sihltal-Zurich-Uetliberg au nouveau tronçon
Zurich Selnau-Zurich Gare principale

du 25 mai 1983

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons un message et un projet d'arrêté fédéral étendant la concession du chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg (SZU) au nouveau tronçon Zurich Selnau-Zurich Gare principale et vous proposons d'adopter ce projet.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

25 mai 1983

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Aubert

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le 28 février 1983, le chemin de fer Sihltal–Zurich–Uetliberg (SZU) a demandé au Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) d'étendre sa concession à la ligne à double voie, d'une longueur de 1592 m, qui sera aménagée en souterrain de Zurich–Selnau à la gare principale de Zurich. Ce prolongement ferroviaire, dont le coût est estimé à 105 millions de francs (prix de février 1980) améliorera encore la structure des transports publics dans la région de Zurich; par ailleurs, le degré de couverture des coûts du SZU devrait s'accroître en raison d'une meilleure utilisation. Conformément à la loi sur les chemins de fer, la Confédération accordera une contribution de 14,490 millions de francs pour les frais de construction. Pour financer cet ouvrage, le canton de Zurich prend à sa charge 72,410 millions de francs et les six communes intéressées 18,100 millions. Lors de la procédure de consultation et d'examen, aucune objection n'a été formulée à l'encontre de l'extension de la concession, qui restera valable jusqu'au 1^{er} janvier 2021.

Message

1 Situation initiale

Par sa requête du 28 février 1983, le chemin de fer Sihltal–Zurich–Uetliberg (SZU), dont le siège se trouve à Zurich, a demandé au DFTCE d'étendre sa concession au tronçon Zurich Selnau–Zurich Gare principale. La concession octroyée par l'arrêté fédéral du 27 février 1978, qui est valable jusqu'au 1^{er} janvier 2021, autorise le SZU à exploiter un chemin de fer à voie normale sur les lignes Zurich Selnau–Giesshübel–Uetliberg et Zurich Selnau/Zurich Wiedikon–Giesshübel–Adliswil–Sihlbrugg.

11 Généralités

Dès leur ouverture, les lignes SZU du Sihltal et de l'Uetliberg ont eu la gare de Zurich Selnau comme tête de ligne. Celle-ci se trouve, certes, à la proximité du centre de la ville, mais elle est très mal raccordée au réseau des transports publics de l'agglomération. Il n'existe même pas de ligne de tram directe entre elle et la gare principale. Pour atteindre de nombreuses écoles et places de travail situées en ville de Zurich, il faut donc changer de moyen de transport. La majorité des passagers du SZU qui désirent prendre un train CFF à la gare principale préfère s'accommoder d'un quart d'heure de marche.

Le prolongement du SZU jusqu'à la gare principale répond à une exigence qui date de plus de 60 ans. Il y a quelques années, à la suite des études de mise en valeur de la région desservie par la ligne de l'Uetliberg, on a intensifié les efforts visant à prolonger les deux lignes ferroviaires et à les faire aboutir à la gare principale. Ces efforts ont pris de l'importance, étant donné que les lignes en question pourront être raccordées au réseau express régional décidé par le peuple zurichois le 29 novembre 1981. C'est la raison pour laquelle le prolongement du chemin de fer figure comme projet prioritaire dans le plan cantonal des transports.

12 Importance du SZU pour le trafic régional

Le SZU est né en 1973 de la fusion du chemin de fer du Sihltal (SiTB) et de la Compagnie ferroviaire Zurich–Uetliberg (BZUe). Il exploite actuellement un réseau de 27,5 km et achemine chaque année plus de 4 millions de personnes – les trois quarts d'entre elles sur la ligne du Sihltal – et près de 200 000 t de marchandises. Outre les quartiers zurichois de Friesenberg et de Triemli, les deux lignes en question desservent également la ville d'Adliswil, les communes de Langnau am Albis et d'Uitikon, ainsi que des parties de Thalwil et de Horgen. Plus de 60 000 habitants vivent dans leur zone d'influence. Pendant des décennies, le trafic d'excursion a été prédominant sur les deux lignes, mais la population du Sihltal ayant fortement augmenté, le transport des navetteurs voit son importance s'accroître cons-

tamment depuis le milieu des années cinquante: aujourd'hui déjà, plus de 60 pour cent des usagers du SZU sont des abonnés. Faute de liaison directe avec le reste du réseau des transports publics, l'attrait de ce chemin de fer est sérieusement limité.

Le prolongement envisagé créera une liaison rapide de et vers la gare principale; il incitera encore plus les nombreux banlieusards de la zone Binz/Giesshübel/Allmend Brunau à recourir aux moyens de transports publics. Comme il est prévu de construire des habitations pour quelque 6000 habitants dans le quartier de Tiergarten/Gehrenholz, près de la ligne de l'Uetliberg, il en résultera un accroissement sensible du trafic.

13 Transformation en un chemin de fer de banlieue moderne

Lors de son inauguration en 1875, le chemin de fer de l'Uetliberg présentait le tracé le plus raide d'Europe pour une ligne à adhérence. Avec celui du Sihltal, ouvert en 1892, ils vécurent longtemps de leur substance, car ils ne renouvelaient pas leurs installations. La loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCF; RS 742.101) a créé les conditions permettant de moderniser progressivement ces dernières. Pour le SZU, le renouvellement s'est d'abord limité à la ligne du Sihltal. En effet, le tronçon Zurich Selnau-Ringlikon du chemin de fer de l'Uetliberg n'a été reconnu comme liaison ferroviaire relevant du trafic général qu'au début des années septante et c'est à partir de cette date qu'il a bénéficié des contributions allouées par la Confédération et le canton de Zurich pour les investissements et la couverture du déficit.

Depuis 1960, la Confédération et le canton de Zurich ont, en vertu de cinq conventions de financement fondées sur l'article 56 LCF, accordé au SZU des crédits totalisant 31,3 millions de francs. Conjointement aux fonds provenant des amortissements, ces ressources ont été utilisées pour financer des travaux qui servent en premier lieu à rationaliser la production et à améliorer la rentabilité, ainsi qu'à augmenter la sécurité de l'exploitation. Cela concerne notamment l'acquisition de distributeurs automatiques de billets et l'équipement du matériel roulant pour le passage, il y a huit ans, au service sans contrôleurs, ainsi que l'extension des installations pour l'étoffement de l'horaire entre Zurich Selnau et Langnau-Gattikon. Aujourd'hui, lors des heures de pointe résultant du transport des travailleurs, les convois circulent toutes les dix minutes. Au cours des huit dernières années, l'offre de trains du SZU s'est accrue de plus de 25 pour cent, bien que l'effectif du personnel ait, durant la même période, régressé de 14 pour cent.

2 Projet de prolongement

21 Généralités

La densité de construction dans le centre de Zurich ne permet pas d'aménager à ciel ouvert le prolongement du SZU jusqu'à la gare principale. Parmi

les différentes variantes de tracé souterrain, le choix est tombé sur le projet «Sihl-Tief-Hauptbahnhof», tous les avantages et inconvénients ayant été pris en considération. Le projet général prévoit de construire une double voie pour prolonger les deux lignes à partir du terminus actuel de Zurich Selnau, qui sera fermé. Les deux lignes passeront dans un tunnel qui sera percé sous le lit de la Sihl. Le nouveau terminus se trouvera sous le niveau de la zone piétonnière «Shopville» de la gare principale. La longueur de la double voie projetée sera de 1592 m.

22 Tracé

Le point de départ du nouveau tronçon se situera sur le bord ouest de la gare actuelle de Zurich Selnau. Empruntant une rampe ouverte à forte déclivité (50 %), la ligne atteindra le niveau du futur arrêt «Sihlporte-Selnau», qui se trouvera sous le lit de la rivière entre les ponts de Stauffacher et de la Sihl. La double voie poursuivra son parcours sous le lit de la Sihl, suivant la rive droite de ce cours d'eau. Elle passera sous le pont Gessner et décrira ensuite une courbe serrée pour se scinder en deux tubes à voie unique aboutissant à la gare principale. Les conditions géologiques et hydrologiques du terrain situé sous le lit de la Sihl sont connues et ont été prises en considération lors de l'établissement des projets.

23 Nouvelles stations

231 Sihlporte-Selnau

La nouvelle station «Sihlporte-Selnau» qui sera construite en souterrain entre les ponts de Stauffacher et de la Sihl remplacera la gare terminus qui se trouve actuellement à Selnau même. Le quai intermédiaire sera accessible à partir des deux ponts. La station desservira les zones piétonnières de Sihlporte/Stauffacherplatz et de Selnau. Son exploitation sera entièrement automatisée.

232 Zurich Gare principale

La nouvelle gare terminus, Zurich Gare principale, pourra être aménagée dans l'espace situé sous la zone piétonnière du «Shopville», espace qui a été préparé à l'époque pour le métro. Chacune des lignes du SZU disposera d'une seule voie. Pour monter dans les trains ou en descendre, les voyageurs utiliseront le quai intermédiaire qui sera relié au «Shopville» par deux voies d'accès: les chemins conduisant à la Löwenstrasse et à la Bahnhofstrasse seront équipés d'escaliers roulants, d'escaliers traditionnels et d'ascenseurs utilisables par des invalides. Dans le secteur de la gare, l'exploitation ferroviaire sera largement automatisée.

Les deux gares précitées (Sihlporte-Selnau et Zurich Gare principale) seront munies d'installations de détection de fumée et de monoxyde de carbone, ainsi que d'extincteurs.

24 Construction

Il est prévu de commencer les travaux à la fin de 1984 aux trois endroits suivants:

- rampe entre Selnau et la rive de la Sihl,
- lit de la Sihl,
- traversée Gessnerallee/Gare principale.

On s'attend à ce que les travaux durent quatre ans. La mise en service du nouveau tronçon est prévue pour le début de l'année 1989.

Pour contrôler et suivre la construction sur le plan de la technique, de l'exploitation ferroviaire et des finances, on créera une organisation qui devra être approuvée par le Conseil d'Etat du canton de Zurich et qui comprendra également des représentants de l'Office fédéral des transports.

Aux abords du lit de la Sihl, le prolongement du SZU se trouvera à proximité immédiate de la route express SN 3.4.1, qu'il est également prévu d'aménager en souterrain. Dans le meilleur des cas, la réalisation simultanée des deux ouvrages permettrait de réaliser des économies globales de quelque 10 millions de francs. Comme la construction de cette route est encore entachée de grandes incertitudes et que les deux moyens de transport sont indépendants l'un de l'autre, le devis repose sur l'hypothèse que chaque infrastructure sera réalisée séparément.

3 Investissements et rentabilité

31 Investissements

Le projet général «Sihl-Tief-Hauptbahnhof», relatif au prolongement souterrain du SZU, a été rédigé par le bureau d'ingénieurs Schalcher et Partner, Zurich, et suivi par le Service du génie civil de la ville de Zurich. Il table sur des coûts de 105 millions de francs (prix de février 1980). Ce montant comprend un supplément de 10 pour cent pour chacun des postes «Installations de chantiers» et «Imprévus». Les coûts devisés se décomposent comme il suit:

	Fr.	Fr.
Indemnités		5 900 000
<i>Travaux de construction</i>		
Déviations de trafic	1 820 000	
Câbles et tuyaux	6 780 000	
Gros-œuvre, tunnel et accès	67 180 000	
Aménagement intérieur	5 020 000	
Finition	700 000	81 500 000

	Fr.	Fr.
<i>Installations ferroviaires</i>		
Voies	2 500 000	
Caténaires	1 100 000	
Installations de sécurité	600 000	
Equippedement des stations	300 000	4 500 000
Projet et direction des travaux		6 100 000
Réserves, protection de l'environnement et protection contre les nuisances, etc.		7 000 000
Total des coûts		105 000 000

La rubrique «Indemnités» comprend une somme de 2 millions de francs à titre de dédommagement pour les investissements préalables que la ville de Zurich a opérés pour la future gare terminus sous le «Shopville» de Zurich.

32 Concept d'exploitation

La ligne du Sihltal et celle de l'Uetliberg n'ont pas le même système de courant, ni les mêmes installations de caténaire. La seconde fonctionne avec un courant continu de 1200 V, la première avec un courant alternatif de 15 000 V et de 16 ²/₃ Hz. Sur la double voie qui existera dès juillet 1983 sur le tronçon commun Giesshübel-Selnau et qu'il est prévu de prolonger jusqu'à la gare principale, il est indispensable, pour une certaine cadence, que les trains circulant sur une même ligne se croisent toujours sur celle-ci. Les installations du prolongement ferroviaire doivent donc être conçues de manière que les deux lignes puissent être exploitées indépendamment l'une de l'autre à la cadence de 10 minutes. La souplesse d'exploitation nécessaire sera réalisée sans tronçons de croisement compliqués pour les deux systèmes de courant. Cela signifie que les trains de la ligne du Sihltal se croiseront toujours, à la cadence précitée, entre Giesshübel et Sihlporte/Selnau, les trains de la ligne de l'Uetliberg le faisant entre cette dernière station et la gare principale.

Afin de pouvoir adapter la capacité des trains de la ligne du Sihltal au surcroît de trafic escompté, il est prévu de compléter le parc des véhicules par des voitures de commande supplémentaires lorsque le prolongement du chemin de fer sera mis en service.

Pour la ligne de l'Uetliberg, même si la cadence de circulation passe ultérieurement à 10 minutes, il n'est pas nécessaire d'acheter des véhicules en plus de ceux qui sont prévus au titre du renouvellement.

33 Calcul de rentabilité

Compte tenu des charges résultant des prestations accrues, de l'amortissement et de l'entretien des installations ferroviaires, ainsi que des frais finan-

ciers pour les nouvelles voitures de commande et les voies de garage, on s'attend après la mise en service du nouveau tronçon à des coûts supplémentaires de 1,3 million de francs par année. Par ailleurs, il n'est pas prévu de calculer des intérêts pour le tunnel financé par les pouvoirs publics.

Etant donné les enquêtes que l'Institut de planification et de technique des transports de l'EPF de Zurich (IVT) a réalisées sur les répercussions spatiales du prolongement du SZU, on peut tabler sur un accroissement de trafic de 50 pour cent. Mais une augmentation de 31,5 pour cent suffirait pour que les coûts supplémentaires soient couverts par les nouvelles recettes. Le prolongement fera l'objet d'une nouvelle zone tarifaire dont le prix sera de 80 centimes pour les adultes. Il en résulterait une amélioration de 750 000 francs du compte de résultats annuel, ce qui entraînerait un relèvement du taux de couverture des coûts.

D'autre part, les Transports en commun de la ville de Zurich (VBZ) doivent s'attendre à une baisse du trafic sur certains tronçons. Le manque à gagner qui en découle ne peut toutefois pas être compensé par une réduction des prestations de transport.

4 Financement

Le SZU ne disposant pas de fonds propres, le prolongement du chemin de fer sera financé par la Confédération, le canton de Zurich et les communes intéressées, en application des lois déterminantes.

41 Contribution fédérale

Les contributions fédérales pour les chemins de fer concessionnaires sont réglées dans le chapitre VII de la LCF. Aux termes de l'article 56 de ladite loi, la Confédération peut accorder des subsides ou des prêts pour des installations si par ce moyen il est possible d'améliorer sensiblement le rendement de l'exploitation. Elle peut aussi encourager l'établissement ou l'amélioration des jonctions entre chemins de fer. L'article 60 LCF subordonne l'aide de la Confédération aux contributions des cantons intéressés. L'arrêté fédéral du 2 décembre 1981 a ouvert un crédit de programme s'élevant à 515 millions de francs pour l'octroi de contributions fédérales au titre de l'amélioration technique des entreprises de transport concessionnaires durant les années 1982 à 1987. Ce crédit comprend expressément des fonds pour le prolongement du SZU jusqu'à la gare principale de Zurich.

L'aide de la Confédération prévue à l'article 56 LCF suppose la coopération des cantons intéressés. Les parts de ceux-ci sont échelonnées d'après les dispositions de l'article 60 LCF et de l'ordonnance d'exécution y relative (RS 742.101.2). Pour les travaux qui servent aussi de manière considérable au trafic d'agglomération, comme c'est le cas en l'occurrence, seuls les deux tiers des frais d'investissement sont admis pour le calcul de la part fédérale. Selon la LCF, un tiers des coûts est attribué d'office au canton comme part ne pouvant être subventionnée.

Sur le total des coûts devisés (105 mio. de fr.), 35 millions sont donc mis à la charge du canton de Zurich et 70 millions sont répartis entre la Confédération et ce dernier. Depuis le 1^{er} janvier 1982, la part de celui-ci dans les contributions selon l'article 56 LCF s'élève à 79,3 pour cent. La Confédération prend donc à sa charge 20,7 pour cent de 70 millions, soit 14,490 millions. Ce taux de subventionnement tient compte de la réduction de 10 pour cent des prestations fédérales, que les Chambres ont décidée le 20 juin 1980 et 17 décembre 1982 pour les années 1981 à 1985.

Aux termes de l'article 12, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance du 19 décembre 1958 sur l'exécution des chapitres VI et VII de la LCF (RS 742.101.1), la nature et l'ampleur des prestations de la Confédération et du canton, ainsi que les conditions spéciales auxquelles elles sont subordonnées sont fixées dans une convention passée entre la Confédération et le canton, d'une part, et l'entreprise, d'autre part. Le projet de la VI^e convention de financement en faveur du SZU, du 23 avril 1982, est disponible. Selon ce document, les éventuels frais supplémentaires dus au renchérissement seront couverts selon la même clé de répartition.

42 Participation du canton

La participation du canton aux contributions fédérales en faveur des entreprises de chemins de fer concessionnaires est réglée dans la loi cantonale portant introduction de la LCF. Au chapitre de l'aide au maintien de l'exploitation (couverture du déficit), celle-ci prévoit que les communes sont tenues de prendre en charge la moitié de la part cantonale. Jusqu'à présent, cette réglementation a aussi été appliquée pour les investissements. Cela étant, le canton et les communes devraient couvrir chacun par moitié le montant qui reste après la déduction de la contribution fédérale, à savoir 90,510 millions de francs. L'importance du prolongement du SZU dépasse cependant l'intérêt des communes directement concernées, étant donné que la jonction des deux lignes avec le réseau CFF et, partant, avec le futur réseau express régional améliore l'attrait de l'ensemble des transports publics du canton de Zurich. Une participation plus élevée du canton à la couverture des coûts est d'autant plus justifiée qu'au moment de la présentation du projet relatif au réseau express régional, il n'a reporté aucun coût sur les communes intéressées. Etant donné que les communes desservies par le SZU devront contribuer financièrement, ces prochaines années, au renouvellement du matériel roulant et à l'extension des installations, leur participation au financement du prolongement du SZU constitue pour elles une charge supplémentaire considérable qui justifie un relèvement de la part cantonale. Tenant compte de ces faits, le canton s'est déclaré disposé à prendre à sa charge une part de 72,41 millions de francs, soit 80 pour cent des coûts globaux restant après la déduction de la contribution fédérale.

43 Participation des communes intéressées

Après déduction des contributions de la Confédération et du canton de Zurich, les communes riveraines de Zurich, Adliswil, Horgen, Langnau am Albis, Thalwil et Uitikon devront verser ensemble une somme de 18,1 millions de francs. La répartition entre les communes n'est pas fixée par la loi. Pour les coûts restants, elles sont tombées d'accord pour utiliser la clé de ventilation applicable à la couverture des déficits d'exploitation du SZU, du 4 juin 1981. Comme nous l'avons déjà mentionné, la ville de Zurich prend en outre à sa charge une contribution spéciale de 2 millions de francs pour les investissements préalables opérés dans la gare située sous le «Shop-ville».

Communes	Contributions		Contribution spéciale en francs	Contribution globale en francs
	en pour-cent	en francs		
Zurich	64,37	10 364 000	2 000 000	12 364 000
Adliswil	17,82	2 869 000	—	2 869 000
Horgen	1,20	193 000	—	193 000
Langnau am Albis	8,08	1 301 000	—	1 301 000
Thalwil	3,36	541 000	—	541 000
Uitikon	5,17	832 000	—	832 000
Total	100,00	16 100 000	2 000 000	18 000 000

44 Décisions relatives au financement

La contribution du canton de Zurich au prolongement du SZU a été approuvée lors de la votation cantonale du 27 février 1983. Les projets de subsides communaux ont été adoptés à de confortables majorités lors des scrutins qui ont eu lieu simultanément dans les villes de Zurich et d'Adliswil et dans la commune de Langnau am Albis. Dès le 2 février 1983, l'assemblée communale d'Uitikon avait approuvé la contribution proposée. Ce fut le tour de Thalwil le 17 mars et de Horgen le 23 juin 1983.

Récapitulation

	Mio. de fr.	
Confédération (13,8%)	14,490	20,7% de 70 mio. de fr., après déduction de $\frac{1}{3}$ des coûts globaux (= 35 mio. de fr.) qui sont d'office mis à la charge du canton en tant que part relative au trafic d'agglomération
Canton de Zurich ... (68,9%)	72,410	80% des coûts de 90,510 mio. de fr. restant après déduction de la contribution fédérale
Six communes desservies par le SZU (17,3%)	18,100	20% des coûts de 90,510 mio. de fr. restant après déduction de la contribution fédérale
Total	105,000	(100,0%)

5 Procédure de consultation et d'examen

51 Résultat de la procédure de consultation

L'Etat-major du groupement de l'état-major général du Département militaire fédéral, l'Office fédéral de l'aménagement du territoire et la Division de la protection de la nature et du paysage de l'Office fédéral des forêts n'ont rien objecté à l'extension de la concession. Après avoir examiné la demande, l'Office fédéral de l'aménagement du territoire a constaté qu'aucun intérêt national ne s'opposait à l'élargissement de la concession et que l'harmonisation des répercussions spatiales sur le plan cantonal et communal incombait aux autorités locales. L'Office fédéral des forêts, qui défend les intérêts liés à la protection de la nature et du paysage, ainsi qu'aux chemins et sentiers se félicite de l'amélioration de la capacité des transports publics. Dans son préavis, le canton de Zurich se montre favorable à l'extension de la concession qu'il considère judicieuse et nécessaire puisqu'elle permet de compléter le réseau ferroviaire existant. Le canton ajoute que la nouvelle ligne sera incluse dans son plan général du 10 juillet 1978. Les entreprises de transport touchées par le prolongement, à savoir les CFF, les PTT et les Transports en commun de la ville de Zurich (VBZ) ne font pas non plus valoir d'objections. Les CFF espèrent que le SZU aura le plus tôt possible un autre point de jonction avec leur réseau et partent du principe que ce chemin de fer, au moment de la mise en service du réseau express zurichois, participera à la communauté tarifaire prévue. Malgré la concurrence qui se manifesterà en raison du prolongement du SZU, les VBZ n'exigent pas que leur manque à gagner soit compensé.

Aux termes de l'article 5, 1^{er} alinéa, LCF, une concession peut être accordée «lorsque les intérêts publics de la Confédération, en particulier ceux de la défense nationale, de l'aménagement du territoire et de la protection de la nature et du paysage ne s'y opposent pas et que le trafic ne peut pas être assuré d'une manière plus judicieuse et plus économique par un autre moyen de transport». En l'espèce, l'extension préconisée doit être assimilée à l'octroi d'une concession. Le prolongement ne touche pas les intérêts de la défense nationale. La construction de la nouvelle ligne, qui sera aménagée en souterrain sur la majeure partie de son parcours, ne porte guère atteinte au site qui de toute manière n'est plus intact dans la région en question. Les impératifs de la protection de l'environnement seront pris en compte lors de la procédure d'approbation des plans de détail selon l'article 18 LCF.

Etant donné l'importance du chemin de fer, l'ampleur des prestations qu'il offre et vu la situation initiale particulière, il n'y a aucune raison d'examiner si un autre moyen de transport ne ferait pas l'affaire.

Les avantages du prolongement peuvent se résumer de la manière suivante:

- raccordement direct au réseau CFF,
- gare de Zurich: meilleurs accès aux diverses lignes des VBZ,
- extension judicieuse du réseau express régional,
- revalorisation de l'ensemble des transports publics dans la région zurichoise.

Le SZU espère que son projet améliorera sensiblement son attrait. Les prévisions de trafic élaborées par l'Institut de planification et de technique des transports, qui laissent entrevoir un accroissement du trafic SZU de l'ordre de 50 pour cent, semblent trop optimistes. Toutefois, selon le calcul de rentabilité, un accroissement du trafic de 31,5 pour cent suffirait à compenser les frais supplémentaires, car le tunnel (sans l'équipement ferroviaire), d'après la pratique en vigueur, ne figurera pas dans le compte d'amortissement.

Dans la situation économique actuelle, l'effet du projet sur l'emploi mérite également d'être mentionné. Le prolongement du SZU permettra de mettre à contribution les capacités de travail inemployées dans la région de Zurich, notamment dans le secteur de la construction.

En résumé, on constate que les conditions pour l'extension de la concession du SZU sont remplies au sens de l'article 5, 1^{er} alinéa, LCF. La concession expirera le 1^{er} janvier 2021.

Les délais fixés à l'article 2 du projet d'arrêté fédéral tiennent compte de l'ampleur du projet et de la pratique actuelle. Le canton de Zurich et le SZU les ont approuvés. Aux termes de l'article 5, 4^e alinéa, LCF, le Conseil fédéral est compétent pour d'éventuelles prolongations de délai.

6 Grandes lignes de la politique gouvernementale



Le projet ne constituant pas une mesure gouvernementale, mais un acte administratif, il n'est pas prévu expressément dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale.

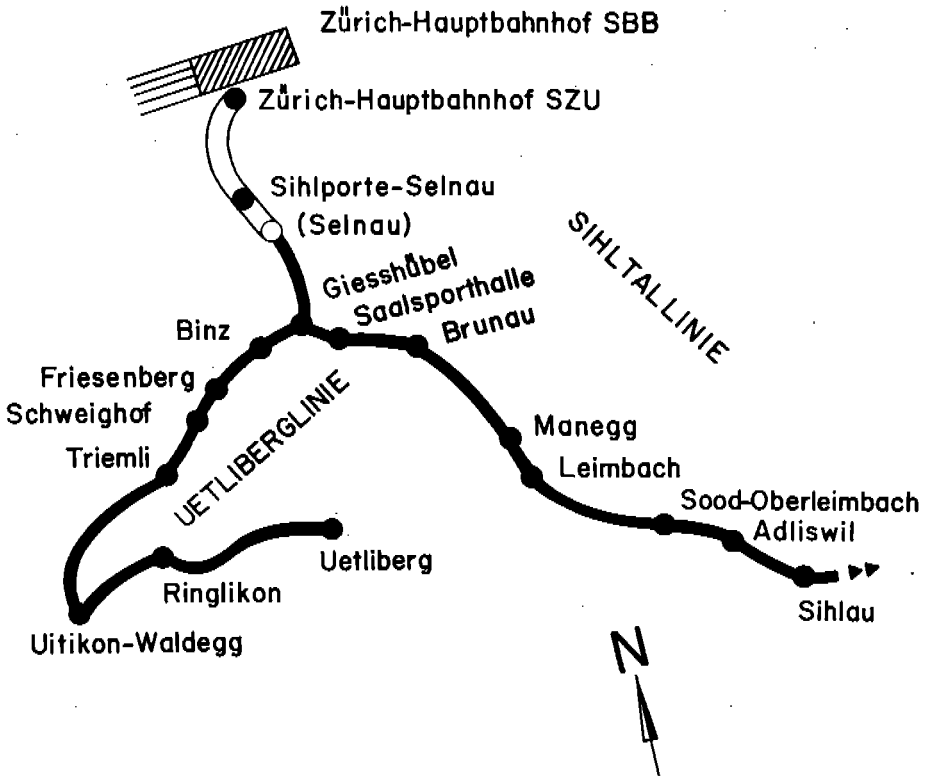
7 Constitutionnalité

La constitutionnalité du projet, qui sera promulgué sous forme d'arrêté fédéral simple, se fonde sur l'article 5, 1^{er} et 2^e alinéas, de la loi sur les chemins de fer, qui repose à son tour sur les articles 23, 24^{ter}, 26, 34, 2^e alinéa, 36 et 64 de la constitution.

28412

Réseau du SZU avec les lignes de l'Uetliberg (à gauche) et du Sihltal (à droite)

-  Ligne existante
-  Nouveau tronçon



Arrêté fédéral sur l'extension de la concession du chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 5 de la loi du 20 décembre 1957¹⁾ sur les chemins de fer;
vu la requête du chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg, Zurich, du
28 février 1983;

vu le message du Conseil fédéral du 25 mai 1983²⁾,

arrête:

Article premier Extension

La concession octroyée au chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg par l'arrêté du Conseil fédéral du 27 février 1978³⁾ et qui est valable jusqu'au 1^{er} janvier 2021 pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à voie normale sur les lignes Zurich Selnau-Giesshüble-Uetliberg et Zurich Selnau/Zurich Wiedikon-Giesshüble-Adliswil-Sihlbrugg est étendue au nouveau tronçon Zurich Selnau-Zurich Gare principale.

Art. 2 Délais

¹ Dans le délai de deux ans à compter de la date du présent arrêté, les plans prescrits concernant la construction du nouveau tronçon devront être soumis à l'autorité de surveillance (Office fédéral des transports).

² La construction devra commencer dans les douze mois qui suivent l'approbation des plans. Son début devra être annoncé à l'autorité de surveillance.

³ Le tronçon devra être achevé et ouvert à l'exploitation dans le délai de cinq ans à partir du commencement des travaux.

⁴ L'extension de la concession devient caduque si l'un ou l'autre de ces délais n'est pas observé ou prolongé.

Art. 3 Dispositions finales

¹ Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution.

² Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum.

¹⁾ RS 742.101

²⁾ FF 1983 II 1553

³⁾ RT 1978 82

Message sur l'extension de la concession du chemin de fer Sihltal-Zurich-Uetliberg au nouveau tronçon Zurich Selnau-Zurich Gare principale du 25 mai 1983

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	32
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	83.044
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.08.1983
Date	
Data	
Seite	1553-1568
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 783

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.