



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Verkehr BAV  
Office fédéral des transports OFT  
Ufficio federale dei trasporti UFT  
Uffizi federal da traffic UFT



# Nouvelle Ligne Ferroviaire Suisse à travers les alpes

NOUVEA

Rapport d'étape n° 20  
1<sup>er</sup> juillet - 31 décembre 2005  
Résumé

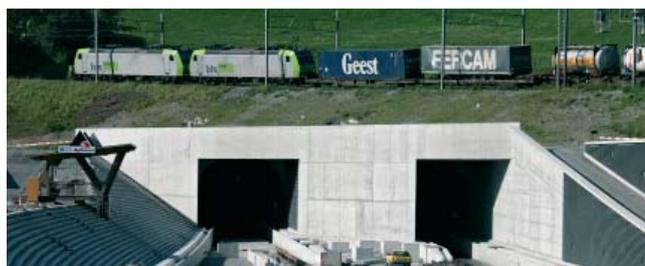
Aux termes de l'article 4 de l'arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global de la NLFA, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) fournit tous les six mois à la Délégation des finances des deux conseils et à la Délégation de surveillance de la NLFA un rapport sur l'avancement des travaux de construction et l'évolution des coûts. La Délégation de la surveillance de la NLFA en prend acte le 25 avril 2006.

Le présent rapport est fondé sur les rapports d'étape des maîtres d'ouvrage au 31 décembre 2005. Il les présente dans un cadre plus général dans l'optique de l'OFT.

*[Pour que ce rapport soit aussi actuel que possible, nous avons, jusqu'à la fin de la rédaction, fait état, en italiques et entre parenthèses, des événements et décisions importants qui ont lieu lors de la prochaine période.]*

Images: AlpTransit Gotthard SA, BLS AlpTransit SA, BLS Chemin de fer du Loetschberg SA, Deutsche Bahn AG, Chemins de fer fédéraux SA, Milena Ehrensperger, Office fédéral des transports

# Table des matières



- Table des matières ..... 3
- Editorial ..... 4
- L'approbation des plans du tunnel de base du Ceneri a marqué une étape. .... 5
- Les CFF ont pris la direction des travaux concernant l'ETCS Level 2, les projets sont lancés. .... 7
- La Suisse a pu présenter le projet NLFA à plusieurs expositions ..... 8
- Le gros œuvre du tunnel de base du Loetschberg est en grande partie terminé. .... 9
- La 3e voie entre St-Germain et Viège est pratiquement terminée ..... 11
- Au tunnel de base du St-Gothard, les travaux progressent bien. A la fin de 2005, le tunnel était excavé à raison de 55 %. .... 12
- Un nouveau record de visiteurs a été enregistré lors de la journée portes ouvertes du chantier de Bodio ..... 14
- Le Conseil fédéral a fait entrer en vigueur la loi sur le raccordement aux LGV ..... 17
- L'OFT et les CFF ont commencé les travaux relatifs au „Futur développement des grands projets ferroviaires“ ..... 19
- Evaluation globale ..... 20/21
- Coûts et finances ..... 22
- Délais ..... 23

## Editorial

Les travaux concernant les axes NLFA du Loetschberg et du St-Gothard avancent rapidement. Au Loetschberg, le gros œuvre du tunnel de base a pratiquement été terminé durant le second semestre 2005. Environ deux tiers de l'ouvrage ont été mis à disposition pour l'équipement ferroviaire. La voie a été aménagée à raison de 59 % à la fin de 2005. L'objectif visé, à savoir ouvrir partiellement le service commercial en juin 2007, puis l'exploiter entièrement en décembre 2007, continue d'être réaliste. Mais il reste ambitieux. Etant donné qu'il n'y a plus de réserve de temps, il y a toujours un risque au niveau des délais.

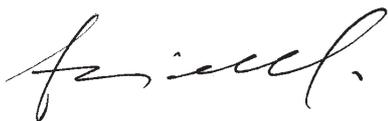
Au St-Gothard, 9,5 km de tubes du tunnel ont été excavés entre juillet et décembre 2005. A l'heure actuelle (mars 2006), 58 % de tout le système du tunnel ont déjà été percés. Des progrès ont aussi été réalisés au niveau de la planification et de la politique. Ainsi, dans le canton d'Uri, on a trouvé une solution pour la traversée de la rivière Schächen. La Confédération a octroyé l'autorisation de construire pour le tunnel de base du Ceneri. Comme le projet de construction a subi des surcoûts de 174 millions de francs, j'ai ordonné que le projet et ses coûts soient revus encore une fois. Dans l'optique actuelle, du fait de la longue durée de planification et de l'adaptation du programme de construction, la mise en service du tunnel de base du Ceneri sera différée de deux ans et aura lieu en 2019.

Dans les conditions précitées, les coûts de la NLFA restent toujours estimés à 16,4 milliards de francs (30 millions de plus que dans le rapport précédent). En revanche, le potentiel de risque s'est alourdi de 100 millions de francs pour atteindre 1,4 milliard. Cette hausse s'explique principalement par l'évolution des coûts du projet de construction du tunnel de base du Ceneri. L'OFT a déjà fourni des informations à ce sujet au cours du mois de février.

Les coûts estimés d'ici à la fin du grand projet (16,4 milliards) et les risques (1,4 milliard) aboutissent actuellement à une somme de 17,8 milliards (prix de 1998). A ce montant s'ajoutent le renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA.

Ces fonds servent à l'ouvrage d'un siècle qui peut se mesurer avec les constructions exceptionnelles de la Confédération telles que le tunnel du St-Gothard, percé en 1882. La NLFA apportera de grands avantages à la Suisse: des liaisons ferroviaires rapides pour le trafic voyageurs entre la Suisse, l'Allemagne et l'Italie, ainsi que, surtout, de bonnes liaisons ferroviaires nord-sud pour les marchandises. La NLFA est un instrument fondamental qui permettra de transférer le trafic routier des marchandises sur le rail.

Berne, le 16 mars 2006  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS



Max Friedli, directeur



Dr. Max Friedli

## Surveillance du projet

L'approbation des plans du tunnel de base du Ceneri a marqué une étape. La présentation de la Suisse a suscité un grand intérêt lors des foires internationales. Le nouveau président de la DSN est le conseiller national Otto Laubacher.

### Délégation de surveillance de la NLFA

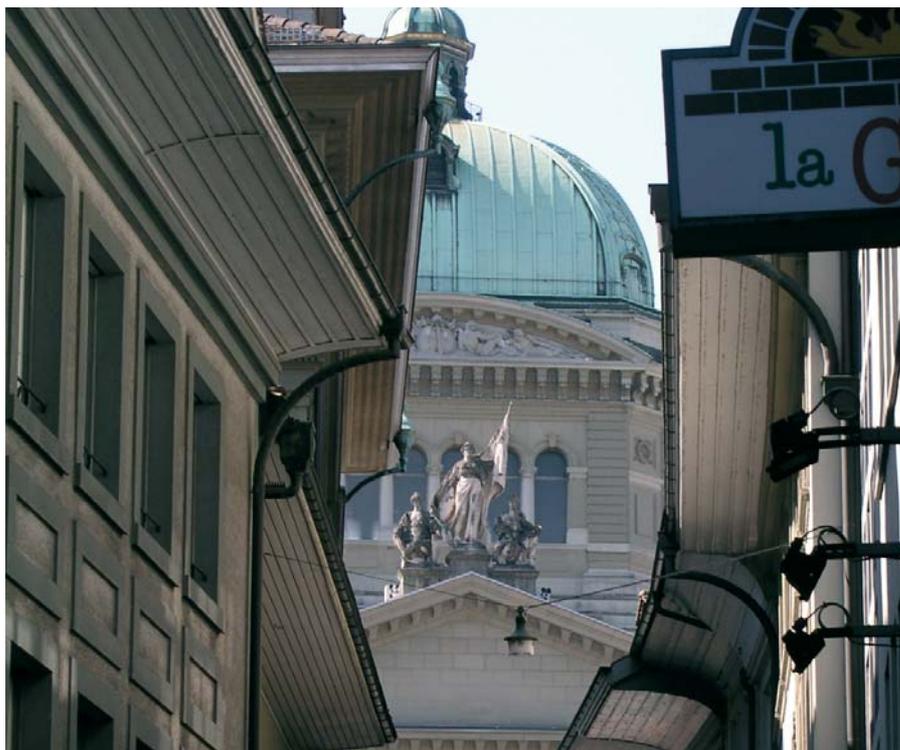
Au cours de la période sous revue, la Délégation de surveillance de la NLFA a organisé deux réunions ordinaires, ainsi qu'une rencontre durant la session d'automne et une autre durant la session d'hiver.

Comme durant les autres périodes sous revue, la DSN s'est occupée des dossiers habituels, d'une part, et de divers points forts, de l'autre. Mentionnons parmi ces derniers le tunnel de base du Ceneri, la Porta Alpina, les modifications des commandes, le niveau de sécurité des tunnels, la mise en service du tunnel de base du Loetschberg, l'ETCS, les répercussions de la NLFA sur le Valais, ainsi que la décision d'adjudication du lot d'Erstfeld.

En décembre, la composition de la délégation a subi un changement. Le président pour l'année 2006 sera le conseiller national Otto Laubacher, le vice-président le conseiller aux Etats Hansruedi Stadler.

### Conseil fédéral

A l'avenir, le DETEC a l'intention de présenter les dossiers NLFA (et FTP) au Conseil fédéral une fois par année au lieu de le faire, comme auparavant, en fonction des progrès du projet. Cela permettra au Conseil fédéral de traiter de manière concentrée les dossiers de la NLFA et d'informer de manière ciblée sur les affaires de routine et les décisions déterminantes.



A l'avenir, le Conseil fédéral traitera une fois par année les affaires de la NLFA.

Il sera dérogé à ce principe lorsqu'il faudra respecter des dates impératives ou pour que le Conseil fédéral puisse intervenir assez tôt dans le projet, suivant l'évolution de celui-ci.

### Procédure

**Loetschberg:** En mars 2005, BLS AT a présenté à l'approbation de l'OFT les documents entièrement révisés relatifs aux installations de sécurité et d'automatisation de la ligne de base du Loetschberg, compte tenu de l'ETCS Level 2. Par la même occasion, l'OFT a reçu les documents à l'appui de la signalisation minimale avec signaux extérieurs. [Par décision du 24 janvier 2006, le DETEC

octroyé à BLS AT l'approbation des plans de l'installation de sécurité sur la base de l'ETCS Level 2, y compris une signalisation minimale avec signaux extérieurs.]

En août, la procédure pour la revitalisation optimale de la prairie de Schwandi-Ey près du raccordement de Frutigen a été terminée. Cela étant, il est possible de réaliser une action écologique de grande portée qui permettra au BLS SA de réaliser ses mesures de compensation et qui servira au Canton de Berne dans le cadre de ses efforts en faveur de la revalorisation de la Kander.

**Tunnel de base du Ceneri:** L'approbation des plans, que le

DETEC a accordée le 28 octobre 2005, marque une étape dans le projet du Ceneri. Six parties ont déposé un recours. *[S'agissant des quatre recours qui le demandaient, le Tribunal fédéral a refusé d'octroyer l'effet suspensif.]*

**Aménagements de l'axe du Loetschberg:** A la mi-août, il a été possible d'approuver les plans de l'équipement qui sera installé sur le tronçon de montagne du canton du Valais. A la fin de septembre, le projet de remplacement du passage à niveau de Heustrich par un pont a été approuvé. Il a ainsi été possible d'éliminer l'un des derniers passages à niveau de la ligne Bâle-Brigue.

### Contrôles

**Equipe du suivi technique d'AlpTransit (EST-AT):** Durant le deuxième semestre 2005, l'EST-AT a procédé à deux contrôles. L'examen de la géologie/technique de construction auprès d'ATG s'est concentré sur les travaux de gros œuvre du tunnel du St-Gothard. L'accent a été mis sur la modification de la limite des lots de Sedrun/Faido, la température de la roche en cas de grande couverture de la montagne, la gestion des matériaux et la sécurité des barrages.

L'EST-AT estime de manière positive le fait que la limite des lots de Sedrun et de Faido ait été déplacée au-delà de l'option fixée par contrat (mesure étudiée par ATG). L'EST-AT recommande de subdiviser en étapes le déplacement de la limite des lots, qui reste à régler contractuellement, pour garder une marge de décision. Toutes les décisions doivent d'ailleurs être prises en soupesant avec soin les gains de temps probables et les répercussions complètes sur les coûts.

Lorsqu'on a examiné la mise en service du tunnel auprès de BLS AT,



Les travaux concernant l'équipement ferroviaire se déroulent selon les plans.

on a constaté que les planifications et les activités déployées par BLS AT en vue de la mise en service et de la coordination avec BLS SA ont été faites de manière professionnelle. Les principaux risques concernant la voie, l'équipement ferroviaire et la mise en service sont reconnus. Les mesures de maîtrise des risques sont prévues ou ont déjà été appliquées.

Toutefois, il existe toujours des risques considérables (délais et coûts) pour toute la phase de mise en service, car presque aucune réserve de temps n'a été prévue. Par ailleurs, on constate qu'il y a toujours certains problèmes de délimitation et de compétence entre BLS AT et BLS SA. *[Ce problème a été traité en janvier 2006, lors de la journée d'état-major.]* L'état des travaux de la voie et de l'équipement ferroviaire, tel qu'il a été constaté au moment du contrôle, correspond au calendrier planifié actuellement.

### Mise en service de la ligne de base du Loetschberg

Les premières courses d'essai sont prévues en juin 2006. Il faut pour cela une „autorisation pour courses d'essai électriques“, délivrée par l'OFT. Une „semaine d'état-major“, a été organisée pour éclaircir les points en suspens et coordonner les actions de tous les intéressés. *[Cette semaine a eu lieu fin janvier 2006 avec tous les intéressés. L'objectif était d'élaborer un manuel pour l'„autorisation des courses d'essai électriques“, de manière que rien ne s'oppose à l'octroi de l'autorisation dans les délais. La planification des ressources (véhicules des essais) et de la sécurité pendant les courses d'essai a aussi été traitée.]*

### ETCS Level 2/direction du système

Au début d'octobre 2005, l'OFT et les CFF SA ont signé un contrat relatif

à la direction du système ERTMS/ETCS. Le groupe de travail qui s'est occupé des questions de financement de l'équipement du matériel roulant (ETCS) a terminé ses travaux. Les projets de l'ETCS Level 2 sont généralement en bonne voie. Le tronçon d'essai de Dottikon AG s'avère très utile.

### Matériel roulant

Compte tenu de la décision de l'OFT de mars 2005, BLS SA, opérateur de la ligne, a publié le 28 octobre 2005 les dispositions d'accès au réseau pour la ligne de base du Loetschberg. La plupart des procédures d'admission et d'approbation des „véhicules du TBL“ ont commencé.

### OP RaSec-AT

Durant le second semestre 2005, l'organisation du projet pour le rapport sur la sécurité d'AlpTransit (OP RaSec-AT) s'est prononcée sur diverses mesures proposées par ATG pour réduire les coûts. Vu les essais réalisés dans le tunnel de base du Loetschberg, il a été possible d'approuver en partie les propositions concernant le drainage. Etant donné le cas du tunnel de base du St-Gothard, on a refusé la proposition visant à ce que les intervalles entre les galeries transversales du tunnel de base du Ceneri soient augmentés.

On a aussi refusé l'évaluation selon laquelle il était possible de renoncer à l'évacuation ciblée de l'air vicié dans les arrêts d'urgence du TBG. Les simulations et les documents présentés par ATG reposaient sur des paramètres insuffisamment justifiés et plutôt optimistes. C'est pourquoi, dans l'optique de l'OP RaSec-AT, il était impossible de prouver que les conditions requises étaient remplies avec une aspiration au milieu du tunnel.

### Décomptes et rapports finaux Aménagement de la Surselva:

L'OFT a examiné et approuvé en septembre les décomptes et rapports finaux que le Chemin de fer Matterhorn-Gotthard lui a remis en juillet au sujet de la télécommande, des installations de sécurité et de l'alimentation en énergie. Les décomptes et les rapports finaux d'autres objets, notamment ceux du Chemin de fer rhétique, sont attendus durant le premier semestre 2006.

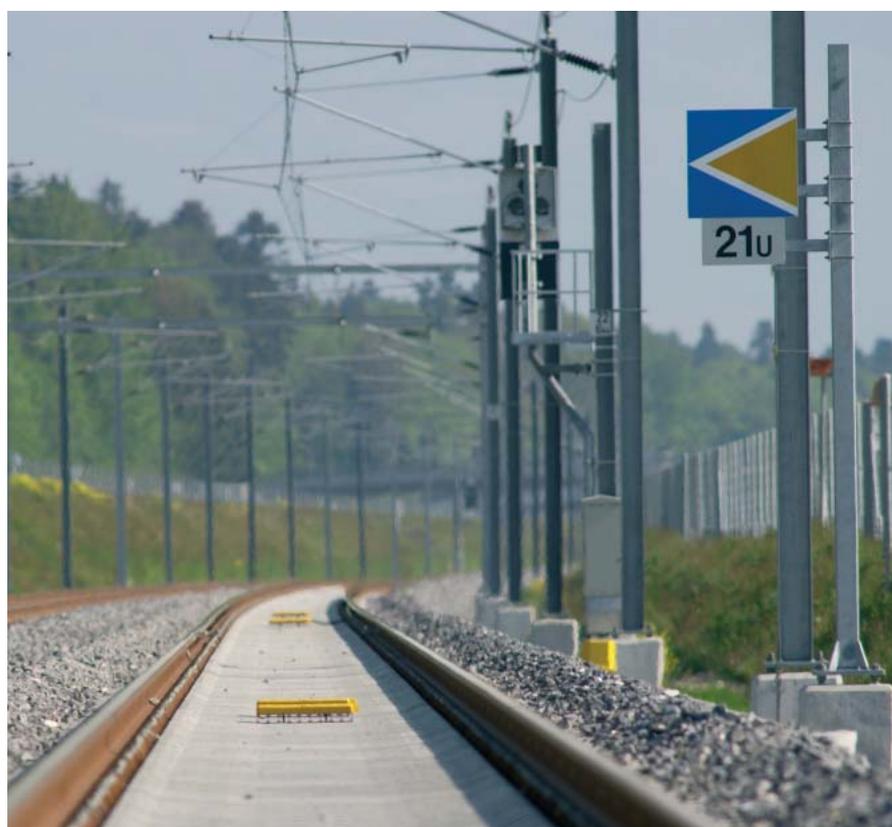
**Aménagements sur la ligne St-Gall–Arth-Goldau:** Le projet des décomptes et rapports finaux des CFF pour les modules de St-Gall, Uznach et Schmerikon ont été présentés fin décembre 2005 à l'OFT, pour examen. Les premiers décomptes et rapports finaux du SOB seront présentés durant le premier semestre 2006.

### Communication sur la NLFA

Durant la période sous revue, un projet a suscité un grand intérêt dans les médias: l'idée d'un arrêt intermédiaire „Porta Alpina Sedrun“ dans le tunnel de base du St-Gothard. En décembre, le Parlement a alloué lors des débats sur le budget la part fédérale afférente à l'investissement préliminaire (7,5 millions de francs).

### Marketing d'AlpTransit

S'agissant du marketing d'AlpTransit, l'accent a, durant le deuxième semestre, été mis sur des expositions en France et en Allemagne. Dans le cadre de l'exposition „Arc alpin 2020“, organisée à Chambéry en octobre 2005, 10'000 visiteurs ont pu prendre connaissance du projet de la NLFA et de la politique suisse des transports (notamment le transfert sur le rail du trafic des marchandises à travers les



Les projets concernant l'ETCS Level 2 sont en bonne voie.



Baumann, a convié à la réception organisée en commun par l'OFT et l'association industrielle Swissrail. La présentation de la Suisse a laissé un écho positif auprès des visiteurs allemands et étrangers et a soulevé un grand intérêt dans la presse.

La stratégie de marketing de la NLFA a été vérifiée en parallèle. *[Le marketing d'AlpTransit se concentrera dorénavant sur le travail médiatique en Allemagne, en Italie et dans le Benelux, ainsi que sur la collaboration avec la presse spécialisée, les autorités, les hommes politiques et les universités.]*

Dans son discours prononcé lors de l'exposition rail # tec à Dortmund, le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a lancé un appel en faveur d'un plus grand engagement pour le transfert du trafic.

Alpes). Le stand suisse a montré de manière impressionnante la grande avance (temporelle) que les axes du Loetschberg et du St-Gotthard avaient sur les projets des pays limitrophes (Lyon-Turin et tunnel de base du Brenner).

Au début de novembre 2005, la Suisse était invitée au congrès et à l'exposition „rail # tec“ à Dortmund. Avec l'exemple de la NLFA, il a été possible de présenter la politique

de transfert à un public international de haut niveau et aux faiseurs d'opinion.

Du point de vue suisse, l'accent a été mis sur la prestation, très remarquable, du conseiller fédéral Moritz Leuenberger. L'OFT a pu réutiliser le stand AlpTransit déjà mis en place au printemps lors de l'exposition de logistique « transport logistic » de Munich. Par ailleurs, l'ambassadeur de la Suisse en Allemagne, M. Werner

## Axe du Loetschberg: le gros œuvre est quasiment terminé

Une grande partie du gros œuvre du tunnel de base du Loetschberg a été achevée durant le deuxième semestre de 2005. A la fin de l'année, environ deux tiers ont pu être libérés pour la pose de la technique ferroviaire, qui a fortement progressé.

### Gros œuvre du tunnel de base du Loetschberg

Une fois l'ancien tracé démantelé à Wengi Ey près de **Frutigen**, le réaménagement des surfaces a été lancé. La ligne-mère a été exploitée à une seule voie du 19 septembre au 10 novembre 2005, afin de terminer la construction du tracé. L'exploitation à double voie de la ligne, déplacée, a repris le 11 novembre 2005.

À la fin de 2005, le gros œuvre du tunnel d'Engstlige était achevé sur toutes les sections. Après la construction de la banquette, un système de protection des immeubles d'habitation et d'artisanat a été mis en place en quatre endroits sur une longueur totale de 700 m. Ce système atténue les vibrations et les sons solidiens.

Les travaux d'excavation du tunnel de Widi ont été achevés en août. A la fin de l'année, 70 % des plaques de fond et 55 % des murs ainsi que 8 éléments du plafond étaient bétonnés. Les fêtes d'achèvement des halles des centres d'entretien et d'intervention ont eu lieu en juillet et en septembre.

Le passage inférieur destiné aux voyageurs, traversant toute la gare de Frutigen, a été inauguré le 6 juillet. En octobre, quatre branchements ont été installés et mis en exploitation dans le secteur du pont de Widi.

Dans la section partant de **Mitholz** jusqu'au portail nord à Frutigen, le revêtement de béton a été entièrement



Pose des traverses au portail nord du tunnel de base du Loetschberg.

achevé, le bétonnage de la banquette était sur le point de l'être. En direction du sud, dans le tube Est, les derniers travaux de bétonnage de la voûte ont été effectués le 16 octobre 2005 dans le profil normal du tunnel de base du Loetschberg. Le gros œuvre a été terminé dans les salles de relais Ouest et Est. À Mitholz, les travaux de bétonnage étaient accomplis à raison de 80 %.

À **Ferden**, la dernière livraison de béton prévue par le contrat principal a eu lieu le 21 octobre 2005. Les travaux de bétonnage dans la centrale d'aération Fystertellä et Ferden ont été achevés au début de juillet 2005. Les deux ventilateurs ont été instal-

lés en août. À la fin 2005, les travaux de peinture étaient accomplis dans la section de Ferden.

En juillet, les travaux liés à l'étanchéité étaient terminés à **Rarogne**, et en septembre les derniers blocs de voûte et la banquette étaient bétonnés. Après le démontage de la centrale à béton et des ateliers du chantier de Rarogne, la dernière partie du mur du portail a été construite.

Le gros œuvre de la **traversée du Rhône à Rarogne** a été achevé à la fin d'août 2005 avec la remise du pont Nord. Les essais de charge des deux ponts sont prévus pour octobre 2006.

### Remise du gros œuvre

Au cours de la période sous revue, le tunnel d'Engstlige, le tunnel de base Est entre Frutigen et Mitholz, quatre autres sections de tunnel au sud, le pont nord à Rarogne ainsi que cinq centrales d'exploitation et d'aération et salles de relais ont été remis au consortium Technique ferroviaire Loetschberg.

Dans le tunnel de base, il reste donc à remettre le tunnel ouest (tunnel en gros œuvre) à partir du changement de voie de Ferden jusqu'à Mitholz, une partie intermédiaire du tunnel Est de Mitholz jusqu'à la moitié du tunnel ainsi que le tube ouest de Frutigen. À cela s'ajoute le tunnel de Widi.

### Technique ferroviaire

La pose de la voie à partir du portail sud à Rarogne a progressé en moyenne de 100 m par jour de travail durant toute la période sous revue, cela étant la prestation convenue. À la fin de 2005, 29 km de voie sans ballast étaient installés (59 % de la longueur totale). En septembre, le branchement permettant la circulation à grande vitesse, long de 160 m, a été intégré dans la diagonale d'échange de Ferden Nord.

La mise en place de la voie avec ballast sur le pont nord et dans la zone d'entrée du portail à Rarogne a eu lieu entre octobre et décembre. La lacune entre la voie sans ballast dans le tube Est et la 3e voie à partir de Viège a ainsi été comblé. Du côté nord, la mise en place de la voie a commencé le 14 décembre à Mitholz en direction du portail de Frutigen. Entre les installations de chantier de Frutigen et Tellenfeld jusqu'au portail nord, la voie avec ballast est terminée.

Le montage des éléments de la caténaire a commencé en juin 2005

dans le tunnel. À la fin de 2005, 30 % des supports étaient installés. Dès septembre, les conteneurs ont été transportés dans les centrales d'exploitation de Lötschen Est et de



Le pont nord enjambant le Rhône (gros œuvre) à Rarogne a été remis au maître d'ouvrage.

Ferden Est; leur installation a été achevée à la fin octobre.

Dans le tube ouest, à la fin 2005, les câbles étaient tirés entre Ferden et Rarogne, de même que dans le tube Est entre les centrales d'exploitation de Lötschen et de Ferden ainsi qu'entre les centrales d'exploitation de Frutigen et de Mitholz. Au cours de la période sous revue, les deux câbles 132 kV ont été tirés de la fenêtre de Mitholz jusqu'à la sous-station de Gampel. En août, la première installation de distribution 16 kV / 50 Hz (courant ferroviaire) a été raccordée à la centrale électrique de Rarogne et enclenchée.

L'équipement mécanique a fortement progressé. À la fin de novembre 2005, dans la centrale d'exploitation de Lötschen, toutes les installations liées à l'équipement mécanique étaient montées (grues, aération du bâtiment, double-fond et porte). 36 des 173 portes coulissantes étaient installées définitivement dans le tunnel.

Les installations de sécurité de la ligne de base ont été testées avec succès dans la halle des conteneurs à Berne. Cette installation a été démontée dès septembre pour être transportée dans le tunnel. Le montage des éléments a été achevé en décembre à la centrale d'exploitation de Frutigen.

Les fonctions de base du dispositif d'arrêt automatique des trains ETCS Level 2 ont été testées avec succès sur le tronçon d'essai externe de Dottikon. En 2006, des tests sont prévus avec les véhicules d'autres fabricants.

### Ostermundigen–Gümligen

La 3e voie a été ouverte. Les travaux sont en grande partie achevés entre Ostermundigen et la gare de Gümligen, y compris les travaux liés à la lutte contre le bruit.

### Thoune–Spiez–Wengi Ey

Le poste d'enclenchement élec-

#### Personnel de BLS AT

À la fin de 2005, 1'565 personnes participaient directement au projet de tunnel de base du Loetschberg, ce qui représente une diminution de 715 personnes par rapport au dernier rapport d'étape. Les emplois des entreprises de construction ont fortement diminué avec la fin des travaux (de 1'520 à 852).

tronique à Gwatt pour le tronçon Thoune–Einigen a été mis en exploitation en septembre.

Les travaux du passage supérieur sur la future route de contournement, sur la ligne du BLS et sur la Kander ont commencé en novembre. Le début des travaux a été différé en raison des inondations d'août 2005. Malgré tout, il semble que les délais pourront être respectés en ce qui concerne la mise en exploitation, en octobre 2006, du pont et la suppression du passage à niveau à Heustrich.

Le nouveau tracé des câbles de Gwatt à Wengi Ey est réalisé, à l'exception d'une section dans la gare de Reichenbach. Les travaux pour cette section ainsi que pour la section Thoune–Gwatt seront lancés en même temps que les mesures anti-bruit, en 2006.

### **3e et 4e voies St. German–Viège**

La construction de la troisième voie est pratiquement terminée, y compris son raccordement au tube Est du TBL. Les mesures antibruit le long de la 3e voie St. German – Viège (du côté ouest de la Vispa) ont été réalisées.

L'autoroute A9 est relativement proche de la 4e voie dans la Vallée du Rhône (ligne CFF). Des oppositions ont été présentées au Tribunal fédéral contre les deux sections „Steg/Gampel–Viège“ et le contournement de Viège. Le Tribunal fédéral a rejeté en août les oppositions concernant la section „Steg/Gampel–Viège“, la décision concernant le contournement de Viège n'est pas encore prise. Il faut attendre cette décision avant que la PAP régie par le droit ferroviaire pour la 4e voie puisse être lancée. Dans l'optique actuelle, les CFF ne pensent pas que l'exploitation commencera avant 2011.

### **Gare de Viège et nouveau poste d'enclenchement**

Le bâtiment d'accueil des CFF et les bâtiments de dépôt et des ateliers du MGBahn ont été démolis. Le rond-point situé au sud du passage inférieur Lonza a été ouvert. Le nouveau poste d'enclenchement a été mis en exploitation le 30 octobre 2005. Cette mise en exploitation était nécessaire avant de démolir l'ancien bâtiment qui contenait l'ancien poste d'enclenchement.

### **Préparation à l'exploitation de l'axe du Loetschberg**

Le BLS a défini son premier besoin en véhicules et en conducteurs de locomotives en vue de l'exploitation expérimentale du 16 mars au 15 juin 2007.

Dans la galerie expérimentale de „Hagerbach“ à Sargans, présentant des conditions spatiales similaires à celles du TBL, 150 membres des sapeurs-pompiers régionaux ont été formés, en 6 cours de 2 jours, au service de sauvetage et d'extinction des incendies.

Le BLS a mis sur pied la marche à suivre concernant les courses de perfectionnement à l'aide de trains commerciaux (exploitation commerciale réduite). D'ici à 2006, il faut décider si, à partir de décembre 2007, les trains circuleront avec l'ETCS ou avec la signalisation minimale.

Durant les courses de perfectionnement, le BLS prévoit de préparer un train de remplacement. Au cas où une entreprise ferroviaire n'utiliserait pas un sillon réservé, le train de remplacement permettrait d'effectuer des courses d'essai.

### **Ecologie**

Différents semis et plantations ont été réalisés à Frutigen, notamment une haie d'églantier, des prairies grasses

riches en variétés, une prairie sèche et une haie d'arbres. Il a fallu ôter les parois antibruit afin de construire le centre d'entretien et d'intervention. Etant donné que les travaux se poursuivront par équipes 24 heures sur 24, les pièces exposées au bruit seront munies de fenêtres antibruit.

Les recensements botaniques de l'été 2005 effectués aux dépôts de Riedertal et de Goler ont été évalués. Les résultats montrent que le semis initial, relativement pauvre (13 variétés) a fait place, en quatre ans, à une végétation assez diversifiée (115 variétés).

### **Relations publiques**

Etant donné que les visites standard ne comprenaient plus de visites du tunnel, le nombre des visiteurs a reculé à nouveau par rapport au 1er semestre 2005. Depuis le début du système des visites, 250'681 personnes ont pris part à une visite.

À l'occasion du percement du tunnel de base du Loetschberg le 28 avril 2005, BLS AT a édité un livre intitulé « de l'idée au percement ». Le vernissage a eu lieu en novembre à Thoune et à Viège. L'édition allemande de ce volume de 396 pages (3'000 exemplaires) était déjà épuisée à la fin de 2005. Une deuxième édition a été publiée depuis lors. Au cours des festivités d'ouverture, le tunnel de base du Loetschberg sera remis au BLS et à la Confédération. Cet événement est prévu pour le 15 et 16 juin 2007.

## Axe du St-Gothard: recours avec effet suspensif

Les travaux progressent bien dans presque toutes les sections du tunnel de base du St-Gothard. Le chantier d'Erstfeld fait cependant exception, puisqu'il a déclenché un recours qui a obtenu l'effet suspensif. A la fin de 2005, le tunnel de base du St-Gothard est excavé à raison de 55 %. [État de l'avancement au 1er mars 2006: 88,9 km, soit 57,9 %]

### Avancement du tunnel de base du St-Gothard

Le 11 août 2005, le conseil d'administration d'ATG a adjugé les travaux pour la section d'Erstfeld. Cette adjudication a fait l'objet d'un recours devant la Commission fédérale de recours pour les marchés publics. Le recours a obtenu l'effet suspensif. Il pourrait entraîner un retard d'au moins une année et des coûts supplémentaires.

*[Le 13 février 2006, la commission de recours a reconnu ce qui suit: „Le recours du consortium du 13 septembre 2005 est approuvé dans la mesure où il est recevable. La décision d'adjudication d'AlpTransit Gothard SA du 11 août 2005 (...) est annulée et le dossier est renvoyé à AlpTransit Gothard SA pour un nouvel examen au sens des considérants.“]*

Les préparatifs pour le chantier sont en cours. La construction des



Avancement avec le tunnelier dans la station multifonctionnelle de Sedrun.

protections contre les chutes de pierres dans la forêt de Stäg et le réservoir d'eau ont été terminés.

A **Amsteg**, le tube Est a été percé sur 1,5 km durant la période sous revue. Le 31 décembre, 81 % de tout l'avancement étaient réalisés. Le 18 juin 2005, une irruption d'eau dans le tube Ouest a poussé des matériaux vers la tête de forage, qui a été bloquée. Pour la libérer, on a exécuté un forage dans le sens contraire à partir du tube Est et la roche fortement disloquée se trouvant devant le tunnelier a été consolidée. Le 23 novembre, le tunnelier a pu être remis en marche.

A la fin de l'année, l'avancement se trouvait à environ 1,5 km derrière le tube Est. Durant la période sous revue, 153 m ont été percés, soit 68 % de l'avancement.

Les conditions géologiques de **Sedrun** ont correspondu en principe aux attentes. Le 24 août 2005, la station multifonctionnelle a été terminée, à l'exception des galeries d'évacuation d'air. Dans le massif intermédiaire du Tavetsch Nord, les percements des tubes en direction du Nord progressent actuellement dans des zones soumises à une faible pression.

### Effectif du personnel d'ATG

Au 31 décembre 2005, les chantiers d'ATG occupaient 2'071 collaborateurs. ATG employait 110 personnes. Le secteur de la technique ferroviaire a été renforcé au début de l'appel d'offres. Les ressources nécessaires en personnel doivent être coordonnées avec le secteur „construction du tunnel et du tracé“.

Durant la période sous revue, 352 m ont été percés au total. Cela étant, 70 % de l'avancement vers le Nord ont été réalisés. L'avancement en direction du Sud se trouve dans le gneiss du massif du St-Gothard. Durant la période sous revue, 466 m ont été percés au total. A la fin de l'année, 49 % de l'avancement à partir du pied du puits en direction du Sud ont été réalisés. En été, l'entrepreneur a décidé en été de changer le mode d'évacuation des déblais et d'abandonner le transport par la voie ferroviaire au profit d'un convoyeur à bande.

A **Faido**, l'avancement dans le tunnel Ouest en direction du Nord – dernier grand percement – a quitté à la mi-décembre la principale zone perturbée. Il peut maintenant se poursuivre dans la zone, non perturbée,

du gneiss du Lucomagno.

L'avancement Ouest en direction du Sud se trouve dans cette zone jusqu'à la caverne de démontage du tunnelier. L'avancement Ouest en direction du Nord a été effectué jusqu'à la caverne de montage du tunnelier. L'avancement Est en direction du Sud a pu être terminé avec la caverne de démontage.

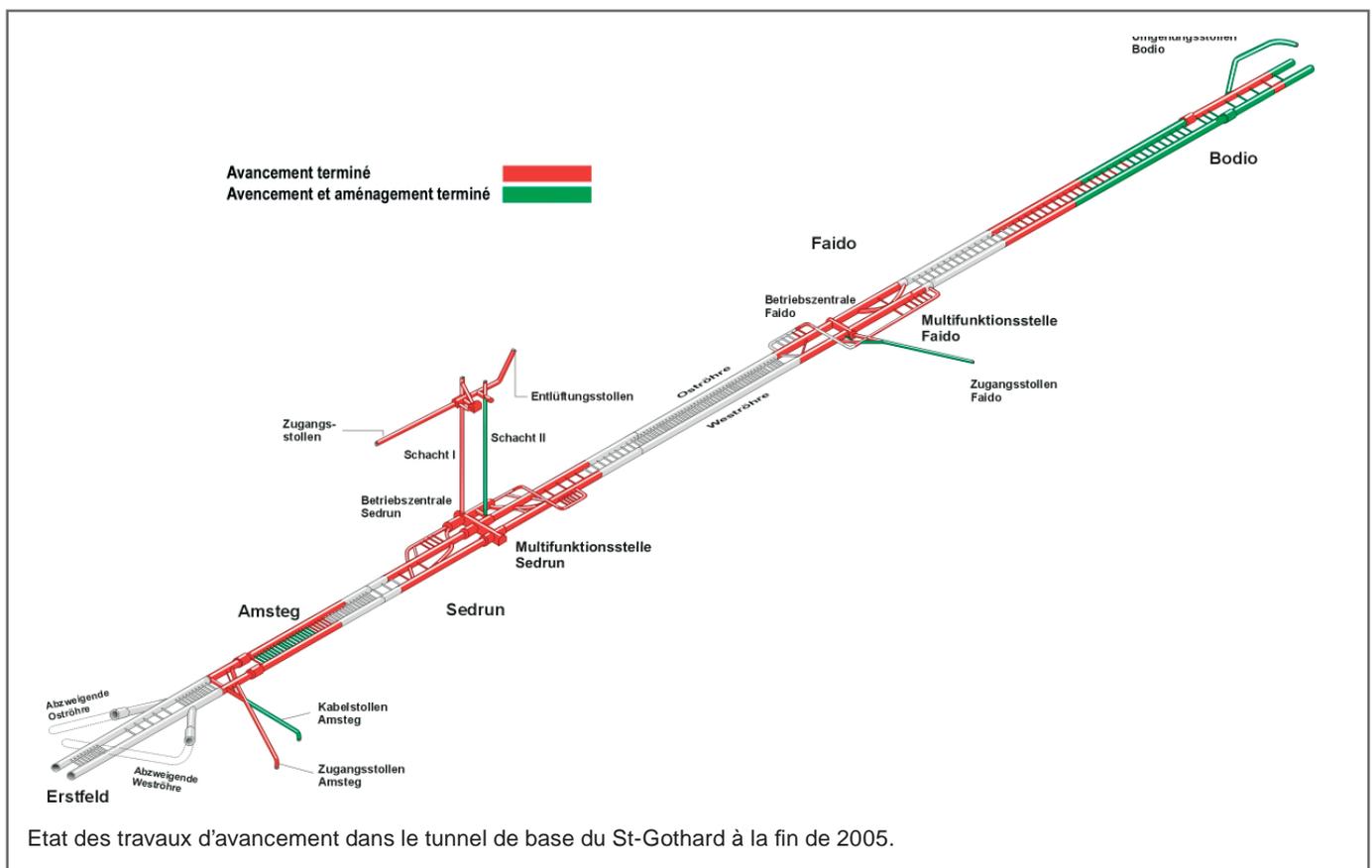
A **Bodio**, le tunnelier du tunnel Est a parcouru 2,5 km durant la période sous revue, soit 78 % de l'avancement réalisé par tunnelier. Le 10 décembre, un nouveau record a été établi, puisqu'un percement de 38 m a été réalisé en un seul jour dans le tube Est. Durant la période sous revue, l'avancement dans le tube Ouest a été de 2,2 km, soit 79 % du percement réalisé par tunnelier. Dans les deux tubes, il faudra encore forer

près de 3 km pour arriver au percement dans la station multifonctionnelle de Faido.

Le revêtement intérieur progresse bien dans les deux tubes du tunnel. La „chenille“ a permis jusqu'ici d'aménager la voûte intérieure sur 5,5 km dans le tube Est et sur 7,4 km dans le tube Ouest. Chaque jour, chaque tube se voit muni d'un revêtement sur 24 m.

Le 7 décembre 2005, le conseil d'administration d'ATG a approuvé le projet de construction „gros œuvre du tunnel de base du Ceneri“. Ce projet accuse des surcoûts de 174 millions de francs. Cela étant, les coûts ont augmenté à 2,2 milliards. Par ailleurs, la vérification a révélé que la durée de la construction pourrait se prolonger de deux années.

L'OFT a chargé l'ATG de discuter une nouvelle fois de cette af-



faireauseinduconseild'administration et d'examiner les possibilités de compensation qui existent sur le plan technique et de l'exploitation. De plus, des experts externes, renommés et indépendants, seront mandatés pour revoir les coûts supplémentaires et chercher des compensations.

### Technique ferroviaire

Le 22 septembre, la société ATG a organisé une séance d'information sur la future mise au concours de la technique ferroviaire au St-Gothard. Cet appel d'offres a été publié dans la Feuille suisse du commerce et dans la Feuille européenne. 20 candidats ont reçu les documents concernant l'appel d'offres. Une visite du portail Sud et du tronçon en plein air de Biasca a eu lieu les 20 et 21 décembre. En fournissant cette information, ATG voulait présenter l'appel d'offres, les objectifs du projet, la procédure d'adjudication, ainsi que les critères d'examen et d'évaluation.

Les coûts prévisibles de la technique ferroviaire au Ceneri ont été actualisés. Les nouveaux enseignements tirés du projet de construction (gros œuvre) du tunnel de base du Ceneri et de l'appel d'offres pour la technique ferroviaire au St-Gothard ont été pris en compte.

### Environnement

Le bruit suscite constamment la mauvaise humeur des riverains. C'est ainsi que la commune de Personico a déposé une pétition en rapport avec le bruit des ventilateurs du tunnel de Bodio. Les conditions topographiques ont permis de déplacer les ventilateurs à l'intérieur du tunnel. De plus, les parois du tunnel ont été recouvertes de nattes anti-bruit.

### Relations publiques

La journée des portes ouvertes d'Amsteg, prévue le 27 août, a été annulée en raison des intempéries. Le chantier n'a certes pas été tou-

### Aménagements sur la ligne St-Gall–Arth-Godlau

Le bâtiment voyageurs, y compris le passage souterrain, est en construction à Schmerikon. A la demande de l'OFT, l'Institut de planification et de systèmes des transports de l'EPF de Zurich élabore jusqu'en mars 2006 une étude sur le développement de l'infrastructure ferroviaire sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau. Cela se fait en liaison avec la vérification du projet de deuxième phase. La double voie Uznach – Schmerikon est importante pour la stabilité de l'horaire. L'avant-projet est donc déjà en cours de traitement et sera disponible d'ici à la fin avril 2006.

ché par le mauvais temps, mais les voies de communication entre Altdorf et Erstfeld étaient interrompues.

La journée des portes ouvertes de Bodio a établi un nouveau record avec 3'000 visiteurs. Pour la première fois, une course populaire a été intégrée dans le programme. Elle a eu lieu sur le tronçon à ciel ouvert de Biasca.

Pour la première fois depuis son inauguration en avril 2003, l'exposition du pavillon d'information de Pollegio a été revue quant à son contenu.



L'exposition de Pollegio (Bodio) a été revue quant à son contenu.

## Le contexte

**Le Conseil fédéral a mis en vigueur la loi sur le raccordement aux LGV. 14 projets seront réalisés pour un montant de 1,09 milliard de francs. L'OFT et les CFF ont commencé les travaux pour le „futur développement des projets ferroviaires“.**

### Accord sur les transports terrestres

La 8e rencontre du Comité mixte des transports terrestres Suisse – CE a eu lieu à Bruxelles le 15 décembre 2005. Le principal objet à l'ordre du jour concernait la marche à suivre lors de la reprise des nouvelles réglementations de la CE (« acquis communautaire »). La Suisse a déjà transposé dans sa législation divers textes normatifs de la CE dans le domaine des exigences techniques pour les véhicules et de la sécurité des transports de marchandises dangereuses.

Les discussions ont aussi porté sur la future reprise des deux paquets ferroviaires de la CE ainsi que sur les directives concernant l'interopérabilité. Les participants se sont aussi penchés sur l'état actuel de la création de l'Observatoire des transports Suisse/CE. La procédure d'appel d'offres pour les tâches statistiques (entreprise externe) commencera durant le premier semestre 2006.

### Suivi des mesures d'accompagnement/transfert

En 2005, le nombre des camions ayant traversé les Alpes a été de 1,204 million, soit 4 % de moins (- 51'000) qu'en 2004 et encore moins de 14 % par rapport à l'an 2000. Le tonnage des marchandises acheminé sur les routes alpines a progressé de 3 % en 2005, malgré la diminution du nombre des courses. Comparativement



Le trafic marchandises ferroviaire à travers les Alpes a progressé de 3 % en 2005.

à l'année précédente, la part du rail dans le volume de transport (rail : 65 %, route : 35 %) est restée inchangée en raison des mêmes taux de croissance.

La réduction des courses à travers les Alpes, répartie de manière uniforme sur toute l'année 2005 est imputable en grande partie au changement de régime du 1er janvier 2005 : d'une part, la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP) a augmenté, de l'autre, la limite des 40 tonnes s'applique sans restriction depuis le début 2005. Cela

a surtout eu pour effet d'améliorer le taux d'utilisation des véhicules. Par ailleurs, dans le transport ferroviaire des marchandises, les mesures d'accompagnement permettent au trafic combiné de croître dans une large mesure.

Une nouvelle croissance est visée en 2006. L'OFT s'attend à des taux de croissance de 10 % tant pour les trains que pour les envois en trafic non accompagné (TCNA). En 2006, la Confédération envisage de commander à RAlpin SA, l'opérateur de la chaussée roulante, une offre de



La Suisse a pour objectif de réduire à 650'000 le nombre des courses transalpines de marchandises par route.

102'600 places de chargement entre Fribourg-en-Brisgau et Novare, ce qui permettrait d'offrir vraisemblablement 29'400 places de chargement pour le trajet du St-Gothard.

L'objectif de la politique de transport, tel qu'il est défini dans la loi sur le transfert du trafic, est de ramener à 650'000 par année le nombre de trajets des camions traversant les Alpes. Selon la loi sur le transfert du trafic, cet objectif doit être atteint au plus tard en 2009. Pour le moment, le subventionnement des transports ferroviaires est prévu jusqu'à la fin de 2010. Comme le montre l'évolution, le volume du trafic routier ne diminue pas assez rapidement pour atteindre l'objectif fixé. La réduction à 650'000 courses ne pourra donc vraisemblablement être réalisée qu'après 2009, moyennant les moyens disponibles jusqu'ici pour la promotion financière. Cette situation sera illustrée dans

le rapport sur le trafic marchandises que le Conseil fédéral mettra en consultation durant l'été de 2006. Il montrera aussi quelles répercussions la diminution de l'aide financière aurait sur la politique du transfert. Le rapport doit aussi servir de base pour introduire une bourse du transit alpin.

### Projet d'offre du Loetschberg

L'exploitation intégrale commencera vraisemblablement le 9 décembre 2007, avec l'offre suivante:

- Paires de rames IC toutes les heures sur le parcours Zurich/Bâle–Berne–Viège–Brigue via le TBL,
- 3 paires de Regio-Express le matin et en fin d'après-midi sur le parcours Berne–Spiez–Brigue via la ligne de faite (reste du temps : chaque heure : Spiez–Brigue),
- 6 paires de rames CIS superpo-

sées à la grille de base des IC sur le parcours Bâle-Milan via le TBL,

- 72 trains de marchandises via le TBL et 40 via la ligne de faite.

### Réforme des chemins de fer 2

Le 23 février 2005, le Conseil fédéral a adopté le message sur la réforme des chemins de fer 2. Elle porte sur la nouvelle réglementation et l'harmonisation du financement de l'infrastructure, la révision de la base légale pour la police du transport (ferroviaire), la garantie de l'accès non-discriminatoire au réseau et la création d'un système ferroviaire conforme aux normes techniques valables dans toute l'Europe.

Pendant la session d'automne, le Conseil national a rejeté le projet. Le Conseil des Etats a fait de même durant la session d'hiver. Il est envisagé de répartir le contenu du message initial en plusieurs paquets.

### Raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV)

En mars 2005, les Chambres fédérales ont adopté la première phase du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse (LGV). Elles ont alloué 1'090 millions de francs pour 14 projets. Le Conseil fédéral a mis en vigueur la loi sur le raccordement aux LGV avec effet au 1er septembre 2005. Selon le programme de construction actuel, la plupart des projets de raccordement LGV situés en Suisse seront réalisés entre 2008 et 2012.

Cinq projets de raccordement LGV se trouvent en France. Le 25 août 2005, les ministres des transports de la France et de la Suisse ont signé pour trois de ces projets des conventions relatives au co-financement par la Suisse: Haut-Bugey sur la ligne

Genève-Paris, Arc jurassien sur les lignes Lausanne/Berne-Paris, TGV Rhin-Rhône sur la ligne Bâle-Paris. Ces projets seront réalisés entre 2006 et 2012.

Les premiers résultats d'un calcul de rentabilité effectué par l'Allemagne à propos des aménagements des lignes Stuttgart–Singen, Ulm–Friedrichshafen–Lindau et Munich–Memmingen–Lindau sont satisfaisants. Cela étant, l'obstacle constitué par l'électrification du tronçon Lindau–Geltendorf (près de Munich) devrait être surmonté. Cette mesure doit être préfinancée par la Bavière, en collaboration avec la Suisse. L'objectif est de réaliser d'ici à 2010 tous les projets de raccordement LGV sur le corridor Zurich/Coire–Bregenz–Munich, ce qui permettra de réduire de 50 mn le temps de parcours Zurich–Munich et de le faire passer à 3h20.

### Raccordements sud

Les travaux à court et à moyen terme (mesures ponctuelles) visant à augmenter la capacité des axes Loetschberg-/Simplon et sur la ligne de Luino de l'axe du St-Gothard progressent dans les délais. Plusieurs variantes de la nouvelle ligne pour les corridors Cadenazzo-Luino-Laveno et Lugano-Chiasso sont analysées pour prolonger la NLFA au sud et résoudre à long terme les problèmes de capacité de l'axe du St-Gothard.

Le projet d'accord, adapté, relatif au renouvellement de la concession du Simplon a été paraphé le 14 décembre 2005.

### Raccordements nord

La principale voie d'accès nord à la NLFA, la ligne Karlsruhe–Bâle, sera aménagée par l'Allemagne à quatre voies et pour des vitesses de 200 à

250 km/h. Le tronçon Karlsruhe–Offenburg a été mis en service en décembre 2004. Les autres tronçons seront aménagés progressivement d'ici à 2017. Du côté suisse, le projet d'un deuxième pont sur le Rhin, à Bâle, sera réalisé avant la fin de cette décennie. Pour coordonner les planifications, la France, l'Allemagne et la Suisse ont institué un comité de pilotage „Planification trinationale à long terme du nœud de Bâle“. Le premier travail à réaliser consiste en l'élaboration, en commun, d'une prévision du futur trafic ferroviaire sur les relations Allemagne/France–Suisse/Italie du Nord.

### Réduction du bruit

Le programme concernant l'assainissement sonore des voitures à écartement normal comprend actuellement 1'269 véhicules. A la fin



Les projets de raccordement LGV en Suisse orientale réduiront de 50 minutes le temps de parcours entre Zurich et Munich.



La lutte contre le bruit progresse : à la fin de 2005, 1165 wagons des CFF étaient assainis.

de 2005, 89 % étaient assainis. Les mesurages effectués sur les voitures assainies ont montré que les valeurs d'assainissement (valeurs limites) peuvent être respectées. Le programme d'assainissement du RhB a été approuvé moyennant des charges, celui du Zentralbahn allait être disponible vers la fin de l'année. La transformation des 350 véhicules à voie étroite peut donc commencer en 2006.

A la fin de 2005, 1'165 wagons des CFF, de six types différents, étaient déjà assainis. Les études techniques et les essais des 80 types de véhicules restants sont toujours coûteux.

Durant la période sous revue, 17 projets de constructions anti-bruit ont été approuvés. A la fin de 2005, des décisions sont entrées en force pour 108 communes. 11 projets supplémentaires faisaient l'objet d'une pro-

cédures de recours. Mentionnons à ce titre les projets compris entre Viège et Brigue (voie d'accès à la NLFA), importants pour la mise en service du tunnel de base du Loetschberg. A la fin de l'année, les entreprises ferroviaires ont annoncé que les travaux de construction étaient terminés dans 33 communes. La réalisation des projets de pose ou de transformation des fenêtres anti-bruit a encore progressé. Les programmes de pose ont débuté dans 101 communes, sises dans 11 cantons. 14 projets sont terminés.

#### Fonds FTP

Compte tenu des crédits supplémentaires que le Parlement a alloués pour certains projets sectoriels de la NLFA en sus du budget ordinaire (total = 222 millions de francs), le fonds disposait en 2005 de 2'580 millions

pour les grands projets ferroviaires. En fait, 2'161 millions ont été prélevés sur le fonds (- 419 millions). La plus grande différence a été enregistrée au chapitre de la protection contre le bruit (171 millions) en raison de modifications de la politique du parc des véhicules de CFF Cargo et de retards dans quelques grandes procédures d'approbation des plans.

Les recettes (1'379 millions) ont été supérieures de 66 millions au budget, ce qui s'explique par la hausse des recettes de la RPLP et de l'impôt sur les huiles minérales. Après imputation des intérêts sur les avances et la réévaluation unique des prêts portant un intérêt complet (2'464 millions), le fonds se solde en 2005 par une insuffisance de couverture de 3'387 millions de francs. Le cumul des avances atteint donc 6'303 millions de francs.

### Analyse de la capacité des axes nord-sud

Les travaux de planification pour l'analyse des capacités des raccordements nord et sud sont en cours et sont coordonnés avec l'Italie et l'Allemagne. Leurs résultats sont pris en compte, dans la mesure du possible, dans le projet qui sera mis en consultation à propos du futur développement des projets ferroviaires (ZEB). A la demande de l'OFT, l'entreprise ATG a préparé et exécuté la mise au concours de l'élaboration de l'avant-projet « Uri montagne long – Axen ». 8 consortiums d'ingénieurs ont présenté une offre valable.

### Futur développement des projets ferroviaires (ZEB)

Le projet ZEB esquisse les futures étapes de l'offre pour les trafics voyageurs et marchandises jusqu'en 2030 et définit les mesures d'infrastructure nécessaires à ce propos. L'objectif est de présenter au Parlement un

projet équilibré apportant des améliorations pour toute la Suisse.

L'OFT et les CFF ont entrepris les travaux. Les cantons et les autres entreprises de transport seront intégrés dans les travaux. D'ici au printemps 2006, on disposera des premières idées relatives au développement du trafic ferroviaire. Cela étant, l'OFT élaborera le rapport qui sera mis en consultation. A la fin de 2006, le Conseil fédéral ouvrira la consultation. Le message ad hoc sera transmis au Parlement en 2007.

### Porta Alpina

Le 19 octobre 2005, le Conseil fédéral a décidé de soutenir le projet de Porta Alpina Sedrun et de participer aux coûts de l'investissement préalable à raison de 50 %, soit 7,5 millions de francs au maximum. La Confédération se prononcera plus tard sur le co-financement de l'investissement principal (36 millions), lorsque le projet définitif d'aménagement du ter-

ritoire du St-Gothard et les études techniques complémentaires seront disponibles. Durant la session d'hiver, le Conseil national et le Conseil des Etats ont approuvé l'arrêté du Conseil fédéral. Pour sa part, le Grand Conseil du canton des Grisons a alloué une contribution de financement de 20 millions de francs. *[Celle-ci a été acceptée lors de la votation cantonale qui a eu lieu le 12 février 2006.]*

Le 25 septembre 2005, le canton des Grisons a présenté à l'OFT la demande d'approbation des plans des pré-investissements nécessaires pour la future station multifonctionnelle de Sedrun. Cette demande est considérée comme une demande de construction et une commande du canton auprès de la Confédération. L'OFT a amorcé une procédure simplifiée d'approbation des plans, conformément au droit ferroviaire. Dans sa prise de position, la commune du site, Tujetsch, a approuvé le projet. Les organisations écologiques exigent que l'arrêt dans le tunnel ne diminue pas la capacité.

La société ATG attire l'attention sur divers problèmes techniques liés à la sécurité. Les CFF mettent en évidence de nombreuses questions en suspens concernant la sécurité, le sauvetage, l'exploitation et l'entretien. La question de l'exploitant de la future installation est toujours ouverte. Il appartient au canton des Grisons de soumettre une proposition concrète ad hoc.



Le lancement du ZEB a suscité un grand intérêt chez les journalistes lors de la conférence de presse qui s'est tenue à Zurich le 23 septembre.

## Evaluation générale

### Evolution du projet

**Loetschberg:** Les travaux de technique ferroviaire avancent, voire très bien. Durant la période sous revue, 18,4 km de voie sans ballast ont été posés au Loetschberg. Le passage du gros œuvre à la technique ferroviaire correspond au calendrier prévu. La cérémonie d'ouverture du TBL a été fixé aux 15/16 juin 2007.

Les mises en service aux dates prévues restent toujours des objectifs ambitieux et comportent des risques. La situation s'est légèrement détendue par rapport à la dernière période sous revue.

**St-Gothard:** Les travaux de construction progressent. A la fin de 2005, près de 55 % des tubes du tunnel, des puits et des galeries d'accès étaient excavés. Durant la période sous revue, 9,5 km de tubes ont été percés au St-Gothard et le revêtement intérieur a été posé sur 6,6 km. Cela correspond aux objectifs de la période sous revue. L'OFT a fixé en 2016 la date d'ouverture du TBG.

**Tunnel de base du Ceneri:** Etant donné que le DETEC a approuvé les plans le 28 octobre 2005, il n'a pas été possible d'atteindre l'étape visée pour le projet du Ceneri. Il y a bien un projet de construction, mais il doit encore être revu. La mise en service est désormais prévue pour 2019.

### Evolution des coûts

Selon les rapports des maîtres d'ouvrage, les coûts finals probables atteignent au 31 décembre 2005 un montant de 16'432 millions de francs pour l'ensemble des projets NLFA. Ils ont donc augmenté de 30 millions par rapport au dernier rapport.

Au cours de l'élaboration du projet, la commande initiale a été adaptée aux nouvelles exigences en ma-

tière de sécurité ainsi qu'à l'état de la technique. Mentionnons à ce titre le choix du système pour le tunnel de base du Ceneri, les compléments à Frutigen, les investissements préliminaires pour « Uri montagne long », les préparatifs pour l'exploitation du tunnel de base.

### Evaluation des risques

Pour tous les ouvrages de la NLFA, on estime que les risques pourront avoir des répercussions se chiffrant à 1,4 milliard et les chances à 50 millions. Il apparaît donc que le projet n'offre guère de possibilités d'économies. En revanche, les risques potentiels restent inchangés.

### Compensations

Pour tous les participants au projet NLFA, la planification des compensations est une tâche permanente qui doit être assurée à tous les niveaux puisqu'il s'agit de faire un usage ménager des ressources financières. La société ATG a été priée d'envisager des compensations même si cela ré-

duit la durée d'utilisation convenue ou qu'il puisse en résulter des restrictions de l'exploitation.

### Recours concernant Erstfeld

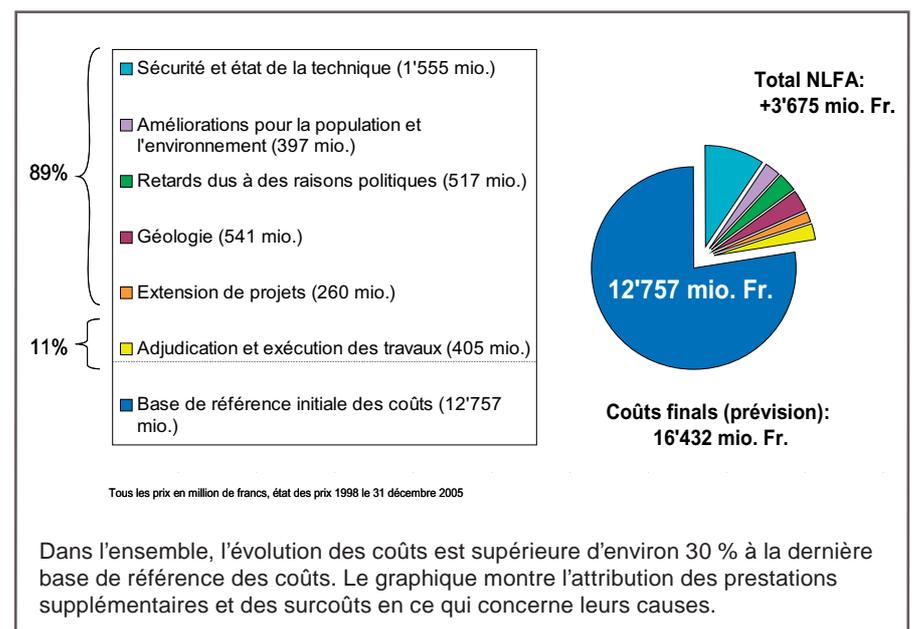
Un recours a été déposé contre l'adjudication du lot principal d'Erstfeld. [Par sa décision du 13 février 2006, la commission de recours a annulé la décision d'adjudication et a renvoyé le dossier à ATG en vue d'un nouvel examen.]

### Projet de construction du gros œuvre au Ceneri

Le projet de construction actualisé comprend des coûts supplémentaires de 174 millions de francs par rapport au projet mis à l'enquête. L'OFT a demandé à ATG d'examiner des mesures de compensation sur le plan technique et de l'exploitation. Par ailleurs, des experts renommés et indépendants seront chargés de revoir les surcoûts et de chercher des compensations.

### Affaires du Conseil fédéral

Jusqu'ici, le DETEC a soumis au

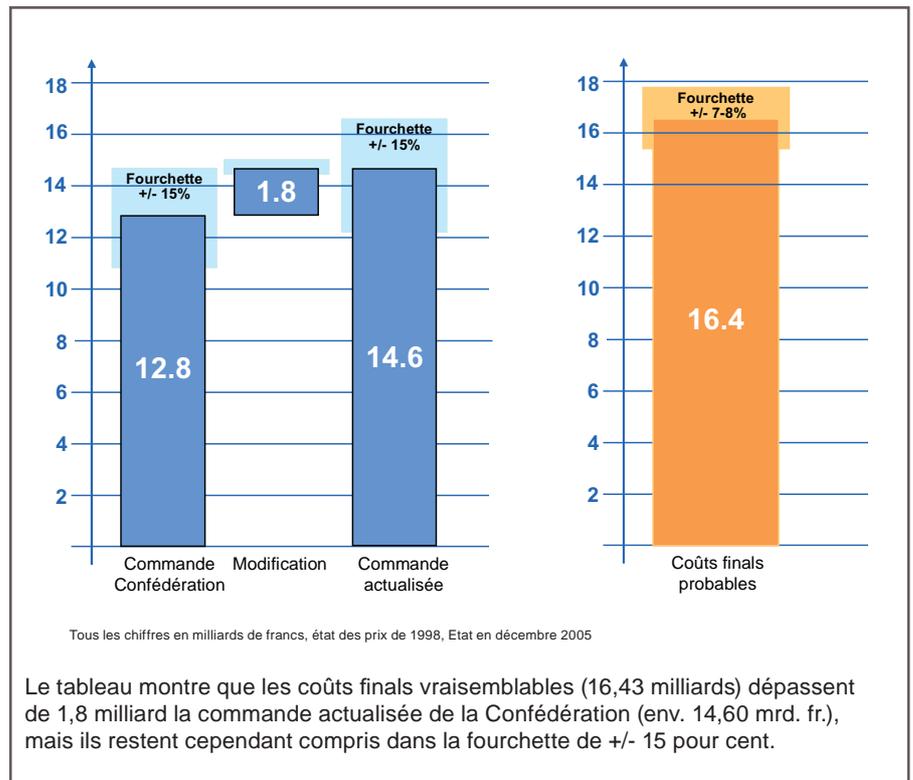


Conseil fédéral les projets financiers de la NLFA lorsque l'avancement du projet et le respect des normes de financement l'exigeaient. A l'avenir, le DETEC ne lui présentera qu'une fois par année, pour décision, les affaires concernant la NLFA.

### Etat du financement

Les fonds alloués par le Parlement se montent à 15,6 milliards de francs. Les coûts finals vraisemblables sont estimés à 16,4 milliards de francs. A l'heure actuelle, l'insuffisance financière se monte à 0,8 milliard de francs. Compte tenu du risque potentiel (1,4 milliard), le manque à gagner se chiffre même à 2,2 milliards de francs. Cette différence peut être financée si l'on renonce à des éléments du projet tels que les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel (modification de l'arrêté sur le transit alpin) et si l'on accorde un crédit supplémentaire pour la NLFA.

Le Conseil fédéral est en mesure d'assurer le financement des en-



gagements nécessaires jusqu'en 2007/2008 en libérant les réserves. D'ici là, la vue d'ensemble des futurs projets ferroviaires sera établie. Il

incombera ensuite au Parlement de statuer sur un crédit supplémentaire destiné à la NLFA ainsi que sur la suppression ou le report de projets inclus dans l'arrêté sur le transit alpin.



L'approbation des plans par le DETEC a permis de marquer d'une pierre blanche le projet du tunnel de base du Ceneri. Au fond : le Monte Ceneri.

# Indices de la NLFA

## Coûts et finances au 31 décembre 2005

Toutes les indications en millions de francs (hors TVA et intérêts intercalaires)

Ouvrage	Comptes y c. renchérissement lié au contrat T3	Crédit d'ouvrage actuel (CO)	Economie / surcoût par rapport au CO	Coûts finals probables	Remarques sur les modifications des coûts finals présumés par rapport au dernier rapport d'étape
ID d'après DCN	KS14	KB13	KP12	KP11	
État des prix / NIR	effectif	1998 / 105.9	BCO / 105.9	BCO / 105.9	
Surveillance du projet	59.5	76.0	22.0	98.0	Pas de modification dans la période sous revue.
Axe du Loetschberg	4'081.1	4'254.1	74.2	4'328.3	BLS AT révisé les coûts finals présumés à la hausse (+16 millions). Elle justifie cette augmentation principalement par des dépenses supplémentaires dans le domaine de la technique ferroviaire (respect du programme de construction, optimisation de la voie, de l'aération, plusieurs petites modifications ainsi que compensations d'économies/de surcoûts lors de l'adjudication et de la réalisation).
Axe du St-Gothard	3'555.0	7'928.6	2'134.3	10'062.9	ATG révisé les coûts finals présumés à la hausse (+10 millions). Elle justifie cette différence principalement par des modifications de projet (déplacement des limites du lot Sedrun/Faido, complément de la nouvelle disposition / de la conduite de l'aération au PMF Faido, mesures de protection contre l'incendie, plusieurs petites modifications) ainsi que par une économie lors de l'adjudication du tunnel d'Erstfeld.
dont TBC	91.9	1'384.2	644.5	2'028.7	Le projet de construction dépasse de 174 millions de francs les coûts prévus. ATG et des spécialistes ont été chargés de rattraper cette somme à l'aide de mesures de compensation techniques et d'exploitation.
Aménagement Surselva	113.6	123.0	-11.3	111.7	Les coûts finals probables ont été réduits de 0,1 million.
Raccordement Suisse orientale	104.1	992.0	-57.6	934.4	Pas de modification dans la période sous revue.
Aménagements St-Gall - Arth-Goldau	53.1	91.1	9.6	100.7	Les coûts finals probables ont été réduits de 0,2 million.
Aménagements de tronçons reste du réseau					
- Loetschberg	245.1	364.2	-8.1	356.1	Loetschberg: les coûts finals prévus ont augmenté de 4 millions.
- St-Gothard	0.0	300.0	140.0	440.0	St-Gothard: pas de modification durant la période sous revue.
Réserves		1'475.1	-1'475.1		Des réserves, 116 millions ont été affectés aux crédits d'ouvrage du Loetschberg et 7 millions aux crédits d'ouvrages « aménagements reste du réseau, préparation à l'exploitation du Loetschberg » (arrêté du Conseil fédéral du 19 octobre 2005).
Total AlpTransit	8'211.5	15'604.0	828.1	16'432.1	Les coûts finals probables dépassent de 828 millions la somme des crédits d'ouvrages actuels, y c. les réserves (crédit global).
Fourchette / risque potentiel				+ 1'400 / - 50	L'analyse des risques montre un dépassement potentiel de 1'400 millions et une économie potentielle de 50 millions. 100 millions sont pris en compte pour les risques liés au gros œuvre du tunnel de base du Ceneri, conformément au projet de construction.
Total AlpTransit y c. risque potentiel				17.8 mrd.	Compte tenu du potentiel de danger actuellement connu, les coûts finals possibles dépassent de 2,2 milliards la somme des crédits d'ouvrages actuels, y c. les réserves (crédit global).

Intérêts intercalaires	TVA / ICHA	Renchérissement (T1, T2)	Renchérissement lié au contrat (T3)	Total
172.62	340.54	1'224.41	501.63	2'239.20

## Délais

Ouvrage	Valeurs -cibles	Prévisions (en gras: changement depuis le 30.06.05)	Commentaire
Surveillance du projet	---	2020	La date déterminante pour les prévisions est l'ouvrage terminé en dernier. Si l'on tient compte des travaux de réhabilitation et du bouclage du projet, la surveillance du projet sera vraisemblablement terminée en 2020.
Axe du Loetschberg	2007	2007	BLS AT prévoit toujours la mise en exploitation commerciale pour juin 2007.
Axe du St-Gothard - St-Gothard	2014	+ 3 mois 2016	Vu la longue procédure d'adjudication à Erstfeld, le retard prévu pour la mise en exploitation s'est allongé de 3 mois, comptant désormais 2 ans. Selon l'OFT, la mise en exploitation commerciale est prévue pour 2016.
- Ceneri	2016	+ 2 ans 2019	Suite aux retards du projet survenus jusqu'ici ainsi qu'à une prolongation des délais liés au gros œuvre du tunnel de base du Ceneri, la mise en exploitation est reportée au 3 <sup>e</sup> trimestre de 2018 (mise en exploitation commerciale en 2019).
Aménagement Surselva	2001	2004	Les derniers travaux de construction ont été terminés au cours du premier semestre de 2004. La clôture du projet est en cours et les rapports finaux sont prévus pour la fin de 2007.
Raccordement Suisse orientale - tunnel de base du Zimmerberg	2013	---	La construction du tunnel de base du Zimmerberg est reportée. On renonce pour le moment à fixer une date précise.
- tunnel de l'Hirzel	2016	---	La construction du tunnel de l'Hirzel est reportée. On renonce pour le moment à fixer une date précise.
Aménagements St-Gall – Arth-Goldau (Phase 1)	2004	2006	Les sections importantes pour le changement d'horaire ont été achevées à la fin de 2004. La mise en exploitation des sections Lichtensteig et Wattwil est reportée.
Aménagements de tronçons reste du réseau	2006	2006	Les délais convenus pourront être respectés.
- aménagements axe du Loetschberg, BLS	2008	2011	Les délais convenus pour la mise en exploitation du TBL pourront être respectés selon les CFF. La mise en exploitation de la 4 <sup>e</sup> voie St-German-Viége aura probablement lieu en 2011.
- aménagements axe du Loetschberg, CFF	2016	2016	Les projets relatifs aux aménagements du reste du réseau sur l'axe du St-Gothard ont été reportés.
- préparation à l'exploitation de l'axe du Loetschberg	2007	2007	La mise en exploitation à la date prévue est confirmée.

## Commentaires de l'OFT

### sur les coûts et le risque potentiel

Le 31 décembre 2005, les coûts prévus de l'ensemble des projets de la NLFA se chiffraient à 16'432 millions de francs, prix de 1998. Ils ont augmenté de 30 millions par rapport au dernier rapport à la mi-2005. Si le risque potentiel de 1,4 milliard devait s'avérer, les coûts des projets de la NLFA passeraient à 17,8 milliards de francs (prix de 1998).

### sur les finances

Le crédit global que le Parlement a libéré se chiffre à 15'604 millions de francs. Il en résulte un manque à gagner de 828 millions de francs par rapport aux coûts finals prévus. Compte tenu du risque potentiel (1,4 milliard), ce manque à gagner passe même à 2,2 milliards de francs. Cette différence peut être financée si l'on renonce à des éléments du projet (modification de l'arrêté sur le transit alpin) et si l'on accorde un crédit supplémentaire pour la NLFA.

### sur les délais

Loetschberg: les mises en exploitation commandées (mise en exploitation réduite en mai 2007 et mise en exploitation commerciale intégrale en décembre 2007) pourront être atteints grâce à l'harmonisation optimisée des travaux à effectuer.

St-Gothard: ATG prévoit un retard de 3 mois par rapport au dernier rapport. L'OFT prévoit la mise en exploitation commerciale à 2016.

