

BUNDESAMT FÜR VERKEHR  
OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS  
UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
FEDERAL OFFICE OF TRANSPORT



# NLFA

## NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE SUISSE A TRAVERS LES ALPES

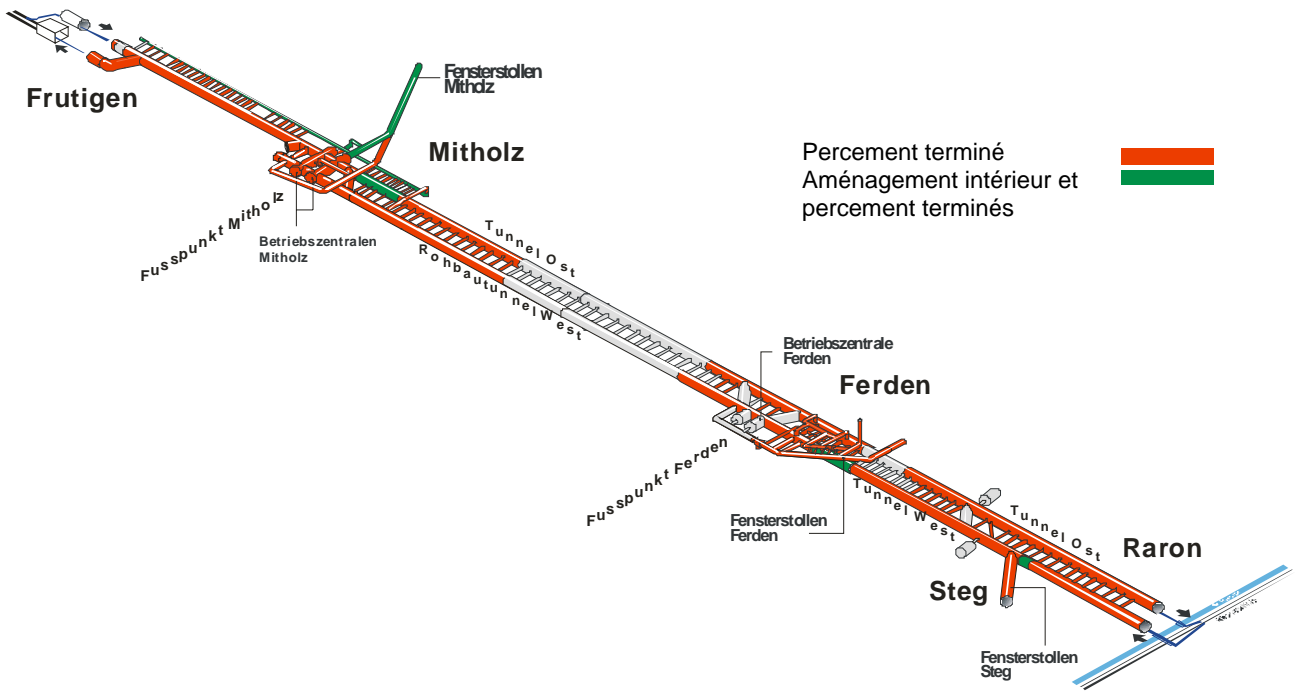
RAPPORT N° 15  
1<sup>er</sup> JANVIER - 30 JUIN 2003

## MANAGEMENT SUMMARY

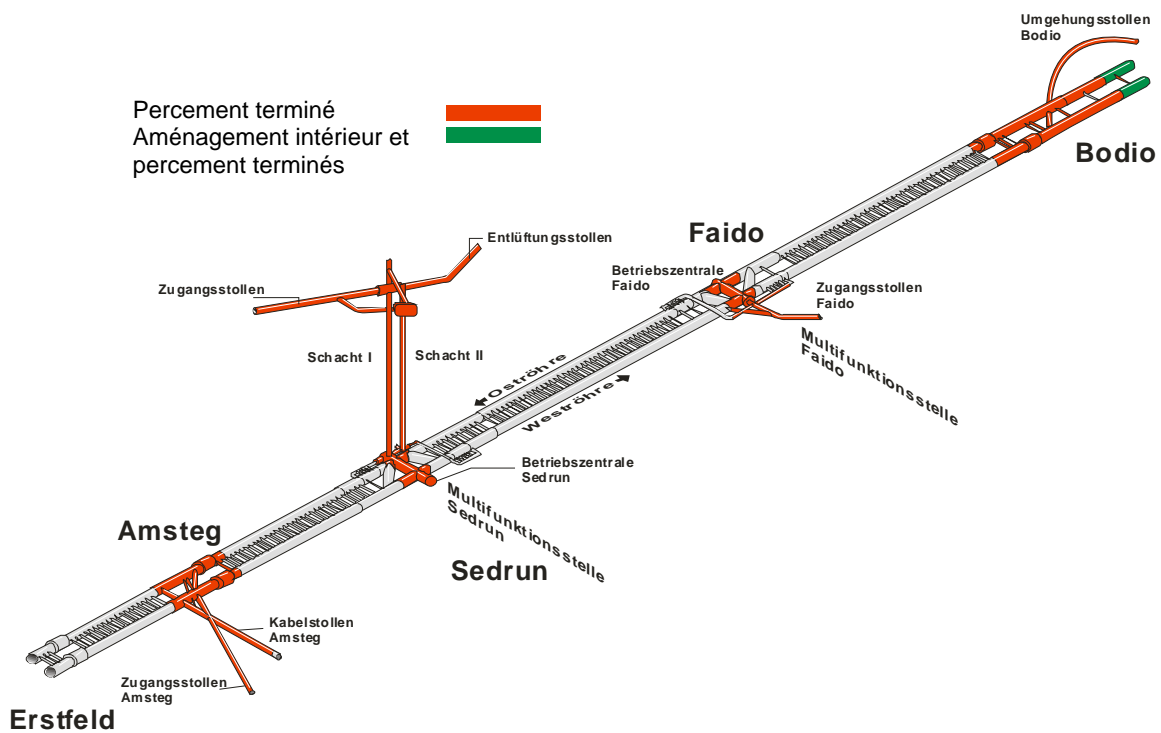
Déduction préalable pour la délégation de surveillance NLFA

# NLFA, le 30 juin 2003

## Percement du tunnel de base du Loetschberg



## Percement Gotthard-Basistunnel



## Editorial

Projet du siècle, la construction de la NLFA va bon train. Toutefois, il est inévitable de procéder à des adaptations d'ordre temporel et il est nécessaire de faire des concessions en raison de l'état des finances fédérales.

À l'heure où j'écris ces lignes, 86 % de l'ensemble du tunnel du Loetschberg sont excavés, soit 4% de plus qu'à la fin de la période sous revue (30 juin 2003). L'objectif de mettre en exploitation par étapes le tunnel de base du Loetschberg dès mai 2007 est devenu encore plus concret. Les incertitudes restantes relèvent plus de la technologie ferroviaire (dispositif d'arrêt automatique des trains ETCS Level 2 et matériel roulant) que de la montagne.

Au tunnel de base du St-Gothard – qui sera le plus long tunnel du monde – les travaux ont été lancés sur des sections supplémentaires. La procédure d'approbation des projets concernant le dernier chantier non encore autorisé, à savoir le portail nord à Erstfeld, est en bonne voie. Vers le milieu de la prochaine décennie, une ligne de plaine moderne transportera marchandises et passagers de manière rapide, fréquente et fiable à travers les Alpes.

Afin que cette ligne de plaine soit disponible de façon continue de Bâle à Lugano, il faut que l'exploitation du tunnel de base du Ceneri se fasse, si possible, en même temps que celle du tunnel de base du St-Gothard. Dans ce but, le Conseil fédéral a posé les jalons en soumettant au Parlement le message sur la libération partielle des crédits encore bloqués de la NLFA 1. Dans ce message, le tunnel de base du Ceneri est prioritaire.

En revanche, la réalisation du tunnel de l'Hirzel et du tunnel de base du Zimmerberg a été reportée pour l'instant. Dans l'optique actuelle, le tunnel de l'Hirzel n'est pas nécessaire du point de vue de l'exploitation ferroviaire. Le Conseil fédéral décidera plus tard de sa réalisation le cas échéant. Le tunnel de base du Zimmerberg est nécessaire au niveau de l'exploitation, mais il faut repousser sa construction en raison du programme d'allègement financier 2003.

Ces adaptations permettent de faire face aux mesures fédérales d'économie. Il reste toutefois difficile de se prononcer sur le fonds FTP et d'établir des calculs à ce sujet, car de nombreux facteurs variables entrent en ligne de compte, comme l'évolution des recettes de la RPLP. Il est donc possible que d'autres mesures soient prises à l'avenir.

Le 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a mené une discussion sur le financement de l'infrastructure ferroviaire. Le sujet principal de cette discussion était d'une part le financement des amortissements et des frais supplémentaires d'entretien et d'exploitation qui échoiront avec la mise en exploitation de la nouvelle infrastructure, et d'autre part la rémunération et le remboursement des prêts provenant du marché des capitaux, qui totalisent au plus 25% des coûts du projet. Le Conseil fédéral désire aborder ces deux questions à temps. Il a donc chargé le DETEC d'analyser les problèmes en collaboration avec le DFF et de présenter des propositions de solutions d'ici à la fin du premier semestre de 2004.

Malgré ce difficile contexte financier, le Conseil fédéral lie le message sur la libération partielle des crédits bloqués de la NLFA 1 à une augmentation des réserves de 900 millions de francs. Le crédit additionnel annoncé précédemment doit servir à compenser des dépenses supplémentaires dues à des exigences de sécurité, au développement de la technologie ferroviaire, à des optimisations de projets et à de nouvelles connaissances acquises par rapport au projet.

Les derniers chiffres du présent rapport intermédiaire indiquent que les réserves utilisées jusqu'ici (1,9 milliard de francs) ne suffiront pas. Avec les 900 millions supplémentaires, les coûts finals de la NLFA 1 passeront de 14,7 à 15,6 milliards de francs (état des prix 1998). Les coûts finals des quatre grands projets FTP se situent, dans l'optique actuelle, toujours dans le cadre fixé de 30,5 milliards, car la première étape de RAIL 2000 coûtera vraisemblablement 1,5 milliard moins cher que prévu.

Les coûts précités de la NLFA incluent la construction du tunnel de l'Hirzel et du tunnel de base du Zimmerberg, tout comme les améliorations des projets (tunnel de base du Ceneri à deux tubes pour des raisons de sécurité, tracé plus respectueux de l'homme et de l'environnement à Frutigen et Uri). L'OFT désire justifier ces coûts de manière transparente ; il est chargé de réaliser la NLFA selon le programme décidé. Il est du ressort de la politique de procéder à un éventuel redimensionnement.

Grâce au pilotage conséquent de l'OFT et grâce à une équipe motivée – de l'OFT aux entreprises en passant par les constructeurs – la NLFA maintient son cap.

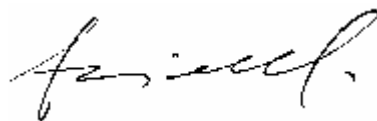
Conformément à l'article 4 de l'arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global de la NLFA, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) établit un rapport semestriel à l'intention de la Délégation des finances des deux Chambres et de la Délégation de surveillance de la NLFA concernant l'avancement des travaux et l'évolution des coûts de la NLFA.

Le présent rapport se base sur les rapports d'étape du 30 juin 2003 des constructeurs et présente ces rapports dans un plus large contexte du point de vue global de l'OFT.

*[Afin d'assurer l'actualité du rapport, nous avons jusqu'à la clôture de la rédaction mis entre crochets et écrit en italique les événements et décisions qui tombent dans la prochaine période sous revue.]*

Berne, le 19 septembre 2003

OFFICE FÉDÉRAL DES TRANSPORTS



Max Friedli, directeur

## Les grands titres de la NLFA

La DSN met en garde contre des retards dus au programme d'allègement financier – Le Conseil fédéral renonce à la documentation multimédia sur la NLFA – Procédures d'approbation des plans Uri 2003 et Ceneri engagées – Autorisation de construire pour la troisième voie Ostermundigen–Gümligen entrée en force – Quelle est la rentabilité microéconomique de la NLFA ? – La commission de la concurrence enquête sur les prix du ciment.

**Surveillance du projet**

82% du tunnel sont excavés – Percement au portail de Frutigen – La couche difficile du Doldenhorn est traversée – Ferden: rythme de l'avancement nettement amélioré – Rarogne: pont sud jeté sur le Rhône – solution de repli pour le dispositif d'arrêt automatique ETCS Level 2 en cours de planification.

**Axe du Loetschberg**

1<sup>er</sup> tunnelier en exploitation à Amsteg – Percement au puits II de Sedrun – La roche de mauvaise qualité force à déplacer le poste multifonctionnel de Faido – Deuxième percement du tronçon, difficile, à roche meuble de Bodio – centre d'accueil des visiteurs de Pollegio inauguré.

**Axe du St-Gothard**

Aménagement de la Surselva: les travaux à la gare de Disentis sont sur le point d'être achevés.

**Autres ouvrages**

Raccordement de la Suisse orientale: le programme d'allègement financier reporte le début des travaux au tunnel de base du Zimmerberg.

Aménagements à St-Gall – Arth-Goldau: doublement de la voie terminé à Degersheim.

Aménagements de tronçons du reste du réseau: convention de financement sur les mesures propres à augmenter les prestations entre Thoune et Frutigen signée avec le BLS.

## Chiffres indicateurs NLFA

### Coûts et finances le 30 juin 2003

Indications en millions de francs (hors TVA et sans intérêts intercalaires)

Ouvrages		Comptes y c. renchérissement lié au contrat T3	Crédit d'ouvrage (BCO)	Surcoûts / économie sur BCO	Coûts finaux présumés	Remarques sur les coûts finaux présumés et justification des surcoûts
Etat des prix		Effectif	1998	1998	1998	
Surveillance du projet		51.9	76.0	12.0	88.0	Prolongation de la durée du projet, nouvelles tâches supplémentaires.
Axe du Loetschberg		2'056.3	3'624.0	233.6	3'857.6	Surcoûts d'un montant de 233,6 millions en raison d'adjudications de réalisations désavantageuses ainsi que des modifications supplémentaires de projets. Réduction des surcoûts de 25 millions dans la période sous revue.
Axe du St-Gothard		1'835.2	7'716.0	1'378.6	9'094.6	Surcoûts conformément à la convention, compensations, modifications de la commande (entre autres système de séparation, projet de mise à l'enquête Uri), adjudications désavantageuses notamment à Sedrun, modifications supplémentaires de projets. ATG n'a justifié les surcoûts de 170 millions qu'à titre de risque. Surcoûts dus à des difficultés géologiques à Bodio et Faido non compris.
dont	TBC	54.5	1'392.5	642.8	2'035.4	Le changement de système et le projet de mise à l'enquête du Ceneri sont pris en compte.
Aménagement Surselva		110.3	123.0	-10.1	112.9	Objectif des coûts respecté.
Raccordement Suisse orientale		101.4	992.0	-39.3	952.7	Objectif des coûts respecté.
Aménagements St-Gall – Arth-Goldau		27.5	91.1	8.2	99.3	Surcoûts conformément à la convention ainsi que modifications de projets.
Aménagements de tronçons reste du réseau		0.0	530.0	109.6	639.6	Optimisation de projet en cours, surcoûts de 109,6 millions dus à la préparation de la mise en exploitation du TBL.
Total intermédiaire AlpTransit		4'182.6	13'152.1	1'692.7	14'844.8	Les surcoûts justifiés dépassent les réserves. D'autres coûts suppl. non vérifiés, annoncés dans l'analyse de risques, ne sont pas pris en compte (170 millions).
Réserves			1'551.9			Sur les réserves initialement prévues (1'947 millions), le Conseil fédéral a libéré, le 21.08.2002, 395 millions. une deuxième libération de réserves a été demandée. [ACF du 27.08.2003]
Total AlpTransit		4'182.6	14'704.0		14'844.8	Les coûts finaux probables que les constructeurs ont annoncés se situent 140,8 millions au-dessus du crédit global de la NLFA. Il faut demander un crédit supplémentaire.

Intérêts intercalaires	ICHA/TVA	Renchérissement (T1, T2)	Renchérissement lié au contrat (T3)	Total
106.1	91.9	607.6	103.5	909.1

Indices de renchérissement NLFA: 114,3 points (1<sup>er</sup> octobre 2002 au 31 mars 2003)  
(T1 et T2 / Base 1991 = 100,0 points) 114,2 points (1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 2003)

### Commentaire sur les coûts et finances

Il faudrait inclure dans les coûts finaux probables les surcoûts quantifiés qui sont les plus probables selon l'évaluation des risques (ATG 170 mio). Ainsi, à la mi-2003, les coûts finaux probables se chiffrent, du point de vue de l'OFT, à 15 milliards de francs et se trouvent environ 2 pour-cent au-dessus du crédit global de la NLFA (14,7 milliards, prix de 1998). Afin de couvrir les surcoûts,

un crédit additionnel de 900 millions a été prévu. Il comprend les coûts supplémentaires prévus actuellement par l'OFT ainsi qu'une estimation des risques de 400 millions. L'OFT et les maîtres d'ouvrage concernés examinent toujours systématiquement les différences des coûts annoncées et justifiées. Ces coûts sont compensés dans la mesure du possible.

## Délais

Ouvrage	Valeurs-cibles	Prévisions	Commentaire
Surveillance du projet	---	2020	L'objet « Surveillance du projet », pour des raisons logiquement inhérentes à sa nature, n'a pas de délai. 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, on peut envisager la fin de la Surveillance du projet pour 2020.
Axe Loetschberg	2007	2007	La mise en exploitation en 2007 est confirmée. Les plus gros risques de retard pour le tunnel de base se situent au niveau de la percée entre Mitholz et Ferden ainsi que de l'achèvement dans les délais des ponts sur le Rhône, au sud. Pour parer le mieux possible à toutes les éventualités de la mise en exploitation avec ETCS Level 2 et GSM-R, on a entrepris les premières démarches de planification d'une solution de repli.
Axe St-Gothard			
- St-Gothard	2014 <sup>1</sup>	2015	Suite aux retards survenus dans les travaux de construction à Bodio et Faido et compte tenu de la phase de préparation d'un an (estimation de l'OFT), la mise en exploitation régulière est reportée à 2015 (au lieu de 2014). La mesure de pilotage engagée par l'OFT, qui comprend une approbation échelonnée du projet à mettre à l'enquête (Uri 2003) et contribue à assurer le début des travaux à Erstfeld en 2004.
- Ceneri	2016 <sup>1</sup>	2016	Si les travaux préliminaires peuvent débuter en 2005 et compte tenu de la phase de mise en état de fonctionnement d'un an (estimation de l'OFT), la mise en exploitation régulière est prévue pour 2016.
Aménagement Surselva	2001	2003	Les derniers travaux de construction seront probablement achevés fin 2003. Le bouclage du projet, la rédaction des rapports finals et l'approbation du décompte sont prévus pour 2005.
Raccordement Suisse orientale			
- Tunnel de base du Zimmerberg	2013	---	La poursuite de la planification du tunnel de base du Zimmerberg a été mise en veilleuse par le Conseil fédéral. Il décidera de la poursuite des travaux de planification en fonction du programme d'allègement financier. On renonce dans un premier temps à établir un délai prévisionnel. Le délai convenu est à revoir.
- Tunnel de l'Hirzel	2016	---	Le Conseil fédéral a reporté sine die le tunnel de l'Hirzel.
Aménagements St-Gall – Arth-Goldau (Phase 1)	2004	2006	Les parties de tronçons pertinentes pour le changement d'horaire pourront être terminées jusqu'en 2004.
Aménagements de tronçons du reste du réseau			
- Axe Loetschberg	2007	2007	Il y a un risque de retard pour la transformation de la gare de Viège et la 3 <sup>e</sup> voie St.German-Viège.
- Axe St-Gothard	2016	2016	Le Conseil fédéral a mis en veilleuse la poursuite de la planification des aménagements de tronçons du reste du réseau sur l'axe du St-Gothard. L'achèvement en 2016 reste garanti pour l'instant.

<sup>1</sup> Conformément à la convention le délai est la date du début de la phase de mise en exploitation: St-Gothard 2013, Ceneri 2015. Compte tenu d'une phase de préparation estimée à un an par l'OFT, la date prévue pour la mise en exploitation régulière est 2014 (St-Gothard) ou 2016 (Ceneri).

## Les ouvrages en particulier

### Surveillance du projet: situation financière difficile

**Maîtriser les difficultés de la situation financière a été l'une des tâches principales de la Surveillance du projet au cours de la première moitié de 2003 – et restera un souci constant. Le programme de délestage 2003 opère des coupes franches dans les recettes du Fonds FTP: un défi pour tous les grands projets ferroviaires. [Le Conseil fédéral lors de sa réunion du 10 septembre 2003, a engagé des mesures propres à stabiliser la situation financière.]**

#### Délégation de surveillance de la NLFA (DSN)

La Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) s'est réunie trois fois au cours de la période sous revue. Outre l'ordre du jour ordinaire, le programme de délestage et ses conséquences sur la NLFA sont devenues sa préoccupation centrale à partir du printemps 2003.

Le 6 février 2003, la DSN a publié le Rapport annuel 2002 à l'attention des commissions permanentes (CF, CG et CTT). Ce rapport établit entre autres que la DSN travaille à ce que les membres des conseils d'administration des maîtres d'ouvrage soient élus en tenant mieux compte des intérêts du mandant public. Ils doivent avoir conscience que leurs sociétés anonymes travaillent avec l'argent des contribuables et qu'il est légitime que les pouvoirs publics demandent un compte-rendu précis de son utilisation.

Les 27 et 28 mai 2003, la DSN a tenu une session à Sierre, a rencontré le gouvernement du canton du Valais et visité le chantier du tunnel de base du Loetschberg. Elle a pris connaissance du message de l'OFT sur la libération de la deuxième phase de la NLFA 1, qui demande en même temps un crédit additionnel au crédit global NLFA, afin de renflouer les réserves.

#### Parlement et Conseil fédéral

Le Conseil fédéral a décidé le 26 mars 2003 de ne pas poursuivre le projet d'une documentation multimédia sur la NLFA (DMN). La DSN a demandé au Conseil fédéral, par lettre du 16 mai 2003 de revenir sur sa décision. Le 2 juillet 2003, le Conseil fédéral a pris connaissance d'une note de discussion du DETEC sur la DMN et a répondu négativement à la lettre de la DSN. L'archivage des documents liés à la NLFA s'effectue donc conformément aux prescriptions légales.

Le 16 avril 2003, le Conseil fédéral a augmenté de 300 millions de francs le crédit d'ouvrage destiné à l'axe du Loetschberg, afin de couvrir le renchérissement accumulé jusqu'à fin 2002, la taxe sur la valeur ajoutée et les intérêts intercalaires. Sans cette augmentation de crédit, il aurait fallu stopper les adjudications.

Le 9 mai 2003, le Conseil fédéral a approuvé une convention entre la Confédération et BLS Loetschbergbahn SA portant sur des aménagements sur la ligne d'accès au tunnel de base du Loetschberg entre Thoune et Frutigen ainsi que le crédit global y afférent de près de 41 millions de francs (partie du crédit global NLFA).

*[Le 27 août 2003, le Conseil fédéral a pris trois décisions sur la NLFA: il a libéré 378 millions sur les réserves destinées aux deux axes d'AlpTransit, le Loetschberg et le St-Gothard, a approuvé une convention avec BLS Loetschbergbahn SA sur la mise en exploitation du tunnel de base et augmenté le crédit de paiement 2003 pour la ligne de base du Loetschberg. La*



*libération des réserves autorise entre autres des optimisations de projet et permet de compenser la prolongation du projet au St-Gothard. Ces coûts étaient déjà connus et sont pris en compte dans le fonds pour les grands projets ferroviaires (Fonds FTP).*

*Le 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a adopté un message pour un crédit additionnel et la libération partielle des fonds bloqués pour la deuxième phase de la NLFA 1.]*

Au premier semestre 2003, le Contrôle fédéral des finances (CDF) a effectué à l'OFT un contrôle consécutif sur l'efficacité des contrôles spéciaux et complémentaires ainsi que des processus de modification. Il a constaté que l'OFT avait mis en œuvre dans les délais les recommandations de l'année 2002. Pour BLS AT, le CDF a conclu que le contrat de construction en gros œuvre du tunnel de base Nord était exécuté correctement. Pour ATG, il a constaté que le controlling des objectifs intermédiaires se fait conformément à la DCN.

## Contrôles

L'OFT a effectué une série de contrôles auprès de BLS AT et d'ATG et s'occupe à présent de réunir ses constatations sous forme de rapports. Suite à un contrôle du processus de détermination de la prévision des coûts finals au BLS AT, l'OFT lui a recommandé de mieux le documenter afin d'en garantir la vérification. Contrairement à cela, la CDF écrit dans son rapport du 6 mai que le processus de détermination des coûts finals est très bien documenté et estime que la procédure est bien choisie.

*Loetschberg:* Conformément à la prescription établie dans l'approbation des plans pour l'extension du projet du tunnel d'Engstlige à deux tubes, BLS AT a présenté le 17 avril 2003 sa modification de projet « revitalisation des prairies de Schwandi-Ey ». Les endiguements en dur le long de la Kander devront être enlevés de manière à recréer une zone de prairie dynamique avec une meilleure protection contre les inondations. Contrairement aux suppositions initiales, le canton de Berne fournit moins de fonds que prévu. On recherche des moyens de faire des économies, qui auront pour conséquence de diminuer la valeur écologique des mesures de compensation. L'extension du projet Mitholz Est, après mise au point avec les autorités de la protection de l'environnement et les organisations environnementales, a été approuvée le 5 mai 2003. Un recours contre cette décision auprès du Tribunal fédéral a abouti à une solution trouvée d'un commun accord et a été classée comme sans objet.

## Procédure

*St-Gothard:* Après des entretiens préliminaires intensifs entre les communes et le canton d'Uri, ATG et l'OFT, ATG a présenté à l'OFT, le 16 janvier, le projet de mise à l'enquête Uri 2003 en vue de l'exécution de la procédure d'approbation des plans. Les procédures en suspens ont été closes. La publication des plans a eu lieu du 27 janvier au 25 février 2003. Au total, 360 oppositions ont été adressées à l'OFT. Après les avoir examinées, l'OFT a conclu que les travaux dans le canton d'Uri ne pourraient débuter que par un échelonnement de la procédure d'approbation, comme le demandent les nombreux opposants, notamment le canton d'Uri et toutes les communes participant à la procédure. C'est pourquoi l'OFT, dès après l'expiration du délai de mise à l'enquête, a chargé ATG d'étudier diverses variantes de procédure échelonnée et leurs conséquences. [A la fin de juillet 2003, l'OFT a chargé ATG d'établir les bases de planification, afin de pouvoir échelonner l'approbation du projet NLFA dans le canton d'Uri (moyennant des coûts supplémentaires). Ceci permet de commencer dans

*les délais la construction des sections de voie moins contestées du côté sud. De cette manière, on pourrait attendre jusqu'en 2007 au plus tard l'approbation de la partie nord, y compris le passage de la Schächen, le plus problématique, sans que la mise en exploitation de la ligne de base du St-Gothard subisse un retard à cause d'Uri.]*

En dépit de son accord donné auparavant sur la marche à suivre, le canton du Tessin a émis de nouvelles réserves à propos de la mise au point du projet détaillé « Protection contre le bruit » pour le tronçon à ciel ouvert Biasca Campagna – Giustizia. Il les a exprimées à plusieurs reprises directement à l'OFEFP. L'OFT n'est pas d'accord avec ce procédé.

Pendant la publication des plans pour le tunnel de base du Ceneri, du 2 avril au 15 mai 2003. 226 oppositions sont parvenues à l'OFT, qui concernaient notamment des revendications en matière de protection contre le bruit, de protection de l'air, de maintien des zones cultivables et d'expropriation. On attend pour l'automne les consultations des services fédéraux et les prises de position d'ATG, de sorte que les négociations de conciliation pourront commencer avant la fin de l'année. Il est toujours réaliste de prévoir la clôture de la procédure pour l'automne 2004.

*Aménagements des tronçons sur le reste du réseau :* Comme les moyens de recours n'ont pas été utilisés pendant le délai imparti pour le projet de 3<sup>e</sup> voie Ostermundigen – Gümligen (y c. mesures anti-bruit), les travaux de construction ont pu commencer au début de juillet 2003 sur cette section. La procédure d'approbation des plans de la 3<sup>e</sup> voie St-German – Viège, qui a fait l'objet de 122 oppositions, est toujours en retard. La raison en est le dense enchevêtrement de ce projet d'aménagement avec la procédure menée parallèlement pour les mesures anti-bruit de la section St-German – Brigue.

#### **OP RaSec-AT**

Au début de 2003, l'organisation du projet « Rapport de sécurité AlpTransit » (OP RaSec-AT) a commencé à évaluer les analyses de risques quantitatives des tunnels de base du Loetschberg et du St-Gothard. Ces travaux seront terminés en 2004. La saisie du degré d'aménagement technologique sécuritaire des tunnels à double voie des lignes ferroviaires à grande vitesse européennes, élaborée depuis longtemps, a été achevée.

Pour l'axe du St-Gothard, l'OP RaSec-AT est sur le point de terminer l'évaluation du projet de mise à l'enquête Uri 2003.

#### **Installations de sécurité et d'automatisation**

BLS AlpTransit SA a signalé par lettre à l'OFT qu'il considérait comme trop élevé le risque impliqué par le système de signalisation et d'arrêt automatique ETCS Level 2. Il a annoncé qu'il ne pourrait pas tenir le délai de mise en exploitation du tunnel de base du Loetschberg (fin mai 2007) et a demandé à l'OFT son accord pour planifier une solution de repli avec signalisation hors cabine. Du point de vue de l'OFT, le risque serait gérable au moyen d'autres mesures. Ainsi, une mise en exploitation échelonnée – à partir de mai 2007 pour le trafic marchandises et à partir du changement d'horaire en décembre 2007 pour le trafic des voyageurs – pourrait désamorcer le problème. L'OFT a donné son accord pour la planification d'une solution de repli à la condition qu'il s'agisse d'un système aussi simple que possible, qui permette au moins d'assurer une offre de base pour le trafic marchandises.

#### **Matériel roulant**

Etant donné des lettres des CFF, il faut partir du principe que l'adaptation du matériel roulant aux normes sécuritaires (capacité de roulement en cas

d'incendie, caractéristiques en cas d'incendie) pose des problèmes au niveau des délais. Durant la prochaine période sous revue, tous les participants seront appelés à résoudre ces problèmes pour garantir la mise en service.

L'indice du renchérissement NLFA pour la période du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre 2003 a baissé de 0,1% pour atteindre à présent 114,2 points (base 1991 = 100,0 points).

La mise à jour de l'étude de rentabilité du 14 février 1997 a montré que la rentabilité microéconomique de la NLFA a diminué. Cela est dû à ce que la mise en exploitation du tunnel de base du St-Gothard est repoussée de six ans par rapport aux hypothèses de l'étude et que les contributions de couverture des trafic des voyageurs et des marchandises ne seront pas versées pour cette période. Selon l'étude, l'objectif de rembourser le prêt entièrement rémunéré (25 % du total des investissements), dans les conditions-cadres actuelles de la politique des transports (séparation trafic transports – infrastructure) ne pourra pas être atteint dans la mesure prévue. *[Le 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a discuté des coûts subséquents des investissements dans l'infrastructure ferroviaire.]*

L'OFT tient à jour, avec les maîtres d'ouvrage de la NLFA, la stratégie de communication (SCN). Le but est de maintenir à jour la communication sur la NLFA, de mieux coordonner les travaux avec les constructeurs et de planifier les futures prestations, les produits ainsi que les coûts. Un nouveau sujet à aborder sera le marketing (objectif principal: commercialiser la NLFA avant sa mise en service).

Au cours de la période sous revue, l'OFT a publié 13 communiqués sur les événements récents. En mars, une conférence de presse de l'OFT a eu lieu sur l'état d'avancement et sur la suite du développement de la NLFA, qui a suscité un vif intérêt dans les médias.

Les experts de l'Office fédéral des eaux et de la géologie (OFEG) ont effectué des mesurages d'hiver sur l'axe du St-Gothard, au mur du barrage Sta Maria, les ont pondérés et évalués. Ils ont également commencé les calculs de tassements pour le barrage de Curnera. Sur l'axe du Loetschberg, on effectue les calculs de tassements ordinaires. On peut exclure actuellement, du point de vue géodésique, une mise en danger du barrage de Ferden par le percement du tunnel.

Certains parlementaires ayant fait part aux médias du prix surfait du ciment payé pour les constructions de la NLFA, l'OFT a posé une série de questions à ATG et à BLS AT en mai 2003. Les réponses des deux maîtres d'ouvrage sont arrivées en juin. Malgré les particularités de la NLFA (entre autres la géologie et la protection de l'environnement), certains prix du ciment semblent trop élevés à l'OFT. Comme la NLFA utilise de très grandes quantités de ciment, la Confédération a tout intérêt à ce que ce prix ne soit pas trop élevé. *[Pour cette raison, l'OFT a déposé, le 8 juillet 2003, au secrétariat de la commission de la concurrence (ComCo) une demande d'étude préliminaire ou d'enquête sur le prix du ciment.]*

## **Indice du renchérissement NLFA**

## **Etude de rentabilité**

## **Relations publiques**

## **Surveillance des barrages**

## **Ciment**

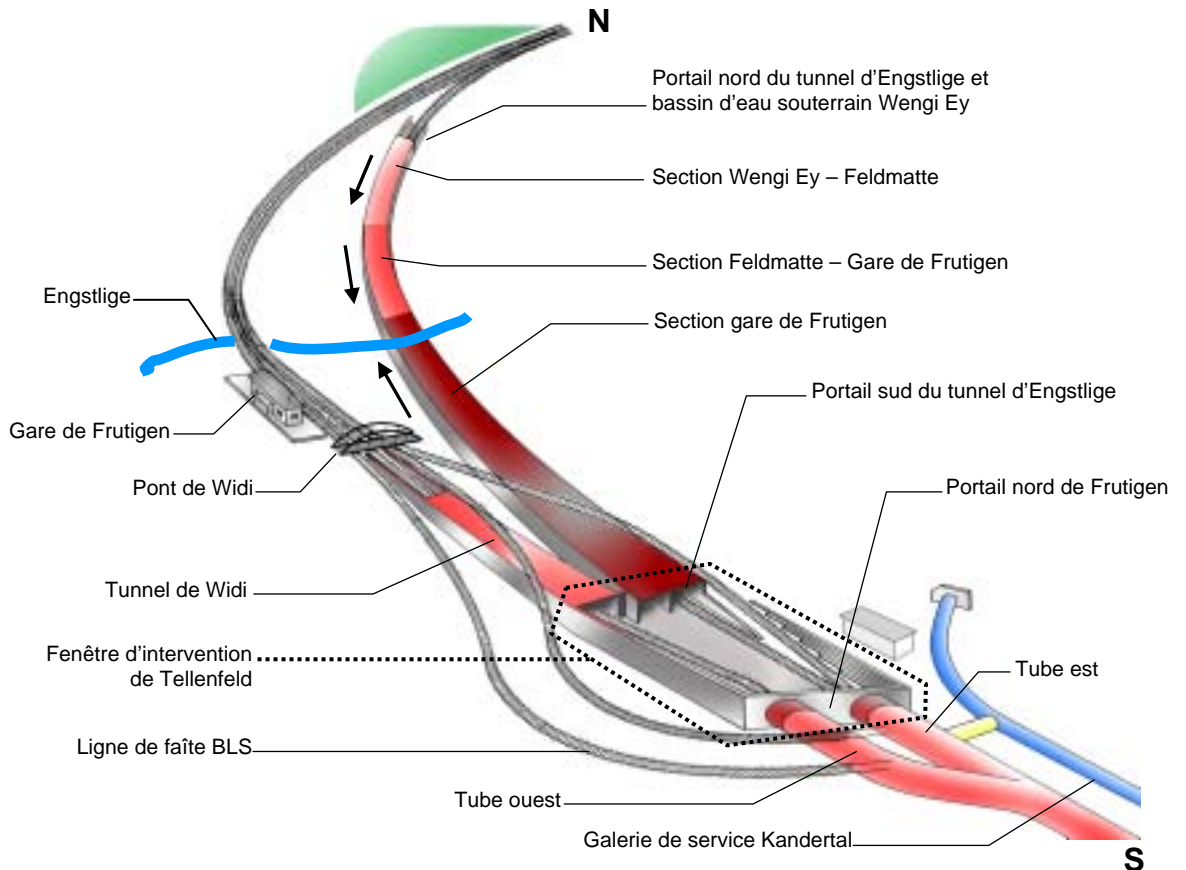
## Loetschberg: calendrier respecté

**Au total, 88 kilomètres de roche doivent être percés pour le tunnel de base du Loetschberg. A la fin de la période sous revue, les mineurs sont parvenus au kilomètre 72. 82 pour cent du tunnel sont percés. [Etat au 15 septembre 2003 : 76 km ou 86%]**

### Actualités

Les conditions ont été difficiles au portail nord de **Frutigen** en raison de roches meubles ainsi que de la position seulement 5 mètres en dessous de la ligne de faite BLS. Pour des raisons de sécurité, les travaux ont dû être interrompus le 15 avril, le trafic ferroviaire a également été stoppé provisoirement : de la terre provenant de la couche au dessus de la voûte avait coulé dans le tunnel. La circulation a pu reprendre sur le tronçon BLS au bout de 2 ½ heures. Le 14 mai, dans le tube ouest, le percement de la section Frutigen – Mitholz a eu lieu.

Le bétonnage du tunnel à tranchée ouverte d'Engstlige a commencé à trois endroits en même temps, le portail sud est déjà terminé. Le tunnel sera



construit en trois sections à la fois. La première étape de la tranchée du tunnel de Widi est terminée; elle a été creusée et étayée.

A Tellenfeld, les travaux ont été concentrés sur le bétonnage du bassin. Comme une coque de bateau, le bassin s'enfonce sur 15'000 m<sup>2</sup> dans la nappe d'eau souterraine. Jusqu'à la fin de juin 50 plaques sur 60 étaient posées.

A **Mitholz**, les deux percements sud ont traversé la couche du Doldenhorn, où des problèmes de roche à tendance karstique sont survenus. Ils se trouvent actuellement dans les terrains autochtones nord, où la roche exige

le montage d'arcs d'acier. Dans le tube est en direction du sud, les travaux d'aménagement intérieur avancent rapidement.

Le percement sud à **Ferden** a également bien avancé, après que les mineurs ont laissé derrière eux la zone de carbone friable. Le percement sud dans le tube Est est terminé. Les percements nord à Ferden se trouvent dans le granit de Gastern sur le côté valaisan du Lötschenpass. Une fois les installations améliorées, les effets du percement à l'explosif se sont stabilisés à un bon niveau.

A **Steg**, les mineurs ont commencé l'aménagement intérieur. Dans le tube Ouest Lötschen-Ferden, le premier panneau de coffrage a été bétonné à la mi-avril. Par la suite, on a régulièrement terminé un panneau par jour.

Le tunnelier a bien progressé dans le tube est à **Rarogne**. Le percement à l'explosif dans le tube ouest a avancé en moyenne de dix mètres par jour de travail au cours de la période sous revue. Au début de juin, les travaux de terrassement pour la centrale d'exploitation de Rarogne ont également démarré. Le Rhône est enjambé par le pont sud, toutes les étapes fondamentales sont terminées. Au pont nord, les fondations sont pratiquement terminées, une seule fondation reste à faire.

A l'exception du lot « Radio », tous les mandats de l'équipement technique ferroviaire sont attribués. Les entreprises participantes travaillent d'arrache-pied à la planification de l'exécution. Les approbations et libérations devraient avoir lieu dans les prochains mois.

**Technique  
ferroviaire**

A Frutigen les écrans antibruit provisoires ont été montés au fur et à mesure. *[Les écrans définitifs ont été construits en été.]* Les isolations de fenêtres sont pratiquement terminées.

**Ecologie**

En progressant dans les rameaux de communication de Steg, comme on s'y attendait, les mineurs sont tombés sur des zones amiantifères. Les matériaux d'excavation ont été transportés au dépôt d'alluvions de Goler. Dans de tels cas, on recourt à une méthode élaborée avec la SUVA qui a fait ses preuves : elle empêche que les mineurs inhalent de l'amiante ou que celui-ci se diffuse dans l'atmosphère. A Ferden le percement sud était le seul endroit où l'on risquait de trouver de l'amiante, et les travaux y sont terminés depuis avril. Le tunnelier de Rarogne se trouvera jusqu'en octobre 2003 dans une zone susceptible de comporter de l'amiante.

Des tests à l'EPF Lausanne ont montré que la capacité du système de drainage est fortement réduite par des bulles d'air. Pour cette raison, on recherche avec ATG de nouvelles solutions pour la ventilation. Ce faisant, on a accordé une attention spéciale au fait que des liquides inflammables ou des gaz peuvent s'infiltrer dans le système de drainage et pourraient causer une explosion. D'autres tests, qui ont commencé à la fin d'août 2003, montreront quelles mesures de prévention et de protection doivent être prises.

**Tests**

Le 22 février, un accident mortel a eu lieu dans le tube ouest, à la hauteur du percement de Mitholz. Juste après la bifurcation d'Adelrain, un mineur a été écrasé par une chargeuse à roues qui faisait marche arrière. Le rapport d'enquête n'est pas encore disponible. La SUVA a mis à l'étude un système d'avertissement pour les conducteurs de chargeuses à roues qui doit détecter les personnes se trouvant dans la zone dangereuse.

**Accidents**

**Délais**

A Ferden, il n'est pas possible de rattraper le retard sur le calendrier. Le percement Ferden-Mitholz pourra probablement quand même avoir lieu en décembre 2004, grâce au déplacement de la limite du lot vers le sud.

La prévision de mise en exploitation régulière du tunnel de base du Loetschberg en mai 2007 est toujours réaliste. Toutefois, cette date dépend beaucoup de l'évolution et de la mise en place d'ETCS Level 2 et de GSM-R. Pour ne pas compromettre le délai, l'OFT a donné son accord en mai pour la planification d'une solution de repli à titre de solution transitoire. Elle ne sera réalisée que si nécessaire.

**St-Gothard: conditions difficiles au sud**

**Des conditions géologiques difficiles à Bodio et Faido entraînent des retards. Dans l'optique actuelle, le tunnel de base du St-Gothard sera terminé six mois plus tard que prévu.**

**Actualités**

A **Amsteg**, le percement de la galerie des câbles de 1,8 km de long, qui garantira l'alimentation en courant de traction, a eu lieu le 17 janvier. Le tunnelier a été monté dans le tube Est et il a été mis en service le 27 mai. A la fin du mois de juin, il se trouvait au m 378. [*Le percement du tube Ouest a commencé le 19 août.*]

Pour la première fois, des matériaux d'excavation excédentaires provenant d'Amsteg ont été fournis à la mi-mai pour le projet « Déversement dans le lac d'Uri ». Avec ces débris, le canton rétablira des bas-fonds dans l'embouchure initiale de la Reuss, précieux du point de vue écologique.

A **Sedrun**, le percement pour l'élargissement du puits II de 1,8 à 7 m a eu lieu le 23 juin. Le puits remplit diverses fonctions. Il sert à évacuer l'air vicié, à transporter de lourds appareils et à augmenter la sécurité pendant la phase de construction.

A **Faido**, le tube Ouest a 127 m de longueur en direction du nord et 132 en direction du sud. Pour le tunnel Est, l'avance est de 183 m en direction du nord et 137 en direction du sud. A **Bodio**, le tunnelier a atteint le m 454 dans le tube est et 980 dans le tube ouest. Le deuxième percement du tronçon en roche friable, difficile, a eu lieu au début de février.

Les conditions géologiques difficiles rencontrées au poste multifonctionnel de Faido nécessitent une adaptation du projet. D'après les connaissances actuelles, il faut s'attendre à ce que son excavation se termine plus tard que prévu, d'où un autre retard dans le percement de la liaison entre les lots des tunnels de Faido et de Sedrun. Le retard sera vraisemblablement de six mois. A l'heure actuelle, ATG ne donne aucun renseignement sur les surcoûts, des études approfondies sont en cours.

Dans le lot de Bodio, une zone perturbée inattendue a été rencontrée lors du percement des tubes est et ouest. Dans le premier, elle avait, fin juin, une extension de 330 m. Dans le second, on l'a quittée provisoirement après 100 m.

Le pavillon d'information de Pollegio est ouvert aux visiteurs depuis avril 2003.

**Ecologie**

En février 2003, des eaux usées non traitées ont pénétré dans le Rhin antérieur sur la section de Sedrun. ATG a ordonné aux entrepreneurs du lot de vérifier et de nettoyer régulièrement les conduites et les rigoles. De plus,

un bassin de décantation a été installé au pied du puits. Ce problème devrait être résolu une fois que la station d'épuration des eaux aura été mise en service à la mi-août.

L'utilisation d'explosifs laisse de grandes concentrations de produits de réaction sur les parois des tunnels, dans les matériaux d'excavation, ainsi que dans l'eau de consommation et de la montagne. Les valeurs limites du nitrite sont dépassées sur la section de Faido. L'eau ne peut donc pas être déversée dans la rivière Tessin. Après accord avec les services spécialisés du canton et de la Confédération, les eaux usées seront diluées après avoir été traitées. L'étude a prouvé que cette dilution constitue une solution appropriée.

Un accident de travail mortel s'est produit le 3 avril dans la galerie latérale ouest de la section de Faido. Une roche s'est détachée du front du tunnel et a touché si malencontreusement un mineur qu'il a succombé à ses blessures.

#### **Accidents**

Dans l'optique actuelle, il faut partir du principe que le tunnel de base du St-Gothard pourra être préparé pour sa mise en service au plus tôt au début de 2014. L'exploitation régulière devrait être possible à partir de 2015, après une phase de mise en service estimée à une année. Ce retard est imputable aux difficultés géologiques de Faido et de Bodio.

#### **Délais**

### **Aménagement de la Surselva**

L'assainissement de l'infrastructure dans la section « transformation totale » a été terminé. Les dégâts que les intempéries ont causés à la station de croisement de Mompé-Tujetsch ont été réparés.

#### **MGB**

Les travaux concernant cette section seront terminés durant le second semestre 2003. Le rapport final et le décompte sur l'acquisition des véhicules et le tunnel de Disentis seront aussi établis.

S'agissant de la section Oberland et de son approvisionnement en énergie, les installations de la caténaire ont été terminées sur la ligne Reichenau-Tamins jusqu'à Versam-Safien. La fin des travaux de la gare de Disentis aura lieu durant le second semestre 2003.

#### **RhB**

### **Raccordement de la Suisse orientale**

Les CFF ont mis en service le tunnel de Thalwil. Le programme d'allègement financier de la Confédération a pour effet un report de la construction du tunnel de base du Zimmerberg.

#### **Tunnel de base du Zimmerberg**

La commune de Horgen a fait élaborer une étude de faisabilité pour un passage inférieur à construire en lieu et place du passage supérieur au-dessus de la Seestrasse près du portail de Meilibach. Il n'y a pas eu d'autres planifications.

#### **Tunnel de l'Hirzel**

## Aménagements St-Gall – Arth-Goldau

### CFF

Les CFF ont approuvé le projet du module de St-Gall en juin 2003.

La décision d'approbation des plans du module Lichtensteig-Wattwil - non pertinent pour l'horaire – est entrée en force en septembre 2002. Etant donné le programme d'allègement financier de la Confédération, il faut reporter la construction au début de 2005, la mise en service n'aura vraisemblablement lieu qu'en 2006.

Le chantier d'Uznach a commencé en novembre 2002. La mise en service des principaux éléments des modules de Kaltbrunn-Uznach-Schmerikon devrait avoir lieu comme prévu à la fin de 2004.

### SOB

Les travaux de construction pour le module de Pfäffikon Est se déroulent comme prévu. *[Depuis le 23 août 2003, les trains empruntent le nouveau pont sur le canal.]* On peut s'attendre à ce que toute l'installation soit mise en service le 1<sup>er</sup> juillet 2004. Le doublement de la voie à Degersheim sera mis en service lors du changement d'horaire de 2003.

## Aménagement du reste du réseau

### Aménagements de l'axe du Loetschberg Réseau BLS

Le 9 mai 2003, le Conseil fédéral a approuvé le financement des mesures sur les lignes Thoune–Spiez et Spiez–Frutigen, qui permettront d'augmenter la capacité d'accès au tunnel de base du Loetschberg. Sur les coûts globaux de 49 millions de francs, la Confédération apporte une contribution de 41 millions (prix de 1998). Ces fonds serviront à remplacer les signalisations vétustes par de nouvelles, de manière à réduire les intervalles entre les trains et de faciliter l'exploitation banalisée. Par ailleurs, trois passages à niveau seront supprimés dans les communes de Thoune et de Spiez. Les premières procédures d'approbation des plans sont en cours. La fin des travaux est prévue pour fin 2007.

### Aménagements de l'axe du Loetschberg Réseau CFF

Grâce à une simulation informatique, l'EPF de Lausanne a étudié les besoins d'extension de la ligne entre Bâle et Brigue. Six modules sont absolument nécessaires: une troisième voie entre Ostermundigen et Gümligen, une troisième voie entre St. German (portail sud du tunnel de base du Loetschberg) et Viège. Etant donné que la gare de Viège sera dotée d'une fonction importante en tant que nœud complet, elle devra subir de grandes modifications. Les postes d'enclenchement de Tourtemagne, Gampel et Rarogne devront être adaptés pour qu'ils puissent être commandés désormais par la centrale d'exploitation de Spiez. De nouveaux blocks de ligne sont nécessaires sur la ligne Viège–Brigue, afin que les trains puissent circuler à de courts intervalles. Dans la région de Rarogne-Brigue, les mesures antibruit coûteront plus cher que prévu.

Un montant de 189 millions de francs (prix de 1998) est disponible pour toutes les mesures affectant le réseau CFF, cela au titre du crédit AlpTransit.

### Préparation de l'exploitation du Loetschberg

Le « groupe de travail réception technique LBT » s'est surtout attelé à optimiser les processus de la phase de mise en service (réceptions techniques, tests, instruction du personnel, etc.).



Le « groupe de travail préparation de l'exploitation de l'axe du Loetschberg » a élaboré en premier lieu la convention entre la Confédération et le BLS concernant la préparation de l'exploitation de l'axe du Loetschberg. *[La convention a été approuvée par le Conseil fédéral le 27 août 2003.]*

De premières démarches ont été entreprises pour activer le comité directeur. Les exigences ont été définies pour les projets de détail et la procédure d'homologation de la double caténaire a été mise en place. Durant le second semestre 2003, la société ATG présentera à l'OFT, pour information, un projet de pose de la technique ferroviaire.

**Préparation de l'exploitation du St-Gothard**

## Contexte

### Les transports publics et la pression financière

Le Comité mixte qui est chargé d'appliquer l'accord précité a siégé une fois durant la période sous revue. Il s'est surtout penché sur l'harmonisation du droit des transports, la création d'un observatoire commun des transports et, en général, sur les problèmes de transit par le rail et par la route.

**Accord sur les transports terrestres**

Sur la route, le volume du trafic à travers les Alpes a, durant le premier semestre 2003, progressé de 3%, étant donné qu'on est passé du système de dosage au système du compte-gouttes (augmentation de la capacité) ; le fret transporté a enregistré une hausse de 4%. Tous les secteurs du fret ferroviaire ont augmenté durant la même période. Alors que le trafic par wagons complets croissait de 1%, le trafic combiné non accompagné enregistrait une croissance de 3% et le trafic combiné accompagné (chaussée roulante) faisait même un bond de 36%. Dans l'ensemble, le rail a transporté 4% de fret de plus que durant la période correspondante de l'année précédente, de sorte que la répartition modale entre le rail et la route ne s'est pas modifiée. La réouverture du tunnel du Monte Olimpino II (Chiasso – Milan) devrait avoir un effet stimulant sur le trafic ferroviaire des marchandises à travers la Suisse.

**Mesures d'accompagnement / transfert**

Pour 2003, la Confédération a commandé une offre de 81'000 places de chargement pour la chaussée roulante (en vue du chargement des camions d'une hauteur maximale aux angles de 4 m et d'un poids maximal de 44 tonnes). Elle subventionne cette offre à raison de 29,45 millions de francs. En moyenne, 8 paires de trains avec 18 ou 20 places de chargement circulent chaque jour. Durant les six premiers mois, le taux moyen d'utilisation a été de 76%.

**Corridor de ferroutage**

Les derniers travaux de construction sur le tronçon entre Iselle et Varzo seront terminés définitivement à la mi-septembre 2003. Les travaux d'élargissement du profil d'espace libre dans le tunnel du Simplon seront vraisemblablement terminés en décembre 2003. D'ici là, ces travaux limiteront la capacité. En 2004, l'offre de places de chargement sera agrandie et portée à 105'000 unités.

**RAIL 2000  
2<sup>e</sup> étape**

En mars 2003, l'OFT et les CFF sont convenus d'élaborer un projet d'offre commun sur la base des travaux effectués jusqu'ici. En juin 2003, un groupe de travail a élaboré une ébauche de solution pour un projet d'offre commun. L'approfondissement de l'étude à l'aide de modèles informatiques prendra plus de temps.

*[Parallèlement, l'OFT et les CFF réuniront ensemble les résultats actuels de la planification de la deuxième étape de RAIL 2000 et examineront les répercussions des nouvelles conditions-cadres sur le projet. Ils tiendront compte notamment des finances précaires de la Confédération et des développements de la technique. D'autres solutions méthodologiques seront esquissées sur la base de ces travaux. Le projet d'offre ad hoc sera présenté au Conseil fédéral en 2005 au plus tôt.]*

**Raccordement au  
réseau LGV**

Le message sur le raccordement Est et Ouest sera mis en consultation durant le second semestre 2003. *[Il a été adopté par le Conseil fédéral le 10 septembre.]* Pour le raccordement ouest, la réalisation devra commencer dès la fin de 2004, conformément à la convention signée par les deux ministres des transports.

Raccordement Est: L'électrification de la ligne Lindau – Memmingen – Munich est mentionnée comme « projet international » dans le plan fédéral des voies de communication de l'Allemagne de juillet 2003.

**Raccordements  
nord et sud**

Le comité directeur italo-suisse a défini les démarches nécessaires pour renouveler la concession du Simplon, harmoniser la planification de l'infrastructure ferroviaire et poursuivre la NLFA au sud de Lugano.

La ligne Bâle - Karlsruhe sera mise progressivement à quatre voies d'ici à 2014. Du côté suisse, le projet d'un deuxième pont sur le Rhin à Bâle se trouve au stade de l'approbation des plans.

**Lutte contre le  
bruit**

Jusqu'à la fin de juin 2003, l'OFT a approuvé 44 projets de construction antibruit – dont 18 durant la période sous revue. 135 autres projets concernant les corridors de ferroutage du St-Gothard et du Loetschberg se trouvaient au milieu de l'année au stade de l'approbation des plans ou de la planification.

A la fin de juin 2003, 665 véhicules CFF étaient rénovés dans le cadre du programme FTP, qui porte sur 1'237 véhicules. L'assainissement des wagons est prévu dès 2004.

**Fonds**

Le budget 2004 du fonds pour les grands projets ferroviaires comprend des prélèvements de 2'302 millions pour les projets. Par rapport au budget 2003, cela correspond pour la première fois à une réduction de 45 millions (2%). Comparativement au budget 2003, les versements au fonds (produits), qui proviennent des ressources financières affectées, diminueront en 2004 de 87 millions pour atteindre 1'098 millions (-7 %). La réduction est imputable au programme d'allègement financier (50 mio.) et à la faiblesse de la conjoncture. Après la comptabilisation des intérêts (145 mio.) et la levée de prêts portant des intérêts à taux complet (542 mio.), le compte du fonds enregistre un déficit de 817 millions, que la Confédération couvre par des avances. Les avances cumulées atteignent ainsi 3'378 millions de francs.

Suite au programme d'allègement financier, seuls 80% de la part fédérale des recettes de la RPLP sont encore versés dans le fonds. Avec le programme actuel de construction, cela conduirait en 2007 à un dépassement

de la limite des avances. Grâce à une première mesure de gestion, l'OFT a différé de deux années le début de la construction du tunnel de base du Zimmerberg. Cela étant, la limite des avances (4,2 mrd CHF, prix de 1995) peut tout juste être respectée.

La NLFA 2 est un nouveau projet à long terme et peut être considérée comme un programme prolongeant les projets FTP actuels. Elle devra se faire en deux étapes: la première est le message sur la planification, la seconde le message sur la construction.

Le message sur la planification de la NLFA 2 indiquera grosso modo les éléments à examiner et demandera un crédit de planification. Les travaux suivants devront notamment être financés par le crédit de planification: élaboration de l'avant-projet du tracé « montagne long fermé » dans le canton d'Uri, y compris les sondages géologiques nécessaires, l'évaluation des tronçons différés dans le périmètre NLFA, la mise en évidence des goulets d'étranglement et la rédaction d'une liste des priorités sur les axes de transit nord-sud, ainsi que l'évaluation des améliorations pour les liaisons avec l'étranger.

Etant donné les conclusions de ces études, le message sur la construction de la NLFA 2 sera soumis au Parlement vers 2007/08. La NLFA 2 ne sera concrétisée que dans ce message.

Après les premiers essais en 1996 et 1998, les CFF ont procédé à des courses d'essai avec un train marchandises long de plus de 1'600 m. Ils l'ont fait circuler sur le tronçon désaffecté Laufenburg – Koblenz. L'analyse des études conforte la thèse selon laquelle de longs trains de marchandises peuvent circuler lorsque

- des locomotives supplémentaires sont insérés dans le train et qu'elles peuvent être télécommandées par un dispositif réagissant très rapidement,
- les caractéristiques de freinage des véhicules ne varient que dans une plage relativement faible,
- les véhicules sont équipés de semelles de freins en matière synthétique ou de freins à disques.

La faisabilité technique et opérationnelle de l'arrêt d'urgence de Sedrun (utilisation commerciale) dans le tunnel de base du St-Gothard est prouvée en principe dans une étude. Ce document, intitulé « Analyse du marché et études du besoin » montre toutefois que l'installation projetée n'est pas rentable. *[Le 25 août 2003, l'OFT a envoyé au gouvernement des Grisons une lettre évaluant les études de manière critique. Il a annoncé que la Confédération ne mettrait aucun moyen supplémentaire à disposition pour poursuivre les planifications.]*

Lors de la consultation publique relative aux plans sectoriels rail/TP et route, 15% des réponses se prononçaient en faveur d'un plan sectoriel des transports d'ordre supérieur. La Conférence de coordination des transports DETEC a décidé que les planifications de l'OFROU, de l'OFAC et de l'OFT devaient être axées sur un projet commun de plan directeur des transports. Celui-ci doit comprendre une partie stratégique et programmatique englobant tous les transports et trois volets de concrétisation pour chacun des modes (route, rail/TP et aviation).

## NLFA 2

## Longs trains marchandises

## Porta Alpina

## Plan sectoriel rail / TP

## Evaluation globale et conclusion

### Tâches opérationnelles

#### Prestations et délais

Dans le grand projet de la NLFA, tous les grands lots de tunnels, à l'exception du percement à partir d'Erstfeld, sont en exploitation.

Pour le Loetschberg, la mise en service selon l'horaire, en 2007, est confirmée. Au St-Gothard, vu la procédure d'approbation des plans pour les travaux dans le canton d'Uri, on s'attend à une approbation par étapes, solution acceptable pour toutes les parties. Etant donné les conditions géologiques défavorables des percements de Bodio et de Faido, il faut, dans l'optique actuelle, déplacer de 2014 à 2015 la mise en service régulière prévue pour le tunnel de base du St-Gothard.

#### Coûts et finances

Les coûts finaux vraisemblables atteignent 15 milliards au milieu de 2003 et dépassent de 2 % le total du crédit global NLFA de 14,7 milliards (prix de 1998). Les différences de coûts attestées et annoncées continuent d'être examinées systématiquement et, si possible, compensées par l'OFT et les maîtres de l'ouvrage. Un crédit additionnel a été demandé pour couvrir les surcoûts. *[Le 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a adopté à l'intention du Parlement le message sur le crédit additionnel et la libération partielle des crédits bloqués de la deuxième phase de la NLFA 1.]*

#### Evaluation des risques

A l'heure actuelle, les surcoûts éventuels du projet global AlpTransit sont estimés à 400 millions de francs. *[Ce montant est inclus dans le crédit additionnel demandé.]*

#### Programme d'allègement financier

La précarité des finances fédérales et le programme d'allègement financier ont des répercussions sur la NLFA. La future réduction des versements RPLP en faveur du fonds signifie que la limite des avances sera dépassée si le programme des investissements n'est pas corrigé: à l'exception du tunnel de base du Ceneri et des aménagements St-Gall – Arth-Goldau, tous les autres projets de la NLFA de la 2<sup>e</sup> phase seront retardés.

### Tâches stratégiques

#### Message sur la planification de la NLFA 2

Le 26 septembre 2003, la direction de l'OFT a adopté le message sur la planification de la NLFA 2. Le Conseil fédéral devra encore l'approuver avant la session d'hiver.

#### Coûts subséquents pour les transports publics

S'agissant du financement de l'infrastructure ferroviaire, il y a deux questions en suspens: les coûts subséquents de la nouvelle infrastructure, d'une part, et, de l'autre, les prêts levés sur le marché pour les projets FTP qui ne doivent pas dépasser 25 % des investissements et qui ne pourront peut-être pas être remboursés intégralement. *[Le 10 septembre 2003, le Conseil fédéral a chargé le DETEC d'analyser les problèmes avec le DFF et de présenter des propositions de solutions d'ici à la mi-2004.]*

\* \* \*



**Axe du Loetschberg  
Frutigen: Portail nord  
du tunnel de base du  
Loetschberg**



**Axe Gotthard  
Amsteg: Tunnelier  
tube est**

# Investissements NLFA 1

