

Libération partielle des crédits bloqués de la deuxième phase de la NLFA 1 et crédit additionnel

Le 27 septembre 1992, les citoyens ont approuvé en votation la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). Le projet redimensionné (NLFA 1) a été l'un des quatre grands projets ferroviaires que le peuple et les cantons ont adoptés le 29 novembre 1998 en votant sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP). La NLFA 1 a été subdivisée en deux phases.¹ Le Conseil fédéral demande maintenant au Parlement de libérer partiellement les fonds de la deuxième phase de la NLFA 1, ainsi qu'un crédit additionnel.

La deuxième phase, qui bénéficie de 3,384 milliards (prix de 1998), comprend les tunnels de base du Ceneri et du Zimmerberg, l'aménagement de la ligne St-Gall –Arth-Goldau, la liaison directe entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Gothard, ainsi que des aménagements sur le reste du réseau de l'axe du Gothard, y compris les préparatifs pour la mise en service des tunnels de base du Gothard et du Ceneri. Eu égard au programme d'allègement financier 2003, au frein à l'endettement et aux coûts subséquents, la deuxième phase est aussi subdivisée selon les priorités.

Les crédits bloqués pour les investissements prioritaires, à savoir le tunnel de base du Ceneri et les aménagements résiduels pour St-Gall - Arth-Goldau seront libérés. Afin que le Conseil fédéral puisse assurer la gestion opérationnelle du crédit NLFA, les crédits bloqués des réserves de la deuxième phase seront aussi libérés.

Les autres crédits (notamment pour le tunnel de base du Zimmerberg et le Hirzel) restent bloqués pour le moment. La libération de ces crédits d'objet bloqués sera demandée uniquement lorsque les répercussions du programme d'allègement financier et la situation des finances fédérale pourront mieux être évaluées.

Le tunnel de base du Ceneri (TBC) a une importance stratégique pour l'axe du Gothard en tant que chemin de fer à faible déclivité et pour la capacité dans le trafic nord-sud. La procédure d'approbation des plans est déjà en cours pour le TBC. Les premiers travaux devront commencer en 2005 et la construction débutera en 2006. L'objectif est de mettre le TBC en service en même temps que le tunnel de base du Gothard.

La priorité accordée au TBC s'explique par le grand avancement du projet et par le fait qu'il a une importance déterminante pour le transfert du trafic marchandises transalpin. Dans le secteur des voyageurs, il revalorise nettement le rail en direction du Tessin (et de l'Italie). A l'intérieur du Tessin, c'est un élément fondamental du RER planifié.

¹ Les parties différées de la NLFA initiale constituent avec d'autres éléments (p.ex. „montagne longue fermée“ à Uri) un éventuel programme ultérieur intitulé NLFA 2.

Crédit additionnel et augmentation des réserves

En même temps que la libération partielle des fonds pour la deuxième phase, on demande une augmentation des réserves de 900 millions. Le crédit d'objet déjà alloué « réserves » est effectivement épuisé. Cela s'explique par les dépenses supplémentaires, l'adaptation des normes de sécurité aux nouvelles connaissances et aux standards internationaux, le développement de la technique ferroviaire, les optimisations de projets et les nouveaux enseignements pour lesdits projets.

Le paquet FTP a créé sciemment pour la NLFA un crédit séparé intitulé « réserves ». Un montant de 1,9 milliard de francs – 15 % du total de 14,7 milliards – a été prévu comme réserve pour les cas suivants:

- impondérables géologiques et techniques
- développement de la technique ferroviaire
- prévention des retards dans le déroulement des travaux
- exigences accrues en matière de sécurité
- respect de la marge de variation
- stabilisation du paquet financier.

L'objectif de ce crédit „réserves“ est de donner au Conseil fédéral une certaine marge de manoeuvre lors de l'évolution et de la modification du projet – notamment pour la sécurité, cela de manière à éviter l'arrêt de la construction.

Jusqu'ici, le Conseil fédéral a approuvé deux libérations des réserves. Dans l'ensemble, on a prélevé 773 millions sur les réserves de 1,9 milliard de francs. Les autres fonds sont prévus pour des requêtes déjà annoncées. Les fonds sont utilisés, pour l'essentiel, en faveur des objectifs suivants:

1. Investissements en faveur de l'amélioration de la sécurité.

- Cela concerne notamment le tunnel de base du Ceneri, pour lequel, selon la philosophie sécuritaire actuelle, il faut deux tubes et non un comme prévu initialement. Les surcoûts pour cet investissement sécuritaire se montent à près de 650 millions.

2. Modifications de commandes de la Confédération / amélioration de la construction en faveur de la population concernée,

- Par exemple tracé plus bas de la NLFA au portail de Frutigen du tunnel de base du Lötschberg
- Ou investissement préalable en faveur de la variante „montagne longue fermée“ dans le canton d'Uri.

3. Surprises géologiques désagréables ou augmentation imprévue des coûts pour la construction, la technique ferroviaire ou les prestations.

Le moment est venu de demander de nouveaux fonds. Le Conseil fédéral propose d'augmenter les réserves de 900 millions. Le financement doit être garanti par une augmentation de crédit.

Même avec cette augmentation de crédit, la NLFA correspond toujours à la marge de variation de maximum + 30 à + 40 %, prévue dans le message de 1990. Et le fonds FTP est toujours, dans l'ensemble, équilibré. La première étape de RAIL 2000 sera vraisemblablement moins chère que prévu. Dans l'optique actuelle, 1,5 des 7,4 milliards alloués ne seront pas nécessaires. Le Conseil fédéral a déjà décidé que ces „fonds résiduels“ resteraient dans le fonds pour les grands projets ferroviaires. Ces fonds résiduels de 1,5 milliard font face à l'utilisation des réserves de la NLFA.

Principaux éléments du crédit additionnel:

Compléments Frutigen et échecs d'adjudication BLS AT	320 mio.
Tunnel de base du Ceneri (abandon d'un tunnel à deux voies en faveur de deux tubes à simple voie)	650 mio.
Compléments projet de mise à l'enquête Uri 2001/2003 et investissement préalable pour la bifurcation „montagne longue fermée“	350 mio.
Optimisation du projet TBG, utilisation des réserves centrales et échecs d'adjudication ATG	440 mio.
Optimisations du projet St- Gall – Arth-Goldau	20 mio.
Prestations préalables d'exploitation BLS et CFF	250 mio.
Surveillance du projet: prolongation de la durée du projet et garantie du marketing NLFA	20 mio.
Augmentation préventive des réserves pour les futurs surcoûts vraisemblables	400 mio.
Total prestations supplémentaires	2450 mio.
A déduire réserves restantes (état 31.12.2002)	1550 mio.
Crédit additionnel	900 mio.

Berne, le 10 septembre 2003

DETEC, Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Service de presse

Renseignements: Office fédéral des transports, Politique et communication, 031 322 36 43

Annexe:

graphique

