

99.054

**Message
sur le nouveau crédit d'ensemble pour la réalisation de la
NLFA**

du 31 mai 1999

Madame la Présidente,
Monsieur le Président,
Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre par le présent message un projet d'arrêté fédéral sur le nouveau crédit d'ensemble pour la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, et vous proposons de l'approuver.

Par la même occasion, nous vous demandons de classer l'intervention parlementaire suivante:

1997 P 95.3601 AlpTransit SA; société anonyme de droit mixte (N 20.6.97, Ratti)

Nous vous prions d'agréer, Madame la présidente, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération..

31 mai 1999

Au nom du Conseil fédéral suisse:

La présidente de la Confédération, Ruth Dreifuss

Le chancelier de la Confédération, François Couchepin

Condensé

Le 29 novembre 1998, le peuple et les cantons ont nettement approuvé le projet concernant la réalisation et le financement des infrastructures des transports publics (FTP). Ils ont ainsi garanti le financement de la NLFA, l'un des projets d'infrastructure destiné à moderniser le rail, dont la réalisation peut désormais aller de l'avant. Dans une prochaine étape, la demande des fonds nécessaires sera soumise à l'approbation de l'Assemblée fédérale, conformément à l'art. 196, ch. 3 de la Constitution fédérale (anc. art. 24, disp. trans., Cst.).

Jusqu'à présent, des crédits d'engagement d'environ 2,5 milliards de francs ont été débloqués pour réaliser le projet de la NLFA (y compris l'intégration de la Suisse orientale):

Ouvrage (en millions de fr. aux prix de 1991)	Premier crédit d'ensemble ¹	Deuxième crédit d'engagement ²
Surveillance du projet	35,4	3,3
Axe du Lötschberg	259,4	297,1
Axe du Saint-Gothard	490,9	492,1
Aménagement de la Surselva	11,4	108,6
Raccordement de la Suisse orientale	753,9	0
Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau	83,0	0
Aménagements des lignes du reste du réseau	0	0
Total	1634,0	901,1³

Le premier crédit d'ensemble est destiné à l'établissement des projets et à la préparation de la construction des lignes de base du Saint-Gothard et du Lötschberg, ainsi qu'à la réalisation de la ligne du Zimmerberg et à l'aménagement partiel de la ligne Saint-Gall – Pfäffikon SZ. Le deuxième crédit d'engagement sert à passer des travaux de planification, de sondage et de préparation à la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg.

Afin de réaliser la NLFA dans les délais, les constructeurs doivent en permanence souscrire à de nouveaux engagements. C'est pourquoi les crédits déjà alloués pour les axes du Lötschberg et du Saint-Gothard seront déjà affectés et épuisés à la mi-1999. Pour poursuivre sans interruption la construction, amorcer les travaux urgents avant l'ouverture du nouveau crédit d'ensemble de la NLFA et éviter la suspension des travaux, l'Assemblée fédérale est priée d'octroyer un crédit additionnel

1 FF 1999 II 1294: Arrêté fédéral du 19 juin 1997 relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, y compris les suppléments 1/97 et 1/98.

2 FF 1995 IV 577: Modification du 1^{er} octobre 1997, FF 1997 IV 761: Arrêté fédéral du 20 septembre 1995 sur un deuxième crédit d'engagement (crédit transitoire) pour la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

3 Cette somme correspond à un montant de 855 millions de francs aux prix de 1995.

de 290 millions de francs⁴ en sus du deuxième crédit d'engagement (Lötschberg 200 millions de francs, Saint-Gothard 90 millions). Ce crédit additionnel sera traité durant la session d'été 1999.

Un nouveau crédit d'ensemble est demandé aujourd'hui pour le projet général de la NLFA. Il porte sur les investissements de la NLFA depuis 1993 jusqu'à la fin du projet. Pour assurer une structure complète et transparente, il sera subdivisé en crédits d'objet selon la directive sur le controlling de la NLFA. Les crédits d'engagement existants seront supprimés. Sept crédits d'objet correspondront chacun à un objet. Le huitième contiendra les réserves.

Un crédit d'ensemble de 12'600 millions de francs, réserves comprises (prix et état du projet en 1998, sans le renchérissement, la TVA ni les intérêts intercalaires) vous est demandé pour réaliser la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes. Le montant à libérer pour la première phase est de 9'700 millions et le montant pour la seconde, bloqué, de 2'900 millions. Les crédits d'objet seront répartis comme suit entre les phases et les objets:

	Investissements en millions de francs		
	1re phase Montants libérés	2e phase Montants bloqués	Total
a. Surveillance du projet	65	–	65
b. Axe du Lötschberg	2754	–	2754
c. Axe du Saint-Gothard	5410	1202	6612
d. Aménagements de la Surselva	105	–	105
e. Raccordement de la Suisse orientale	40	810	850
f. Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau	5	69	74
g. Aménagements des lignes du reste du réseau	214	257	471
h. Réserves	1107	562	1669

Le crédit d'ensemble sera géré par nos soins:

Nous pourrions notamment

- a. procéder à des mutations mineurs entre les crédits mentionnés à l'art. 1, let. a à g;
- b. libérer les crédits par tranches;
- c. libérer des réserves (art. 1, let. h) en faveur des autres crédits s'il est attesté que les surcoûts ne peuvent être compensés par d'autres moyens;
- d. augmenter le crédit d'ensemble du renchérissement attesté, de la TVA et des intérêts intercalaires.

⁴ Crédit additionnel relatif au deuxième crédit d'engagement: indice 113,2 (prix d'octobre 1994)

Les crédits d'engagement actuels pour la NLFA seront supprimés. Les engagements contractés lors de leur utilisation et les paiements déjà effectués grèveront le nouveau crédit d'engagement.

Message

1 Partie générale

11 Point de la situation

111 Situation politique

En approuvant le projet de financement des transports publics (FTP), le 29 novembre 1998, le peuple et les cantons⁵ ont garanti le financement de la NLFA, deux mois après avoir adopté la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP). La longue dispute sur les axes, délicate du point de vue politique, a pu ainsi être écartée. L'UE s'est rendu compte que le peuple suisse souhaitait réaliser sa politique des transports, renforcer les transports publics, transférer le trafic sur le rail et satisfaire à ses obligations dérivant de l'accord sur le transit. Par ailleurs, la première étape de la réforme des chemins de fer est entrée en vigueur au début de 1999; les préparatifs de la deuxième étape, demandée par le Parlement, sont déjà entrepris.

Le nouvel article constitutionnel (art. 196, ch. 3 de la Constitution fédérale⁶) régit le financement (sources, fonds, limitation dans le temps) et définit sommairement les quatre grands projets ferroviaires (Rail 2000 première et deuxième étapes de Rail 2000, NLFA, raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale au réseau européen à grande vitesse et protection contre le bruit le long des lignes ferroviaires). Les différents grands projets ferroviaires font l'objet d'arrêtés fédéraux distincts et détaillés, de portée générale, sujets au référendum facultatif. Il existe déjà des arrêtés fédéraux entrés en force à propos de Rail 2000 et de la NLFA. Des adaptations ont cependant été nécessaires, eu égard au nouvel article constitutionnel sur le financement. Pour Rail 2000, cela concernait uniquement le financement. Pour la NLFA, on a non seulement revu le financement, mais aussi redimensionné et échelonné tout le projet (deux étapes). L'arrêté fédéral sur la réduction du bruit a été transmis au Parlement par notre arrêté du 1er mars 1999. Le projet d'arrêté fédéral sur le raccordement de la Suisse orientale et de la Suisse occidentale au réseau ferroviaire à grande vitesse sera disponible en 2001 pour les débats parlementaires; celui qui concerne la deuxième étape de Rail 2000 le sera quelques années plus tard.

112 Situation juridique

L'adoption du projet FTP a permis de faire entrer en vigueur les arrêtés suivants, relatifs à la NLFA:

⁵ Majorité du peuple: 63,5% de oui contre 36,5% de non; majorité des cantons: 20,5 contre 2,5

⁶ RO 1999 741 (anc. art. 24 disp. trans. Cst): L'arrêté fédéral exigeait l'insertion d'un art. 23 dans les dispositions transitoires de la Constitution fédérale. Dans l'intervalle, lors de la votation du 7 juin 1998, le peuple et les cantons ont déjà complété les dispositions transitoires par un art. 23 sur les mesures visant à équilibrer le budget (cf. RO 1998 2031). Le présent arrêté fédéral n'abroge pas ces mesures. C'est pourquoi la nouvelle disposition constitutionnelle est ajoutée, comme art. 24, aux dispositions transitoires de la Constitution fédérale.

- la modification du 20 mars 1998 de l'arrêté du 4 octobre 1991 (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1999) sur le transit alpin⁷
- l'arrêté du 19 juin 1997 (en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1999) sur le financement du transit alpin⁸
- le règlement du 9 octobre 1998 du fonds pour les grands projets ferroviaires⁹ (en vigueur rétroactivement depuis le 1^{er} janvier 1998)

L'art. 4, al. 2, de l'arrêté fédéral du 20 septembre 1995, modifié le 1^{er} octobre 1997, nous a en outre autorisés à libérer le montant bloqué du deuxième crédit d'engagement (crédit territoire). Le solde du crédit a été débloqué par notre arrêté du 27 janvier 1999.

113 Situation financière

Jusqu'à présent, des crédits d'engagement d'environ 2,5 milliards de francs ont été libérés pour la réalisation du projet de la NLFA (y compris l'intégration de la Suisse orientale):

Ouvrage (prix de 1991)	Premier crédit d'ensemble ¹⁰	Deuxième crédit d'engagement ¹¹	Engagements au 31 mars 1999
Surveillance du projet	35,4	3,3	38,7
Axe du Lötschberg	259,4	297,1	375,1
Axe du Saint-Gothard	490,8	492,2	695,4
Aménagements de la Surselva	11,5	108,5	78,3
Raccordement de la Suisse orientale	753,9	0	25,1
Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau	83,0	0	1,4
Aménagements des lignes du reste du réseau	0	0	0
Total	1634,0	901,1	1214,0

Les crédits d'objet déjà alloués sur la base du premier crédit d'ensemble et du deuxième crédit d'engagement sont répartis comme suit entre les divers ouvrages:

Premier crédit d'ensemble:

- Le crédit d'objet du Saint-Gothard (500 millions) a été augmenté par un crédit additionnel 1/98 de 19 millions, ce qui le porte à 519 millions. Il est utili-

⁷ RO 1999 769 (RS 742.104)

⁸ FF 1999 II 1294 II remplace l'arrêté fédéral du 1^{er} octobre 1991 concernant le crédit d'ensemble destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1993 I 119) et l'arrêté fédéral du 26 septembre 1991 sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1993 I 122).

⁹ RS 742.140

¹⁰ y compris les suppléments 1/97 (15 millions pour le Lötschberg) et 1/98 (19 millions pour le Saint-Gothard et 4 millions pour le Lötschberg).

¹¹ Montant correspondant, aux prix de 1995, à une somme de 855 millions de francs.

sé pour la surveillance du projet (16,7 millions), l'axe du Saint-Gothard (490,8 millions) et l'aménagement de la Surselva (11,5 millions).

- Le crédit d'objet du Lötschberg (250 millions) a été porté à 269 millions suite aux crédits additionnels 1/97 (15 millions) et 1/98 (4 millions). Il est utilisé pour la surveillance du projet (9,6 millions) et l'axe du Lötschberg (259,4 millions).
- Le crédit d'objet «Planification de la liaison entre la Suisse orientale et le Saint-Gothard» (50 millions) est utilisé pour la surveillance du projet (9,1 millions) et le raccordement de la Suisse orientale (40,9 millions de francs).
- Le crédit d'objet «Tunnel du Zimmerberg» (713 millions de francs) est utilisé pour le raccordement de la Suisse orientale.
- Le crédit d'objet «Aménagement partiel du tronçon Saint-Gall – Pfäffikon SZ» (83 millions) est utilisé pour les améliorations du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau.

Deuxième crédit d'engagement:

- Le crédit d'objet du Saint-Gothard (570 millions aux prix de 1995) correspond, après conversion aux prix de 1991, à 600,7 millions de francs. Les fonds sont utilisés pour l'axe du Saint-Gothard (492,2 millions) et l'aménagement de la Surselva (108,5 millions).
- Le crédit d'objet du Lötschberg (285 millions aux prix de 1995) correspond, après conversion aux prix de 1991, à 300,4 millions de francs. Les fonds ont été utilisés pour la surveillance du projet (3,3 millions) et l'axe du Lötschberg (297,1 millions).

12 Etat du projet le 31 mars 1999

121 Aperçu des procédures d'approbation

121.1 Introduction

Les différentes parties du projet NLFA se trouvent à diverses phases de la planification, de la procédure et de la réalisation.

Des avant-projets sont établis pour les nouveaux tronçons des axes du Saint-Gothard et du Lötschberg ainsi que pour l'intégration de la Suisse orientale. Nous les approuvons et nous en fixons le tracé. Vu ces décisions, des projets destinés à la mise à l'enquête sont ensuite élaborés et font l'objet d'une procédure d'approbation des plans.

Les aménagements des installations ferroviaires existantes ne nécessitent pas de décisions sur les avant-projets. Les plans sont élaborés et soumis ensuite à la procédure d'approbation. Ils concernent les aménagements dans la Surselva (réseau du Chemin de fer rhétique et du Chemin de fer Furka-Oberalp), le tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau (réseau du Chemin de fer Lac de Constance-Toggenburg, des Chemins de fer fédéraux SA et du Chemin de fer du Sud-Est), ainsi que les améliorations des lignes du reste du réseau (réseau des Chemins de fer fédéraux SA et du Chemin de fer du Lötschberg BLS SA).

121.2 Etat des avant-projets

Des avant-projets sont disponibles pour tous les nouveaux tronçons NLFA situés entre Heustrich et la Vallée du Rhône (axe du Lötschberg), entre Arth-Goldau et Lugano (axe du Saint-Gothard) ainsi que pour le raccordement de la Suisse orientale. Nous les avons approuvés le 29 juin 1994, le 12 avril 1995 et le 15 mars 1999, fixant ainsi leur tracé. Dans la mesure où ces nouveaux tronçons correspondent aux investissements pour la NLFA, les avant-projets ont été approuvés et les tracés définis dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 1). Les autres tronçons, non financés, reportés à une étape ultérieure¹² ont été fixés dans le plan sectoriel d'AlpTransit, dans le cadre de l'aménagement du territoire. Ces avant-projets doivent être adaptés en temps opportun aux conditions actuelles et être soumis à notre approbation (catégorie 2). Une récapitulation détaillée se trouve à l'annexe 1.1.

121.3 Etat des projets mis à l'enquête

Les procédures d'approbation des plans sont terminées en ce qui concerne les projets de mise à l'enquête pour les parties importantes de la ligne de base du Lötschberg (notamment le tunnel de base, partie nord) et la ligne de base du Saint-Gothard (notamment le tunnel de base, les attaques intermédiaires d'Amsteg et de Faido). Quant aux parties manquantes du projet concernant la première phase de construction, les décisions d'approbation des plans seront rendues en 1999 et en l'an 2000 (Lötschberg: tunnel de base partie sud et Rarogne; Saint-Gothard: le portail de Bodio). Les procédures ad hoc pour la deuxième phase de construction (tunnels de base du Ceneri et du Zimmerberg ainsi que la liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Saint-Gothard) ne seront engagées qu'au moment où nous serons appelés à décider du début de la construction. Une récapitulation détaillée se trouve à l'annexe 1.2.

121.4 Etat des plans

S'agissant des aménagements de la Surselva, les procédures d'approbation des plans ont été effectuées et terminées de 1995 à 1997. Quant aux aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau, deux procédures ont été engagées en 1995 (objets concernant Degersheim et Pfäffikon SZ). Les décisions d'approbation des plans sont encore en suspens. Aucun plan n'est encore élaboré pour les autres objets. Il n'en existe pas non plus pour les aménagements du reste du réseau.

121.5 Garantie des tracés

Comme la NLFA sera réalisée par étapes et que la construction des nouveaux tronçons non situés dans les tunnels de base a été reportée, il faut savoir comment il est possible de garantir juridiquement les tracés que nous avons approuvés par décision du 15 mars 1999 et qui figurent dans le plan sectoriel d'AlpTransit. Il est apparu que l'instrument inhérent à l'aménagement du territoire, à savoir le plan sectoriel d'AlpTransit, ne suffisait pas à empêcher des précédents en matière de construction

¹² Article 8^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin, modification du 20 mars 1998

ou autre quant aux tracés des futurs nouveaux tronçons. Les cantons sont, certes, tenus de prendre en considération dans leurs plans directeurs les décisions fédérales d'aménagement du territoire relatives au plan sectoriel d'AlpTransit et de les intégrer dans leurs propres planifications. Il en est de même des communes au niveau de leurs plans d'affectation. Il s'agit néanmoins d'un très long processus qui ne s'est pas encore instauré partout.

Pour sa part, la législation ferroviaire ne contient que des instruments imparfaits pour les problèmes à résoudre en l'espèce. Certes, l'autorité de surveillance peut, vu l'art. 18*b* de la loi sur les chemins de fer¹³, fixer des zones réservées pour assurer la libre disposition des terrains nécessaires à des constructions et installations ferroviaires. Selon le droit en vigueur, leurs effets juridiques sont cependant limités à une période de cinq ans au maximum. Notre projet de loi fédérale sur la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans prévoyait une période de huit années pour les constructions des chemins de fer et des routes nationales, ainsi qu'une prolongation de quatre ans au maximum. Par ailleurs, il était aussi prévu de redéfinir une zone réservée après l'expiration de sa validité. Le Conseil national a modifié cette proposition en maintenant la durée de la zone réservée à cinq ans. Il sera toutefois possible de la prolonger de trois ans au maximum. Le Conseil des Etats, qui avait approuvé notre projet, s'occupera de cette question durant la session d'été, dans le cadre de l'élimination des divergences. Bien que l'issue des débats soit encore incertaine, il faut partir du principe que les délais seront réduits par rapport à notre proposition.

L'instrument de l'alignement selon l'art. 18 de la loi sur les chemins de fer n'est pas non plus approprié. Son utilisation présuppose que l'approbation des plans du projet mis à l'enquête soit entrée en force. Cette condition n'est pas remplie par notre approbation des avant-projets.

Bien qu'il ne soit pas possible de couvrir ainsi tout l'horizon de planification de la NLFA, il faut, d'urgence, fixer les zones réservées en fonction des bases juridiques actuelles. Cette fixation se fera dans le cadre des procédures avec mise à l'enquête publique, comme pour les procédures d'approbation des plans selon la législation ferroviaire. Etant donné que les zones réservées limitent l'utilisation du sol, il faut toutefois s'attendre à un grand nombre d'oppositions et à une longue procédure.

Pour éviter de créer des précédents coûteux (constructions ou autres mesures) après la suppression des zones réservées, la seule solution consiste à ce que les chemins de fer ou les constructeurs achètent les terrains que nous avons approuvés par décision du 15 mars 1999 et qui figurent dans le plan sectoriel d'AlpTransit selon l'art. 8^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin¹⁴. Les fonds nécessaires ne sont cependant pas compris dans les crédits FTP. Il est indispensable d'améliorer l'efficacité de la réglementation juridique tendant à garantir les tracés. Une telle solution entraînera des frais dans tous les cas, étant donné que le Tribunal fédéral a arrêté que le blocage des biens-fonds pendant plus de huit ans environ constituait une expropriation matérielle, donnant droit à une indemnité.

Relevons, en résumé, que la législation actuelle n'offre que des instruments insuffisants pour garantir les planifications fédérales à long terme. Ces questions doivent être résolues indépendamment du présent message.

¹³ RS 742.101
¹⁴ RS 742.104

122 Etat des travaux de construction le 31 mars 1999

122.1 Introduction

Etant donné les crédits NLFA déjà alloués, la construction a déjà débuté en 1994 (sondages dans le Kandertal et à Piora et attaques intermédiaires à Mitholz, Ferden et Sedrun). A la fin de 1998, une somme de 804 millions de francs avait été dépensée pour tous les travaux de construction, de sondage et de planification.

122.2 Axe du Lötschberg

Sur l'axe du Lötschberg, le système des sondages du Kandertal a été terminé en été 1998. Il correspond à la future galerie de sécurité entre Frutigen et l'attaque intermédiaire de Mitholz et fait donc partie intégrante des programmes de sécurité du tunnel de base. Sur le système d'ensemble du tunnel de base du Lötschberg, on a réalisé à la fin de mars 1999:

- env. 9,5 kilomètres de la galerie de sondage du Kandertal,
- env. 1,5 kilomètre de la fenêtre de Mitholz,
- env. 0,6 kilomètre de la fenêtre de Ferden (sur une longueur globale de 4,5 km).

Pour le moment, des travaux de construction d'environ 900 millions de francs font l'objet d'appels d'offres. Du point de vue des prestations, environ 8 % de l'ouvrage «axe du Lötschberg» ont déjà été réalisés.

122.3 Axe du Saint-Gothard

Sur l'axe du Saint-Gothard, les travaux de sondage de Piora ont été terminés le 9 décembre 1998 avec la réception technique des travaux. Les connaissances acquises ont été intégrées dans le projet de construction du tunnel de base. Le chantier principal de l'axe en question est situé actuellement près de l'attaque intermédiaire de Sedrun. Par rapport au système global du tunnel de base, on a réalisé les travaux suivants à la fin de mars 1999:

- A Sedrun, les installations extérieures avec la voie de chantier Tscheppa – Las Rueras et la gare de chantier. A l'intérieur de la montagne, on a terminé une galerie d'aération de 0,5 kilomètre et une galerie d'accès de 1,1 kilomètre; quant à la tête du puits, on a terminé les travaux d'excavation et de bétonnage. Le puits vertical a une profondeur de 820 mètres, dont les 140 premiers mètres sont déjà percés.
- Au Monte-Ceneri, on a excavé 2000 mètres de la galerie de sondage, qui en compte 3000.

A l'heure actuelle, les travaux de construction mis au concours totalisent 340 millions de francs. Du point de vue des prestations, on a déjà réalisé 7 % de l'ouvrage représenté par l'axe du Saint-Gothard.

122.4 Aménagement de la Surselva

L'aménagement de la Surselva est réalisé à raison de 45 pour cent. Le gros œuvre du nouveau tunnel de Disentis est terminé; la modernisation de la gare de Disentis progresse selon les plans; le croisement Mompé/Tujetsch est en service. Le renforcement de la caténaire et l'amélioration des installations de courant sont en cours. Les travaux seront terminés en 2002.

123 Surveillance du projet par les autorités

Les responsabilités sont régies dans l'arrêté sur le transit alpin et dans l'ordonnance sur les compétences NLFA. La surveillance du projet au niveau des autorités, qui incombe au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC), sera assurée par l'OFT. La responsabilité opérationnelle de la construction incombe au constructeur. Depuis le 1^{er} janvier 1999, la haute surveillance au niveau de l'Assemblée fédérale sera assumée par la délégation chargé de la surveillance de la NLFA.

Vu l'art. 21 de l'arrêté sur le transit alpin¹⁵ en relation avec les art. 13 et 19, al. 1 de l'ordonnance sur les compétences NLFA¹⁶, le DETEC a mis en vigueur le 30 novembre 1998 la directive sur le controlling de la NLFA (DCN), version 3.00. La DCN comprend les principes concernant la surveillance du projet, la gestion de celui-ci et les rapports dans le cadre du projet global AlpTransit. Elle contribue à un système de gestion et d'information complet, informatisé et axé sur l'avenir, qui sert de système d'alarme précoce à tous les niveaux d'organisation. Par ailleurs, les échanges d'informations entre les constructeurs et les autorités fédérales seront considérablement simplifiés dans le cadre général d'AlpTransit. Ils seront accélérés et garantiront la transparence.

124 Commande de la Confédération et convention entre la Confédération et les constructeurs

La Confédération oblige les constructeurs, par des conventions, à planifier et à construire certains tronçons, nouveaux ou transformés, de la NFLA. La «commande de la Confédération» correspond à l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin (compte tenu de la modification du 20 mars 1998) et aux débats parlementaires sur le message relatif à la construction et au financement de l'infrastructure des transports publics, du 26 juin 1996. Cette commande a valeur d'objectif pour les prestations, les coûts et les délais. Son contenu règle les rapports entre la Confédération et les chemins de fer, d'une part, et les constructeurs, d'autre part, au sujet de la planification, de la construction et du financement des investissements NLFA.

¹⁵ RS 742.104

¹⁶ RS 742.104.5 avec modification du 25 novembre 1998 (RO 1995 704)

En octobre 1993, la Confédération suisse (Confédération) a signé une convention¹⁷ avec les Chemins de fer fédéraux (CFF) et, en décembre 1993, avec la Compagnie du Chemin de fer des Alpes bernoises (BLS). Ces documents ont confié la responsabilité de la planification et de la construction aux CFF et au BLS. A l'heure actuelle, ces conventions sont revues et de nouveaux contrats sont élaborés avec les filiales juridiquement autonomes que sont la SA BLS AlpTransit et la SA AlpTransit Saint-Gothard.

Les éventuelles adaptations des conventions entre la Confédération et d'autres chemins de fer concernés par la NLFA (RhB, FO, etc.) ou de nouvelles conventions (p. ex. pour les aménagements du reste du réseau) seront réalisées dans une étape ultérieure.

Comme les conventions ne sont pas encore mises au point au moment de la rédaction du présent message, la commande de la Confédération est définie comme suit, sous réserve d'adaptations ultérieures:

- Les prestations correspondent au texte de loi (arrêté sur le transit alpin, modification du 20 mars 1998) et seront complétées par des normes techniques;
- Les coûts correspondent aux investissements NLFA du projet FTP¹⁸, les coûts étant convertis sur la base des prix de 1998 et attestés sans la TVA, le renchérissement et les intérêts intercalaires (table de conversion à l'annexe 3);
- Les délais correspondent aux explications que nous avons données dans la brochure concernant la votation du 29 novembre 1998.

Les prestations, coûts et délais convenus sont décrits au ch. 23 (les prestations concernent les tronçons, les coûts et les délais se rapportent à l'ouvrage). Le tableau suivant montre les objectifs concernant les coûts et les délais.

¹⁷ Convention entre la Confédération et les Chemins de fer fédéraux du 18 et du 25.10.1994 et convention entre la Confédération et le Chemin de fer du Lötschberg BLS du 8 et du 17.12.1993. Elle a été revue en 1997 et adaptée au nouveau modèle des maîtres d'ouvrage.

¹⁸ Coûts d'investissements du message FTP (96.059), tableau de l'appendice 3 «Fourchette estimée des coûts d'investissements»; 200 millions de francs supplémentaires décidés par le Parlement (prix de 1995 sans réserve) ont été budgétisés pour la «liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Saint-Gothard».

Ouvrage ¹⁹ (coûts en millions de fr. aux prix de 1998)	Coûts	Début de la construction	Mise en service
Surveillance du projet	65	depuis 1993	jusqu'en 2016 environ
Axe du Lötschberg	2754	2000 ²⁰	2007
Axe du Saint-Gothard	6612	Saint-Gothard: 2000 ¹⁸ Ceneri: 2006	Saint-Gothard: 2012 Ceneri: 2016
Aménagements de la Surselva	105	depuis 1995	2002
Raccordement de la Suisse orientale	850	Zimmerberg: 2006 Hirzel: 2011	Zimmerberg: 2013 Hirzel: 2016
Aménagements du tronçon Saint-Gall–Arth-Goldau	74	dès 2000 env.	Echelonnés jusqu'en 2013/16 env.
Aménagements des lignes du reste du réseau	471	Accès Lötschberg: 2001 Accès Saint-Gothard: 2010	Accès Lötschberg: 2007 Accès Saint-Gothard: 2016

13 Règlement du fonds

131 Dispositions du règlement du fonds

Les dépenses liées au crédit d'ensemble NLFA sont couvertes par le fonds des grands projets ferroviaires. Ce fonds juridiquement dépendant et doté d'une comptabilité propre, figure à l'art. 196, ch. 3, de la Constitution fédérale (anc. art. 24 disp. trans. Cst.). Son règlement²¹ précise les procédures et compétences relatives aux prélèvements et aux versements, ainsi que les conditions et la limite maximale des avances. Par ailleurs, l'assainissement des investissements opérés jusqu'à la fin de 1997 pour le projet NLFA (sunk costs) se fera par la modification de la valeur des prêts déjà accordés aux chemins de fer.

Les prélèvements du fonds seront approuvés chaque année par les Chambres fédérales en même temps que le budget ordinaire. Nous aurons la possibilité d'augmenter le crédit de paiement annuel de 15 pour cent au maximum si les travaux de construction sont exécutés plus rapidement que prévu et si les coûts évoluent selon les attentes. Les versements seront fixés par nos soins dans le cadre de l'art. 196 de la Constitution fédérale. Pour garantir le financement permanent des projets, le fonds pourra recevoir des avances prélevées sur les ressources générales de la Confédération même si celles-ci augmentent temporairement la part de l'endettement. Les avances cumulées ne devront toutefois pas dépasser 4,2 milliards de francs²². Le financement est conforme à l'objectif budgétaire 2001 et sert de base au déclenchement et à la gestion du programme de construction. Ce programme dépend des fonds disponibles.

¹⁹ La DCN modifie le plan structurel du projet par rapport au projet FTP. L'aménagement de la Surselva est séparé de l'ouvrage du Saint-Gothard et géré comme un ouvrage à part entière. Par la suite, seules les désignations selon la DCN sont utilisées.

²⁰ Début de la construction des tubes principaux des tunnels

²¹ RO 1999 775 (RS 742.140)

²² Prix d'octobre 1994 (indice 113,2)

Les avances (y compris les intérêts) sont entièrement remboursables au moyen des sources de financement. En revanche, la part de l'endettement sera remboursée au moyen des futurs produits d'exploitation du chemin de fer.

Comme chaque dépense nécessite un crédit de paiement, les possibilités et les limites du fonds sont tenues sous contrôle pendant toute la durée du projet. L'Office fédéral des transports procède donc à son propre contrôle financier du fonds. Ce dernier ne sera dissous qu'au moment où il aura remboursé entièrement les avances et les intérêts et où tous les projets auront fait l'objet de décomptes.

Les moyens financiers seront remis aux constructeurs sous la forme de prêts à taux fixe ou variable, ou sous forme de contributions à fonds perdu. La clé de répartition sera fixée dans les conventions. Aux termes de l'art. 10 du règlement du fonds, tous les prêts portant un taux fixe et qui ont été octroyés avant le 31 décembre 1997 seront convertis en prêts à taux variable ou en contributions à fonds perdu.

Les investissements de la NLFA sont également ouverts aux investisseurs privés. Une éventuelle participation des tiers (financement privé) ne doit toutefois pas augmenter l'endettement maximal de la Confédération au-delà de 25 pour cent des coûts du projet ni accroître ses risques financiers.

132 Coordination entre les grands projets ferroviaires

Les dispositions du règlement du fonds exigent une gestion rigoureuse de celui-ci, afin d'en respecter ses conditions générales et de garantir un déroulement optimal des travaux des divers grands projets. Il faut coordonner l'échelonnement des ouvrages individuels à l'intérieur des grands projets ainsi que l'avancement des grands projets eux-mêmes. Cela étant, il y a lieu de tenir compte de l'harmonisation de l'offre sur l'ensemble du réseau, du potentiel du marché et de l'état d'avancement des divers projets. Après le début des principaux travaux de construction, l'objectif est d'allouer les fonds conformément au déroulement optimal de la construction et aux dispositions du règlement du fonds. En collaboration avec les constructeurs, l'OFT veille à la coordination des programmes de construction et à l'utilisation réglementaire des fonds.

14 Crédits d'engagement de la NLFA

141 Crédits NLFA existants

Il existe deux crédits d'engagement pour réaliser le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes:

- L'arrêté fédéral du 19 juin 1997²³ relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le financement du transit alpin)

²³ FF 1999 II 1294 II remplace l'arrêté fédéral du 1^{er} octobre 1991 sur le crédit d'ensemble destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1993 I 119) et l'arrêté fédéral du 26 septembre 1991 sur le financement de l'intégration de la Suisse orientale dans le projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (FF 1993 I 122).

- L'arrêté fédéral sur un deuxième crédit d'engagement (crédit transitoire) pour la réalisation du projet de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, du 20 septembre 1995, état au 1^{er} octobre 1997²⁴

Les crédits alloués pour le Saint-Gothard et le Lötschberg seront, d'ici à la mi-1999, entièrement réservés et utilisés pour les futurs travaux de planification et de construction. Afin qu'il n'y ait aucune interruption des travaux jusqu'à l'entrée en vigueur du nouveau crédit d'ensemble en question, nous avons demandé à l'Assemblée fédérale un crédit additionnel de 290 millions de francs²⁵ en sus du deuxième crédit d'engagement (Lötschberg: 200 millions; Saint-Gothard: 90 millions). Ce crédit additionnel sera traité pendant la session d'été 1999.

142 Conception des autres crédits NLFA

142.1 Nouveau crédit d'engagement, le troisième

A l'origine, il était prévu de demander en sus des deux crédits d'engagements un troisième crédit et éventuellement d'autres destinés aux investissements à réaliser. Pour assurer une structure complète et transparente des projets et fournir des informations structurées de manière uniforme, il faut reprendre les structures de la DCN pour le nouveau crédit d'engagement.

Le futur crédit d'ensemble (réparti en crédits d'objet) sera structuré de manière qu'un crédit d'objet (crédit d'engagement) puisse être attribué chaque fois à un responsable de projet et comprenne uniquement un seul ouvrage. Les actuels crédits d'engagement comprennent plusieurs responsables de projet et plusieurs ouvrages; ils ne sont donc guère transparents. Si la nouvelle structure doit être introduite de manière systématique, il faut supprimer les crédits d'engagement actuels et les reprendre intégralement dans le nouveau crédit d'ensemble.

Les nouveaux crédits d'engagement se subdivisent de la manière suivante:

Ouvrages	Responsables du projet	Constructeurs
Surveillance des projets	OFT	(OFT, SG DETEC)
Axe du Lötschberg	BLS AlpTransit SA	BLS AlpTransit SA
Axe du Saint-Gothard	AlpTransit Saint-Gothard SA	AlpTransit Saint-Gothard SA
Aménagements de la Surselva	OFT	RhB, FO
Raccordement de la Suisse orientale ²⁶	AlpTransit Saint-Gothard SA	AlpTransit Saint-Gothard SA

²⁴ FF 1995 IV 572, modification du 1^{er} octobre 1997, FF 1997 IV 761

²⁵ Crédit additionnel en sus du deuxième crédit d'engagement: indice 113,2 (prix d'octobre 1994)

²⁶ A l'heure actuelle, la SA AlpTransit Saint-Gothard est responsable uniquement du projet du Zimmerberg, la responsabilité de la liaison entre la rive gauche du lac de Zurich et la ligne du Saint-Gothard a été confiée à la SA CFF.

Ouvrages	Responsables du projet	Constructeurs
Aménagements du tronçon Saint-Gall–Arth-Goldau	OFT	SOB, BT, CFF SA
Aménagements des lignes du reste du réseau	OFT	CFF SA, BLS SA

Les crédits d'engagement existants sont répartis comme suit:

Premier crédit d'ensemble: L'arrêté fédéral relatif au premier crédit d'ensemble destiné à la réalisation de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le financement du transit alpin), du 19 juin 1997, y compris les crédits additionnels 1/97 et 1/98, porte sur les nouveaux crédits d'objet suivants: axe du Lötschberg, axe du Saint-Gothard, aménagements de la Surselva, raccordement de la Suisse orientale et Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau.

Deuxième crédit d'engagement: L'arrêté fédéral sur le deuxième crédit d'engagement (crédit transitoire) sur la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, du 20 septembre 1995 (état au 1^{er} octobre 1997), porte sur les nouveaux crédits d'objet suivants: surveillance des projets, axe du Lötschberg, axe du Saint-Gothard et aménagement de la Surselva.

Conclusion: Pour assurer une structure complète et transparente, il faut demander un **nouveau** crédit d'engagement et le structurer selon la DCN. Les crédits d'engagement existants doivent être supprimés. Leur remplacement doit être documenté de manière fiable.

142.2 Un nouveau crédit d'ensemble ou sept nouveaux crédits d'engagement NLFA

La subdivision des investissements NLFA en sept ouvrages pose la question de savoir si des crédits doivent être demandés sous forme de sept arrêtés fédéraux (crédits d'engagement) ou sous forme d'un seul arrêté fédéral (crédit d'ensemble comprenant des crédits d'objet attribués aux ouvrages).

Un crédit d'ensemble, assorti d'un seul arrêté fédéral portant sur sept crédits d'objet (un par ouvrage), permet de procéder à des mutations de crédit mineures entre les ouvrages. Les investissements NLFA peuvent toujours être traités comme des unités individuelles et comme des éléments interdépendants. L'accent est ainsi mis davantage sur le système global que sur les différents objets. Il en résulte aussi un avantage considérable pour la gestion des réserves (cf. ch. 142.3), étant donné que celles-ci ne sont pas liées à des objets, mais restent disponibles comme un tout, une partie d'entre elles pouvant être attribuée à un crédit d'objet déterminé selon le besoin attesté.

Sept arrêtés fédéraux distincts assortis d'autant de crédits d'engagement ont pour avantage que les ouvrages terminés, comme par exemple l'aménagement de la Surselva ou l'axe du Lötschberg, peuvent faire l'objet de décomptes après leur achèvement. Les éventuels crédits additionnels peuvent être traités en fonction des ouvrages, indépendamment des autres objets. Les réserves devraient cependant être attribuées directement aux ouvrages. Si l'on constituait un (huitième) arrêté distinct pour

les réserves, celles-ci ne pourraient pas, en cas de besoin, être transférées à l'objet correspondant d'un autre arrêté.

Conclusion: La latitude accrue dans la gestion des crédits et la sauvegarde de la NLFA en tant qu'ensemble constituent des arguments en faveur de la variante «crédit d'ensemble» subdivisée en crédits pour chaque ouvrage.

142.3 Traitement des réserves

Dans le message sur le projet FTP, les investissements pour la NLFA ont été calculés en tenant compte d'une réserve de 15 % destinée à couvrir les incertitudes liées aux coûts et à stabiliser la solution financière²⁷. Par ailleurs, il a été précisé que cette réserve se trouve hors du plafond des coûts de la planification et d'exécution des travaux des constructeurs; la libération de ces fonds nécessite une demande circonstanciée des constructeurs et peut avoir lieu uniquement si le Parlement approuve un crédit additionnel. Avant de les libérer, il y a lieu d'examiner les possibilités de compensation ou de planifier l'abandon de certaines parties de projet²⁸.

Deux modèles sont concevables pour gérer pratiquement les réserves: soit le Parlement statue, cas par cas, sur les demandes de libération des réserves, soit il nous délègue cette compétence. Dans les deux modèles, les réserves ne peuvent être utilisées que si la Confédération modifie sa commande ou si des risques non imputables aux constructeurs se manifestent.

Modèle «Parlement»:

Si une partie des réserves est utilisée, le constructeur doit indiquer que les surcoûts ne peuvent être compensés par une planification d'abandon ou par d'autres moyens. L'OFT examine la demande et nous propose un projet de message pour un crédit additionnel. Le message est ensuite présenté à l'Assemblée fédérale.

Modèle «Conseil fédéral»:

Au niveau des constructeurs, de l'office fédéral, du département et du Conseil fédéral, il faut, en fin de compte, procéder aux mêmes examens et prendre les mêmes décisions que dans le modèle «Parlement». Du point de vue formel, les démarches sont cependant moins lourdes et permettent de prendre les décisions plus rapidement. S'il faut emprunter la voie parlementaire, la prise de décision est retardée d'une année. Un tel retard pourrait avoir pour effet que les crédits nécessaires ne soient pas disponibles à temps et que les travaux de construction doivent être interrompus pendant un certain temps. Cette solution n'est pas non plus dans l'intérêt du Parlement.

L'examen des motifs justifiant la libération des réserves dépend en premier lieu de facteurs techniques et financiers et doit donc avoir lieu à l'échelon de l'office, du département et du Conseil fédéral. Politiquement, le mandat de réaliser la NLFA est régi de manière exhaustive par des arrêtés fédéraux; le domaine politique et législatif n'est donc pas touché. Le modèle "Conseil fédéral" permet en outre une plus grande souplesse (notamment pour les adaptations nécessitées par l'évolution technique) et empêche les retards dans le déroulement de la construction. Par ailleurs, la com-

²⁷ FF 1996 IV 648: message FTP; appendice «Fourchette estimée des coûts d'investissements»

²⁸ FF 1996 IV 648: message FTP, ch. 231.4

mande, les normes, les prix et le renchérissement sont étroitement liés. C'est pourquoi la compétence de gérer les réserves doit être confiée aux organes qui établissent les normes et approuvent les projets.

Conclusion: Nous estimons que, contrairement aux explications figurant dans le message FTP, le Parlement doit déjà libérer l'intégralité des réserves en approuvant le nouveau crédit d'ensemble de la NLFA et nous en confier la gestion. La délégation parlementaire chargée de la surveillance de la NLFA et la Délégation des finances seront informées dans des rapports semestriels et le Parlement pourra entièrement assumer son contrôle en attribuant les ressources chaque année aux projets (prélèvements du fonds).

142.4 Renchérissement, intérêts intercalaires et TVA

Le renchérissement et les intérêts intercalaires ne sont pas compris dans les crédits d'engagement parce que ces paramètres ne peuvent pas être influencés par les responsables des projets. Le renchérissement attesté²⁹ et les intérêts intercalaires seront chaque fois ajoutés en augmentant les crédits d'engagement ou les crédits d'objet.

Les anciens crédits d'engagement pour la NLFA tenaient compte de l'impôt sur le chiffre d'affaires (ICHA). Ceci était possible parce que les coûts subséquents étaient prévisibles avec exactitude. Ceci ne vaut pas pour la TVA. Pour le moment, on ne sait pas encore quelle sera la part non remboursable de la TVA dans le projet NLFA. Les négociations entre l'Administration fédérale des contributions et les constructeurs commenceront prochainement. Par ailleurs, le taux de la TVA variera certainement plusieurs fois au cours de la longue durée des travaux. Nous proposons donc de traiter la TVA non remboursable de la même manière que le renchérissement et les intérêts intercalaires.

Conclusion: Nous serons autorisés à augmenter les crédits d'engagement en fonction de tous les paramètres sur lesquels nous n'avons pas d'emprise.

142.5 Conversion des coûts d'investissement

Selon les explications du Conseil fédéral en vue de la votation du 29 novembre 1998 sur l'arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics, les investissements NLFA s'élèvent à 13,6 milliards de francs (avec les réserves). Ce chiffre est établi en fonction des prix de 1995. Le présent crédit d'ensemble est converti sur la base des prix d'octobre 1998. On a utilisé comme facteur de conversion l'indice zurichois des coûts de la construction de logements³⁰ (ZIW). Par ailleurs, selon le ch. 142.4, la TVA (ICHA converti) sera portée en déduction.

²⁹ Renchérissement des indices et des contrats

³⁰ Réglementation entre l'OFT et l'AFF, du 12 février 1997 (CN chapitre 14) concernant le renchérissement (indice)

Votation FTP	13.600 milliards	Prix de 1995
Conversion pour 1998 ³¹	-0,216 milliards	(ZIW: de 113,2 à 111,4)
Déduction de la TVA	-0,817 milliards	
	<hr/>	
FTP (conversion)	12,567 milliards	Prix d'octobre 1998
Demande de crédit 1999	12,600 milliards	Prix d'octobre 1998

La réduction du crédit de 13,6 à 12,6 milliards de francs ne représente en aucune manière une économie sur les coûts du projet. Elle est le résultat de l'application systématique du ZIW, qui a déjà été choisi en 1994 comme l'indice déterminant pour calculer le renchérissement de la NLFA. Cet indice ne sera pas modifié (cf. ch. 242) tant qu'on ne disposera pas d'autres indications sur l'évolution effective du renchérissement dans les constructions souterraines. Depuis 1994, différents mandats adjugés aux entrepreneurs par les constructeurs ont été inférieurs aux prix du ZIW.

Relevons d'ores et déjà que les coûts effectifs découlant des soumissions pour les grands lots peuvent augmenter considérablement suivant la situation du marché et l'évolution du renchérissement. Il irait donc à fin contraire d'anticiper ces évolutions dans le message et de fournir ainsi de faux signaux au marché.

Conclusion: La demande de crédit correspond au montant des investissements NLFA selon la votation du 29 novembre 1998 sur le projet FTP. Ce montant a été adapté en fonction du renchérissement 1995/98 et de la TVA, puis arrondi.

142.6 Influence du Parlement

La répartition des compétences entre le Parlement et le Conseil fédéral permet de gérer la réalisation de la NLFA de manière efficace et compétente. Le Parlement fixe les conditions générales par des arrêtés fédéraux³² et libère chaque année les fonds de paiement. Nous gérons le projet en approuvant les étapes de construction, en attribuant les fonds d'investissement et en déterminant le calendrier.

En approuvant le présent arrêté sur le financement de la NLFA, le Parlement garde les possibilités:

- de fixer les fonds attribués chaque année aux projets (prélèvements du fonds);
- d'approuver les comptes du fonds;
- d'approuver d'éventuels crédits additionnels;
- de décider d'éventuelles adaptations du plafond maximal des avances cumulées;
- de libérer les fonds de la deuxième phase.

³¹ Y compris passage de l'ICHA à la TVA

³² FTP, arrêté sur le transit alpin, règlement du fonds et arrêté sur le financement de la NLFA

142.7 Financement privé

Pour déterminer avec précision les possibilités de financement privé, le chef du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication a institué en 1998 un groupe de travail qui lui a présenté depuis lors un rapport final. Il en ressort que la construction des tunnels de base au Lötschberg et au Saint-Gothard ne convient guère pour un appel de fonds privés. A l'avenir, si les risques sont réduits et si les conditions-cadres sont élucidées, il pourrait s'avérer avantageux pour la Confédération de recourir partiellement à un financement privé. Les conditions d'un tel financement figurent à l'art. 196, ch. 3, de la Constitution fédérale (anc. art. 24 disp. trans. Cst.) et dans les conventions conclues avec les chemins de fer et les constructeurs.

Du point de vue de l'organisation et du point de vue structurel, il n'est pas nécessaire d'agir immédiatement. La structure des prestations, des coûts et des délais, qui repose sur le plan structurel inhérent à la directive sur le controlling de la NLFA, permet à tout moment de subdiviser encore les ouvrages³³. Cela étant, la subdivision du crédit d'engagement concerné et le blocage de montants partiels pourront se faire aussi après coup. Etant donné les modalités actuelles, il n'y a pas lieu de prendre des mesures spéciales.

15 Classement d'interventions parlementaires

Vu le présent message, il y a lieu de classer l'intervention parlementaire encore en suspens «1997 P 95.3601 AlpTransit SA; Société anonyme de droit mixte (N 20.6.97, Ratti)».

16 Proposition du nouveau crédit d'ensemble pour la NLFA

Afin de réaliser la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, nous vous demandons un crédit d'ensemble de 12 600 millions de francs, y compris les réserves (prix et état du projet en 1998, sans le renchérissement, la TVA ni les intérêts intercalaires). Ce crédit sera débloqué en deux phases.

La première comprendra pour l'essentiel les investissements des tunnels de base du Saint-Gothard et du Lötschberg, l'aménagement de la Surselva et des tronçons sur l'axe du Lötschberg, ainsi que la surveillance du projet. De plus, il faudray inclure de petits montants des autres ouvrages, afin que les engagements déjà contractés et les paiements effectués pour ces ouvrages puissent grever le nouveau crédit d'objet lors de la suppression des anciens crédits.

³³ L'accent est mis sur les éléments du projet tels que les tunnels de base du Zimmerberg ou du Ceneri ainsi que sur les installations ferroviaires

Les crédits d'objet se répartiront comme suit entre les divers ouvrages et les phases du projet:

	Investissements en millions de francs		
	1 ^{re} phase montants libérés	2 ^e phase montants bloqués	Total
a. Surveillance du projet	65	–	65
b. Axe du Lötschberg	2754	–	2754
c. Axe du Saint-Gothard	5410	1202	6612
d. Aménagements de la Surselva	105	–	105
e. Raccordement de la Suisse orientale	40	810	850
f. Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau	5	69	74
g. Aménagements de lignes du reste du réseau	214	257	471
h. Réserves	1107	562	1669

Le crédit d'ensemble sera géré par nos soins:

Nous pourrions notamment

- a. procéder à des mutations mineurs entre les crédits d'objet mentionnés à l'art. 1, let. a à g;
- b. libérer les crédits d'objet par tranches;
- c. libérer des réserves (art. 1, let. h) en faveur des autres crédits d'objet s'il est attesté que les surcoûts ne peuvent être compensés autrement;
- d. augmenter le crédit d'ensemble du renchérissement attesté³⁴, de la TVA et des intérêts intercalaires.

Les crédits d'engagement disponibles pour la NLFA seront supprimés. Les engagements contractés et les paiements fournis pour le projet grèveront le nouveau crédit d'ensemble NLFA.

2 Partie spéciale

21 Aspects politiques

211 Aperçu

Le nouveau crédit d'ensemble NLFA fait partie de la politique suisse des transports. Les éléments décrits ci-après forment un tout lié, dont les interdépendances permettront à la Confédération d'atteindre les objectifs de sa politique des transports. Dans le trafic terrestre, ceux-ci concernent la maîtrise écologique de la mobilité et la garantie du financement du système des transports dans son ensemble, les objectifs devant être réalisés le plus possible dans un cadre européen. Les projets fondamen-

³⁴ Renchérissement des indices et des contrats

taux concernant les transports terrestres sont axés sur ces objectifs principaux et seront réalisés rapidement. Il s'agit de l'introduction de la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations, de la réforme des chemins de fer, de l'accord bilatéral sur les transports terrestres avec l'UE, de la mise en œuvre de l'art. constitutionnel sur la protection des Alpes ainsi que de la construction et du financement des grands projets de transport public.

212 RPLP

Le 27 septembre 1998, le peuple suisse a approuvé la loi fédérale sur une redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations. La RPLP constitue un élément fondamental de notre politique des transports respectueuse de l'environnement. Elle correspond au principe de causalité: qui circule davantage paie aussi davantage. Dès 2001, elle sera perçue sur l'ensemble du réseau routier suisse, puis augmentée progressivement. Son introduction a été concertée avec l'UE et fait partie de l'accord sur les transports terrestres. L'augmentation constante du fret routier montre que la redevance forfaitaire actuelle (taux de 25 fr. par jour) et la limite des 28 tonnes ne permettent plus de gérer efficacement le volume du trafic traversant les Alpes. Le montant de la RPLP résulte des tarifs de transit convenus dans l'accord sur les transports terrestres. La limite de poids sera aussi relevée en parallèle. L'amélioration de la productivité escomptée de cette hausse pourra, en moyenne, être quasiment compensée par la RPLP. Après déduction des frais de perception, les recettes de cette redevance seront affectées à raison de deux tiers au maximum au financement des grands projets des transports publics, le tiers restant revenant aux cantons. Conjointement à la réforme des chemins de fer et à la réalisation de la NLFA, la RPLP améliorera sensiblement la productivité et la capacité du trafic ferroviaire des marchandises et augmentera sa compétitivité face à la route.

213 Réforme des chemins de fer

Le Conseil fédéral et le Parlement ayant créé en 1998 les bases légales correspondantes, la première étape de la réforme des chemins de fer est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1999. Cette réforme crée les conditions générales permettant d'augmenter nettement l'efficacité et de améliorer le rapport coûts-utilité des transports publics. Les entreprises sont appelées à agir conformément aux principes d'une gestion saine et à épuiser davantage le potentiel du marché, raison pour laquelle des éléments de concurrence ont été introduits dans le système ferroviaire. De plus, il faut rendre le financement transparent et améliorer la gestion des dépenses. La séparation des fonctions de politique et de gestion conduit à une clarification des compétences et à une meilleure prise en compte des rôles respectifs des entreprises et de l'Etat. C'est dans ce contexte que s'inscrivent notamment la séparation de l'infrastructure et des transports sur le plan comptable et de l'organisation, l'introduction du libre accès au réseau, l'extension du principe de la commande, la libéralisation du trafic marchandises et la transformation des CFF en une société anonyme de droit public, qui est refinancée.

214 Accords bilatéraux

Après le rejet de l'EEE en décembre 1992, nous avons ouvert des négociations bilatérales avec l'UE dans les sept domaines suivants: libre circulation des personnes, recherche, marchés publics, agriculture, obstacles techniques au commerce, transports aériens et transports terrestres. Ces négociations ont abouti le 12 décembre 1998. Les sept accords seront traités en 1999 par les Chambres fédérales.

L'accord sur les transports terrestres complète l'accord sur le transit, qui arrive à échéance au début de 2005, et il le remplace. Dans ce domaine, il ne s'est pas agi uniquement de reprendre les normes actuelles de l'UE, mais de créer une nouvelle politique des transports, notamment pour la zone alpine. Au niveau de l'UE, il a fallu coordonner les dispositions de l'accord conclu avec la Suisse avec celles qui portent sur le péage au Brenner et les coordonner avec l'eurovignette, tout en trouvant un dénominateur commun à des intérêts contradictoires. Finalement, lors des séances du Conseil des ministres des transports du 30 novembre 1998 et du 1^{er} décembre de la même année, il a été possible de trouver un accord sur les transports terrestres. Les points forts de cet accord sont les suivants: accès réciproque au marché des transports routiers et ferroviaires, harmonisation des normes, des conditions d'accès au trafic routier, politique coordonnée des transports dans la zone alpine. Alors que la Suisse augmentera la limite de poids à 40 tonnes, de manière progressive jusqu'en l'an 2005, l'UE accepte que les redevances routières (RPLP) soient aussi relevées progressivement. Le tarif maximal de ces redevances pourra être perçu par la Suisse dès l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, mais au plus tard à partir de 2008. La réalisation rapide de la NLFA, notamment l'axe du Lötschberg, revêt donc une grande importance.

215 Article constitutionnel sur la protection des Alpes et mesures d'accompagnement

Le transfert d'une part aussi grande que possible du fret routier transalpin au rail constitue depuis des années un objectif fondamental de la politique suisse des transports. Cet objectif figure depuis 1994 dans la Constitution fédérale au titre de l'art. constitutionnel sur la protection des Alpes (art. 84 et 196, ch. 3 / anc. art. 36^{sexies} Cst.). Nous nous sommes prononcés en faveur d'une stratégie d'application non discriminatoire, reposant sur les instruments de l'économie de marché. D'avril à septembre 1997, nous avons procédé à une consultation sur la mise en œuvre de l'article constitutionnel précité et sur le projet d'une loi fédérale relative à une taxe sur le trafic marchandises à travers les Alpes (taxe sur le transit alpin, TTA). Notre objectif consiste à laisser passer sur les routes alpines un volume de trafic lourd s'élevant à 650'000 véhicules. Cet objectif ne devra pas être atteint par des mesures coercitives, mais par des mesures d'économie de marché touchant tant le rail que la route. Par ailleurs, nous avons constaté qu'il ne pourra vraisemblablement être atteint entièrement qu'avec la mise en service de la NLFA (soit entre 2006 et 2012). S'agissant de la capacité et de la qualité de l'offre, la NLFA est une condition indispensable pour réaliser le transfert prescrit par l'article constitutionnel sur la protection des Alpes.

Avec les piliers de la politique intérieure que sont la RPLP, la réforme des chemins de fer et, plus tard, la NLFA, l'accord sur les transports terrestres est une condition politique indispensable pour réaliser la politique suisse de transfert et pour appliquer

l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Etant donné que ces facteurs ne déploieront tous leurs effets que progressivement, nous prendrons des mesures d'accompagnement supplémentaires pour renforcer rapidement le transfert du fret transalpin de la route au rail.

Les mesures d'accompagnement toucheront tant le rail que la route. Elles porteront principalement sur les instruments de l'économie de marché et offriront des incitations pour améliorer les conditions-cadres des chemins de fer, de manière que ceux-ci puissent augmenter leur productivité et leur attrait et soient capables d'écouler davantage de trafic.

Les mesures d'accompagnement pour les transports terrestres figurent dans le message sur les sept accords bilatéraux conclus avec l'UE. En fait notamment partie une loi de durée limitée sur le transfert du trafic. Nous avons approuvé ce projet d'ensemble le 28 avril 1999 à l'intention des Chambres fédérales; les débats parlementaires sont prévus en 1999.

22 Aspects économiques

221 Sources du financement³⁵

Pour financer les grands projets ferroviaires, nous pouvons:

- utiliser le produit intégral de la redevance forfaitaire sur les poids lourds, visée à l'art. 196 ch. 2 de la Constitution fédérale (anc. art. 21 des disp. trans. Cst.), jusqu'à l'entrée en vigueur de la redevance sur le trafic de poids lourds liée aux prestations ou à la consommation et augmenter à ce titre de 100 pour cent au maximum les taux de la redevance;
- utiliser deux tiers, au maximum, du produit de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations ou à la consommation au sens de l'art. 85 (anc. art. 36^{quater});
- utiliser les fonds de l'impôt sur les huiles minérales selon l'art. 86 (anc. art. 36^{ter}, al. 1, let. c), pour couvrir 25 pour cent des dépenses globales des lignes de base de la NLFA;
- prélever sur les marchés des capitaux au maximum 25 pour cent des dépenses globales de la NLFA, de Rail 2000 et du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à haute performance;
- relever de 0,1 point les taux de la TVA (y compris le supplément), figurant à l'art. 196, ch. 14 Cst. (anc. art. 8 disp. trans. Cst. et 41^{er} Cst.) et à l'art. 130 (anc. art. 8^{ter} des disp. trans. Cst.);
- prévoir un financement complémentaire faisant appel aux particuliers ou aux organisations internationales.

La NLFA sera financée par le fonds destiné aux grands projets ferroviaires. Les constructeurs recevront l'argent sous forme de prêts à taux fixe ou à taux variable ainsi que sous forme de contributions à fonds perdu. La clé de répartition sera définie dans les conventions. Le fonds sera principalement alimenté par les recettes liées de la TVA, de la redevance poids lourds et de l'impôt sur les huiles minérales. En

³⁵ Art. 196, ch. 3, Cst. 99 (anc. art. 24 disp. trans. Cst.)

outre, des prêts et des avances de la Confédération seront aussi disponibles. Les dispositions légales autoriseront aussi un financement privé (cf. ch. 142.7).

222 Rentabilité et aspects macro-économiques

La rentabilité de la NLFA a fait l'objet de plusieurs enquêtes³⁶. La dernière étude, qui date du 14 février 1997, montre que la NLFA causera des gains de productivité sensibles. Par rapport au parcours ferroviaire empruntant les tronçons de faîte, les nouvelles lignes de base permettront de faire des économies considérables sur les coûts d'exploitation, tant dans le trafic voyageurs que dans le trafic marchandises. Ce gain de productivité conduira à une augmentation de la compétitivité du rail dans le trafic à travers les Alpes. Toutefois, du point de vue de l'économie d'entreprise, il ne faut pas s'attendre à ce que les coûts d'investissement soient entièrement couverts, même à long terme. En revanche, il est possible que, avec la variante redimensionnée choisie actuellement, l'exploitation fournisse une contribution de couverture appropriée. Celle-ci permettra de rémunérer et de rembourser les prêts à taux fixe. Dans l'optique actuelle, il est difficile de dire dans quelle mesure il sera possible de rembourser les emprunts à taux variable. La future demande de fret ferroviaire, qui dépendra à son tour beaucoup de l'évolution de la politique des transports en Suisse et en Europe, sera déterminante en la matière. Cela dépend énormément de l'évolution de la politique des transports en Suisse et en Europe.

Une étude supplémentaire intitulée «Effets socio-économiques de la NLFA»³⁷ a déterminé plus précisément les aspects macro-économiques de la NLFA. Elle montre qu'il faut s'attendre à un effet positif sur l'économie. La Suisse pourra notamment être ainsi reliée aux régions européennes en pleine expansion. La NLFA permettra des gains de temps considérables. Les temps de parcours moyens du trafic transalpin diminueront de près de 30 % grâce aux deux tunnels de base. Le transfert au rail, facilité par la NLFA, diminuera nettement la pollution dans la zone alpine dont l'écosystème est fragile. Les avantages particuliers des deux axes apparaissent dans l'analyse macro-économique. La force de l'axe du Saint-Gothard réside particulièrement dans les avantages dont profitera le trafic voyageurs (gain de temps). En revanche, l'axe du Lötschberg sera plus intéressant sur le plan écologique.

23 Commande de la Confédération

231 Introduction

Les chapitres suivants décrivent pour chaque ouvrage les prestations à fournir pour chaque tronçon. Les coûts sont attestés au niveau de l'ouvrage et correspondent à la commande de la Confédération selon le ch. 124. Tous les coûts indiqués sont calculés sur la base des prix d'octobre 1998 et ne comprennent pas les intérêts intercalaires, le renchérissement, la TVA ni les réserves. Ces dernières sont attestées en tant que crédits distincts et correspondent à 15 % du total des coûts de tous les ouvrages. Les frais d'investissement portent sur les prestations fournies de 1993 jusqu'à la fin de l'ouvrage.

³⁶ Coopers & Lybrand, février 1995 / Ecoplan, février 1997

³⁷ Prognos AG, Jenni + Gottardi SA, décembre 1998

232 Surveillance du projet

Prestations: Direction du projet général AlpTransit et garantie de la surveillance et du contrôle au niveau des autorités dans le cadre des compétences du DETEC et de l'OFT, si nécessaire avec le concours d'experts externes.

Coûts: 65 millions de francs.

Délais: Le crédit sert à la surveillance du projet pendant toute la durée de la réalisation de la NLFA jusqu'au décompte du dernier crédit d'objet NLFA, vers 2018.

233 Axe du Lötschberg

Prestations:

Ouvrage: Le réseau du Chemin de fer du Lötschberg BLS SA sera complété par un nouveau tunnel de base partiellement à voie unique qui reliera la région de Frutigen à celle de Steg/Baltschieder, avec des liaisons aux lignes existantes. La nouvelle ligne sera conçue de manière à garantir la jonction avec la ligne du Simplon et à permettre la réalisation d'un service de chargement des automobiles.

Tronçon direction générale du Lötschberg: Gérer le projet de l'axe du Lötschberg, établir des rapports destinés au DETEC/OFT et assurer les relations publiques.

Tronçon Lötschberg Nord: Raccordement à double voie au Lötschberg dans la région de Frutigen. Les options représentées par un tunnel dans le flanc du Niesen, par le contournement de Frutigen et par l'installation de chargement des automobiles à Heustrich ou Rüdlen-Ey sont conservées.

Tronçon tunnel de base du Lötschberg: Tunnel de base entre Frutigen (portail nord) et Rarogne (portail sud) avec profil navettes (prise en compte du chargement des automobiles), c'est-à-dire un tube à simple voie jusqu'à Mitholz et utilisation de la galerie de sondage du Kandertal en tant que galerie de sauvetage, deux tubes à voie unique entre Mitholz et Rarogne, celui joignant Mitholz à Ferden étant en gros œuvre (galerie de sauvetage), des galeries transversales, deux sections d'arrêts d'urgence à Ferden et une voie d'arrêt de service à Mitholz, deux diagonales d'échange, des attaques intermédiaires à Mitholz, Ferden et Steg, des installations extérieures aux points d'attaque et une ligne de transport de 132 V entre Mitholz et Gampel-Steg. L'option du chargement des automobiles entre la région de Frutigen/Heustrich et celle de Steg est conservée.

Tronçon Lötschberg sud: Raccordement dénivelé à la ligne actuelle des CFF SA à Rarogne/Viège (ligne du Simplon). Traversée du Rhône avec deux ponts à simple voie. Les options du chargement des automobiles, du raccordement à la ligne actuelle des CFF SA dans le Valais central près de Steg et de la troisième voie en direction de Viège demeurent.

Coûts: 2754 millions de francs.

Délais: L'ouvrage représenté par l'axe du Lötschberg sera terminé et mis en service en 2007. Le crédit d'objet pourra faire l'objet d'un décompte vers 2009.

234 **Axe du Saint-Gothard**

Prestations:

Ouvrage: Le réseau des CFF sera complété par le tunnel de base du Saint-Gothard reliant la zone d'Altdorf/Erstfeld à celle de Bodio/Biasca par un nouveau tronçon allant jusqu'à la zone de Giustizia et par le tunnel de base du Ceneri entre les zones de Sant'Antonino/Cadenazzo et Lugano (Massagno)/Vezia, avec des liaisons aux lignes actuelles.

Tronçon direction générale du Saint-Gothard: Gérer le projet de l'axe du Saint-Gothard, établir des rapports à l'intention du DETEC et de l'OFT et assurer les relations publiques.

Tronçon Saint-Gothard nord: Raccordement du tunnel de base à la ligne actuelle des CFF SA dans la région Altdorf/Rynächt, voie de dépassement pour les deux directions à Rynächt, double diagonale d'échange avant le portail du tunnel et déplacement de la ligne actuelle dans la zone de Rynächt/Schächen.

Tronçon tunnel de base du Saint-Gothard: Tunnel de base avec deux tubes à simple voie entre Erstfeld (portail nord) et Bodio (portail sud), galeries transversales, deux postes multifonctionnels à Sedrun et à Faido composés chacun d'une section d'arrêt d'urgence par sens de marche et d'une double diagonale d'échange, attaques intermédiaires d'Amsteg, de Sedrun et de Faido avec les installations extérieures correspondantes.

Tronçon Saint-Gothard sud: Tracé à ciel ouvert entre Bodio et Giustizia, raccordement à la ligne actuelle à Pollegio et Giustizia, diagonale d'échange double avant le portail du tunnel, voie de dépassement et déplacement de la ligne actuelle à Pollegio, déplacement de la ligne actuelle et de la route cantonale dans la zone du portail du tunnel.

Tronçon tunnel de base du Ceneri: Tunnel à double voie entre Vigana (portail nord) et Vezia (portail sud) avec raccordement au réseau actuel des CFF SA au sud de Giubiasco et près de Vezia, double attaque intermédiaire à Mezzovico/Sigirino avec les installations extérieures correspondantes.

Coûts: 6612 millions de francs. (Au Ceneri, on a prévu un système composé d'un tube à double voie. Le traitement de détail du concept de sécurité est réservé; il peut avoir des conséquences sur le type de tunnel et entraîner des surcoûts si l'on choisit de construire deux tubes à simple voie.)

Délais: L'ouvrage de l'axe du Saint-Gothard sera réalisé en deux phases. Les tronçons Saint-Gothard nord, Saint-Gothard tunnel de base et Saint-Gothard sud seront terminés et mis en service en 2012. Le tronçon tunnel de base du Ceneri sera terminé et mis en service vers 2016. Le décompte du crédit d'objet pourra se faire vers 2018.

235 **Aménagements de la Surselva**

Prestations:

Ouvrage: Dans la région de la Surselva, le réseau ferroviaire du Chemin de fer Furka-Oberalp-Bahn (FO) et du Chemin de fer rhétique (RhB) sera adapté aux besoins logistiques du chantier NLFA de Sedrun (transport de matériel par voie ferroviaire).

Tronçon Landquart-Disentis (RhB): Extension de la gare de Disentis, bloc automatique, renouvellements de la superstructure à Versam, Castrisch et Disentis/Mustér, installations d'approvisionnement en énergie de l'Oberland et adaptations du matériel roulant.

Tronçon Sedrun-Disentis (FO): Construction du nouveau tunnel de Disentis, nouvelle station de croisement de Mompé-Tujetsch, transformation du tracé entre Sedrun et Disentis, installations de télécommande et de sécurité, approvisionnement en énergie d'Andermatt, de Nätschen et du col de l'Oberalp et adaptations du matériel roulant.

Coûts: 105 millions de francs.

Délais: L'ouvrage représenté par l'aménagement de la Surselva sera terminé et mis en service vers 2002. Le décompte du crédit d'objet pourra se faire en 2003.

236 Raccordement de la Suisse orientale

Prestations:

Ouvrage: La Confédération améliorera la liaison de la Suisse orientale à l'axe du Saint-Gothard. A cette fin, le réseau des CFF sera complété par un nouveau tunnel du Zimmerberg entre la région de Thalwil et celle de Litti/Baar, y compris les raccordements avec les lignes actuelles et une liaison entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et celle du Saint-Gothard (tunnel du Hirzel).

Tronçon du tunnel du Zimmerberg: Ouvrage de bifurcation souterrain de Nidelbad/Thalwil conçu comme un saut de mouton; tube à double voie de Nidelbad à Litti; tronçon à ciel ouvert dans la zone de Litti jusqu'au raccordement à la ligne actuelle des CFF SA.

Tronçon de l'Hirzel (liaison de la rive gauche du lac de Zurich à la ligne du Saint-Gothard): Le Conseil fédéral n'a pas encore approuvé l'avant-projet de ce tronçon. Le tracé (variante A ou B) doit être optimisé de manière à remplir les normes de tous les nouveaux tronçons valables pour l'exploitation et la sécurité.

Variante A: branche de tunnel à simple voie reliant Meilibach au tunnel du Zimmerberg, avec raccordement à la ligne actuelle des CFF SA.

Variante B: tunnel à simple voie reliant Meilibach à Sihlbrugg avec raccordement à la ligne actuelle des CFF SA.

Coûts: 850 millions de francs.

Délais: L'ouvrage représenté par le raccordement de la Suisse orientale sera réalisé durant la deuxième phase. Le tronçon du tunnel du Zimmerberg sera terminé et mis en service en 2013. Le tronçon du tunnel du Hirzel sera terminé et mis en service vers 2016. Le décompte du crédit d'objet pourra se faire en 2018. On examine actuellement la possibilité de réaliser le tunnel du Zimmerberg plus tôt.

237 Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau

Prestations:

Ouvrage: Le tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau sera en partie amélioré.

Tronçon Hurden – Sattel du Chemin de fer du sud-est suisse (Südost-Bahn): Prolongement des entrées et des sorties à Pfäffikon Ost et Pfäffikon – Freienbach, doublement de la voie à Hurden et construction d'un îlot à double voie à Sattel.

Tronçon des CFF SA: Prolongement des entrées et des sorties à Wattwil et doublement de la voie entre Uznach et Schmerikon. Extension des gares de Wattwil, Uznach, Rapperswil et Pfäffikon.

Tronçon du Chemin de fer Bodensee-Toggenburg: Prolongement des entrées et des sorties à Saint-Gall et doublement de la voie à Degersheim, côté Mogelsberg.

Coûts: 74 millions de francs.

Délais: L'aménagement du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau sera terminé durant la deuxième phase. Certains objets seront anticipés selon les besoins pour optimiser les processus de construction et améliorer l'exploitation. Le décompte du crédit d'objet pourra se faire vers 2016.

238 Aménagements des lignes du reste du réseau

Le reste du réseau ferroviaire des CFF SA et du Chemin de fer BLS Lötschberg SA sera complété par des aménagements en dehors du périmètre de la NLFA afin que les capacités créées par les nouveaux tronçons sur l'axe nord-sud Bâle/Lötschberg/Domodossola et Bâle/Saint-Gothard/Milan puissent être utilisées de manière optimale sur l'ensemble du réseau, donc d'améliorer l'offre. Sans ces investissements en dehors du périmètre proprement dit de la NLFA, les possibilités d'utilisation du tunnel de base seraient fortement réduites.

Les modules et les objets ci-après seront encore soumis à une étude qui examinera tant les effets sur les capacités de l'axe que la priorité des investissements.

Prestations:

Ouvrage: La Confédération garantira en temps utile l'aménagement des voies d'accès aux lignes du transit alpin sur le Plateau central et en réglera le financement. Elle veillera à la coordination avec les chemins de fer privés.

Aménagement sur l'axe du Lötschberg: Construction des installations permettant une exploitation banalisée de Thoune à Einigen et de Heustrich à Frutigen et raccordement à niveau (double voie) à Gümligen. Aménagements pour augmenter la vitesse sur le tronçon Berne-Thoune. Des voies de dépassement pour de longs trains de marchandises sont nécessaires près de Gümligen, de Wengi/Frutigen et dans le Haut-Valais.

Aménagements de l'axe du Saint-Gothard: Optimisation des parcours des trains nécessaire dans plusieurs noeuds entre Othmarsingen et Giubiasco, aménagement de la boucle de Rotkreuz (1^{re} étape) et adaptations des quais d'Arth-Goldau et de Belinzone. Ces travaux seront réalisés en première priorité. D'autres étapes seront nécessaires en deuxième priorité; elles concernent l'amélioration de la boucle de Rotkreuz et d'Arth-Goldau. En liaison avec les longs trains de marchandises, des

installations de formation des rames à Bâle et Chiasso seront nécessaires dès la mise en service du tunnel de base du Ceneri.

Coûts: 471 millions de francs.

Délais: L'amélioration du reste du réseau sera réalisée en deux phases. Les aménagements de l'axe du Lötschberg seront terminés et mis en service en 2007 lors de l'achèvement de cet axe. Ceux du Saint-Gothard seront terminés et mis en service vers 2016/17 avec l'achèvement du tunnel de base du Ceneri. Le décompte du crédit d'objet pourra se faire vers 2018.

24 Considération sur les risques

241 Coûts et délais

Les constructeurs actualiseront tous les semestres les coûts finaux vraisemblables de la NLFA. Ceux-ci correspondront à la valeur escomptée des coûts finaux sans le renchérissement, ni les intérêts intercalaires et la TVA et ils reposeront sur les objectifs valables pour la phase actuelle de planification et sur les prévisions hydro-géologiques les plus vraisemblables. La précision des coûts correspondra à l'état de la planification³⁸.

Toutes les indications sur les coûts et les délais comprendront des risques très divers. A ce propos, nous vous renvoyons aux explications du ch. 221 du message sur l'arrêté du 23 mai 1990 concernant le transit alpin, à celles du ch. 231.2 du message du 12 avril 1995 sur le deuxième crédit d'engagement et à celles du ch. 231.4 du message FTP du 26 juin 1996.

La répartition des risques entre la Confédération et les constructeurs est réglée dans les conventions. Cela étant, ceux-ci seront entièrement responsables de tous les risques liés à la planification et à la construction des infrastructures. Font exception les modifications de la commande de la Confédération, la modification des arrêtés fédéraux pertinents³⁹, le manque de moyens financiers ou le retard dans leurs fournitures et les risques dépendant de la nature du sol, dans la mesure où les conditions effectives ne correspondront pas aux prévisions des rapports géologiques relatif au projet de construction.

242 Renchérissement

Les coûts d'investissement de la NLFA seront convertis jusqu'à nouvel avis en fonction de la directive sur le controlling de la NLFA et de l'indice zurichois des coûts de construction de logements (ZIW), compte tenu des coûts actuels (octobre 1998). A l'heure actuelle et à l'avenir en particulier, la question se posera de savoir si le ZIW reflète correctement l'évolution des coûts effectifs de la construction des tunnels et des installations ferroviaires ou si ce marché partiel très spécialisé obéit à d'autres principes d'évolution que la construction de logements.

³⁸ Etude de planification +/- 25 %, avant-projet +/- 20 %, projet de construction +/- 10 %

³⁹ Arrêté FTP, arrêté sur le transit alpin, règlement du fonds

L'OFT a fait établir une étude qui vérifie la pertinence du ZIW comme base de calcul de l'évolution des prix pour les projets NLFA. Les premiers résultats sont disponibles. En comparant l'impact du renchérissement selon l'évolution du prix du marché dans la construction des tunnels et l'indice ZIW, on s'aperçoit que ce dernier ne convient que partiellement au calcul du renchérissement de la NLFA. Contrairement au ZIW (tendance à la baisse), les enquêtes effectuées jusqu'ici sur les prix des tunnels durant la période comprise entre le 1^{er} octobre 1995 et la fin 1998 montrent que les prix ont tendance à monter. Malgré cette réserve, le présent message table sur le ZIW afin de convertir les coûts d'investissement, faute d'un indice global plus fiable. L'OFT suivra cependant l'évolution du renchérissement et fera rapport chaque semestre à ce sujet.

243 Coûts finaux vraisemblables des constructeurs

La dernière actualisation des coûts finaux vraisemblables, établie par les constructeurs, s'est faite après la votation sur le FTP, eu égard au message sur le nouveau crédit d'ensemble NLFA au 31 décembre 1998. Les coûts de réalisation des ouvrages selon le FTP ont été attestés par section et totalisés par rapport à l'ouvrage global. Aucune réserve n'a été calculée. Tous les coûts se comprennent sans ICHA et sans TVA. La précision des indications sur les coûts correspond à l'état de la planification à un moment donné⁴⁰.

Afin de comparer ces coûts avec le crédit d'ensemble demandé, les indications des constructeurs ont été converties en fonction du ch. 142.5.

Ouvrage	Coûts finaux vraisemblables des constructeurs ⁴¹	Commande la Confédération
Surveillance du projet	65	65
Axe du Lötschberg	2806	2754
Axe du Saint-Gothard	6930	6612
Aménagements de la Surselva	105	105
Raccordement de la Suisse orientale	854	850
Aménagements du tronçon Saint-Gall–Arth-Goldau	88	74
Aménagements des lignes du reste du réseau	483	471

La différence entre les coûts finaux vraisemblables des constructeurs et la commande de la Confédération est pour la moyenne de tous les ouvrages de quelque 3 pour cent; elle correspond donc au degré de précision actuel des coûts. Afin de faciliter la gestion du projet, la Confédération a enjoint les constructeurs d'indiquer les mesures de compensation qui permettront de ramener les coûts au niveau de la commande de la Confédération. Les constructeurs actualiseront chaque semestre les prévisions des coûts finaux.

⁴⁰ Etude de planification: +25%/-25%, avant-projet: +20%/-20%, projet de construction: +10%/-10%

⁴¹ Converti par l'OFT (cf. annexe 3)

3 Conséquences

31 Effets sur l'état du personnel de la Confédération

Le grand projet ferroviaire NLFA constituera une lourde charge pour les collectivités publiques concernées (cantons et communes directement intéressées) et pour les chemins de fer chargés de la réalisation du projet et leurs filiales (constructeurs). Les charges des chemins de fer et des constructeurs sont comprises dans les coûts d'investissement.

La Confédération doit garantir le contrôle du projet NLFA. L'Office fédéral des transports est chargé de l'exécution. Il dispose de huit postes pour la gestion (exigeante) du projet, de la sécurité et du fonds et pour le controlling effectué par les autorités. Il est soutenu dans sa tâche par des spécialistes externes. Trois postes peuvent être affectés aux procédures complexes liées à l'approbation des plans. Ces effectifs ne suffisent pas pour accomplir ces tâches généralement urgentes et doivent être augmentés de quatre à six postes. Comme les tâches relevant des autorités concernent la souveraineté de l'Etat, il n'est pas possible d'en confier à l'extérieur. Même au niveau fédéral, il faudra garantir en permanence un minimum crédible de personnel compétent pour diriger et suivre les projets NLFA, complexes et de longue durée, et surveiller l'évolution des coûts. On examine pour l'heure s'il est possible de trouver les capacités suffisantes à la faveur de la nouvelle répartition des tâches de l'Etat entre l'OFT et les CFF SA.

32 Conséquences financières

Les dépenses liées au crédit d'ensemble seront couvertes par le fonds pour les grands projets ferroviaires. A une exception près, les prélèvements n'ont donc pas d'incidence sur le compte financier de la Confédération étant donné que le fonds en question sera financé par des nouvelles ressources financières.

L'exception concerne la part de l'impôt sur les huiles minérales. En vertu de l'art. 196, ch. 3, de la Constitution fédérale (anc. art. 24, al. 2, let. c, disp. trans. Cst.), celle-ci couvrira 25 % des dépenses globales des deux lignes de base de la NLFA. Plus le coût de ces deux ouvrages sera élevé, plus il faudra prélever de fonds sur le produit de cet impôt et les imputer au compte financier.

33 Conséquences sur l'informatique

Les aspects liés à l'informatique ont été pris en compte lors de l'établissement du nouveau crédit d'ensemble. On a veillé notamment à mettre en place une structure simplifiée, car celle-ci doit être reproduite dans tous les outils informatiques. L'efficacité du controlling et des moyens informatiques employés justifie en grande partie le regroupement des divers crédits d'engagement octroyés jusqu'ici. Par ailleurs, une structure simplifiée a des effets positifs sur les coûts de l'informatique.

34 Conséquences pour les cantons

Les cantons ne devant pas participer au financement des ouvrages, ils n'auront pas de charges financières supplémentaires à supporter. S'ils devaient cependant formuler des exigences accrues dépassant le cadre du projet ou modifiant l'échelonnement prévu par le FTP, ils devraient en prendre en charge entièrement les surcoûts.

35 Conséquences sur les accords bilatéraux

La réalisation de la NLFA est liée directement aux dispositions de l'accord sur le transit et du nouvel accord sur les transports terrestres. Seule l'ouverture du premier tunnel de base permettra de percevoir le taux moyen maximal de la RPLP, soit 2,75 centimes par tonne/kilomètre (cela équivaut à 200 ECU pour les 300 kilomètres entre Bâle et Chiasso). De 2005 à la date de l'ouverture du premier tunnel de base, le prix de transit restera limité à 180 ECU par course de transit (2,47 centimes de RPLP par tonne/kilomètre). Il est donc très important de réaliser le tunnel de base du Lötschberg dans les meilleurs délais: le taux plus faible de la RPLP qui sera d'abord en vigueur affaiblit en effet le transfert du trafic et occasionne pour la Confédération et les cantons des manques à gagner se chiffrant à quelque 140 millions de francs par année.

4 Programme de la législation

La réalisation du nouveau projet AlpTransit est prévue dans le programme de législation 1995–1999 (FF 1996 II 289).

5 Bases légales

51 Constitutionnalité et légalité

Le présent arrêté fédéral repose sur les art. 81, 167 et 196, ch. 3, de la Constitution fédérale (anc. art. 23 et 85, ch. 10, Cst. et art. 24 de ses disp. trans. Cst.).

Aux termes de l'art. 81 de la Constitution fédérale, la Confédération peut, dans l'intérêt du pays ou d'une grande partie de celui-ci, réaliser à ses frais des travaux publics ou encourager leur réalisation. L'art. 167 Cst. (anc. art. 85, ch. 10, Cst.) donne à l'Assemblée fédérale la compétence de voter les dépenses, d'assumer les engagements financiers comme les crédits d'engagement.

Vu ces dispositions, l'art. 196, ch. 3, de la Constitution (anc. art. 24, al. 4, des disp. trans. Cst.) prévoit que l'Assemblée fédérale allouera par des crédits d'engagement les fonds nécessaires à la réalisation des grands projets ferroviaires.

L'art. 16 de l'arrêté sur le transit alpin dispose en outre que l'Assemblée fédérale statue par étapes sur les crédits d'engagement. L'art. 10^{bis}, al. 1, de l'arrêté sur le transit alpin définit les projets des deux phases de construction, le Conseil fédéral statuant sur le début des travaux de la deuxième phase.

Le présent projet vous demande d'octroyer les fonds nécessaires par un crédit d'ensemble. Par le blocage partiel des fonds, nous avons tenu compte de leur allocation par étapes prescrite par l'art. 16 de l'arrêté sur le transit alpin. L'échelonnement effectué ici correspond pour l'essentiel à la distinction faite à l'art. 10^{bis}, al. 1, let. b, de l'arrêté sur le transit alpin. A cela viennent s'ajouter, pour des raisons de logique, des objets qui ne sont pas explicitement mentionnés (aménagement des lignes du reste du réseau, aménagement de la Surselva, surveillance du projet) et les réserves éventuellement nécessaires pour cette première phase. Enfin, le présent message inclut dans la première phase une partie d'un ouvrage prévu pour la deuxième phase à l'art. 10^{bis}, al. 1, let. b (Aménagement du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau). Etant donné que nous avons déjà la compétence de décider du début des travaux de la deuxième phase (art. 10^{bis}, al. 2, arrêté sur le transit alpin), cette manière de procéder est conforme à la loi. Les fonds nécessaires à la réalisation d'autres ouvrages restent bloqués; le Parlement conserve la compétence de les libérer.

La constitutionnalité et la légalité du présent arrêté sont donc garanties.

52 Forme juridique

Selon l'art. 196, ch. 3, de la Constitution fédérale (anc. art. 24 des disp. trans. Cst.) et vu l'art. 16 de l'arrêté sur le transit alpin, l'Assemblée fédérale alloue chaque fois par des arrêtés fédéraux simples les crédits nécessaires aux grands projets ferroviaires.

La présente demande de crédit soumise aux délibérations et au vote du Parlement respecte la forme juridique prescrite, vu qu'elle est assortie d'un arrêté fédéral simple.

53 Explications

Art. 1

Pour la répartition des crédits d'objet, voir les explications du ch. 23. Les deux phases décrites correspondent pour l'essentiel à la distinction de l'art. 10^{bis}, al. 1 (voir ch. 51)

Art. 2

On demande ici uniquement de libérer les crédits pour la première phase. La libération des crédits pour les ouvrages à réaliser dans la deuxième phase sera soumise aux délibérations et à l'approbation du Parlement dans un message séparé.

Art. 3

Vu l'art. 196, ch. 3, al. 4, de la Constitution fédérale (anc. art. 24, al. 4, disp. trans. Cst.), l'approbation des étapes de construction et du calendrier est de notre compétence; la gestion des crédits d'engagement nous étant confiée, il nous est possible de garantir la gestion globale du projet, notamment dans le domaine financier, ce qui

permet d'éviter de longs examens de détail par l'Assemblée fédérale. Afin que nous disposions de la flexibilité nécessaire en matière de gestion – toujours en conformité avec les objectifs du règlement du fonds, nous énumérons les diverses compétences dans une liste non exhaustive.

Vu l'art. 29, al. 6, de l'ordonnance sur les finances de la Confédération⁴², nous sommes compétents pour procéder aux mutations de crédit dans le cadre du crédit d'ensemble.

Il nous appartient d'approuver les étapes de construction et le calendrier. Il est donc logique que nous puissions aussi répartir et libérer, le cas échéant par tranches, les fonds nécessaires à la réalisation des constructions.

Les réserves, qui sont ventilées en fonction du volume financier des deux phases, figurent comme crédit d'objet séparé dans le projet d'arrêté (cf. à ce propos les raisons mentionnées au ch. 142). Pour éviter dans la mesure du possible que les réserves soient utilisées, nous sommes autorisés à les libérer en faveur des autres crédits d'objet uniquement s'il n'existe pas de possibilité de compensation. Il faut toujours recourir à de telles possibilités lorsqu'il n'en résulte aucun inconvénient pour la sécurité, la qualité de la construction et le bon fonctionnement des transversales alpines.

S'agissant de trois secteurs importants pour les coûts, il n'est pas possible de faire des déclarations fondées sur leur évolution. Ils concernent le renchérissement, la TVA non remboursable et les intérêts intercalaires. Ils ne figurent pas dans le crédit d'ensemble et seront dotés périodiquement des fonds nécessaires en fonction des hausses attestées. Comme nous serons habilités à gérer le crédit d'ensemble, il semble justifié de nous autoriser à l'augmenter éventuellement en raison de ces surcoûts qui dépendent uniquement de circonstances extérieures.

Art. 4

Les rapports semestriels, tels qu'ils sont déjà prescrits par l'arrêté fédéral du 20 septembre 1995 sur le crédit transitoire, à abroger, garantissent que la délégation chargée de la surveillance de la NLFA, constituée sur la base de l'art. 20 de l'arrêté sur le transit alpin, et les délégations des finances des deux conseils seront informées de l'avancement des travaux et de l'évolution des coûts. Cette information permanente facilitera en outre les débats et les votes parlementaires relatifs aux prélèvements sur le fonds des grands projets ferroviaires.

Art. 5 et 6

Le présent crédit d'ensemble remplace les arrêtés sur les crédits du 19 juin 1997 et du 20 septembre 1995. C'est pourquoi ceux-ci doivent être abrogés (art. 5 du projet). Les crédits d'engagement qui y sont alloués sont supprimés dans la mesure où ils ne sont pas encore utilisés au moment de l'abrogation (art. 30 de la loi sur les finances de la Confédération). Les engagements déjà contractés (même s'ils sont déjà honorés par le paiement) doivent être imputés au nouveau crédit d'ensemble à

adopter (art. 6). Dans l'intérêt de la transparence, ce dernier comprend aussi les engagements souscrits encore durant la période de validité des deux arrêtés sur le financement qui doivent être abrogés.

Art. 7

Comme c'est un arrêté de financement, il n'est pas sujet au référendum (cf. ch. 52 ci-dessus).

Annexes

Annexe 1	Etat du projet
1.1	Etat des avant-projets
1.2	Etat des procédures d'approbation des plans
Annexe 2	Plan de la structure du projet
Annexe 3	Conversion des coûts d'investissement de la NLFA

Etat du projet

1 Etat des avant-projets

Lötschberg

Approbation des avant-projets et fixation dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 1)

- Raccordement du tunnel de base à la ligne actuelle dans la zone de Frutigen;
- Tunnel de base du Lötschberg, du portail de Frutigen à celui de Steg;
- Tunnel de base entre la bifurcation de Lötschen jusqu'à et y compris la jonction avec la ligne de la Vallée du Rhône à l'ouest de Viège (bretelle de transit).

Fixation dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 2)

- Tracé du tunnel traversant le flanc du Niesen;
- Emplacement de l'installation du chargement des automobiles dans le Kandertal (Heustrich ou l'option Rüdlen-Ey);
- deuxième tube à simple voie de bout en bout entre Frutigen et Steg;
- Tracé du raccordement du Valais central à partir du portail de Steg, y compris la jonction à la ligne de la Vallée du Rhône;
- Emplacement de l'installation de chargement des automobiles et des ateliers de Steg.

Saint-Gothard

Approbation de l'avant-projet et fixation dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 1)

- Raccordement du nouveau tronçon à la ligne actuelle dans la zone d'Altdorf/Erstfeld, y compris la voie de dépassement (sous réserve de la procédure de conciliation avec le canton d'Uri);
- Tunnel de base du Saint-Gothard du portail d'Erstfeld à celui de Bodio, y compris les attaques intermédiaires d'Amsteg, de Sedrun et de Faïdo;
- Tracé à ciel ouvert entre le portail de Bodio et la jonction de Guistizia, y compris la voie de dépassement et le raccordement à la ligne actuelle;
- Tunnel de base du Ceneri selon l'alternative optimisée de 1996, y compris les raccordements à la ligne actuelle près de Camorino et de Vezia (sous réserve de l'élaboration de détail du programme de sécurité, avec d'éventuelles répercussions sur le système du tunnel).

Fixation dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 2)

- Tracé de la section Rigi (canton de Schwyz);
- Tracé de la section d'Axen à la frontière cantonale de Schwyz/Uri (sous réserve de la procédure de conciliation avec le canton d'Uri);
- Tracé du tronçon de la Riviera sud et de Bellinzone (tracé entre les raccordements de Guistizia et de Camorino selon l'alternative optimisée de 1996).

Suisse orientale

Approbation de l'avant-projet et fixation dans le plan sectoriel d'AlpTransit (catégorie 1)

- Tunnel de base du Zimmerberg, partie 2 de Nidelbad à Litti (sous réserve de l'élaboration détaillée du programme de sécurité, avec d'éventuelle répercussions sur le système du tunnel);
- L'approbation de l'avant-projet du tunnel du Hirzel est différée, instruction d'optimiser l'avant-projet (variantes A et B).

2 Etat des procédures d'approbation des plans (état au 5 mai 1999)

Ouvrage: axe du Lötschberg Date de la décision

Tronçon Lötschberg nord:

Raccordement de Frutigen (gare de Frutigen – Tellenfeld) Fin 2000

Tronçon tunnel de base du Lötschberg (TBL):

Travaux de sondage Kandertal / fenêtre de Mitholz 22.02.94
Tunnel de base nord (Tellenfeld – Portweid) Printemps 2001
Tunnel de base nord (Portweid – frontière cantonale BE/VS) 31.03.99
Lot de Mitholz 12.06.98
Tunnel de base sud (frontière cantonale BE/VS – Steg) Mi-juin 1999
Fenêtre de Ferden 04.06.97
Zone du portail de Steg (modification du projet) Mi-juin 1999
Tunnel de base sud (branche de transit Rarogne) Printemps 2000

Tronçon Lötschberg sud:

(Raccordement) Rarogne / transit sud Printemps 2000

Ouvrage: axe du Saint-Gothard Date de la décision

Tronçon Saint-Gothard nord

Altdorf / Rynächt (raccordement) Fin 2000

Tronçon tunnel de base du Saint-Gothard (TBG):

Travaux de sondage à Piora 1994
Erstfeld Début 2000
Amsteg
Attaque intermédiaire 24.08.98
Tubes du tunnel 15.02.99
Sedrun
Attaque intermédiaire (jusqu'au pied du puit) 24.10.95
Tubes du tunnel 15.02.99
Sous-station de Sedrun 16.03.98

<i>Faido</i>	
Attaque intermédiaire	04.05.99
Tubes du tunnel	15.02.99
Polmengo – Chiggiogna (modification du projet)	Fin 1999

<i>Bodio</i>	
Zone du portail de Bodio	Eté 1999
Tubes du tunnel	15.02.99

Tronçon Saint-Gothard sud:

<i>Riviera</i>	
Biasca (Bodio – Giustizia)	Début 2000
Pollegio II (modification du projet)	Début 2000
Biasca-Campagna / Nodo della Giustizia	Début 2000

Tronçon de base du Ceneri (TBC):

Galleries de sondage de Sigirino	1996
Raccordement de Camorino	Fin 2005
Tunnel de base	Fin 2005
Raccordement de Vezia	Fin 2005

Ouvrage: aménagements de la Surselva	Date de la décision
---	----------------------------

Tronçon Landquart – Disentis (RhB):

Aménagements gare Disentis/Mustér	21.02.97
Renouvellement de la superstructure	Mars 94 / févr. 97
Versam/Castrisch/Disentis-Mustér	
Alimentation en énergie Oberland	Mars 1996

Tronçon Sedrun Disentis (FO):

Télécommande/Installations de sécurité	Mai 1998
Transformation intégrale (tracé) Sedrun – Disentis	18.02.97
Alimentation en énergie	05.06.95
Andermatt – Nätschen – Col de l’Oberalp	
Nouvelle construction tunnel de Disentis	05.02.96
Station de croisement Mompé-Tujetsch	26.04.96

Ouvrage: raccordement de la Suisse orientale

<i>Tronçon tunnel de base du Zimmerberg:</i>	Fin 2005
Jonction/Sortie Nidelbad/Thalwil	A déterminer

<i>Tronçon Hirzel:</i>	Fin 2005
------------------------	----------

**Ouvrage: Aménagements du tronçon Saint-Gall –
Arth-Goldau**

Tronçon aménagements SOB:

Doublement de la voie Hurden – Pfäffikon SZ A déterminer

Tronçon aménagements CFF SA:

A déterminer

Tronçon aménagements BT:

Doublement de la voie Degersheim – Mogelsberg A déterminer

Plan pour la structure du projet NLFA

Etat 30 novembre 1998

Ouvrage: surveillance du projet

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
SG DETEC	
OFT	

Ouvrage: axe du Lötschberg

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Direction générale Lötschberg	Généralité Planification et direction Mandats supplémentaires Réserves centrales axe Lötschberg
Lötschberg nord	Lötschberg nord général Acquisition terrain Lötschberg nord Planifications Lötschberg nord Sondages Lötschberg nord Travaux construction raccordement Frutigen Technique ferroviaire Lötschberg nord
Tunnel de base Lötschberg (TBL)	TBL général Acquisition terrain TBL Planifications TBL Sondages TBL Sondages Kandertal Travaux construction Adelrain Travaux construction Mitholz Travaux construction Ferden Travaux construction tunnel Steg Travaux construction tunnel Rarogne Technique ferroviaire TBL
Lötschberg sud	Lötschberg sud général Acquisition terrain Lötschberg sud Planifications Lötschberg sud Sondages Lötschberg sud Travaux construction raccordement Rarogne Technique ferroviaire Lötschberg sud

Ouvrage: axe du Saint-Gothard

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Direction générale Saint-Gothard	Généralité Planification et direction Mandats supplémentaires Réserves centrales axe Saint-Gothard
Saint-Gothard nord	Saint-Gothard nord général Acquisition terrain Saint-Gothard nord Planifications Saint-Gothard nord Sondages Saint-Gothard nord Travaux construction Uri Technique ferroviaire Saint-Gothard nord
Tunnel de base Saint-Gothard (TBG)	TBG général Acquisition terrain TBG Planifications TBG Sondages TBG Sondages Piora Travaux construction Erstfeld Travaux construction Amsteg Travaux construction Sedrun Travaux construction Faido Travaux construction Bodio Technique ferroviaire TBG
Saint-Gothard sud	Saint-Gothard sud général Acquisition terrain Saint-Gothard sud Planifications Saint-Gothard sud Sondages Saint-Gothard sud Travaux construction Riviera Technique ferroviaire Saint-Gothard sud
Tunnel de base du Ceneri (TBC)	TBC général Acquisition terrain TBC Planifications TBC Sondages TBC Travaux construction Bellinzone Travaux construction Ceneri Technique ferroviaire TBC

Ouvrage: aménagements de la Sur-selva

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Landquart-Disentis (RhB)	Direction générale RhB Réserves centrales RhB Aménagements gare Disentis Bloc automatique Renouv.superstructure 1 ^{re} étape Renouv. superstructure 2 ^e étape Renouv. superstructure 3 ^e étape Aménagement énergie Oberland GR Matériel roulant
Sedrun-Disentis (FO)	Direction générale FO Réserves centrales FO Télécommande / installations sécurité Transformation totale Alimentation en énergie Acquisition véhicules d'apport Tunnel de Disentis station de croisement Mompé-Tujetsch

Ouvrage: raccordement de la Suisse orientale

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Direction générale raccordement Suisse orientale	Généralité Planification et direction Réserves centrales raccordement de la Suisse orientale
Tunnel de base du Zimmerberg (TBZ)	Généralités TBZ Acquisition terrain TBZ Planifications TBZ Sondages TBZ Travaux construction TBZ Technique ferroviaire TBZ
Hirzel	Généralités Hirzel Acquisition terrain Hirzel Planifications Hirzel Sondages Hirzel Travaux construction Hirzel Technique ferroviaire Hirzel

Ouvrage: Aménagements du tronçon Saint-Gall – Arth-Goldau

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Aménagements SOB	Direction générale SOB Acquisition terrain SOB Planifications SOB Sondages SOB Travaux construction SOB Technique ferroviaire SOB
Aménagements CFF SA	Direction générale CFF SA Acquisition terrain CFF SA Planifications CFF SA Sondages CFF SA Travaux construction CFF SA Technique ferroviaire CFF SA
Aménagements BT	Direction générale BT Acquisition terrain BT Planifications BT Sondages BT Travaux construction BT Technique ferroviaire BT

Ouvrage: aménagements des lignes du reste du réseau

<i>Tronçons</i>	<i>Sections</i>
Aménagements axe Lötschberg BLS Aménagements axe Lötschberg CFF SA	
Aménagements axe Saint-Gothard CFF SA	

Désignation de la ligne	Prix 1995, ICHIA inclus		Prix 1996, TVA inclus		Prix 1998 sans TVA		Prix 1991	
	avec réserve par ouvrage	sans réserve par ouvrage	sans réserve par ouvrage	TVA	sans réserve par ouvrage	Coûts fixes probables		
A Surveillance du projet	0,990	0,076	0,069	0,004	0,065	0,065	0,072	
B Ase Lützschberg	3,430	2,960	2,953	0,179	2,754	2,806	3,092	
C Ase Gotthard (Gotthard et Ceneri)	8,230	7,156	7,042	0,430	6,612	6,930	7,636	
D Aménagement Surselva	0,130	0,114	0,112	0,007	0,105	0,105	0,116	
E Reconstruit Suisse orientale (Zürcherberg et Hirsol)	1,950	0,920	0,925	0,055	0,850	0,837	0,923	
F Aménagements Saint-Gall - Aets-Goldau	0,990	0,088	0,079	0,005	0,074	0,068	0,067	
G Aménagements de lignes du reste du réseau	0,590	0,816	0,562	0,031	0,471	0,483	0,532	
H Total sans réserve	11,820	11,640	11,642	0,771	10,931	11,314	12,469	
I Réserve	1,270	1,270	1,742	0,105	1,609			
J Total avec réserve	13,090	13,090	13,384	0,877	12,600			
K No de colonne (Sp.)	1	2	3	4	5	6	7	
L Formule de convention pour les lignes A - H	Sp. 2 + 15%		Sp. 2 x 151,4 / 113,2	Sp. 3 - Sp. 6	Sp. 2 x 111,4 / 113,2 + 1,095	Sp. 7 x 1,036 x 111,4 / 110,3 / 1,065		
Désignation de la ligne	<p>Tous les chiffres sans unités italiennes</p> <p>Convention de rattachement selon l'index zürchois des coûts de construction de logement (ZIW)</p> <p>Index:</p> <p>1981 (oct. 81) = 119,3 (ICHIA)</p> <p>1995 (oct. 94) = 112,3 (ICHIA)</p> <p>1999 (oct. 99) = 111,4 (TVA)</p> <p>ICHIA = 3,0%</p> <p>TVA = 6,0%</p>		<p>Chiffres FTP: Correspond aux montants de message FTP, page 173 (accordement Suisse orientale complété par le "Hirsol" (+200 mic. M))</p> <p>Reserve comme poste distinct</p>		<p>Chiffres FTP: Correspond aux montants de message FTP, page 173 (accordement Suisse orientale complété par le "Hirsol" (+220 mic. M))</p> <p>Reserve comprise dans l'ouvrage</p>		<p>Chiffres FTP: Correspond aux montants de message FTP, page 173 (accordement Suisse orientale complété par le "Hirsol" (+200 mic. M))</p> <p>Reserve comme poste distinct</p>	
	<p>Convention des montants FTP (sans réserve par ouvrage) sur la base de prix 1996 avec ZIW</p>		<p>Part TVA de 4,5 %</p>		<p>Commande de la Confédération</p> <p>- base de référence des coûts (Réserve, montant arrondi)</p>		<p>Prévision des constructeurs convertie en prix 1998</p>	
							<p>Prévision des constructeurs (Etat du projet 31.12.1998 (sans ICHIA))</p>	