

00.057

Message

sur l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse et la garantie du tracé des tronçons NLFA reportés

du 8 septembre 2004

Messieurs les Présidents,
Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons le présent message sur les arrêtés fédéraux suivants, en vous proposant de l'approuver:

- Arrêté fédéral relatif à un crédit concernant l'analyse de capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse
- Arrêté fédéral sur le financement de l'acquisition des terrains pour le tracé des tronçons NLFA reportés

En même temps, nous vous proposons de classer les interventions parlementaires suivantes:

- | | | | |
|------|---|---------|--|
| 2000 | P | 00.3041 | Alptransit. Station dans le tunnel de Sedrun (N 6.10.00, Gadiet) |
| 2001 | P | 01.3115 | Doublement de la voie entre Cham et Rotkreuz (N 22.6.01, Leutenegger Hajo) |
| 2001 | P | 01.3192 | Amélioration des liaisons ferroviaires entre le Tessin et la Suisse occidentale (N 22.6.01, Simoneschi) |
| 2001 | P | 01.3205 | Amélioration des liaisons ferroviaires entre le Tessin et la Suisse occidentale (E 14.6.01, Béguelin) |
| 2001 | M | 01.3661 | Aéroport européen Bâle-Mulhouse-Freiburg. Raccordement au réseau ferroviaire (N 22.3.02, Fetz) |
| 2002 | P | 01.3685 | Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri. Variante «montagne longue» ou variante «montagne longue ouverte» (N 22.3.02, Commission des transports et des télécommunications CN 01.425) |
| 2002 | P | 02.3633 | Pour une politique intégrée des transports réellement efficace: (N 11.12.02, Commission des transports et des télécommunications CN 02.040) |
| 2003 | P | 03.3581 | Porta Alpina Surselva. Développement durable (E 17.12.03, Commission des transports et des télécommunications CE 03.2026) |

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

8 septembre 2004

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Joseph Deiss

La chancelière de la Confédération, Annemarie Huber-Hotz

Condensé

Situation initiale

Le 26 juin 2002, nous avons fixé la marche à suivre pour établir le tracé de la NLFA dans le canton d'Uri (tracé souterrain). En même temps, nous avons chargé le DETEC de réexaminer les tronçons qui avaient été différés lors du redimensionnement de 1998, et d'engager les travaux résultant de la décision sur le tracé dans le canton d'Uri. Le présent message en est le résultat.

A fin mai 2004, nous avons également décidé de présenter en 2007/2008 au Parlement une vue d'ensemble du futur développement des grands projets ferroviaires. Ce n'est qu'ensuite que l'on décidera quels projets seront effectivement réalisés. L'analyse de capacité prévue dans le cadre du présent projet crée les bases importantes du projet à mettre en consultation et de la planification des travaux sur les axes nord-sud.

L'analyse des capacités se limite aux axes de transit nord-sud conformément au tracé prévu par le plan sectoriel d'AlpTransit. Les travaux seront coordonnés avec les autres projets des transports publics.

Analyse de la capacité

L'arrêté fédéral concernant le crédit fédéral pour une analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse, qui porte sur 24 millions de francs, servira à financer les travaux suivants:

- Elaboration de l'avant-projet de tracé «montagne long fermé» dans le canton d'Uri, y compris les sondages géologiques nécessaires;*
- Analyse approfondie selon des critères d'exploitation ferroviaire, d'économie et de politique, des principaux tronçons NLFA entre Arth-Goldau et Lugano et entre Heustrich et la vallée du Rhône (ce qui correspond aux tronçons reportés figurant dans le plan d'extension complète dans le périmètre de la NLFA);*
- Identification des goulets d'étranglement et rédaction d'une liste des priorités sur les axes de transit nord-sud;*
- Evaluation des améliorations des liaisons avec l'étranger, notamment l'Allemagne (raccordements dans la région de Bâle) et l'Italie (raccordements sud);*
- Coordination des travaux avec le concept et les projets de la deuxième étape de RAIL 2000;*
- Examen des possibilités de financement des aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse après le FTP.*

Garantie des tracés

L'arrêté fédéral sur le financement de l'acquisition des terrains pour le tracé des tronçons NLFA reportés, qui porte sur 15 millions de francs, servira à financer les dépenses suivantes:

Les nouveaux tronçons situés hors des tunnels de base ont été différés, car il a été décidé de réaliser la NLFA par étapes. Les risques liés à ce report doivent être atténués par le fait que les futurs tracés seront garantis de manière obligatoire sur le plan juridique. On empêchera ainsi que des constructions ou d'autres obstacles soient créés dans le futur périmètre des nouvelles lignes. Ces constructions ou ces obstacles pourraient entraver la réalisation du projet sur le plan des finances et du calendrier, voire le rendre impossible. Les instruments disponibles en matière d'aménagement du territoire ne sont toutefois pas suffisants pour protéger assez longtemps les terrains face aux propriétaires fonciers. Les fonds demandés (15 mio. fr.) doivent permettre de réagir en cas de besoin, d'acquiescer de gré à gré les divers terrains ou de payer les indemnités dues après une certaine période d'interdiction de construire (expropriation matérielle).

Message

1 **Partie générale**

1.1 **Situation initiale**

1.1.1 **Mandat**

Le 26 juin 2002, nous avons décidé de renoncer à la variante initiale du tracé ouvert par le fond de la vallée de la Reuss dans le canton d'Uri jusqu'au tunnel de l'Axen et de la remplacer par un tracé souterrain de la NLFA qui passera par la montagne avec un raccordement optimisé du tunnel de base du Gothard à la ligne existante CFF dans la zone de Rynächt. Nous avons inscrit ce tracé dans le plan sectoriel. De plus, nous avons décidé d'élaborer les bases de décision pour un message sur la planification FTP II qui comprend tous les tronçons différés de la NLFA. Le présent message se concentre sur la planification des axes de transit nord-sud et demande un crédit pour en analyser la capacité. Il s'agit donc d'un message sur la planification des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse.

Le 26 mai 2004, nous avons chargé le DETEC de soumettre à un examen global les grands projets ferroviaires non encore prêts à être mis en chantier et de nous présenter un projet en 2007 ou en 2008. L'étude doit porter sur le tunnel de base du Zimmerberg, le tunnel de l'Hirzel, la 2^e étape de RAIL 2000, la 2^e étape du raccordement aux LGV, ainsi que sur d'autres projets tels que la ligne diamétrale Zurich Löwenstrasse (gare souterraine), la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) à Genève et la liaison Stabio-Arcisate.

En permettant une analyse de la capacité, le présent message crée les bases importantes du projet qui sera mis en consultation en 2007/2008 à propos du développement futur des grands projets ferroviaires et servira aux décisions qui seront prises au sujet des aménagements des axes nord-sud. L'acquisition des terrains du tracé empêche que les futurs projets rencontrent des obstacles inutiles.

1.1.2 **Bases légales**

L'art. 81 de la Constitution fédérale (Cst.) autorise la Confédération, dans l'intérêt du pays ou d'une grande partie de celui-ci, à réaliser des travaux publics et à exploiter des ouvrages publics ou à encourager leur réalisation. L'art. 84 Cst. déclare que le trafic de transit des marchandises transalpin s'effectue par le rail, et l'art. 87 Cst. attribue à la Confédération la compétence de légiférer sur les chemins de fer. Les grands projets ferroviaires de la Confédération sont décrits plus précisément à l'art. 196, ch. 3, Cst. Cet article prévoit quatre grands projets que la Confédération entend réaliser pour moderniser le rail. Il s'agit de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), de RAIL 2000, du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen des lignes à grande vitesse (raccordement aux LGV) et de l'amélioration de la protection contre le bruit le long des lignes ferroviaires actuelles.

Les bases légales suivantes sont pertinentes pour la NLFA, élément des grands projets ferroviaires:

- la Constitution fédérale du 18 avril 1999¹;
- l'arrêté fédéral du 4 octobre 1991 sur le transit alpin²;
- l'arrêté fédéral du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires³;
- l'arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le financement du transit alpin⁴;
- l'ordonnance du 28 février 2001 sur le transit alpin⁵;
- l'arrêté fédéral du 10 juin 2004 sur le crédit additionnel et la libération partielle des fonds bloqués de la deuxième phase de la NLFA 1⁶.

1.1.3 Contexte de la politique financière

1.1.3.1 Règlement actuel du financement

Aux termes de l'art. 196, ch. 3, al. 1, Cst., les quatre grands projets ferroviaires sont financés par le fonds des grands projets ferroviaires (fonds FTP). Le règlement de ce fonds régit la procédure de versement et de prélèvement, ainsi que les conditions d'octroi d'une avance par la Confédération. Le fonds FTP est alimenté par quatre sources: par deux tiers au plus du produit de la redevance sur le trafic lourd, par 0,1 point de la TVA, par une partie de la recette de l'impôt sur les huiles minérales et par la levée de fonds sur le marché des capitaux. Les ressources provenant de l'impôt sur les huiles minérales ne peuvent servir à couvrir que le quart des dépenses globales des lignes de bases de la NLFA, les fonds prélevés sur le marché des capitaux qu'au maximum le quart des dépenses globales pour la NLFA, pour Rail 2000 et pour le raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV). Par ailleurs, la Confédération peut octroyer des avances au fonds FTP, qui ne doivent pas dépasser le montant de 4,2 milliards de francs (prix de 1995). Sur proposition du Conseil fédéral, l'Assemblée fédérale fixe chaque année la somme des fonds à attribuer au moyen de crédits de paiement.

Les fonds nécessaires pour réaliser chacun des divers grands projets sont alloués par l'Assemblée fédérale sous la forme de crédits d'engagement.

1.1.3.2 Message sur les modifications du financement des projets FTP

L'évolution défavorable de l'économie et de la politique des transports nous a incités l'année dernière à faire examiner le financement de l'infrastructure ferroviaire. Le 10 septembre 2003, nous avons donné un mandat ad hoc au Département fédéral

1 RS 101

2 RS 742.104

3 RS 742.140

4 FF 2000 I 142

5 RS 742.104.1

6 FF 2004 2499

de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) et au Département fédéral des finances (DFF).

L'analyse du financement de l'infrastructure a montré que les chemins de fer peuvent couvrir par leurs recettes supplémentaires une partie des coûts de la nouvelle infrastructure. En revanche, ils ne sont pas à même de rémunérer et de rembourser dans les délais prévus les prêts portant intérêt octroyés pour les projets FTP. La Confédération est tenue légalement de compenser les coûts d'infrastructure non couverts. L'augmentation des coûts d'exploitation et d'amortissement non couverts de la nouvelle infrastructure et la charge d'intérêt y relative accroîtraient le déficit de l'infrastructure. Ainsi, la Confédération serait confrontée, dès 2005, à des surcoûts considérables.

Dans notre message sur les modifications du financement des projets FTP, nous proposons d'adapter les mécanismes de financement du fonds pour la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FTP). D'une part, les chemins de fer ne se verront plus accorder de prêts à intérêt pour financer les projets FTP. De l'autre, les prêts FTP portant intérêt et déjà accordés jusqu'ici seront transformés en avances le 1^{er} janvier 2005. La limite actuelle des avances (4,2 milliards de francs, prix de 1995) serait déjà dépassée avec le programme des travaux prévus. Elle doit donc être relevée provisoirement à 8,1 milliards.

Les mesures proposées délésteront le compte financier de la Confédération et permettront de réaliser les projets qui sont absolument prioritaires sur le plan de la politique des transports. La mesure que nous proposons permettra de réaliser dans les délais prévus les ouvrages FTP en cours de réalisation pour la NLFA et RAIL 2000, ainsi que le tunnel de base du Ceneri et la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV). En revanche, on reverra les projets FTP qui ne sont pas encore décidés ou autorisés. Cela concerne notamment le tunnel de base du Zimmerberg et le tunnel de l'Hirzel, la deuxième étape de RAIL 2000 et la deuxième étape du raccordement aux LGV.

Le message sur les modifications du financement des projets FTP sera traité par les Chambres en même temps que le présent message.

1.2 Contexte de la politique des transports

1.2.1 Généralités

La politique suisse des transports poursuit trois objectifs, compte tenu du principe du développement durable: les transports doivent être écologiques, leur système doit être efficace et pouvoir être financé, et la politique suisse des transports doit être intégrée dans le cadre européen. La modernisation de l'infrastructure ferroviaire est l'un des éléments essentiels permettant d'atteindre ces objectifs.

Les deux axes de transit nord-sud avec les tunnels de base (du St-Gothard et du Loetschberg), complétés par les aménagements des voies d'accès constituent la clé de voûte de la NLFA. La NLFA rendra les liaisons nord-sud plus courtes, plus rapides et plus performantes. Dans le secteur des marchandises, elle augmentera la capacité et la qualité des transports et renforcera la position concurrentielle du rail. Dans le secteur des voyageurs, elle intégrera la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse. Avec le projet de raccordement aux LGV, elle réduira considérable-

ment le temps du transit à travers la Suisse. Conjointement avec RAIL 2000, on appliquera un projet d'offre nationale qui, dans les conditions financières actuelles, garantira une offre ferroviaire optimale à toutes les régions du pays. La NLFA inclura notamment les cantons du Valais et du Tessin dans ce projet.

Le transfert du trafic marchandises de la route au rail représente un autre élément fondamental. Selon l'art. 84 Cst. (Transit alpin), la région alpine doit être protégée des répercussions négatives du trafic. La loi sur le transfert du trafic précise cet objectif et détermine que le nombre des trajets de poids lourds effectués par la route à travers les Alpes doit être abaissé à 650 000 par année. Cet objectif devra être atteint au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel de base du Loetschberg. La NLFA est l'une des mesures-clés permettant de procéder à ce transfert.

La politique suisse des transports est axée sur la politique européenne. Tant l'accord sur le transit que l'accord sur les transports terrestres impliquent la réalisation de la NLFA. Ces accords assurent la coordination de la politique des transports dans la région alpine. La limite du poids d'un camion (34 t actuellement) passera à 40 t en 2005, ce qui provoquera simultanément le relèvement du montant de la RPLP⁷. Ce montant sera encore relevé lors de la mise en service du tunnel de base du Loetschberg, mais au plus tard en 2008. Par la même occasion, la Suisse et l'UE s'accordent réciproquement l'accès au réseau ferroviaire. La promotion du trafic combiné vise à protéger la région alpine. C'est ainsi que la Suisse s'est engagée à construire la NLFA, alors que l'UE et, notamment, l'Allemagne et l'Italie, doivent en garantir l'accès nord et sud. Une partie du produit de la RPLP sera utilisée pour moderniser l'infrastructure ferroviaire suisse, notamment pour construire la NLFA.

1.2.2 NLFA 1

Le projet NLFA comprend l'extension des axes de transit du St-Gothard et du Loetschberg-Simplon en tant que système global, ainsi que l'amélioration du raccordement de la Suisse orientale à l'axe de transit du St-Gothard (art. 3^{bis}, al.2, de l'arrêté sur le transit alpin).

En redimensionnant le projet NLFA, on a renoncé à l'extension intégrale des axes de transit, les investissements NLFA financés dans un premier temps ont été inscrits à l'article 5^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin. Le projet NLFA redimensionné selon le projet FTP est désigné ci-après par l'expression NLFA 1. Le paquet de financement de la NLFA 1 englobe les tunnels de base (Loetschberg, St-Gothard, Ceneri), ainsi que le raccordement de la Suisse orientale à la ligne du St-Gothard (Zimmerberg, Hirzel, aménagements entre St-Gall et Arth-Goldau).

Les investissements pour la NLFA 1 ont commencé au milieu des années 90. La ligne de base du Loetschberg sera vraisemblablement mise en service régulier en 2007. L'ouverture de la ligne de base du St-Gothard, avec les tunnels du St-Gothard et du Ceneri, est prévue pour 2016.

⁷ Moyenne pondérée de 292,5 francs pour le trajet Bâle-Chiasso.

1.2.3 Projet à mettre en consultation à propos du futur développement des grands projets ferroviaires

Nous avons décidé de poursuivre selon le calendrier prévu la réalisation des projets FTP en chantier. De plus, nous souhaitons réaliser rapidement les principaux projets qui apportent les plus grands avantages en matière de transport. En font partie le tunnel de base du Ceneri et la 1^{re} phase du raccordement aux LGV.

Par contre, nous estimons qu'il faut prolonger la durée de réalisation des projets FTP non encore prêts à être mis en chantier ou éventuellement les redimensionner. En outre, il faudra décider des projets à réaliser en priorité et déterminer ceux qui doivent être abandonnés même s'ils ont été prévus ou discutés jusqu'ici. Les décisions seront fondées sur le projet relevant de la politique des finances et des transports qui sera mis en consultation au sujet des grands projets ci-après:

- Tunnel de base du Zimmerberg et tunnel de l'Hirzel (éléments de la NLFA);
- 2^e étape de RAIL 2000;
- 2^e phase du raccordement aux LGV: en font partie les projets en France qui ne sont pas prêts à être mis en chantier, ainsi que les projets en Suisse qui nécessitent une harmonisation approfondie avec la planification à long terme;
- Autres projets importants sur le plan de la politique des transports tels que la ligne diamétrale Zurich Löwenstrasse (gare souterraine), la liaison Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) à Genève ou la liaison Stabio-Arcisate, dans la mesure où ils ne peuvent pas être financés par le budget ordinaire.

En 2007/2008, un nouveau projet ad hoc sera mis en consultation. Il servira de base aux décisions qui seront arrêtées ensuite à propos du futur programme de construction et fournira les bases légales nécessaires. A ce moment-là, le tunnel de base du Lötschberg sera en service et nous disposerons de données sur le succès du transfert du trafic et, notamment, sur la 1^{re} étape de RAIL 2000. Par ailleurs, les bases de planification actualisées grâce à l'analyse de capacité auront été élaborées d'ici là. Cette procédure permet une planification soignée et coordonnée globalement dans les années à venir. Elle tient compte de la liquidité du fonds FTP (limite des avances): les fonds pour les projets reportés ne seront disponibles qu'à partir de 2011/2012.

2 Partie spéciale

2.1 Analyse de capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse, y compris l'avant-projet pour Uri

L'analyse de capacité des axes nord-sud comprend, d'une part, les projets NLFA financés et reportés (notamment le tunnel de base du Zimmerberg et le tunnel de l'Hirzel) et, d'autre part, les projets de l'axe nord-sud qui ne sont ni financés ni définis précisément.

Les travaux se concentreront sur les axes de transit nord-sud qui absorbent la majeure partie du transit des marchandises à travers la Suisse. Le trafic est-ouest sera traité dans le cadre de la deuxième étape de RAIL 2000.

Ainsi, l'analyse de capacité créera les bases pour la suite des travaux et des décisions, notamment pour le projet qui sera mis en consultation en 2007/2008 à propos du développement futur des grands projets ferroviaires. Les études tiendront particulièrement compte des points de vue de l'exploitation ferroviaire, de la politique et de l'économie.

Conformément à notre arrêté du 26 juin 2002, un avant-projet sera établi pour un tracé souterrain «montagne long fermé» dans le canton d'Uri et offrira des bases permettant de comparer ce tracé aux autres.

L'analyse des capacités se limite aux axes de transit nord-sud selon le tracé figurant dans le plan sectoriel d'AlpTransit. Les autres tracés tels que Aoste – Martigny, la variante du Splügen ou celle du Seelisberg ne sont pas pris en compte, car ils ont déjà été rejetés auparavant. En effet, ils sont moins appropriés que la conception «réseau» (tunnels du Loetschberg, du St-Gothard et du Ceneri).

2.1.1 Avant-projet dans le canton d'Uri

Tous les tronçons du projet NLFA conformément à l'art. 3^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991 sont planifiés. Pour qu'on puisse disposer d'une sécurité de planification suffisante et exclure les impondérables, on a amené les planifications jusqu'au stade de l'avant-projet.

Dans le canton d'Uri, on a prévu soit un tracé par le fond de la vallée de la Reuss (variante vallée), soit la variante montagne uranaise. Tous les projets partent d'un portail du tunnel de base du St-Gothard dans la zone Altdorf/Amsteg et d'un tracé à ciel ouvert sur environ 2 km entre le St-Gothard et le tunnel de l'Axen. Ce n'est qu'après l'étude de faisabilité d'un contournement du fond de la vallée de la Reuss que de nouvelles ébauches de solution sont apparues, avec un tunnel de base prolongé et des boucles de liaison entre la NLFA et l'ancienne ligne à Uri Nord et Uri Sud. Ces boucles raccorderont la région d'Uri au trafic NLFA longues distances. Par ailleurs, elles permettront de dévier un train en difficulté et de le conduire hors du tunnel vers l'ancienne ligne, ce qui garantira la fluidité du trafic dans le tunnel et augmentera la sécurité du système.

Comme pour les autres tronçons dans le périmètre de la NLFA, des planifications au niveau de l'avant-projet seront aussi élaborées pour ce «nouveau» tronçon de l'axe nord-sud. Les travaux comprendront notamment des sondages géologiques et un rapport d'impact environnemental du degré 2.

2.1.2 Etudes de planification dans le périmètre NLFA en dehors du canton d'Uri

On renonce à actualiser les avant-projets pour les sections entre la vallée de la Kander et celle du Rhône (axe du Loetschberg) et entre Arth-Goldau et Lugano (axe du St-Gothard). Dans des cas spéciaux (p.ex. Felderboden), on pourrait ordonner néanmoins des études approfondies. Pour le reste, il existe les avant-projets de 1994. Ils sont certes dépassés sur le plan de l'exécution technique (pas de plans numériques par exemple), mais ils sont tout à fait au point en ce qui concerne le tracé horizontal et vertical et, partant, les éléments à incidences géographiques. Une mise à jour des

plans existants n'est pas judicieuse, car ils seraient périmés d'ici à la période de réalisation prévue. L'actualisation des avant-projets ne sera organisée qu'au moment où les projets correspondants seront financés.

2.1.3 Etudes de planification concernant les tronçons d'accès à la NLFA

L'art. 9 de l'arrêté sur le transit alpin dispose que les tronçons d'accès à la NLFA soient équipés lors de la mise en exploitation des NLFA. L'expérience montre que l'on accorde une grande attention à ces tronçons quant à leur capacité, aux temps de parcours, aux genres des trains et à la structuration de l'offre. Il y a donc lieu, pour les axes de transit, de procéder à une analyse détaillée d'une frontière à l'autre selon des critères ferroviaires, économiques et politiques, et de l'harmoniser avec les études en vue de la deuxième étape de RAIL 2000. Les insuffisances de capacités reconnues devront y figurer, ainsi qu'une liste des mesures proposées, classées par ordre de priorité sur les axes de transit nord-sud. Les améliorations des liaisons avec l'étranger, à savoir avec l'Allemagne (cf. ch. 2.1.3.1) et l'Italie (cf. ch. 2.1.3.2) devront en outre être évaluées.

C'est uniquement après le projet mis en consultation en 2007/2008 que l'on précisera les autres projets de l'axe nord-sud qui seront financés et réalisés. A ce moment-là, le Parlement et, éventuellement, le peuple décideront des ouvrages à construire et de leur date de réalisation. Le financement des projets à réaliser devra aussi être réglé.

Si les études de planification révèlent qu'il est urgent de prendre certaines mesures à court terme, il faudra examiner si celles-ci pourront être financées dans le cadre du projet mis en consultation à propos du futur développement des grands projets ferroviaires, par le budget ordinaire ou par le futur financement qui sera adopté pour les infrastructures de transport des agglomérations.

2.1.3.1 Raccordements nord

Le 6 septembre 1996, la Suisse et l'Allemagne ont signé à Lugano une convention relative à la garantie de la capacité d'accès nord à la NLFA⁸. Dans ce document, les deux pays s'engagent à prendre les mesures nécessaires pour garantir la capacité de l'infrastructure ferroviaire au-delà de la frontière. Ils créeront ainsi les conditions permettant un trafic ferroviaire performant en vue de la NLFA.

La convention se base sur le principe de la territorialité, chaque pays étant compétent pour planifier et réaliser les projets sur son propre territoire. Un comité directeur assure la coordination.

Le nœud de Bâle (accès par la ligne du Rhin supérieur Karlsruhe–Fribourg-en-Brigau–Bâle) constitue le portail principal de la ligne d'accès nord à la NLFA, pour le trafic marchandises comme pour le trafic voyageurs. Pour la région de Bâle notamment, des études plus approfondies sont nécessaires pour la régulation du

⁸ RS 0.742.140.313.69. Approuvée par l'Assemblée fédérale le 3 mars 1998, entrée en vigueur le 2 juin 1998 suite à un échange de notes.

trafic (contournement du haut Rhin). Un comité de pilotage trinational (D, F, CH) a été institué pour planifier ces travaux à long terme. Sa première réunion a eu lieu en juin 2004. Les axes Zurich–Stuttgart et Zurich–Munich serviront de lignes régionales de délestage pour le trafic marchandises tout en reliant la Suisse orientale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

2.1.3.2 Raccordements sud

En 1999, la Suisse a conclu avec l'Italie une convention bilatérale sur la coordination de la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire. Cette convention est entrée en vigueur le 18 mai 2001⁹. Il s'agit d'un accord-cadre qui régleme la planification de l'infrastructure ferroviaire transfrontalière nécessaire, notamment des lignes d'accès sud de la NLFA.

Les objectifs visés pour le trafic marchandises sont les suivants:

- assurer les capacités nécessaires sur les lignes d'accès à la NLFA afin de pouvoir transférer les marchandises de la route au rail;
- délester le nœud de Milan grâce à des contournements par l'est et par l'ouest;
- construire et relier de nouveaux terminaux à Novare (Vercelli) et à l'est de Milan (Treviglio).

En ce qui concerne le trafic des voyageurs, l'accent est mis sur les liaisons rapides nord-sud (St-Gothard et Loetschberg) entre les zones d'agglomération, ainsi que sur le raccordement de la Suisse à l'aéroport de Malpensa (Milan).

L'accord conclu avec l'Italie repose aussi sur le principe de la territorialité; un comité de pilotage coordonne les travaux. Quatre groupes de travail lui sont soumis, eux-mêmes composés de représentants du Ministère italien des transports, de l'Office fédéral des transports (OFT), ainsi que des gestionnaires d'infrastructure italiens et suisses. Un des quatre groupes travaille sur la circulation routière. La délégation suisse est conduite par l'Office fédéral des routes (OFROU). Ces groupes entreprennent les démarches nécessaires pour atteindre les objectifs mentionnés plus haut. Les deux pays s'informent réciproquement de leurs projets à court, moyen et long terme, et coordonnent leurs travaux.

Pour les tronçons du Simplon et à Luino, les gestionnaires d'infrastructure ont prévu contractuellement des mesures à court et à long terme relatives à des plates-formes communes. Sur les lignes Loetschberg–Simplon–Milan et St-Gothard–Novare, les profils seront élargis, les croisements portés de 450m à 600m et des mesures de sécurité telles que des passages sous voie réalisées. Les travaux se poursuivent régulièrement et dans les délais. Ainsi, les deux pays disposeront de l'infrastructure nécessaire lors de la mise en exploitation des tunnels de base du Loetschberg (en 2007) et du St-Gothard (en 2015). S'agissant de la planification à long terme, les deux pays ont élaboré des études préliminaires concernant plusieurs nouvelles variantes pour les accès sud à l'axe du St-Gothard. La Suisse a étudié le corridor Lugano – Chiasso et l'Italie le corridor Cadenazzo – Luino/Varese. L'OFT informe régulièrement les cantons sur l'état des travaux.

⁹ RO 2003 1611

2.2 Mise en réserve des terrains pour le tracé des tronçons NLFA reportés

2.2.1 Problématique

L'échelonnement de la construction de la NLFA, notamment le principe de différer la construction des tronçons en dehors du tunnel de base, pose la question de savoir comment rendre juridiquement contraignants les tracés approuvés par la décision du Conseil fédéral du 15 mars 1999 et intégrés au plan sectoriel AlpTransit.

Il s'est avéré que le principal instrument d'aménagement du territoire à disposition de la Confédération qu'est le plan sectoriel AlpTransit ne suffit pas à empêcher que le projet soit désavantagé du point de vue de la construction des futurs nouveaux tronçons ou subisse d'autres inconvénients. Les cantons et les communes sont certainement appelés, respectivement au niveau du plan directeur et du plan d'affectation, à prendre en compte les inscriptions au plan sectoriel AlpTransit de la Confédération qui concerne l'aménagement du territoire et à les intégrer dans leurs propres planifications. Il s'agit d'un processus de longue haleine qui n'a pas encore été installé partout.

La législation ferroviaire offre des instruments insuffisants pour résoudre les problèmes qui se présentent en l'occurrence. Conformément à l'art. 18*n* de loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer¹⁰, l'autorité de surveillance peut déterminer des zones réservées pour les futures constructions et installations ferroviaires. Cependant, la décision définissant une zone réservée est caduque au plus tard cinq ans après; ce délai peut être prolongé de trois ans au plus. Si la réservation d'une zone devient caduque, il est possible de créer une nouvelle zone couvrant en tout ou en partie le périmètre de l'ancienne.

La fixation de zones réservées se fait par une procédure analogue à la procédure d'approbation des plans régie par le droit ferroviaire qui garantit les droits des parties. Les propriétaires fonciers et les communes concernés peuvent exercer leurs droits (droit d'opposition, droit de recours). Vu la durée de la réservation des tronçons d'accès et de liaison entre les tunnels de base et les risques liés à la procédure, les zones réservées ne permettent donc que partiellement d'obtenir une sécurité juridique durable.

L'instrument de l'alignement visé à l'art. 18*e* de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer est également inapproprié. Les plans du projet de mise à l'enquête doivent être approuvés pour qu'il puisse fonctionner. Cette condition n'est pas remplie avec l'approbation de l'avant-projet par le Conseil fédéral.

Même si les zones réservées ne permettent pas de couvrir toute la période qui nous sépare de la réalisation de la NLFA, leur fixation, fondée sur la base juridique actuelle, est la mesure immédiate qu'il faut viser. Vu les restrictions d'utilisation qu'entraîne une zone réservée, il faut toutefois s'attendre à un grand nombre d'oppositions et à une procédure de longue durée. De plus, il faut tenir compte du fait que, conformément à la jurisprudence du Tribunal fédéral un blocage de l'usufruit à partir d'une durée d'environ 8 ans équivaut de fait à une expropriation matérielle et est donc indemnisable.

¹⁰ RS 742.101

2.2.2 Ebauche de solution

Afin d'éviter, après la caducité des zones réservées, des désavantages de construction ou autres qui pourraient être onéreux, la Confédération ou les entreprises de chemin de fer ou maîtres d'ouvrage mandatés doivent, en cas de besoin, être investis de la compétence d'acquérir les terrains réservés par le Conseil fédéral le 15 mars 1999 et inscrits au plan sectoriel AlpTransit conformément à l'art. 8^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin du 4 octobre 1991¹¹. Les fonds nécessaires à ces acquisitions ne sont pas compris dans les crédits FTP actuels.

Les vérifications des maîtres d'ouvrage effectuées sur mandat de l'OFT ont fait apparaître, au St-Gothard, un besoin d'environ 60 millions de francs pour l'acquisition de tous les terrains requis par les ouvrages AlpTransit des tronçons NLFA initiaux¹² (notamment les traversées des vallées de Felderboden, Claro, Preonzo, Gnosca et Magadino) et d'environ 30 millions de francs au Loetschberg (notamment les installations nord et sud de chargement des automobiles).

Comme ces montants correspondent aux coûts maxima d'une acquisition complète de gré à gré et qu'il ne sera pas nécessaire de les engager entièrement, il y a lieu d'allouer d'abord une partie des fonds pour la période précédant la décision sur l'aménagement des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse. On considère que 10 millions suffiront pour le St-Gothard et 5 pour le Loetschberg.

Nous demandons donc un crédit de 15 millions de francs en vue de l'achat des terrains du tracé ou pour les indemnités à payer dans les cas d'expropriation (p. ex. la fixation de zones réservées par la Confédération ou la mise en œuvre du plan sectoriel de la Confédération au niveau des plans d'affectation communaux) ainsi que pour l'optimisation des bases de planification nécessaires (plans des zones réservées).

La mise en réserve des terrains du tracé est capitale pour l'exécution du projet. Si elle est négligée, il en résultera des retards inutiles dans les travaux ainsi que des surcoûts tout aussi inutiles au détriment des projets d'aménagement des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse.

2.3 Rentabilité des aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse

Le crédit pour l'analyse de capacité comprend aussi le calcul de la rentabilité des investissements. L'étude de rentabilité donnera des indications sur le trafic ferroviaire sur l'axe nord-sud avec ou sans aménagements selon l'analyse. Elle devra notamment comparer les coûts (supplémentaires) et les produits (supplémentaires) qui résulteront d'une nouvelle infrastructure ferroviaire.

¹¹ RS 742.104

¹² Saint-Gothard: double voie entre Arth-Goldau et Lugano Loetschberg: double voie entre Heustrich et la vallée du Rhône, y compris le chargement des automobiles

2.4 **Crédit pour une analyse de capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse**

Les dépenses suivantes seront financées par le crédit de planification:

Conditions-cadres/programme stratégique d'offre et d'exploitation

- les études indépendantes des caractéristiques du transport par le rail (par rapport au trafic routier, aérien, et fluvial) dans les années 2020–2030 en tenant compte des études suisses et européennes existantes (prévisions);
- la coordination du programme et des projets de la 2^e étape de RAIL 2000 en collaboration avec les CFF.

Avant-projet dans le canton d'Uri:

- l'élaboration d'un avant-projet pour le tracé NLFA entre Felderboden et la jonction souterraine dans le tunnel de base du St-Gothard, y compris les liaisons avec l'ancienne ligne à Felderboden et dans la région de Fluëlen, y compris les études géologiques nécessaires (avant-projet de la variante souterraine)

Etudes de planification:

- l'analyse des flux de circulation sur les axes de transit d'une frontière à l'autre (y compris sur les tronçons reportés de la NLFA) aux points de vue ferroviaire, économique et politique, compte tenu des caractéristiques tirées des prévisions;
- la mise en évidence des mesures prises sur les axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse pour la suite de l'offre qualitative et quantitative (capacité, temps de parcours, offre, rentabilité, etc.) et l'établissement d'une liste de priorités (liste de projets);
- l'évaluation des améliorations des liaisons avec l'étranger, à savoir avec l'Allemagne (zone de Bâle, contournement du haut Rhin) et l'Italie (raccordements sud des axes du St-Gothard et du Loetschberg-Simplon).

Analyses, rapports intermédiaires:

- la mise en valeur des études de planification et des analyses;
- l'établissement de listes de priorités pour les travaux à réaliser, l'élaboration de bases pour le projet qui sera mis en consultation à propos du développement futur des grands projets ferroviaires;
- l'étude du système de financement des aménagements de l'axe nord-sud du réseau ferroviaire suisse après le FTP, c'est-à-dire après l'expiration des délais fixés à l'article 196, ch. 3, al. 4 et 5, Cst.;
- les ressources de l'OFT.

Le crédit demandé pour l'analyse de capacité s'élève à 24 millions de francs:

Conditions-cadres/projet d'offre stratégique et d'exploitation	2 mil. de francs	(indications des CFF, de BLS AT, de l'OFT)
Avant-projet «tracé souterrain»	11 mil. de francs	(indication d'ATG, réduite par l'OFT)

Etudes de planification flux de trafic/capacités	2 mil. de francs	(expérience de l'OFT)
Etudes de planification lignes d'accès/étranger	5 mil. de francs	(indication des CFF)
Evaluations, rapports intermédiaires, y compris les ressources de l'OFT	4 mil. de francs	(estimation de l'OFT)

Selon le ch. 6.1, le crédit sera financé par le fonds FTP.

2.5 Crédit de financement de la mise en réserve des terrains du tracé

Le crédit de financement de l'acquisition des terrains du tracé des tronçons NLFA reportés couvrira les frais des indemnités payables en raison des interventions liées au droit d'expropriation (p. ex. l'interdiction de construire sur la base de la fixation des zones réservées ou d'obligations imposées aux propriétaires fonciers dans le plan d'affectation communal, dans le cadre de la mise en œuvre du plan sectoriel AlpTransit), les dépenses d'acquisition de terrains de gré à gré en vue de les réserver pour les futurs aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse ainsi que les coûts d'élaboration des bases de planification (zones réservées).

Le crédit demandé s'élève à 15 millions de francs et se présente comme suit:

Axe du St-Gothard	10 millions de francs
Axe du Loetschberg	5 millions de francs

Le total de 15 millions de francs correspond à environ un sixième des coûts estimés par les maîtres d'ouvrages d'AlpTransit pour l'acquisition des terrains requis pour construire les tronçons différés de la NLFA.

3 Conséquences

3.1 Conséquences sur l'effectif du personnel de la Confédération

La Confédération a la charge d'assurer la surveillance et le contrôle du projet de NLFA. L'exécution en est confiée à l'OFT. Actuellement, ce dernier dispose de 16 postes pour les tâches exigeantes de direction du projet, de gestion de la sécurité, de gestion du fonds et de controlling par les autorités. L'équipe est aidée par des experts externes et internes. Les travaux de planification de l'analyse de capacité représentent un surcroît de travail pour l'OFT dont l'effectif actuel ne lui permet pas de faire face. Il lui faut donc un poste supplémentaire, qui sera financé à partir du crédit des études relatives à l'analyse de la capacité. Ces ressources couvriront le traitement des projets NLFA et le suivi du projet de l'analyse de la capacité par la Confédération.

3.2 Conséquences financières

Les dépenses pour l'analyse de la capacité et la mise en réserve du tracé seront financées par le fonds FTP. Ce fonds est alimenté par des sources financières spéciales, ces prélèvements constituent donc une opération blanche pour le compte financier de la Confédération.

Comme les fonds qu'il est proposé d'allouer pour les analyses de capacité seront utilisés exclusivement pour des travaux de planification, il n'en résultera pas de coûts subséquents pour l'exploitation et les amortissements, comme c'est le cas pour la réalisation de projets d'infrastructure. L'acquisition des terrains pour garantir le tracé ne comporte pas non plus de risques financiers, parce que la propriété foncière ne perd pas de sa valeur et qu'elle pourrait être vendue à nouveau à tout moment.

3.3 Conséquences sur le plan de l'informatique

Les travaux de planification de l'analyse de la capacité peuvent être réalisés sans nouvel équipement informatique.

3.4 Conséquences pour les cantons

Les cantons ne participent pas au financement des travaux de planification de l'analyse de la capacité, de sorte qu'ils n'ont pas à supporter de surcharge financière. Les cantons directement concernés participeront aux travaux de planification. Ils siègeront aux délégations des autorités et seront informés en permanence de l'état d'avancement des travaux. Ils pourront, eux-mêmes ou par le biais de leurs services spécialisés, faire valoir leur position et collaborer. Il n'existe pas de droit pour eux à être indemnisés par la Confédération.

3.5 Conséquences pour l'économie nationale

En relation avec l'analyse de la capacité, l'OFT donnera divers mandats externes. Ces investissements créeront des emplois supplémentaires et maintiendront ceux qui existent déjà.

4 Programme de la législature

Le projet est annoncé sous l'ancien titre NLFA 2 dans le rapport sur la planification de la législature 2003–2007 (FF 2004 1082).

5 Rapports avec le droit européen

Les présents arrêtés fédéraux sont harmonisés avec le droit européen. Ils libèrent des fonds pour compléter la planification de la NLFA, telle qu'elle est prévue par l'accord sur le transit et par l'accord sur les transports terrestres, et correspondent à la politique des réseaux de transports de l'Union Européenne.

6 Bases légales

6.1 Constitutionnalité et légalité

Les présents arrêtés fédéraux se basent sur la Constitution fédérale et sur l'arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (arrêté sur le transit alpin).

La Constitution fédérale contient plusieurs dispositions pertinentes pour la NLFA. L'art. 81 Cst. confère à la Confédération la compétence, dans l'intérêt du pays ou d'une grande partie de celui-ci, de réaliser des travaux publics aux frais de la Confédération, ou d'encourager leur réalisation. L'art. 84 Cst. déclare que le trafic de transit des marchandises transalpin s'effectue par le rail, l'art. 87 Cst. attribue à la Confédération la compétence de légiférer sur les chemins de fer et l'art. 167 attribue à l'Assemblée fédérale le pouvoir de décider des dépenses de la Confédération.

L'art. 196, ch. 3, Cst. régit les grands projets ferroviaires de la Confédération. L'al. 3 énonce que le financement de ces projets est assuré par un fonds juridiquement dépendant de la Confédération doté d'une comptabilité propre. L'al. 4 prévoit que l'Assemblée fédérale alloue les fonds nécessaires à la réalisation des grands projets ferroviaires au moyen de crédits d'engagement. Le Conseil fédéral approuve les étapes de la construction et détermine le calendrier.

Le message du 26 juin 1996 concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics indique, au titre «Implications entre le projet actuel des NLFA et le nouveau projet», que la construction des lignes d'accès aux tunnels de base est provisoirement renvoyée à des jours meilleurs, mais que cela n'équivaut pas à une renonciation définitive: les tracés en question ont été réservés dans la planification, mais la décision sur une éventuelle extension de la NLFA a été reportée. La nouvelle version de l'arrêté sur le transit alpin garantit du point de vue de la planification que les parties différées des projets de construction pourront être réalisées plus tard. L'arrêté fédéral sur le transit alpin contient donc des dispositions qui concernent uniquement la NLFA 1, mais aussi des dispositions qui vont au-delà.

La NLFA est décrite de la manière suivante dans l'art. 3^{bis} de l'arrêté sur le transit alpin: le projet de la NLFA vise à faire de la Suisse une plaque tournante du trafic voyageurs européen à haute vitesse. Les derniers progrès technologiques seront appliqués à sa réalisation. Il prévoit l'aménagement des lignes de transit du Saint-Gothard et du Loetschberg–Simplon en tant que système global et l'amélioration du raccordement de la Suisse orientale à l'axe du Saint-Gothard. Son exécution doit mettre en œuvre en permanence les progrès de la technologie ferroviaire. Cette définition de la NLFA prouve qu'elle est un projet global qui doit être adapté au progrès.

Les investissements financés de la NLFA (NLFA 1) sont énumérés à l'article 5^{bis} de l'arrêté. L'art. 8^{bis}, al. 2, précise que la réalisation et le financement des projets qui ne sont pas mentionnés à l'art. 5^{bis} sont régis par des arrêtés fédéraux de portée générale distincts. Cette disposition est la suite logique de la mention que fait le message concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics des lignes de la NLFA initiale différées provisoirement.

Dans notre arrêté du 26 juin 2002, nous avons exercé notre compétence et fixé le calendrier de la NLFA (art. 196, ch. 3, al. 4, Cst.). Nous avons décidé d'inscrire au plan sectoriel AlpTransit le tracé souterrain de la NLFA dans le canton d'Uri et d'en faire faire un avant-projet. En même temps, nous avons chargé le DETEC d'élaborer des bases de décision pour la période après 2020 en vue de l'éventuelle poursuite des projets FTP, y compris les lignes différées de la NLFA. Les fonds destinés à l'élaboration de ces bases de décisions sont demandés par le présent message.

Nous avons pris cette décision en étant conscients que les préparatifs d'aménagement, d'ordre juridique, financiers et de construction des aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse prendraient jusqu'à dix ans. Il s'agit maintenant de préparer les bases de ces projets, afin que les résultats des études puissent être utilisés pour le projet mis en consultation en 2007/2008 et soient disponibles assez tôt en vue des décisions qui seront prises ultérieurement sur les aménagements des axes nord-sud.

En raison de ces considérations, le crédit d'études et le crédit de financement de l'acquisition des terrains des tronçons reportés de la NLFA seront prélevés sur le FTP. Le financement et les aménagements des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse, conformément à l'art. 8^{bis}, al. 2 de l'arrêté sur le transit alpin, exigeront un arrêté fédéral à part.

6.2 Forme de l'acte normatif

Selon l'art. 196, ch. 3, al. 4, Cst. en liaison avec l'article 16 de l'arrêté sur le transit alpin, l'Assemblée fédérale alloue les crédits d'engagement nécessaires au moyen d'arrêtés fédéraux simples.

Les deux demandes de crédit soumises aux délibérations du Parlement et à la votation correspondent à la forme d'acte normatif prescrite, à savoir l'arrêté fédéral simple.

Selon l'art. 196, ch. 3, al. 4 Cst., le Conseil fédéral approuve les étapes de la construction des grands projets ferroviaires et détermine leur calendrier. Par sa décision du 26 juin 2002, il a chargé le DETEC d'optimiser le tracé dans le canton d'Uri et de réexaminer les lignes différées de la NLFA.

Les présents projets d'arrêtés fédéraux appliquent la décision du Conseil fédéral du 26 juin 2002.

Comme il s'agit d'arrêtés fédéraux simples, ils ne sont pas sujets au référendum.

L'arrêté fédéral sur le crédit pour une analyse de capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse est soumis au frein aux dépenses conformément à l'art. 159, al. 3, Cst.

6.3 Commentaires

6.3.1 Arrêté fédéral sur un crédit pour l'analyse de capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse

Art. 1

Cette disposition fixe le montant du crédit à prélever sur le fonds FTP. Les explications se trouvent au ch. 2.5.

Art. 2

En tant qu'arrêté de financement, l'arrêté fédéral n'est pas sujet au référendum.

6.3.2 Arrêté fédéral sur le financement de l'acquisition des terrains du tracé des tronçons NLFA reportés

Art. 1

Cette disposition fixe le montant du crédit à prélever sur le fonds FTP. Les explications se trouvent au ch. 2.6.

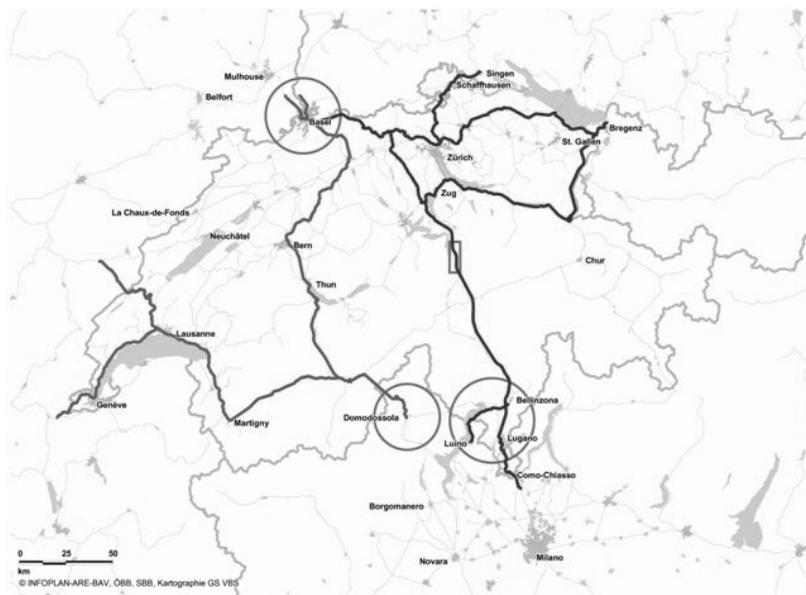
Art. 2

En tant qu'arrêté de financement, l'arrêté fédéral n'est pas sujet au référendum.

Annexes

- Annexe 1: Analyse de la capacité: axes de transit
- Annexe 2: Analyse de la capacité: aperçu
- Annexe 3: Simulation du fonds selon le message sur les modifications du financement des projets FTP
- Annexe 4: Financement selon le message sur les modifications du financement des projets FTP

Analyse de capacité: axes de transit



Légende:

-  Lignes de transit des axes du Loetschberg et du Simplon
-  Lignes de transit des axes du St-Gothard et du Ceneri
-  Zones frontalières à étudier
-  Avant-projet Uri

Analyse de la capacité: aperçu

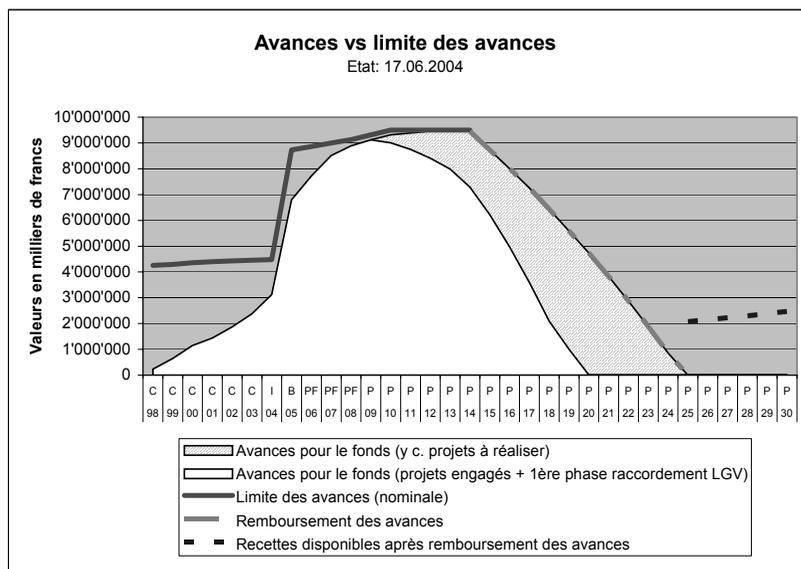
Décision du Conseil fédéral:

- **Prévision:** conditions de circulation après 2020
- **Flux de circulation nord-sud** axes de transit
- **Etudes de faisabilité** pour l'augmentation des prestations :
 - o Dans le périmètre de la NLFA (Loetschberg et St-Gothard)
 - o Tronçons d'accès au périmètre de la NLFA
 - o Liaisons avec l'étranger (contournement de Bâle, Lugano – Chiasso, Bellinzona – Luino, Iselle – Domodossola)
- **Uri :** avant-projet montagne long
- **Mise en réserve des terrains du tracé**

Marche à suivre

- **L'examen porte sur les axes nord sud :**
 - o Bâle/Vallorbe/Genève – Domodossola
 - o Bâle/Singen/Bregenz – Chiasso/Luino
- **Conditions-cadres pour le trafic ferroviaire 2020 :**
 - o Prévisions marchandises et voyageurs
 - o Types de trains
 - o Trains mixtes
- Analyse du réseau actuel à l'aide d'une méthode scientifique : **Résultat : capacités insuffisantes**
- **Produit :**
 - o Mesures
 - o Liste des projets etc.

Simulation du fonds selon le message sur les modifications du financement des projets FTP



Source: simulation du Fonds OFT, calculs OFT

Financement du fonds selon le message sur les modifications du financement des projets FTP

