

Les paroles font foi!

Embargo: 6 décembre 1994, 16 h.

Information de la presse au sujet de la NLFA

6 décembre 1994

M. Max Friedli, Directeur de l'Office fédéral
des transports

Mesdames, Messieurs,

L'Office fédéral des transports (OFT) a amorcé la phase décisive concernant les avant-projets de la NLFA et a concrétisé ses intentions.

Le chef du département a informé le Conseil fédéral. Les services fédéraux concernés et les chemins de fer ont été renseignés. Comme les cantons ont été mis au courant ce matin, je tiens à vous présenter maintenant de vive voix un **rapport intermédiaire**.

Ces informations comprennent les trois éléments suivants:

1. **Décision de principe:**

La NLFA sera réalisée et mise en service en tant que système global.

2. **Marche à suivre:**

La procédure se déroulera en deux étapes. La première comprendra les constructions dont la durée est critique (tunnels de base).

3. **Moyens d'optimisation:**

On fixera la marche à suivre et les conditions-cadres nécessaires pour améliorer encore les voies d'accès aux tunnels de base.

J'en arrive au premier élément.

Décision de principe

Lors de la réalisation des travaux, l'OFT s'en tiendra à une **orientation générale**, qui dépendra des points suivants:

- L'OFT doit d'abord veiller à concrétiser le **mandat** qui lui a été confié. Celui-ci est **clair**.
 - Premièrement, il faut que la NLFA soit réalisée **sous forme de système global**.
 - Deuxièmement, il importe de respecter le budget global alloué, qui se monte à 14,9 milliards de francs suisses (prix de 1991).

- Troisièmement, il faut construire les axes du Saint-Gothard et du Lötschberg (intégration de la Suisse romande).
- Quatrièmement, la Suisse orientale doit être raccordée à la NLFA pour un coût de 0,9 milliard (Vous avez déjà été renseignés à ce propos mardi dernier).

L'orientation ci-dessus tient cependant compte de deux autres mandats essentiels qui sont étroitement liés à la réalisation du projet, à savoir **l'initiative des Alpes et l'accord sur le transit:**

- Si la NLFA n'est pas réalisée dans les délais avec les deux axes, il ne sera pas possible de concrétiser l'initiative des Alpes selon le calendrier qui a été fixé.
- Pour que la Suisse puisse honorer ses obligations figurant dans l'accord sur le transit, il faut que les premiers tronçons soient ouverts au trafic à partir de 2005. Par ailleurs, des négociations bilatérales difficiles seront conduites prochainement avec l'UE.
- L'accord sur le transit a d'ailleurs fait ses preuves: seules 6 autorisations ont été accordés à des 40 tonnes depuis janvier 1993!

- Les deux axes ne servent pas uniquement au transit des marchandises à travers les Alpes. Lors des discussions de ces derniers temps, on l'a - malheureusement! - quelque peu oublié.
- En tant que système global, la NLFA est aussi synonyme d'intégration dans le réseau européen à grande vitesse, de complément à RAIL 2000 et de liaison ouverte toute l'année avec le Valais (remplacement du Rawil).
- Tout cela a été décidé par le peuple et par le Parlement.

J'aborde maintenant le deuxième élément,

la marche à suivre.

Pour réaliser le projet, l'OFT appliquera

- **une procédure en deux étapes** en ce qui concerne les décisions sur le tracé.

Concrètement, cela signifie ce qui suit:

- **Première étape: décider et entreprendre ce qui est prêt et qui doit être mis en oeuvre sans retard.**

- **Deuxième étape: échelonner dans le temps et optimiser ce qui doit encore être amélioré et qui n'est pas urgent.**

Considérons encore une fois la première étape.

- **Première étape: décider et entreprendre ce qui est prêt et qui doit être mis en oeuvre sans retard.**
- En d'autres termes, les deux ouvrages dont la durée est critique (tunnels de base au Saint-Gothard et au Loetschberg) doivent être entrepris rapidement et simultanément.
- Cela étant, nous établirons un message et une proposition au Parlement afin de pouvoir financer ces travaux.

Avec cette procédure en deux étapes, nous gagnons du temps. Les ouvrages critiques quant à leur durée de construction seront entrepris sans délai.

Lorsque la mise en chantier n'est pas urgente, nous utiliserons le temps disponible pour approfondir l'étude des variantes et prendre une décision plus tard. Avec la deuxième étape, nous visons les objectifs suivants:

- **Nous échelonçons dans le temps et nous optimisons les ouvrages lorsque c'est nécessaire et qu'on dispose de suffisamment de temps pour le faire.**

- Cela signifie que les tracés dans les cantons de Schwyz et du Tessin doivent être revus et améliorés.
- La variante "montagne" commandé par le canton d'Uri sera examinée, évaluée et comparée avec les variantes officielles du tracé.
- Les tracés des accès valaisans et bernois au Loetschberg seront affinés et optimisés.
- L'OFT effectuera ces travaux d'optimisation en collaboration avec les chemins de fer participants, et respectera l'enveloppe financière de 14,9 milliards de francs (y compris le raccordement de la Suisse orientale).

J'en arrive au troisième élément. Il concerne

les moyens d'optimisation.

Permettez-moi de faire une remarque préalable:

- D'après les connaissances actuelles, l'OFT et les chemins de fer participants, maîtres de l'ouvrage, sont d'avis que la NLFA peut être réalisée selon le mandat populaire dans les limites du crédit global.

Les demandes supplémentaires des cantons et des offices fédéraux ne sont pas comprises dans le crédit global de 14,9 milliards de francs.

Etant donné que les décisions politiques relatives à la NLFA se rapportent à des investissements qui vont bien au-delà de l'an 2000, nous voulons épuiser autant que possible les autres possibilités d'amélioration. Cela a constitué l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi une procédure en deux étapes lors du traitement des avant-projets et du tracé.

- En ce qui concerne la deuxième étape relative au tracé, l'OFT n'exclut pas que
 - d'autres variantes plus onéreuses soient aussi possibles pour des raisons relevant d'une protection accrue du paysage et de l'environnement et
 - qu'elles puissent être examinées et approfondies en collaboration avec les régions concernées.

Je dois cependant faire une restriction, parce qu'une telle approche créera un conflit d'objectifs avec l'enveloppe financière allouée. A l'OFT, nous tenons donc à préciser ce qui suit:

- Si la réalisation de variantes optimisées pour les accès dépasse le cadre financier, il faudra que le Parlement prenne vraisemblablement de nouvelles décisions politiques.

Pour terminer, permettez-moi de dire quelques mots au sujet de la marche à suivre:

- En accord avec les chemins de fer, l'OFT poursuivra les travaux concernant les documents d'appui aux décisions, cela conformément à l'orientation adoptée.
- Les résultats du contrôle de rentabilité, commandé récemment, seront pris en compte.
- Les bases des décisions seront transmises au chef du département durant le mois de décembre.
- Le Conseil fédéral s'occupera vraisemblablement de ces questions durant le premier trimestre 1995.
- On ne sait pas encore quelle sera sa décision.
- L'OFT se contente de fournir les documents fondamentaux.
- Il est prévu - et nécessaire - que les deux Chambres discutent et approuvent durant les sessions d'été et d'automne le message et les propositions concernant le deuxième crédit d'engagement, parce que le premier crédit sera épuisé avant la fin de l'année prochaine et qu'il faut assurer la continuité des travaux.

Telle est actuellement la situation en ce qui concerne la procédure de la NLFA.

L'OFT ne prendra que les décisions nécessaires et gardera les mains libres pour toutes les options d'optimalisation des prochaines étapes.

L'OFT agit ainsi dans l'intérêt du projet, dans celui des chemins de fer et, surtout, dans celui des cantons concernés et de leur population.

* * *