

# Arrêté fédéral relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes

(Arrêté sur le transit alpin)

**Modification du 20 mars 1998**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,  
vu le message du Conseil fédéral du 26 juin 1996<sup>1</sup>,  
arrête:*

I

L'arrêté du 4 octobre 1991<sup>2</sup> sur le transit alpin est modifié comme suit:

*Art. 2*                    Mesures de promotion

Afin de promouvoir la réalisation des buts figurant à l'article premier et de parvenir à une bonne utilisation de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA), des mesures d'appoint appropriées seront prises pour que le trafic-marchandises en transit à travers les Alpes se déroule principalement par le rail.

*Art. 3*

*Abrogé*

*Art. 3<sup>bis</sup>*                Projet de la NLFA

<sup>1</sup> 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. S'agissant du transport de marchandises, les axes du transport combiné non accompagné seront intégrés de façon optimale dans les corridors de fret européens.

<sup>2</sup> Le projet de la NLFA 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.

*Art. 5*

*Abrogé*

<sup>1</sup> FF 1996 IV 648  
<sup>2</sup> RS 742.104

*Art. 5<sup>bis</sup>* Investissements financés de la NLFA

Les projets suivants de la NLFA sont inclus dans le financement prévu à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution:

- a. Saint-Gothard: Le réseau des Chemins de fer fédéraux (CFF) s'accroît du tunnel de base du Saint-Gothard entre les régions d'Altdorf/Erstfeld et de Bodio/Biasca, d'une nouvelle ligne jusqu'à la région de Giustizia, ainsi que du tunnel de base du Monte Ceneri reliant la région de Sant'Antonino/Cadenazzo à celle de Lugano (Massagno)/Vezia y compris les raccordements aux lignes existantes. Les chantiers de la Surselva seront desservis par le réseau ferroviaire actuel, qui sera aménagé en fonction des besoins;
- b. Loetschberg: Le réseau de la Société BLS Chemins de fer du Loetschberg SA s'accroît du tunnel de base du Loetschberg, en partie à voie unique, reliant la région de Frutigen à celle de Steg/Baltschieder y compris les raccordements aux lignes existantes. La nouvelle ligne doit être conçue de manière à garantir le raccordement à la ligne du Simplon et à rendre possible le chargement des véhicules routiers;
- c. Suisse orientale: La Confédération améliore la liaison de la Suisse orientale avec la ligne du Saint-Gothard. A cette fin, le réseau des CFF est notamment complété par le nouveau tunnel du Zimmerberg reliant la région de Thalwil à celle de Litti/Baar, y compris les raccordements aux lignes existantes, et par une liaison entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et celle du Saint-Gothard. Le tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau est partiellement amélioré.

*Art. 6 à 8**Abrogés**Art. 8<sup>bis</sup>* Plan sectoriel

<sup>1</sup> La Confédération coordonne les projets pour réaliser un ensemble cohérent. A cette fin, le Conseil fédéral édicte un plan sectoriel au sens de l'article 13 de la loi sur l'aménagement du territoire<sup>3</sup>. Ce plan comprend au moins:

- a. les liaisons entre les tunnels de base du Saint-Gothard, du Monte Ceneri et du Zimmerberg;
- b. les installations de chargement des véhicules routiers dans les vallées de la Kander et du Rhône ainsi que le raccordement à la ligne de base du Loetschberg;
- c. la liaison directe du Valais central avec la ligne de base du Loetschberg et le raccordement de cette ligne au tunnel du Simplon.

<sup>2</sup> La réalisation et le financement des projets qui ne sont pas mentionnés à l'article 5<sup>bis</sup> sont régis par des arrêtés fédéraux de portée générale distincts.

*Art. 9* Adaptation du réseau ferroviaire existant

La Confédération assure en temps utile l'extension des lignes d'accès aux transversales alpines dans la partie centrale du Plateau ainsi que dans le sud du pays et règle

le financement de cette extension; elle veille à la coordination avec les entreprises de chemins de fer privées. Les CFF et les entreprises de chemins de fer privées concernées adaptent leurs réseaux aux nouvelles lignes au plus tard lors de la mise en service de celles-ci.

#### *Art. 10*

##### *Abrogé*

#### *Art. 10<sup>bis</sup>* Echelonnement de la NLFA

<sup>1</sup> La NLFA prévue aux articles 3 à 9 est réalisée en deux phases:

- a. la première phase comprend la construction des tunnels de base du Saint-Gothard et du Loetschberg;
- b. la deuxième phase comprend la construction des tunnels du Monte Ceneri et du Zimmerberg, l'aménagement du tronçon entre Saint-Gall et Arth-Goldau, ainsi que la construction d'une liaison directe entre la ligne de la rive gauche du lac de Zurich et celle du Saint-Gothard.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe le début des travaux de la deuxième phase.

<sup>3</sup> Le plan d'exploitation sera optimisé et tiendra compte des derniers progrès technologiques dans le domaine ferroviaire.

#### *Art. 10<sup>er</sup>* Autres grands projets ferroviaires prévus à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution

Sont définies par la voie d'arrêtés fédéraux de portée générale distincts les modalités de réalisation des grands projets ferroviaires suivants, prévus à l'article 23 des dispositions transitoires de la constitution:

- a. RAIL 2000;
- b. le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance;
- c. l'amélioration, au moyen de mesures actives et passives, de la protection contre le bruit le long des voies ferrées.

#### *Art. 11, 1<sup>er</sup> et 5<sup>e</sup> al.*

<sup>1</sup> Les avant-projets des nouvelles lignes du projet NLFA indiquent en particulier le tracé, les points de raccordement, la superficie des gares et des terminaux ainsi que les ouvrages de croisement.

<sup>5</sup> Les avant-projets doivent être approuvés par le Conseil fédéral. Celui-ci détermine le tracé.

#### *Art. 12, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> L'arrêté fédéral du 21 juin 1991<sup>4</sup> sur la procédure d'approbation des plans pour les grands projets de chemins de fer s'applique aux projets mis à l'enquête concernant les nouvelles lignes du projet NLFA, ouvrages annexes compris.

<sup>4</sup> RS 742.100.1

*Art. 14* Conditions de financement

<sup>1</sup> La Confédération met les moyens nécessaires à la disposition des entreprises de chemins de fer concernées sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables, ainsi que sous la forme de contributions à fonds perdu.

<sup>2</sup> Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 pour cent au plus du coût du projet (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer règlent les modalités de l'octroi des prêts et des contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

<sup>4</sup> Les fonds provenant du produit des droits d'entrée sur les carburants prévus à l'article 36<sup>ter</sup>, 1<sup>er</sup> alinéa, lettre c, de la constitution, sont octroyés aux entreprises de chemins de fer à fonds perdu. Le Conseil fédéral répartit les fonds entre les lignes de base.

*Art. 15**Abrogé**Art. 16* Crédits d'engagement

L'Assemblée fédérale accorde par étapes, au moyen d'arrêtés fédéraux simples, les crédits d'engagement nécessaires à la réalisation des lignes de base du Saint-Gothard et du Loetschberg ainsi qu'à l'intégration de la Suisse orientale.

*Art. 18**Abrogé**Art. 19* Surveillance et contrôle

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral assure la surveillance et le contrôle du projet de la NLFA.

<sup>2</sup> Il peut charger un organe consultatif de l'évaluation de questions essentielles relatives au projet.

*Art. 20, titre médian, 3<sup>e</sup> à 5<sup>e</sup> al.*

## Rapport et haute surveillance

<sup>3</sup> La haute surveillance de l'Assemblée fédérale est exercée par la délégation de surveillance de la NLFA. Celle-ci est constituée de membres des commissions des finances, des commissions de gestion et des commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres. Dans le cadre du présent arrêté, la délégation de surveillance de la NLFA exerce les droits et observe les devoirs inscrits aux articles 47<sup>quater</sup> et 50 de la loi sur les rapports entre les Conseils<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> RS 171.11

<sup>4</sup> Les commissions des finances, les commissions de gestion et les commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres délèguent chacune deux de leurs membres à la délégation de surveillance de la NLFA. La présidence est exercée pendant un an à tour de rôle par un député du Conseil national et par un député du Conseil des Etats. Pour le reste, la délégation se constitue elle-même.

<sup>5</sup> La délégation de surveillance de la NLFA fait annuellement rapport sur la surveillance qu'elle exerce aux commissions des finances, aux commissions de gestion et aux commissions des transports et des télécommunications des deux Chambres.

*Art. 22, 3<sup>e</sup> al.*

*Abrogé*

## II

### *Modification du droit en vigueur*

L'arrêté fédéral du 19 décembre 1986<sup>6</sup> relatif au projet RAIL 2000 est modifié comme suit:

#### *Art. 3a*

<sup>1</sup> La Confédération met à la disposition des entreprises de chemins de fer concernées les moyens nécessaires sous la forme de prêts rémunérables aux conditions du marché ou à taux variables et conditionnellement remboursables.

<sup>2</sup> Les prêts rémunérables aux conditions du marché peuvent être accordés à raison de 25 pour cent au plus du coût du projet (coût du capital inclus). Ces prêts sont comptabilisés au bilan. Leurs intérêts sont capitalisés et rémunérés jusqu'à la mise en service des tronçons.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral et les entreprises de chemins de fer règlent les modalités de l'octroi des prêts et des contributions à fonds perdu dans le cadre d'une convention.

## III

### *Référendum et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> Le présent arrêté, qui est de portée générale, est sujet au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Il sera mis en vigueur par le Conseil fédéral dès que l'arrêté fédéral du 20 mars 1998<sup>7</sup> relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics aura été accepté par le peuple et les cantons.

Conseil des Etats, 20 mars 1998

Le président: Zimmerli

Le secrétaire: Lanz

Conseil national, 20 mars 1998

Le président: Leuenberger

Le secrétaire: Anliker

<sup>6</sup> RS 742.100

<sup>7</sup> RO 1999 741

*Expiration du délai référendaire et entrée en vigueur*

<sup>1</sup> Le délai référendaire s'appliquant au présent arrêté a expiré le 9 juillet 1998 sans avoir été utilisé.<sup>8</sup>

<sup>2</sup> Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1999.

23 décembre 1998

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin