



16.005

**Oberaufsicht
über den Bau
der Neat im Jahre 2015.
Bericht**

**Haute surveillance
sur la construction
de la NLFA en 2015.
Rapport**

Erstrat – Premier Conseil

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 30.05.16 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 15.06.16 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Levrat Christian (S, FR), pour la commission: Permettez-moi tout d'abord de vous remercier d'être encore présents à cette heure tardive. Cela montre un véritable intérêt pour le tunnel du Saint-Gothard, non seulement pour les cérémonies d'ouverture, les discours et les petits fours, mais aussi pour le travail politique sérieux que nous devons faire autour de ce projet.

Les orateurs de mercredi prochain vous parleront de l'aspect mythique, historique, fondateur du massif du Saint-Gothard. Ils souligneront les prouesses techniques et géologiques, les efforts des milliers de travailleurs, qui durant des années ont creusé et aménagé ce tunnel de 57 kilomètres au coeur de la montagne. Je n'en parlerai donc pas. Il s'en trouvera certainement pour rappeler le courage politique qu'il aura fallu aux initiateurs du projet, même s'il n'est pas certain – comme le prétendent certains médias – que le tracé définitif ait été établi d'un coup de plume, fût-elle celle d'un conseiller fédéral.

En notre pays de démocratie directe, un projet aussi gigantesque implique un vote populaire. Celui-ci s'est joué non seulement sur la redéfinition de la politique des transports de la route au rail et sur la défense de l'intégrité de nos paysages et de nos montagnes, mais également sur la solidité du projet et la fiabilité des pronostics envisagés.

Une importance extrême a été accordée à la surveillance des coûts du projet, ce qui est logique compte tenu du contexte. La décision a été prise, dès le départ, d'instaurer une surveillance spéciale, avec ensuite, à partir de 1999, une délégation qui dispose des mêmes droits d'information et d'intervention que la délégation des Commissions de gestion ou la Délégation des finances dans son domaine spécifique, à savoir la surveillance de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes.

Aujourd'hui, alors qu'il me revient de présenter le rapport 2015 de cette délégation, je souhaiterais tout d'abord dire notre reconnaissance à toutes celles et ceux qui, depuis des dizaines d'années, ont accompagné le projet sur le plan politique, ainsi qu'au personnel des Services du Parlement, qui y a attaché un soin tout particulier. Dans le rapport 2015, nous pouvons retenir que les travaux du tunnel ferroviaire de base du Saint-Gothard se sont déroulés comme prévu. La Délégation de surveillance de la NLFA estime que la mise en exploitation régulière en décembre 2016 reste acquise. Le projet sera transmis mercredi prochain d'ATG aux CFF. Vu l'état avancé du projet, la projection des coûts et des délais affiche un degré de fiabilité élevé, ce qui n'a pas toujours été le cas.

Nous l'oublions souvent, mais la NLFA ne se limite pas au tunnel de base du Saint-Gothard qui sera inauguré ce mercredi, ni au tunnel de base du Lötschberg en fonction depuis 2007; elle inclut également le tunnel de base du Monte Ceneri qui doit prolonger la ligne du Saint-Gothard jusque dans la plaine lombarde et réduire massivement le temps de parcours entre Bellinzone et Lugano, modifiant en cela en profondeur la géographie du Tessin.

Concernant le tunnel de base du Ceneri, il faut noter que, depuis le report du délai de mise en exploitation jusqu'à fin 2020, nous enregistrons une amélioration considérable de la sécurité de la planification des travaux





restants. Contrairement au tunnel de base du Saint-Gothard, de nombreux défis doivent encore être relevés dans le cadre de la mise en place des équipements ferroviaires et de la préparation de la mise en exploitation. La Délégation de surveillance de la NLFA est également compétente pour la haute surveillance des conditions de travail sur les chantiers concernés. Elle retient que, grâce aux mesures prises par toutes les parties, le nombre des accidents sur ces chantiers demeure inférieur à la moyenne de la branche. L'accident mortel survenu au tunnel de base du Ceneri montre toutefois clairement qu'en dépit du recul des risques, la protection contre les accidents doit rester une préoccupation constante. La plupart des accidents graves survenus sur les chantiers de la NLFA ne sont pas imputables à des circonstances propres aux travaux souterrains; ils ont eu lieu en surface. Il y a donc lieu de ne pas relâcher les efforts visant au respect des prescriptions en matière de conditions de travail et de sécurité au travail.

S'agissant du chapitre relatif aux coûts, permettez-moi tout d'abord de vous rappeler que le projet du Saint-Gothard a été modifié en 2007 par les Chambres fédérales. Un certain nombre de prestations supplémentaires y ont été intégrées: une adaptation aux normes de sécurité et à l'état de la technique ainsi que l'intégration dans les calculs prévisionnels et dans le crédit voté par le Parlement des surcoûts enregistrés lors des adjudications et des décomptes finaux, des modifications dues à la géologie et au génie civil, ainsi que des améliorations dans l'intérêt de la population et de l'environnement. En 2007, le projet avait aussi été modifié par le retrait du tunnel de base du Zimmerberg et du tunnel du Hirzel ainsi que par l'inclusion de la préparation de l'exploitation et alimentation en courant de traction.

Le nouveau crédit corrigé tenant compte de tous ces éléments se montait à 19,1 milliards de francs en valeur 1998. Aujourd'hui, nous disposons d'une projection des coûts qui laisse apparaître de bonnes surprises puisque les coûts prévisionnels nous indiquent un montant de 17,9 milliards de francs, hors renchérissement depuis 1998, intérêts intercalaires et TVA inclus. Ce montant correspond à une baisse de quelque 300 millions de francs sur les 12 derniers mois. Ce sont donc des chiffres qui sont relativement précis à ce stade. Les coûts prévisionnels de 17,9 milliards de francs impliquent un risque potentiel de surcoûts de 0,2 milliard de francs et des économies possibles de 0,4 milliard de francs. On voit donc que la fourchette se réduit.

Je vous ai parlé de coûts en valeur 1998. Les coûts réels du projet seront de l'ordre de 23 milliards de francs au total. Il s'agit des 17,9 milliards de francs additionnés d'un renchérissement de 4 milliards de francs, d'intérêts intercalaires de 173 millions de francs et d'une imposition de la TVA à hauteur de 1 milliard de francs. Durant la période sous revue, nous avons vécu la dernière année du Fonds pour les grands projets ferroviaire qui a financé jusqu'à fin 2015 les projets de la NLFA. Depuis le 1er janvier 2016, nous sommes passés au Fonds d'infrastructure ferroviaire qui a pris le relais et qui financera la poursuite des travaux.

La Délégation de surveillance de la NLFA n'a pas adressé durant cette période de nouvelles recommandations au Conseil fédéral, aux départements ou aux offices compétents, ni d'ailleurs aux CFF ou à ATG. Par contre, quatre recommandations sont encore en suspens. Elles sont toutes en rapport avec la révision du droit fédéral sur les marchés publics dont nous aurons à nous occuper.

Enfin, la Délégation de surveillances de la NLFA a initié un projet de portail en ligne des NLFA. Il s'agit de permettre aux générations actuelles et futures de se documenter plus facilement sur ce projet et de mieux en comprendre les enjeux. Cet outil contribuera à la prise de conscience de l'importance historique de ce projet gigantesque. Pour la délégation, il est important que ce portail soit aussi complet que possible, qu'il ne serve pas à écrire simplement l'histoire

AB 2016 S 269 / BO 2016 E 269

officielle, mais qu'il donne accès à des documents originaux et à des bases qui permettront à tout un chacun, en particulier à des scientifiques, de retracer l'histoire des NLFA par leurs propres moyens.

Voilà ce qu'il convenait de dire sur le rapport annuel de la Délégation de surveillance de la NLFA pour l'année 2015.

Le président (Comte Raphaël, président): La Commission des finances propose de prendre acte du rapport de la délégation.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*