



Mardi, 02 mai 2017 15h00

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

HAUTE SURVEILLANCE PARLEMENTAIRE SUR LA CONSTRUCTION DE LA NLFA EN 2016

La Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales (DSN) a adopté son rapport d'activité 2016 à l'intention des Commissions des finances, des Commissions de gestion et des Commissions des transports des deux Chambres. Celui-ci sera examiné par le Parlement sous le numéro d'objet **17.005**.

Dans son dernier rapport d'activité, la DSN dresse un bilan réjouissant de l'avancement des travaux de construction de la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA). A fin 2016, et pour la quatrième fois consécutive, les **coûts** prévisionnels ont diminué. Les coûts du projet à proprement parler sont actuellement devisés à 17,65 milliards de francs, soit 250 millions de moins qu'à fin 2015 et plus de 1 milliard de moins qu'à fin 2012. Quant à

l'estimation des coûts incluant le renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA, elle s'élève maintenant à 22,6 milliards de francs, en baisse de 400 millions environ par rapport à la projection précédente. Des informations plus détaillées sur les coûts et le financement sont disponibles dans la brochure de l'Office fédéral des transports (OFT) intitulée «Programmes d'aménagement ferroviaire – Rapport sur l'avancement des travaux».

Les phases de planification et de construction du **tunnel de base du Saint-Gothard (TBG)**, ainsi que les préparatifs en vue de son exploitation se sont achevés en beauté en 2016. Le 1er juin 2016, Alp-Transit Gothard SA (ATG) a cédé le TBG aux CFF, à l'échéance prévue, et l'ouvrage était inauguré en grande pompe. Le test d'exploitation effectué par la suite a montré que, avec un matériel roulant approprié, il était possible de parcourir le tunnel à la vitesse maximale de 250km/h, conformément à la commande de la Confédération. Début décembre 2016, l'OFT a délivré l'autorisation d'exploitation pour l'exploitation régulière du TBG, en l'assortissant de quelques charges et de restrictions opérationnelles. Conformément à la planification, le 11 décembre 2016 les CFF ont lancé le trafic commercial régulier dans le plus long tunnel ferroviaire du monde. Les premières expériences opérationnelles sont positives et le TBG remplit les attentes en termes de fiabilité des nouvelles installations. Les CFF, dans leur rôle de gestionnaire de l'infrastructure, sont en train d'optimiser l'interaction entre le matériel roulant et l'infrastructure, pour pouvoir garantir une exploitation sans faille.

La **haute surveillance parlementaire de l'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard** n'incombe pas à la DSN mais aux Commissions de gestion (CdG), aux Commissions des finances (CdF) et à la

Délégation des finances (DélFin). La DSN demeure toutefois compétente pour la haute surveillance de l'exécution des charges définies dans l'autorisation d'exploitation, ainsi que des travaux de finition, de finalisation et de garantie de l'ouvrage. Elle attend des parties impliquées dans ces projets qu'elles accélèrent l'exécution de ces travaux de manière ciblée durant l'exercice en cours.

L'aménagement du gros-œuvre du **tunnel de base du Ceneri (TBC)** est pratiquement terminé. Les dernières cloisons ont été percées dans les deux tubes de l'ouvrage début 2016 et le dernier bloc de la voûte du tunnel a été bétonné début 2017. La mise en place des équipements de technique ferroviaire commencera à l'été 2017. De ce fait, et également en raison de la décision prise au milieu de l'année 2015 de reporter la mise en exploitation de l'ouvrage de décembre 2019 à décembre 2020, la sécurité de la planification des travaux restants s'est considérablement améliorée. Il reste toutefois encore quelques obstacles à franchir jusqu'à la mise en service commerciale du tunnel. Parmi les grands enjeux, il convient de citer l'achèvement des installations de technique ferroviaire et la période de huit mois prévue pour le test d'exploitation et les essais opérationnels. La DSN invite les responsables des projets à vérifier la planification actuelle et à prendre des mesures permettant de désamorcer la problématique des risques sur délais afin d'atteindre l'objectif d'une mise en exploitation à fin 2020. Elle s'informerait régulièrement des mesures adoptées.

Il y a dix ans, la DSN avait recommandé au Département fédéral des finances (DFF) de créer les conditions juridiques afin qu'il soit possible, pour les ouvrages complexes, de désigner l'offre qui est réellement la plus avantageuse économiquement à

partir de l'évaluation technique et du prix. Il s'agissait surtout de garantir qu'une qualité supérieure puisse justifier un prix plus élevé. La DSN constate que le projet de **révision totale de la loi fédérale sur les marchés publics (17.019)** ne concrétise pas cette recommandation de manière satisfaisante. Elle a donc prié le Conseil fédéral de préciser, dans l'ordonnance, les critères d'adjudication de la qualité et du prix, ainsi que la relation entre les deux.

Au vu de l'évolution positive du projet et de la diminution progressive de ses tâches de surveillance, la DSN envisage de se dissoudre pour la fin de la présente législature (fin 2019). Le moment venu, les tâches qui lui incomberont encore devront être reprises par les organes de haute surveillance permanents que sont les CdF, les CdG et la DélFin. La suppression de la DSN nécessite une modification de l'art.20, al.3 à 5, de la loi sur transit alpin ainsi que de l'art.3 de l'arrêté sur le financement du transit alpin. Avant d'entreprendre toute mesure visant à modifier ces dispositions légales, la DSN consultera ses commissions d'origine (CdF, CdG et CTT) ainsi que la DélFin.

AUTEUR



Dél. NLFA Délégation de surveillance
de la NLFA
Secrétariat
CH-3003 Berne
www.parlament.ch
nad.dsn@parl.admin.ch

RENSEIGNEMENTS



Isidor Baumann, député au Conseil des Etats (président): 079 388 39 33

Philipp Hadorn, conseiller national (vice-président): 079 600 96 70