



19.005

**Oberaufsicht
über den Bau der Neat
in den Jahren 2018 und 2019.
Bericht****Haute surveillance
sur la construction de la NLFA
en 2018 et 2019.
Rapport***Erstrat – Premier Conseil*

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 05.03.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)

Français Olivier (RL, VD), pour la commission: Comme nous avons un peu de temps, je vais vous résumer les 21 années d'activité des organes en charge du projet de nouvelle liaison ferroviaire à travers les Alpes. Le rapport d'activité de la Délégation de surveillance de la NLFA sur la haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2018 et 2019, que j'ai l'honneur de vous présenter et qui a la particularité d'être le dernier, rend compte des principales observations et appréciations de la délégation entre janvier 2018 et octobre 2019. C'est le dernier rapport d'une longue série. Les auteurs de ces rapports reviennent aussi bien sur les projets que sur les décomptes relatifs aux ouvrages réalisés depuis 1999.

Permettez-moi de faire un court historique de ce projet majeur pour notre pays et de rappeler les dates clés.

– 27 septembre 1992: 64 pour cent de la population accepte la planification et la réalisation de trois tunnels de base à travers les Alpes ainsi que les aménagements sur les lignes d'accès.

– 20 mars 1998: décision des deux chambres de créer la Délégation de surveillance de la NLFA, organe unique et original, initié par la Délégation des finances en associant à parts égales des délégués des Commissions des finances, des Commissions de gestion et des Commissions des transports et des télécommunications.

– 27 septembre 1998: 57,2 pour cent de la population accepte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et le projet de financement des transports publics.

– 29 novembre 1998: 63,5 pour cent de la population accepte d'assurer le financement de l'infrastructure ferroviaire suisse par le biais d'un fonds spécifique.

– 18 décembre 1998: première séance constitutive de la Délégation de surveillance de la NLFA. Quelle histoire! Par ces diverses décisions débute un des projets d'infrastructure parmi les plus importants et ambitieux de notre histoire. Cela a abouti à 142 séances et 35 déplacements, accomplis par 49 de nos collègues, à la nomination de 14 présidents et à 60 recommandations émises par la délégation.

Le présent rapport passe en revue les principaux développements du projet entre le 1er janvier 2018 et le 30 juin 2019 et fait également office de rapport final, en prévision du transfert des responsabilités de contrôle de la Délégation de surveillance de la NLFA aux organes de haute surveillance ordinaire du Parlement, à savoir en particulier à la Délégation des finances, comme cela a été décidé par le Parlement le 29 mars 2019.

J'en viens au tunnel de base du Lötschberg. Le tunnel de base du Lötschberg, long de 34,6 kilomètres, a été mis en exploitation lors du changement d'horaire de décembre 2007 et a été réalisé pour un coût global de 4,23 milliards de francs selon la référence aux coûts de 1998, soit 5,3 milliards de francs si l'on prend en compte le renchérissement et les frais financiers. Pour des raisons financières, il a été décidé d'échelonner la réalisation du tube ouest. Seuls 27 kilomètres de tunnel ont été percés, et 14 kilomètres ont été complètement équipés et sont aujourd'hui fonctionnels. De même, des restrictions de construction ont été prises sur la voie de raccordement de Frutigen. L'entreprise BLS Netz AG a repris les affaires en cours et gère l'exploitation et la maintenance de l'ouvrage. Les récents problèmes d'infiltration d'eau n'étaient pas connus de la délégation lors de sa dernière séance et sont des phénomènes aléatoires difficilement prévisibles malgré la bonne connaissance géologique du site et la gestion de BLS Netz AG.





Le dossier du renforcement des rives dans le secteur de la traversée du Rhône et celui de l'achat de terrains restent ouverts. Le décompte définitif des coûts du projet devrait prochainement être disponible et analysé par la Délégation des finances.

Le tunnel de base du Saint-Gothard, quant à lui, long de 57,1 kilomètres – qui fait notre fierté nationale – et comptant 11,7 kilomètres de voies de raccordement, est en exploitation commerciale depuis le 11 décembre 2016. Son coût est estimé à 9,611 milliards de francs au 30 juin 2019, soit 12,2 milliards de francs au prix effectif. Au 30 septembre 2019, 33 des 59 charges étaient liquidées. Différents travaux de finalisation devront être entrepris et achevés d'ici fin 2021 afin de remplir la commande de base et d'assurer l'exploitation optimale projetée. Précisons que, depuis juillet 2016, ce sont les CFF qui sont propriétaires de l'ouvrage. A terme, d'ici 2022, des trains de marchandises de 1,5 kilomètre pourraient exceptionnellement circuler sur le tracé, et la vitesse d'exploitation pourrait atteindre 250 kilomètres à l'heure.

La construction du tunnel de base du Ceneri a débuté en 2007 par le percement de la galerie d'accès de Sigrino. La construction d'une galerie de 15,4 kilomètres et de voies de raccordement de 4,7 kilomètres a débuté en 2010 pour être achevée en 2015. Les coûts prévisionnels atteignent 2,581 milliards de francs, soit 3,6 milliards de francs en prenant en compte le renchérissement et les frais financiers.

AB 2020 S 59 / BO 2020 E 59

A la fin juin 2019, les travaux d'équipements ferroviaires étaient en bonne voie et quasiment achevés. Le plus grand défi sera de conduire, dans un délai restreint, cette année encore, les tests d'exploitation et d'effectuer la réception des ouvrages pour une mise en exploitation au changement d'horaire du 13 décembre 2020. Sacré challenge! La Délégation des finances devra être attentive à la tenue de ce délai et éventuellement accepter des charges financières supplémentaires pour accélérer les processus. La reprise des installations de Alptransit Gothard SA par les CFF est prévue le 1er septembre 2020. L'inauguration officielle est prévue le 4 septembre 2020.

Dès l'entrée en vigueur du nouvel horaire 2020, on pourra apprécier les améliorations dans le transport des passagers et des marchandises à longue distance avec une capacité accrue des sillons. De plus, un nouveau concept de transport régional dans le canton du Tessin améliorera en particulier la liaison directe Locarno-Lugano, puis, dès fin 2022, le concept de service assurera six sillons de train de marchandises et deux sillons de train voyageurs par heure et par direction avec un temps de trajet entre Zurich et Milan d'à peine plus de trois heures. Ce n'est donc plus un rêve, ce sera la réalité.

Il est à relever que les différentes entités administratives, en particulier le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et l'Office fédéral des transports, en charge du dossier, poursuivront leurs tâches jusqu'en 2026. Ce sera aussi le cas pour la Délégation des finances.

Les collaborateurs d'Alptransit Gothard SA vont progressivement réduire leur activité et l'entreprise devrait adresser ses derniers décomptes d'ici 2022. Plusieurs collaborateurs pourraient poursuivre leur activité au sein des CFF afin de réaliser les travaux de finalisation du projet avec, en conséquence, la finalisation du projet au niveau financier.

En termes de coûts, il est bon de spécifier que depuis le début de ce projet, de nombreuses modifications ont été décidées et ont eu pour conséquence son renchérissement à hauteur de 5,506 milliards de francs; cela est dû principalement aux adaptations en raison des normes de sécurité, à l'évolution de la technique ferroviaire, aux variations de coûts au cours du temps, aux mesures environnementales, aux problèmes juridiques d'adjudication, aux problèmes liés à la géologie, etc.

Ce projet est évalué aujourd'hui à 17,7 milliards de francs – prix de référence de 1998; après révision du projet, il est devisé à 19,1 milliards de francs. Il y a donc plus de 1,4 milliard de francs de réserve de financement.

En prenant en compte le renchérissement, c'est un montant de 22,75 milliards de francs qui devrait être retenu, pour un crédit de 23,98 milliards.

Compte tenu des travaux réalisés et réceptionnés, et de l'expérience acquise, les risques potentiels de surcoûts sont de l'ordre de 100 millions de francs et les opportunités d'économies, de l'ordre de 50 millions.

Si la Délégation des finances assumera la charge de la surveillance du projet, la Délégation de surveillance de la NLFA recommande en particulier aux Commissions des transports et des télécommunications de s'assurer dès 2023 que les NLFA ont les effets visés initialement en termes de politique des transports.

Ces vingt et une années d'activité de la Délégation de surveillance de la NLFA ont permis de suivre de manière attentive l'utilisation des crédits octroyés il y a vingt-deux ans de cela. Beaucoup de modifications techniques ont été apportées, puisque la sécurité est le point essentiel qui a accompagné les projeteurs et les décideurs. Les différents événements survenus dans les tunnels routiers du Saint-Gothard, du Mont-Blanc, voire en Autriche, ont débouché sur des modifications des prescriptions de sécurité pour le bien de tous, en particulier,



concernant l'incendie et l'évacuation des personnes.

Les adaptations ont été apportées de manière extrêmement bien coordonnées et l'on doit souligner la qualité des différents acteurs, en particulier des personnes qui ont accompagné ce projet. Alptransit Gotthard SA, tout comme BLS Alptransit, ont suggéré les options techniques et assumé la gestion financière d'un projet complexe et, surtout, unique. A part un problème dans le choix de matériaux pour le tunnel du Saint-Gothard, il y a, à ce jour, peu de réserves sur les travaux exécutés.

Il reste bien sûr des incertitudes financières, mais elles sont faibles. Une incertitude financière concerne le suivi de la faillite d'une entreprise italienne qui a réalisé les travaux de génie civil au Monte Ceneri et préoccupe les personnes en charge des travaux, le canton du Tessin en particulier.

Les soixante recommandations émises par la Délégation de surveillance de la NLFA ont toutes été dûment suivies. En matière de gestion de grands projets, on peut se féliciter globalement de la conduite de cet ambitieux projet technique et humain, grâce à la sérénité des gestionnaires de projet et à l'anticipation des difficultés.

Notre délégation remercie les organes du Parlement qui ont fidèlement accompagné chacun d'entre nous, ainsi que le Conseil fédéral, les départements et les offices associés au projet. Nous avons particulièrement apprécié la disponibilité, ces dernières années, d'Alptransit Gotthard SA et de son équivalent au Lötschberg, lors de nos différents entretiens et visites.

La structure de la surveillance du Parlement a sans aucun doute assuré la confiance de nos trois entités, qui ont été régulièrement informées par leurs délégués. La dernière séance, qui s'est tenue dans le canton d'Uri le 6 novembre 2019, a permis à la délégation et aux anciens présidents de la Délégation de surveillance de la NLFA d'apprécier le centre des CFF à Erstfeld et l'exposition "Gotthard Tunnel Experience" à Amsteg, que je recommande à chacun d'entre vous. Mais cette dernière réunion a surtout permis de relater ces vingt et une années, et un ancien président avait tellement de choses à nous raconter qu'il nous a tenu des propos presque aussi longs que ceux d'une de nos collègues hier.

Je m'associe aux remerciements exprimés par les uns et les autres et ai une pensée pour les personnes qui ont oeuvré dans des conditions vraiment très difficiles, puisque travailler sous terre, dans un tunnel, est une opération délicate. La sécurité des personnes n'est pas toujours assurée compte tenu d'une géologie parfois incertaine. Les hommes – essentiellement – et les femmes qui ont accompagné la réalisation du projet méritent toute notre sympathie et notre reconnaissance.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Es liegt ein schriftlicher Bericht der Finanzkommission vor. Sie beantragt Ihnen, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

Vom Bericht wird Kenntnis genommen

Il est pris acte du rapport