



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***Zweitrat – Deuxième Conseil*

CHRONOLOGIE

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

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 19.06.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

Gschwind Jean-Paul (M-CEB, JU), pour la commission: Dans sa séance du 18 au 20 novembre derniers, la Commission des finances a pris connaissance du dernier rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales (DSN) pour la période qui s'étend de janvier 2018 à octobre 2019, qui fait aussi office de rapport final en prévision du transfert de la responsabilité de contrôle aux organes de haute surveillance ordinaires du Parlement.

Quelques mots sur l'historique. Le peuple suisse accepte le projet de construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes le 27 septembre 1992, par 64 pour cent des voix. Le 20 mars 1998, le Parlement décide la création de la DSN. Le 27 septembre 1998, par 57,2 pour cent des voix, le peuple suisse accepte la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations et, le 29 novembre 1998, le projet de financement des transports publics, par 63,5 pour cent des voix. Il assure ainsi le financement de l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire suisse par le biais d'un fonds. Le 18 décembre 1998, la nouvelle DSN se réunit pour sa première séance constitutive.

Au cours de ses 21 années d'activités, la DSN a accueilli 49 membres venant des Commissions des finances, des Commissions de gestion et des Commissions des transports et des télécommunications. Elle aura usé 21 présidents et tenu 142 séances, dont 39 séances externes pour visiter les lieux.

Le 22 mars 2019, notre conseil et le Conseil des Etats ont adopté à l'unanimité la dissolution de la DSN avec effet au 30 novembre 2019. La responsabilité de la surveillance revient aux Commissions des finances et aux Commissions de gestion, via la Délégation des finances, dès le 1er décembre 2019.

La DSN qualifie la réalisation de la NLFA de grand succès. Le tunnel de base du Lötschberg, long de 34,6 kilomètres, a été mis en exploitation en décembre 2007, pour un coût global de 5,3 milliards de francs, soit 24 pour cent du coût global de la NLFA.

Le tunnel de base du Saint-Gothard, long de 57,1 kilomètres et avec 11,7 kilomètres de voies de raccordement, est en exploitation commerciale depuis le 11 décembre 2016. Au 30 septembre 2019, 33 des 59 charges étaient liquidées. Les travaux de finalisation sont prévus pour fin 2021, afin de remplir la commande de base et d'assurer l'exploitation optimale projetée, avec la circulation, au cas par cas, de trains de marchandises d'une longueur de 1,5 kilomètre et d'une vitesse d'exploitation autorisée à 230 kilomètres à l'heure, qui pourrait passer à 250 kilomètres à l'heure.

La construction du tunnel de base du Ceneri a débuté en 2007, avec le percement de la galerie d'accès de Sigrino. Sous réserve de retards éventuels dus à la pandémie de Covid-19, l'inauguration de l'ouvrage est prévue le 4 septembre prochain, après son transfert du constructeur ATG au gestionnaire de l'infrastructure, les CFF, le 1er septembre prochain. Après réalisation des tests d'exploitation, certes dans un délai restreint, la mise en exploitation devrait avoir lieu le 13 décembre 2020, avec l'introduction du nouvel horaire.

Les projections de l'Office fédéral des transports, au 30 juin 2019, laissaient prévoir des coûts de projet de 17,7 milliards de francs jusqu'à la fin du projet. Dès le début du projet, en 1998, les coûts prévisionnels de



l'Office fédéral des transports concernant l'ensemble du projet de la NLFA se sont accrus globalement de 5,5 milliards de francs, augmentation qui s'explique non seulement par des adaptations aux normes de sécurité et à l'état de la technique, mais aussi par des variations des coûts dues à la géologie et au génie civil. Après estimation des frais financiers à environ 5 milliards de francs, le montant global atteint environ 22 milliards de francs au 30 juin 2019. Les frais financiers sont financés par des rallonges de crédit d'ensemble décidées par le Conseil fédéral.

Le crédit de 19,1 milliards de francs alloué par le Parlement en 1998 dépasse largement la projection des coûts de l'Office fédéral des transports, qui est de 17,7 milliards, d'où une réserve de financement de 1,4 milliard. L'Office fédéral des transports calcule des coûts de dépassement de 100 millions de francs pour la fin de la construction du tunnel du Ceneri.

Au cours de ses 21 années d'activité, la DSN a adressé environ 60 recommandations au Conseil fédéral, aux autorités fédérales compétentes et aux constructeurs. Toutes les recommandations ont été mises en oeuvre et concernaient les risques en termes de respect des coûts liés à des difficultés géologiques, à des modifications de commandes ainsi qu'à des risques constatés dans les domaines de la sécurité du travail et du respect des conditions de travail.

En raison de sa dissolution au 30 novembre 2019, la DSN a pris toutes les dispositions organisationnelles et matérielles nécessaires pour que la haute surveillance de la construction de la NLFA puisse être assumée à l'avenir par la Délégation des finances et les commissions respectives.

Au nom de la commission, je salue le sérieux du travail de la DSN qui a assumé une conduite sans faille et irréprochable de ce chantier du siècle en relevant un défi à la fois technique, financier et, surtout, humain, qui permet de relier Zurich à Milan en moins de trois heures.

Schwander Pirmin (V, SZ), für die Kommission: Der vorliegende Bericht ist der letzte Tätigkeitsbericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) an die Finanzkommissionen beider Räte, an die Geschäftsprüfungskommissionen beider Räte und an die Finanzdelegation. Bekanntlich hat das Parlament am 22. März 2019 eine Änderung des Alpentransit-Gesetzes genehmigt. Diese erlaubte es, die NAD per 30. November 2019 aufzulösen. Vom 1. Dezember 2019 bis zum voraussichtlichen Projektende 2026 sind vor allem die Finanzkommissionen, die Geschäftsprüfungskommissionen und insbesondere die Finanzdelegation für die Überwachung verantwortlich. Der Bericht umfasst einerseits wesentliche Projektentwicklungen der Neat vom 1. Januar 2018 bis zum 30. Juni 2019, also bis vor knapp einem Jahr. Ich komme noch darauf zurück, was in der Zwischenzeit geschehen ist. Er dient vor allem als Schlussbericht und als Übergabebericht an die Finanzdelegation. Deshalb werde ich auf wesentliche Punkte aufmerksam machen, die die Finanzdelegation künftig überprüfen muss. In diesem Bericht bezeichnet die NAD die Verwirklichung der Neat als Erfolgsgeschichte. Das ist auch so. Deshalb werden alle wesentlichen Projekte nochmals aufgelistet. Aber es müssen auch noch Arbeiten ausgeführt werden. Die Finanzdelegation hat die Aufgabe, diese zu überwachen. Zum Beispiel müssen beim Gotthard-Basistunnel die Abschlussarbeiten noch überwacht werden. Von den 59 Auflagen des Bundesamtes für Verkehr sind lediglich 26 noch nicht erfüllt. Es muss überprüft werden, ob diese auch noch erfüllt werden. Gegenüber der ursprünglichen Planung verbleiben nach 2022 noch zwei wichtige Abweichungen. Die Führung von 1,5 Kilometer langen Güterzügen ist nur im Einzelfall möglich; das muss korrigiert werden. Die betrieblich zulässige Geschwindigkeit bleibt im Tunnel bei 230 Stundenkilometern und im Bereich des Nord- und Südportals bei 200

AB 2020 N 1131 / BO 2020 N 1131

Stundenkilometern. Auch hier hatten wir ja das Ziel von 250 Stundenkilometern.

Beim Ceneri-Basistunnel sind die Arbeiten auf Kurs; das werden wir überwachen. Es ist ja geplant, dass der Probetrieb am 1. September 2020 aufgenommen werden kann. Ebenfalls geplant ist die Eröffnungsfeier, und zwar für den 4. September. Wir werden nächste Woche eine erste Sitzung der Finanzdelegation haben, in der wir nachfragen, ob es aufgrund der Corona-Krise Verzögerungen gibt oder nicht. Wir von der Finanzdelegation werden Sie dann über den Stand der Dinge informieren. Wie gesagt, der Bericht hält ja die Projektentwicklungen der Neat per 30. Juni 2019 fest.

Die Finanzdelegation erhält von der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte verschiedene Aufgaben, bzw. die NAD empfiehlt der Finanzdelegation, verschiedene Dinge zu überwachen – insbesondere die Termine, aber auch die Verpflichtungskredite, Leistungen, Kosten, Kredite und bestehenden Risiken – und zudem die verkehrspolitische Wirkung der Neat entsprechend zu überprüfen. Die NAD bittet die zuständigen Sachbereichskommissionen, die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen, die Frage zu beantworten, inwieweit die Neat ab 2023 die ursprünglich geplante Wirkung im Rahmen der schweizerischen Verlagerungspolitik im Speziellen und der schweizerischen Verkehrspolitik im Allgemeinen erzielen kann. Das ist eine wich-



tige Frage, die noch überprüft werden muss, und zwar ab 2023.

Wir werden im Rahmen der Finanzdelegation unsere Aufgaben wahrnehmen: Wir werden die Arbeiten am Ceneri-Basistunnel weiterhin begleiten; wir werden die offenen Punkte generell weiterhin überwachen, entsprechend auch beim Gotthard-Basistunnel; wir werden die Erreichung der Meilensteine überwachen; wir werden selbstverständlich auch die Kostenprognose nachfordern und überwachen.

Zum Schluss möchte ich allen danken, die in den letzten 21 Jahren als National- oder Ständeräte dieses wichtige Projekt hier überwacht und diese Arbeiten begleitet haben. Ich erinnere daran: Es gab auch kritische Momente. Auch diese wurden mit Bravour gemeistert. Vielen Dank an alle National- und Ständeräte, an die Mitglieder der NAD für ihre Arbeit. Insbesondere möchte ich zum Schluss Herrn Roberto Ceccon danken, der die NAD als Sekretär begleitet hat; vielen Dank!

La présidente (Moret Isabelle, présidente): Vous avez reçu un rapport écrit de la Commission des finances. La commission vous propose de prendre acte du rapport.

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