

CH_VB 2002-0318 3811 vom 7. Februar 2002

Bundesverwaltung, 2002-02-07, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2002-0318_3811

FR: CH_VB 2002-0318 3811 du 7 février 2002

IT: CH_VB 2002-0318 3811 del 7 febbraio 2002

Erwägungen

E. 7

février 2002 Pour la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales: Le président, Max Binder, conseiller national Le vice-président, Simon Epiney, conseiller aux Etats

3812 Condensé La Délégation de surveillance de la NLFA exerce la haute surveillance parlementaire concomitante et a posteriori sur la réalisation de la nouvelle transversale alpine. Sa fonction consiste en particulier à vérifier la conformité des prestations commandées par la Confédération ainsi que le respect des coûts, des délais, des crédits et des conditions cadres juridiques et organisationnelles. Pour accomplir son mandat, elle jouit des mêmes droits que les commissions de gestion et que la Délégation des finances. La Délégation de surveillance de la NLFA rédige chaque année un rapport d'activité à l'intention des commissions des finances, des commissions de gestion et des commissions des transports et des télécommunications des deux chambres. Le présent rapport se fonde sur les éléments dont la Délégation de surveillance de la NLFA a eu connaissance en 2001. En 2001, l'activité de la Délégation de surveillance de la NLFA a été centrée sur les surcoûts et les retards qui se profilent, sur l'évolution du renchérissement, sur l'adjudication des derniers lots principaux au Gothard, sur les efforts déployés en vue de trouver une solution durable et financièrement supportable pour le tracé de la ligne dans le canton d'Uri et sur l'adaptation et la mise en application intégrale de la gestion des projets. Rapports annuels d'ATG et de BLS AT Pendant la période sous revue, la Délégation de surveillance de la NLFA a pris connaissance des rapports de gestion 1999 et 2000 de BLS AT et ATG. Elle a examiné plus précisément la réserve des réviseurs externes, le rôle des constructeurs, la réorganisation de la direction d'ATG et les honoraires versés aux administrateurs. Vers la fin de la période sous revue, la Délégation de surveillance de la NLFA a appris avec satisfaction que le conseil d'administration d'ATG avait décidé de réorganiser la direction de l'entreprise. À partir de 2002 celle-ci se composera de cinq membres qui seront tous responsables d'un secteur d'activité clé. Pour la Délégation de surveillance de la NLFA, cette réorganisation était nécessaire pour passer d'une organisation axée sur la planification à une structure conçue dans la perspective de la longue phase d'exécution du tunnel de base du Gothard. Elle permet aussi d'asseoir sur une base plus large les connaissances relatives aux projets et les responsabilités. La Délégation de surveillance de la NLFA considère que les honoraires versés aux administrateurs des sociétés ATG et BLS AT sont raisonnables et qu'ils correspondent à ceux pratiqués par des sociétés anonymes comparables. Elle n'envisage donc pas de poursuivre les investigations sur ce terrain. Crédits Les surcoûts liés au renchérissement résultent du renchérissement mesuré par l'indice et du renchérissement des contrats. Le renchérissement de l'indice est appliqué entre l'établissement du devis et la conclusion du

contrat, après l'adju-

3813 dication du lot. Il reflète l'évolution des prix sur le marché, autrement dit de la conjoncture et du rapport entre l'offre et la demande. Afin d'être en mesure de distinguer les surcoûts liés aux projets de ceux liés au renchérissement, il est impératif de définir un indice réaliste et praticable. Dans le courant de l'année sous revue, l'OFT, en accord avec l'AFF, a remplacé l'indice zurichois des coûts de la construction de logements (ZIW), utilisé jusqu'ici, par un nouvel indice de renchérissement de la NLFA (NIR). Le NIR se compose d'indices partiels correspondant à quatre groupes de coûts principaux (construction, planification et honoraires, technique ferroviaire, divers). La pondération des indices partiels dans le NIR reflète la part de chaque groupe de coûts principaux dans le crédit global de la NLFA. En 1998, le NIR affichait 105,9 points (base 1991). Ainsi, pour la période 1991–1998, sa progression est comparable à celle de l'indice national des prix à la consommation. À partir de 1999, le renchérissement du groupe de coûts «Construction» reposera essentiellement sur l'indice des prix du génie civil de l'OFS. Pour tenir compte des conditions particulières de la construction des tunnels de la NLFA, un indice de contrôle sera calculé parallèlement. La Délégation de surveillance de la NLFA salue la définition d'un indice de renchérissement plus proche de la réalité. Elle constate que, du fait des tensions sur le marché de la construction des tunnels, depuis 1999 le renchérissement s'est fortement accéléré dans cette branche. Depuis, le renchérissement NLFA cumulé atteint, selon les estimations de l'OFT, entre 16 et 20%. Cela amène le renchérissement annuel moyen à 2,3% pour l'ensemble des lots NLFA sur la période 1991-fin 2001. Afin que les crédits d'objet alloués initialement par le Parlement pour la construction de la NLFA soient à nouveau disponibles, en francs constants, le Conseil fédéral a augmenté le crédit global (base 1998) de 2,104 milliards de francs pour le porter à 14 704 milliards. Cette rallonge a été distribuée à raison de 1,3 milliard pour corriger le cours négatif du ZIW utilisé jusque-là et 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif, qui s'est élevé à 5,9% entre 1991 et 1998. Pour la Délégation de surveillance de la NLFA, cette augmentation du crédit global de la NLFA par le Conseil fédéral dispose d'une base juridique suffisante et garantit la transparence du passage de l'ancien au nouveau système. Au milieu de l'année sous revue, la Délégation de surveillance de la NLFA a constaté que le crédit d'objet de 76 millions de francs (base 1998) destiné à la surveillance du projet était déjà consommé à hauteur de 58 %. Compte tenu d'une utilisation moyenne de 4 millions de francs par an, le crédit devrait encore tout juste suffire pour huit ans, ce qui signifie que, le moment venu, il faudra l'augmenter. Selon le règlement du Fonds pour les grands projets ferroviaires, si les travaux avancent plus rapidement que prévu et que le niveau des coûts est conforme aux attentes, le Conseil fédéral peut autoriser, pour le projet en question, un crédit supplémentaire allant jusqu'à 15% du crédit de paiement autorisé pour l'année en cours. En octobre 2001, le Conseil fédéral a fait usage de cette possibilité pour la première fois en octroyant une rallonge de 58,9 millions de francs sur les crédits de paiement votés par le Parlement.

3814 La Délégation de surveillance de la NLFA relève que les conditions légales pour la libération des fonds par le Conseil fédéral étaient remplies et que ces rallonges ont permis d'éviter des problèmes de trésorerie. Fonds pour les grands projets ferroviaires (FPF) L'OFT surveille le respect des limites supérieures d'avance du FPF au moyen d'un programme de simulation. En se fondant sur les simulations les plus récentes, la Délégation de surveillance de la NLFA constate qu'à fin 2001, le financement des quatre grands projets

ferroviaires (NLFA, RAIL 2000, raccordement aux lignes européennes à grande vitesse, lutte contre le bruit) est assuré. Aussi, selon les simulations réalisées au cours de l'automne 2001, les programmes de construction pourront-ils être exécutés comme prévu. Une adaptation de la limite supérieure des avances ne s'impose pas pour le moment. Toutefois, pour la période 2005–2010, lorsque le fonds enregistrera les plus grands excédents de dépenses, le plafond fixé actuellement n'offre pratiquement plus aucune marge de manœuvre en cas d'avance plus rapide des projets et de surcoûts imprévus. Dans la perspective actuelle, cela ne signifie pas que les travaux en cours devront être suspendus ou qu'ils ne pourront être réalisés que plus tard. Cet état de fait n'aura aucune incidence sur le déroulement de la 1re étape de RAIL 2000. En ce qui concerne la 2e étape, conformément à la décision prise par le Conseil fédéral au début de 2001, un message sera adressé aux Chambres fédérales en 2004. De la sorte, les travaux de construction pourront commencer en 2010, comme le prévoit l'arrêté FTP. Un montant de 5,9 milliards de francs (base 1995) est toujours prévu pour réaliser la 2e étape de RAIL 2000. L'OFT poursuit ses simulations sur une base régulière en tenant compte non seulement des dépenses, mais aussi des recettes du FPF, car ces dernières ont une influence non négligeable sur la situation, notamment dans la perspective du prélèvement de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP). Compte tenu de la marge de manœuvre très étroite qu'offre le plafond d'avances du FPF, la Délégation de surveillance de la NLFA a chargé l'OFT de renforcer sa présence auprès des constructeurs dans le cadre de la gestion des projets ainsi que la surveillance du fonds, en complément de l'instrument principal que représente la planification de compensation. À l'avenir, l'OFT informera régulièrement la délégation des derniers résultats des simulations. Coûts pour les ouvrages «Axe du Gothard» et «Axe du Lötschberg» En 2001, la Délégation de surveillance de la NLFA a constaté une dégradation croissante de la marge de manœuvre financière. À fin octobre, les coûts finaux estimés – hors renchérissement – des deux principaux ouvrages de la NLFA («Axe du Gothard» et «Axe du Lötschberg») étaient les suivants:

3815 Type de surcoût (base 1998) Lötschberg Gothard Total Coûts présumés selon le crédit global de la NLFA ajusté 3214 7716

E. 7.1

Délais au Gothard 3849

E. 7.2

Délais au Lötschberg 3850

E. 7.3

Délais concernant les autres ouvrages 3850 8 Adjudications 3851 8.1 Compétence d'adjudication des lots NLFA 3851 8.2 Directives de la Délégation de surveillance de la NLFA du 7 février 2001 sur les mesures en cas de dépassement de crédit lors des adjudications des lots NLFA 3851 8.3 Adjudications au Gothard 3852 8.4 Adjudications au Lötschberg 3854 9 Raccordements NLFA 3855 9.1 Raccordement aux voies d'accès de l'étranger 3855 9.2 Voies d'accès en Suisse 3856 9.2.1 Ouvrage NLFA «Aménagements des lignes du reste du réseau» 3856 9.2.2 Autres voies d'accès en Suisse 3857 9.3 Jonctions et raccordements aux lignes principales 3857 9.3.1 Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri 3857 9.3.2 Raccordement à la ligne principale dans le secteur de Frutigen 3859 9.3.3 Tunnel de base du Ceneri 3861 10 Directives sur le controlling de la NLFA (DCN) 3862

E. 10

930 + surcoûts effectifs liés aux projets à fin juin 2001 438 243 681 + surcoûts présumés liés aux projets jusqu'à fin octobre 2001 17 594 611 Total des coûts finaux présumés des ouvrages «Axe du Gothard» et «Axe du Lœtschberg» 3669 8553

E. 10.1

Mise à jour des DCN par l'OFT 3862

E. 10.2

Application des DCN par les constructeurs 3863 11 Équipements ferroviaires 3864 11.1 ETCS Level 2 3864 11.2 Signalisation en cabine 3865

3884 12 Droit du travail, droit des contrats, droit des étrangers et droit des assurances sociales sur les chantiers NLFA 3866

E. 12

222 Source: Rapport de situation no 11 (fin juin 2001) et estimations de l'Office fédéral des transports jusqu'à fin octobre 2001; en millions de francs (base 1998), arrondi. En tenant compte des autres ouvrages (Surveillance du projet, Aménagements de la Surselva, Raccordement de la Suisse orientale, Aménagements Saint-Gall–Arth–Goldau, Aménagements des lignes du reste du réseau), à fin 2001 les coûts finaux présumés du projet NLFA – hors renchérissement – atteignent 13,4 milliards de francs (base 1998). Les surcoûts effectifs liés aux projets, qui ont déjà été attestés dans les rapports de situation à fin juin 2001, et les surcoûts liés aux projets, que l'on peut d'ores et déjà anticiper sur la base de décisions de principe adoptées jusqu'à fin octobre 2001, totalisent 1,3 milliard de francs (base 1998) pour l'ensemble des ouvrages de la NLFA, soit deux tiers de la réserve dont dispose le Conseil fédéral dans le crédit global de la NLFA. Il y a un an, ces surcoûts représentaient encore un tiers environ de la réserve. Les surcoûts découlant de la décision du Conseil fédéral de construire deux tubes à une voie au tunnel de base du Ceneri, pour des questions de sécurité, s'élèvent à quelque 519 millions de francs, ceux liés à l'optimisation du tracé dans le canton d'Uri – hors coûts d'acquisition des terrains, de planification et de sondage – à 75 millions et ceux induits par la décision de l'OFT de construire le second tunnel de Frutigen en gros œuvre à 17 millions. Ne sont pas compris ces chiffres les surcoûts, encore provisoires, liés aux projets que pourraient entraîner la modification des projets Erstfeld et Gothard nord mis à l'enquête dans le canton d'Uri (environ 300 millions de francs), l'adjudication des travaux de construction du lot de Sedrun à un prix supérieur au devis (environ 430 millions) ainsi que l'augmentation généralisée des coûts de planification et les nouvelles exigences. Contrairement à d'autres projets d'infrastructure ferroviaire, comme le tunnel de la Vereina, la NLFA ne permet que difficilement la concrétisation d'une planification de tâches pouvant être bloquées ou abandonnées, car les différents éléments des projets sont fortement interdépendants. En outre, avec une planification de compensation continue, le potentiel d'économies reste plutôt modeste.

3816 Cette situation inquiète la Délégation de surveillance de la NLFA qui attend, tant du Conseil fédéral que des responsables, qu'ils recherchent encore plus intensivement des possibilités de compensation, qu'ils respectent scrupuleusement la procédure d'approbation des modifications de projet et que, dans leur réflexion, ils envisagent aussi la possibilité d'adapter les normes fixées par la Confédération. Elle est d'avis que les réserves ne devront être libérées par le Conseil fédéral que s'il est attesté que les surcoûts ne peuvent pas être

compensés par d'autres moyens. Délais Pour le moment, l'échéance pour la mise en service de l'axe du Lötschberg devrait pouvoir être respectée. Une anticipation de la date prévue est actuellement à l'examen, dans la mesure où, à l'avenir, le changement d'horaire interviendra déjà le 21 décembre. L'ouverture du tunnel de base du Lötschberg à la date fixée revêt une importance capitale pour la politique suisse des transports puisque, en vertu des accords bilatéraux, la Suisse pourra prélever la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP) dans son intégralité dès la mise en service de l'axe du Lötschberg. Sur l'axe du Gothard, la mise en service du tunnel de base du Ceneri pourra être anticipée de deux ou trois ans grâce à la décision du Conseil fédéral d'y construire deux tubes unidirectionnels, sans pour autant avancer la date du début des travaux. Globalement toutefois, les perspectives pour l'ensemble de l'axe se sont détériorées. La décision concernant le tracé de la ligne prise par le Conseil fédéral en juin 2000 et la vague d'oppositions qu'a suscité le projet mis à l'enquête par AlpTransit Gothard SA (ATG) dans le canton d'Uri, les retards dans la construction du puits de Sedrun et la modification du processus de construction pour le lot combiné de Bodio / Faido, pour ne citer que ces facteurs, risquent d'entraîner un report de l'échéance finale de deux ans, soit jusqu'en 2013/14. Les incertitudes persistantes au sujet du tracé définitif des lignes d'accès sur le versant sud des Alpes pourraient induire des retards supplémentaires. En rapport avec l'adjudication des lots principaux du tunnel (Amsteg, Sedrun, Faido et Bodio), ATG a analysé de nombreuses mesures de gestion des échéances et établira un nouveau calendrier pour l'exécution des travaux de construction. Début 2002, après que l'OFT aura examiné le nouveau programme, la Délégation de surveillance de la NLFA étudiera plus à fond la nécessité de modifier éventuellement les échéances fixées et analysera les conséquences possibles. Pour les autres ouvrages, les délais prévus sont maintenus. En ce qui concerne les aménagements de la ligne Saint-Gall–Arth-Goldau, l'échéance fixée pour l'achèvement des projets de la 1re et de la 2e phase a été ramenée de 2016 à 2012. Adjudications L'adjudication des grands lots incombe au conseil d'administration du constructeur concerné. Début 2001, dans le cadre de sa haute surveillance politique, la Délégation de surveillance de la NLFA a émis des directives régissant les cas de dépassement significatif des crédits lors de l'adjudication des lots NLFA. La délégation doit intervenir lorsque le dépouillement des soumissions concernant un

3817 lot particulier, après mise à niveau des offres, permet d'estimer que l'augmentation des coûts dépassera de 2% par an les chiffres initialement inscrits au budget (base 1991). Ce taux correspond au renchérissement moyen prévu dans le Fonds pour les grands projets ferroviaires (env. 2% sur 20 ans). De fait, sur cette base le fonds est doté d'une réserve implicite de quelque 2,5 milliard de francs au titre du renchérissement. Lorsque le seuil des 2% est dépassé, les constructeurs responsables de la préparation et de l'exécution de l'adjudication doivent immédiatement établir un rapport. Lorsque la différence est supérieure à 3% par an la Délégation de surveillance de la NLFA soumet l'adjudication à une analyse plus approfondie et s'entretient avec le conseil d'administration du constructeur concerné. Sur la base de ces informations, la Délégation de surveillance de la NLFA évalue les solutions alternatives et décide ensuite si les instances compétentes, le cas échéant même le Parlement, doivent prendre des mesures pour résoudre la situation, et si oui, lesquelles. Au Lötschberg, les lots les plus coûteux, soit ceux relatifs à la construction de tunnels, ont déjà été adjugés, pour la plupart, l'année précédente. Le contrat d'entreprise du dernier grand lot, le tunnel de Ferden, qui porte sur un montant de 467 millions de francs, a été signé début 2001. Le total des sommes adjugées pour les lots de Steg /

Rarogne, Mitholz et Ferden correspond plus ou moins à 110% du devis de 1991, soit une augmentation inférieure au renchérissement global enregistré sur cette période. À noter toutefois que le lot de Ferden a été adjudgé pour un montant représentant 117% du montant budgété en 1991. Les grands lots du tunnel du Gothard (Amsteg et Bodio / Faido) adjudgés entre janvier et début novembre 2001 affichent une augmentation annuelle moyenne des coûts de 1,5% environ. Dans la phase finale de l'adjudication du lot du tunnel de Sedrun, il est apparu que les offres encore en lice étaient en moyenne 58% plus élevées que le montant budgété en 1991, soit une différence de 430 millions de francs. Cet écart, qui dépasse de loin les limites fixées dans les directives précitées, appelait une intervention immédiate de la Délégation de surveillance de la NLFA. Selon les analyses, il s'explique pour environ deux tiers par le renchérissement dû à un marché tendu dans le secteur de la construction de tunnels. Pour le tiers restant, deux causes sont invoquées. D'une part, il y a eu des modifications du projet et, d'autre part, les entrepreneurs se sont basés sur une évaluation des risques différente. Dans la perspective des adjudications, la Délégation de surveillance de la NLFA s'est déclarée préoccupée par l'augmentation des coûts. Elle a constaté que les directives adoptées début 2001 ont joué leur rôle de système d'alarme. Elle n'en conclut pas moins, après une appréciation globale de la situation, qu'aucune mesure ne permettra vraisemblablement de réduire suffisamment les coûts. Toutes les solutions envisageables – renoncer aux travaux de Sedrun, lancer un nouvel appel d'offres, redécouper les lots – se traduiraient en définitive par une prolongation de la durée des travaux et par des surcoûts (notamment en raison des intérêts intercalaires), et exerceraient une influence négative sur les contrats d'entreprise déjà conclus. La délégation a pris acte du fait que, dans le cadre de ses attributions, le conseil d'administration d'ATG a adjudgé le lot concerné à la

3818 mi-décembre 2001 pour un montant de 1165 millions de francs (environ 58% de plus que le devis de 1991). Raccordements NLFA sur le versant sud des Alpes En 2001, l'intérêt de la Délégation de surveillance de la NLFA s'est porté tout particulièrement sur la question des voies d'accès sur le versant sud. Au début de l'année, l'Italie a présenté sa nouvelle stratégie dans les domaines de la planification des transports et des voies d'accès à la NLFA au sud de la Suisse. Cette stratégie implique qu'il faudra augmenter la capacité du tronçon Bellinzone – frontière de Luino pour le trafic marchandises. Or cette région est caractérisée par une topographie difficile et par une forte densité de population. Suite au changement de gouvernement en Italie, à la fin de la période sous revue il n'avait pas encore été possible d'étudier l'influence de la nouvelle stratégie sur les ouvrages de la NLFA au sud de Bellinzone. La Délégation de surveillance de la NLFA invite le Conseil fédéral à persévérer dans les négociations avec les pays voisins, en particulier avec l'Italie, afin que les voies d'accès de l'étranger puissent être réalisées à temps. Elle a pris acte du fait qu'au début de 2002, les CFF remettront une étude à l'OFT dans laquelle sont proposées différentes variantes. Sur la base des conclusions du DETEC, elle examinera dans le détail chacune de ces options ainsi que leurs incidences sur la NLFA.

Aménagements des lignes du reste du réseau Les aménagements des tronçons du réseau actuel devant être raccordés à la ligne de base du Gothard sont moins urgents que ceux concernant l'axe du Lötschberg, ce dernier devant être mis en service en 2007 déjà. En 2001, les efforts ont été concentrés sur les possibilités d'augmenter les capacités dans le secteur du lac de Zoug. De nouvelles simulations d'exploitation ont démontré la nécessité de construire une liaison entre les lignes Zoug–Lucerne et Rotkreuz–Arth-Goldau. Les CFF prévoient d'instaurer un système de trafic circulaire autour du lac de Zoug. Dans la phase initiale, la boucle de Rotkreuz ne sera exécutée qu'à une voie. La Délégation de

surveillance de la NLFA constate que des problèmes de capacités subsisteront, en particulier dans les agglomérations et sur les voies d'accès au tunnel de base du Gothard. Actuellement, de tels aménagements ne font pas partie des projets de la 2e étape de RAIL 2000. En septembre 2001, elle a visité certains chantiers du nouveau tronçon Mattstetten – Rothrist où elle a reçu des informations sur l'état d'avancement des travaux et sur l'importance de cette ligne pour la NLFA. Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri Si la procédure d'approbation des plans engagée en juin 2001 par ATG appelle une décision juridique, une modification de principe du tracé nécessite des décisions politiques, qui ont des conséquences financières et qui, pour pouvoir être réalisées, doivent être arrêtées par le Conseil fédéral ou le Parlement. La Délégation de surveillance de la NLFA a constaté avec inquiétude que la forte réaction à la procédure d'approbation des plans engagée par ATG en juin 2001

3819 pourrait retarder une nouvelle fois la date de mise en service de l'axe du Gothard et provoquer des surcoûts supplémentaires. Comme l'année dernière, la délégation s'est prononcée en faveur d'une solution rapide et consensuelle. À cet effet, elle a invité le chef du DETEC à un entretien le 21 juin 2001. Ce dernier a insisté sur la volonté politique du Conseil fédéral de proposer un tracé acceptable pour la population locale, et donc de trouver une solution consensuelle au problème. Fin 2001, la Délégation de surveillance de la NLFA a pris connaissance des résultats définitifs des études réalisées par des ingénieurs indépendants mandatés par l'Office du développement territorial (ODT) et l'OFT, relatives, pour l'essentiel, à la modification du tracé de la ligne. La majorité de la population uranaise soutient le transfert du trafic des marchandises de la route vers le rail. 90% des personnes interrogées sont favorables à un tracé NLFA passant dans la montagne. Selon les résultats présentés, il ne suffit pas toutefois de construire la NLFA dans la montagne pour résoudre la situation des transports dans la plaine de la Reuss uranaise. Sur le fond, la variante «montagne longue» est faisable. Les investigations, qui devaient montrer comment éviter la construction du viaduc de Hafnerried, très contesté, et comment augmenter la marge de manœuvre en termes d'aménagement du territoire dans le fond de la vallée d'Uri, concluent qu'un tracé abaissé sur presque toute sa longueur serait la meilleure solution pour une variante «vallée». La Délégation de surveillance de la NLFA a constaté avec satisfaction que les deux études sur le tracé de la ligne élargissent la marge de manœuvre de la Confédération et facilitent la recherche d'une solution consensuelle. Elle a aussi pris note du fait que le DETEC a chargé l'OFT d'élaborer des options pragmatiques en collaboration avec l'ODT jusqu'au milieu de 2002. Elle attache beaucoup d'importance à ce que l'on évalue correctement les conséquences politiques, financières et temporelles d'une éventuelle réalisation de la «variante montagne longue» une fois la construction du tunnel de base du Gothard achevée. Elle rappelle encore qu'actuellement les surcoûts liés à la réalisation d'une «variante vallée optimisée» peuvent être estimés à quelque 300 millions de francs, ceux de la «variante montagne longue avec parcours à ciel ouvert» à 550 millions et ceux de la variante montagne avec jonction souterraine à 900 millions. Un nouveau report de la mise en service de l'axe du Gothard se traduirait inévitablement par des surcoûts supplémentaires. Tracé de la NLFA dans le secteur de Frutigen Au milieu de 2001, l'OFT a décidé de faire construire le deuxième tube du tunnel à ciel ouvert entre Frutigen et Wengi-Ey dans la phase actuelle, sans toutefois le doter d'équipements ferroviaires. Dans des conditions de concurrence, la construction du deuxième tunnel en gros œuvre devrait entraîner des surcoûts à hauteur de

E. 12.1

Droit du travail et droit des contrats 3866

E. 12.2

Droit des étrangers 3868

E. 12.3

Droit des assurances sociales 3868 13 Sécurité lors de la construction et de l'exploitation de la NLFA 3870 13.1 Sécurité dans les tunnels ferroviaires existants 3870 13.2 Sécurité opérationnelle des nouveaux tunnels 3871 13.3 Planification des aspects liés à la sécurité 3871 Annexes 1 Abréviations 3874 2 Bases légales 3875 3 Nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA): principales instances investies de tâches de surveillance, de contrôle et d'exécution 3876

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales à l'attention des commissions des finances, des commissions de gestion et des commissions des transports et des télécommunications concernant la haute surveillance sur les tra... In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2002 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 23 Cahier Numero Geschäftsnummer --- Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 11.06.2002 Date Data Seite 3811-3884 Page Pagina Ref. No 10 126 340 Die elektronischen Daten der Schweizerischen Bundeskanzlei wurden durch das Schweizerische Bundesarchiv übernommen. Les données électroniques de la Chancellerie fédérale suisse ont été reprises par les Archives fédérales suisses. I dati elettronici della Cancelleria federale svizzera sono stati ripresi dall'Archivio federale svizzero.

E. 17

Total des surcoûts liés aux projets 455 Source: Rapport de l'OFT sur la situation de la NLFA no 11, 1er janvier–30 juin 2001; en millions de francs, arrondi; base 1998 avec NIR, sans le renchérissement, la TVA et les intérêts intercalaires. 6.3 Planification de compensation La Délégation de surveillance de la NLFA a eu un entretien avec l'OFT au sujet des possibilités et des limites de la planification de compensation. Contrairement à d'autres projets d'infrastructure ferroviaire, comme le tunnel de la Vereina, la NLFA ne permet que difficilement la concrétisation d'une planification de tâches pouvant être bloquées ou abandonnées, car les différents éléments des projets sont fortement interdépendants. En outre, avec une planification de compensation continue, le potentiel d'économies reste plutôt modeste.

3848 La Délégation de surveillance de la NLFA estime indispensable l'application systématique d'une planification des mesures de compensation, telle qu'elle est prévue par l'ordonnance sur le transit alpin (art. 2, al. 3) et l'arrêté sur le financement du transit alpin (art. 3, let. c). Les réserves, en particulier, ne devront être libérées par le Conseil fédéral que s'il est attesté que les surcoûts ne peuvent pas être compensés par d'autres moyens. Dans les prochains rapports de situation, les mesures de compensation devront être présentées dans leur intégralité, de manière claire et homogène. 6.4 Surcoûts présumés liés au renchérissement 6.4.1 Structure des coûts liés au renchérissement Comme indiqué au ch. 5.1.1, le renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA ne sont pas intégrés dans le crédit global de la NLFA. Le Parlement a décidé que le Conseil fédéral pouvait financer les

surcoûts dus au renchérissement au moyen de rallonges de crédit induisant un dépassement du crédit global. Les surcoûts liés au renchérissement résultent du renchérissement mesuré par l'indice et du renchérissement des contrats. Le renchérissement de l'indice est appliqué entre l'établissement du devis et la conclusion du contrat, après l'adjudication du lot. Il reflète l'évolution des prix sur le marché, autrement dit de la conjoncture et du rapport entre l'offre et la demande. Il est calculé à l'aide du NIR (cf. détails au ch. 5.1.1). Le renchérissement des contrats est calculé par l'entrepreneur et reflète l'évolution des coûts tels que les salaires, le matériel et les machines. Il est appliqué pour la période qui va de la conclusion du contrat jusqu'au moment du décompte, et se calcule sur la base de directives précises émises par la KBOB. Dans la première phase de réalisation des projets, c'est-à-dire jusqu'à l'adjudication de tous les lots, le renchérissement de l'indice est prépondérant dans l'estimation des surcoûts globaux liés au renchérissement. Dans la phase ultérieure, le renchérissement des contrats prend le dessus. L'évolution définitive des coûts, ainsi que la situation des délais et des finances au 2e semestre 2001 font l'objet du rapport de situation no 12 de l'OFT, qui sera soumis à la Délégation de surveillance de la NLFA au printemps 2002.

6.4.2 Nouvel indice de renchérissement de la NLFA à partir de 1999

Le crédit global de la NLFA de 1998 a été adapté au nouvel indice de renchérissement avec effet rétroactif jusqu'en 1991. La part du renchérissement cumulé des coûts de construction dans le NIR jusqu'en 1998 a été calculée à l'aide d'un modèle développé par le professeur Schips. À partir de 1999, pour des questions pratiques,

3849 ce groupe de coûts principaux reposera essentiellement sur l'indice des prix du génie civil de l'OFS. Pour tenir compte des conditions particulières de la construction des tunnels de la NLFA, un indice de contrôle sera calculé parallèlement selon la méthode de Schips. Un groupe de travail «Indice de renchérissement AlpTransit (IR-AT)» dirigé par l'OFS et comprenant des représentants de l'OFT, de l'AFF et de la KBOB a été institué pour assurer la mise en œuvre et le suivi du NIR. Sa tâche consiste à surveiller, au niveau des autorités, la mise à jour des indices partiels. En cas de forte divergence entre l'indice des prix du génie civil et l'indice de contrôle, il peut aussi adapter la valeur du premier à celle du second. Il surveille également l'indice de contrôle, examine le cas échéant s'il est nécessaire de modifier la méthode de calcul du renchérissement et soumet semestriellement des propositions à l'OFT et à l'AFF en vue de déterminer l'indice de renchérissement.

7 Délais

La Délégation de surveillance de la NLFA accorde autant d'importance à la surveillance des échéances et à la détection précoce d'éventuels retards qu'à la surveillance des coûts. Du fait de la grande interdépendance entre les différents éléments des projets, les retards pris dans la réalisation de certaines parties d'ouvrage critiques peuvent avoir des conséquences importantes pour l'ensemble du projet. Dans la plupart des cas, cela se traduit par un manque à gagner ou par une pression supplémentaire sur les coûts, que ce soit directement, en raison d'une mise en service retardée, ou indirectement à cause des intérêts intercalaires ou d'investissements supplémentaires devant être opérés dans d'autres éléments du projet afin de garantir la réalisation de l'ensemble du projet à l'échéance prévue. Quant à savoir si un rattrapage des retards au moyen d'investissements supplémentaires est justifié d'un point de vue politique, la Délégation de surveillance de la NLFA estime que l'OFT et l'ATG doivent préalablement examiner la situation sur la base d'analyses coûts / utilité. Procéder à des investissements supplémentaires pour respecter les délais n'a de sens que si les surcoûts sont plus que compensés par une mise en service à l'échéance prévue. De plus, ces investissements supplémentaires pourraient à leur tour être compromis par des retards dus à des situations géologiques imprévues.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.