

CH_VB 2008-0256 3311 vom 20. Mai 2008

Bundesverwaltung, 2008-05-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_2008-0256_3311_

FR: CH_VB 2008-0256 3311 du 20 mai 2008

IT: CH_VB 2008-0256 3311 del 20 maggio 2008

Erwägungen

E. 23

Ch. 2.2 principes d'action concernant la haute surveillance sur la NLFA

3334 1.4 Comptes rendus aux commissions mères La DSN fait annuellement rapport sur ses activités de surveillance aux commissions de contrôle (CdF et CdG) et aux commissions législatives compétentes (CTT) des Chambres²⁴. La DélFin reçoit également le rapport pour information. La présentation du rapport devant le Parlement est mise à l'ordre du jour des deux Chambres en alternance par les CdG et les CdF. En 2008, ce sera le tour des CdF. Le rapport d'activité de la DSN a pour but de signaler suffisamment tôt aux instances compétentes certains développements porteurs de risques qui sont observés dans le cadre de la réalisation de la NLFA. Le 19 mars 2007, la DSN a remis un «Rapport relatif aux investigations de son groupe de travail sur les reproches formulés en rapport avec l'adjudication du lot de gros œuvre 151 (Erstfeld) par AlpTransit Gothard SA»²⁵ aux commissions mères. La DSN s'est déjà longuement penchée sur cette question dans son dernier rapport d'activité²⁶. Durant l'exercice écoulé, le bilan des séances de la DSN a été régulièrement rapporté aux commissions mères (CdF, CdG, CTT) par les membres qui les représentent au sein de la délégation. Suite à certaines questions émanant de ces commissions, la délégation a dû leur fournir une documentation supplémentaire. Mi-février 2008, la CdG-N a transmis diverses questions à la DSN au sujet des prétentions supplémentaires (claims) ainsi que des provisions constituées à ce titre pour les axes du Lötschberg et du Saint-Gothard (voir paragraphe suivant), de la prise en considération des risques de projet dans les crédits du crédit d'ensemble pour la NLFA et du fonds FTP (ch. 4.4 et 6.2.3) et enfin de quelques points sensibles concernant l'exploitation de l'axe du Lötschberg (ch. 14 et 15). Les réponses à ces questions seront développées dans la suite de ce rapport, plus précisément dans les sections indiquées entre parenthèses. La DSN demande régulièrement des informations sur l'évolution des prétentions supplémentaires aux constructeurs. Les commissions mères en sont informées de manière succincte dans le cadre des comptes rendus oraux de leurs délégués. Au printemps 2008, trois dossiers étaient encore en suspens auprès de BLS AT (Ferden, Rarogne, technique ferroviaire). Des provisions ont été constituées à cette fin dans la projection du coût final de BLS AT. Par ailleurs, il faut encore relever l'existence de créances d'un sous-traitant envers son consortium découlant de la convention nationale et d'une petite créance relative aux suppléments demandés pour la coordination de certains travaux. Pour éviter de fragiliser la position de BLS AT dans les négociations, conciliations ou procédures judiciaires en cours, la DSN se conforme à une pratique bien établie selon laquelle les montants provisionnés ne sont pas divulgués. La projection du coût final de BLS AT est en diminution constante depuis 2005, ce qui indique que des provisions ont pu être dissoutes en cas de négociations fructueuses. Par ailleurs, l'OFT estime que le risque sur coûts

(opportunités et risques) d'ici la présentation du décompte final, début 2009, est désormais très faible, en particulier du fait que les prétentions supplémentaires probables et effectives – si elles ont

E. 24

Art. 20, al. 5, arrêté sur le transit alpin

E. 25

FF 2007 3423

E. 26

Rapport d'activité de la DSN du 7 mai 2007 (FF 2007 3259)

3335 été admises – sont déjà incluses dans les coûts finals prévisionnels. La DSN informera régulièrement les commissions mères de l'évolution de la situation à l'occasion des comptes rendus oraux de ses membres. 2 La Délégation de surveillance de la NLFA 2.1 Droits, obligations et instruments à disposition La DSN a les mêmes droits (droits à l'information) et les mêmes obligations (obligation de maintien du secret de fonction) que la DélFin et les CdG27. Cette question a déjà été longuement analysée dans le dernier rapport d'activité de la délégation28. En vertu des pouvoirs que lui confère la loi, la DSN peut recourir aux instruments suivants pour exercer son influence sur les instances surveillées et sur le processus de décision politique: – Propositions aux commissions: la DSN peut formuler des propositions à l'intention des commissions parlementaires au sujet des objets qu'elles examinent (messages et rapports du Conseil fédéral, initiatives parlementaires, etc.). Les commissions doivent voter sur la proposition de la délégation même si celle-ci ne fait l'objet d'aucune discussion. En revanche, il n'est pas nécessaire de coordonner l'examen de la proposition dans les commissions comme cela doit se faire dans la procédure de co-rapports. – Prises de position à l'intention des commissions: la DSN peut aussi prendre position sur des objets examinés par les commissions sans formuler de proposition concrète. – Recommandations aux commissions mères: la DSN informe ses commissions mères de ses constatations au moyen de rapports. Lorsqu'elle estime qu'il n'y a pas lieu d'intervenir, elle assume la responsabilité politique de ses observations. Lorsqu'elle estime qu'il faut intervenir, elle informe les commissions mères et formule des recommandations concrètes à leur intention. L'approfondissement des questions soulevées et la mise en œuvre des recommandations sont ensuite du ressort des commissions compétentes, qui en assument alors la responsabilité politique29. – Recommandations à l'intention des instances surveillées: la DSN peut adresser des recommandations directement aux autorités compétentes, à qui il appartient de tenir la DSN informée de leur mise en œuvre. La recommandation de la DSN et la prise de position de l'instance compétente sont publiées si aucun intérêt digne de protection ne s'y oppose30. Cela étant, la DSN n'endosse aucune responsabilité, ni pour les décisions prises par ces instances, ni pour la surveillance directe exercée par le Conseil fédéral sur l'administration fédérale et sur les autres organes ou personnes auxquels sont confiées des tâches de la Confédération. Dans le cadre de la réalisation

E. 27

Art. 20, al. 3, 3e phrase, arrêté sur le transit alpin

E. 28

Rapport d'activité de la DSN du 7 mai 2007 (FF 2007 3259)

E. 29

Ch. 6.5 principes d'action concernant la haute surveillance sur la NLFA

E. 30

Art. 158 LParl

3336 de la NLFA, la surveillance directe et le pouvoir de donner des instructions ainsi que la responsabilité qui en découle ressortissent exclusivement au Conseil fédéral en sa qualité d'instance de contrôle supérieure de l'administration. En 2007, la DSN a rédigé une prise de position sur des points essentiels du message sur la vue d'ensemble du FTP, en soulignant les aspects propres à la haute surveillance parlementaire sur la réalisation de la NLFA, et l'a transmise aux CTT, en leur qualité de commissions chargées de l'examen préliminaire du projet, le 13 décembre. A cette occasion, elle a également proposé un complément à l'arrêté sur le transit alpin (prestations complémentaires au titre de la mise en service de l'axe du Saint-Gothard et de l'alimentation en courant de traction). Dans son rapport d'activité du 7 mai 2007, la DSN s'était déjà largement exprimée sur divers points du projet de vue d'ensemble du FTP mis en consultation. Elle avait alors fait part de ses attentes vis-à-vis du Conseil fédéral et des responsables du projet et formulé une appréciation provisoire à l'intention des commissions mères. Par ailleurs, depuis début 2007 la DSN a adressé sept recommandations aux commissions mères, dont une dans son dernier rapport d'activité et six à la suite de ses réunions. Les CdF, les CdG et les CTT en ont été informées régulièrement dans le cadre des comptes rendus oraux des délégués. Quatre de ces recommandations ont été réceptionnées et liquidées par les commissions mères, tandis que l'examen de trois d'entre elles est encore en suspens. Lors de ses réunions, la DSN a encore formulé deux recommandations à l'intention des autorités compétentes et des autres organes ou personnes auxquels sont confiées des tâches de la Confédération et elle a pris acte de leurs prises de position, qui abondaient dans le sens de ces recommandations. Dans son dernier rapport d'activité³¹, la délégation a déjà donné des explications circonstanciées au sujet des douze recommandations adressées au DETEC, au DFF et à ATG dans le rapport concernant l'adjudication du lot d'Erstfeld. La DSN assume la responsabilité politique de ses observations lorsqu'elle ne constate aucune nécessité d'intervenir ou, si une intervention s'impose, lorsqu'elle intervient elle-même. Si elle identifie une nécessité d'intervention dans la sphère de compétences de l'une de ses commissions mères (CdF, CdG et CTT) ou de la DélFin, elle les en informe et formule des propositions concrètes ou des recommandations à leur intention. Dans ce cas, la responsabilité politique est transférée aux commissions mères (ou à la DélFin) à qui les propositions et recommandations de la DSN sont adressées. C'est à elles qu'il appartient alors de décider si et comment elles entendent aborder et concrétiser ces observations et recommandations³². Durant la période examinée, la DSN a adressé sept recommandations à ses commissions mères (annexe 1.1) et deux aux autorités compétentes (annexe 1.2). Elle a en outre rédigé une prise de position concernant le message sur la vue d'ensemble du FTP à l'intention des CTT, dans laquelle elle a proposé de compléter l'arrêté sur le transit alpin (annexe 1.3).

E. 31

Rapport d'activité de la DSN du 7 mai 2007 (FF 2007 3259), annexe 1.3

E. 32

Ch. 5 et 6.5, principes d'action concernant la haute surveillance sur la NLFA

3337 Le présent rapport ne contient aucune nouvelle recommandation de la DSN à l'intention des commissions mères, du Conseil fédéral ou des instances fédérales compétentes. 2.2 Lignes directrices de la DSN La DSN a adopté des lignes directrices fondées sur les principes d'action de la CPSur concernant la haute surveillance sur la NLFA le 12 septembre 2007. Ce document rassemble les règles d'organisation et de fonctionnement de la DSN qui ne figurent pas dans les principes d'action et qui ressortissent à la sphère de compétences exclusive de la délégation. La DSN y décrit son rôle, règle le conflit entre droits à l'information et obligation de maintenir le secret de fonction (confidentialité), fixe des mesures pour prévenir les indiscretions et concrétise son organisation interne ainsi que sa stratégie de communication. Dans l'annexe 1 des lignes directrices, la DSN expose son point de vue sur l'orientation stratégique de la haute surveillance sur la NLFA, tandis qu'à l'annexe 2 elle dresse la liste de ses résultats. Les lignes directrices sont publiées sur Internet. 2.3 Instructions de la DSN relatives au traitement de ses procès-verbaux et autres documents Selon l'ordonnance révisée sur l'administration du Parlement³³, les commissions et les délégations de surveillance règlent la remise des procès-verbaux (art. 6, al. 5) et l'attribution des droits d'accès à l'Extranet (art. 6a, al. 3) pour les domaines touchant à la haute surveillance. Forte de ce mandat, en septembre 2007 la DSN a édicté des instructions relatives au traitement de ses procès-verbaux et autres documents, qui sont publiées sur Internet. Elle y définit le cercle des destinataires de ses procès-verbaux de manière restrictive et fixe quelques règles dont les principales sont rapportées ci-dessous: – Tous les destinataires des procès-verbaux de la DSN sont liés par l'obligation de maintenir le secret. Cela signifie en particulier qu'ils ne peuvent pas partager les informations dont ils ont eu connaissance avec d'autres personnes. Cela doit notamment garantir que les personnes entendues par la DSN puissent s'exprimer librement et sans subir de préjudice du fait de leurs dépositions véridiques. – Les décisions et notes de discussion du Conseil fédéral ainsi que les rapports de révision du Contrôle fédéral des finances (CDF) ne sont pas mis à disposition sur l'Extranet.

E. 33

Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 3 octobre 2003 portant application de la loi sur le Parlement et relative à l'administration du Parlement (ordonnance sur l'administration du Parlement, OLPA; RS 171.115), situation au 1er janvier 2008

3338 – Le président de la DSN ou un comité de la DSN peut décider de ne pas diffuser certains documents de la DSN sur l'Extranet. – Seuls les membres de la DSN et les collaborateurs de son secrétariat ont un droit d'accès à l'Extranet. 2.4 Composition Les CdF, les CdG et les CTT des deux Chambres délèguent chacune deux membres à la DSN. La présidence annuelle est assumée en alternance par un conseiller national et par un conseiller aux Etats. Pour le reste, la délégation se constitue elle-même³⁴. Le tableau 1 reflète la composition de la DSN au cours de l'exercice sous revue tandis que le tableau 2 présente la composition de la délégation nouvellement constituée au début de 2008, pour la nouvelle législature. Tableau 1 Composition de la Délégation de surveillance de la NLFA en 2007

Commission des transports et des télécommunications Commission de gestion Commission des finances

Conseil des Etats Rolf Büttiker (PRD/SO) Ernst Leuenberger (PS/SO) Hansruedi Stadler * (PDC/UR) Hans Hofmann (UDC/ZH) Thomas Pfisterer (PRD/AG) Simon Epiney (PDC/VS)

Conseil national Otto Laubacher (UDC/LU) Andrea Hämmerle** (PS/GR) Sep Cathomas (PDC/GR) Max Binder (UDC/ZH) Margret Kiener Nellen (PS/BE) Fabio Abate (PRD/TI)

* Président en 2007 ** Vice-président en 2007

E. 34

Art. 20, al. 4, arrêté sur le transit alpin

3339 Tableau 2 Composition de la Délégation de surveillance de la NLFA en 2008

Commission des transports et des télécommunications Commission de gestion Commission des finances

Conseil national Andrea Hämmerle** (PS/GR) Peter Föhn* (UDC/SZ) Max Binder (UDC/ZH) Sep Cathomas (PDC/GR) Fabio Abate (PRD/TI) Louis Schelbert* (PES/LU)

Conseil des Etats Rolf Büttiker*** (PRD/SO) Filippo Lombardi* (PDC/TI) Hansruedi Stadler (PDC/UR) Hans Hess* (PRD/OW) Ernst Leuenberger (PS/SO) This Jenny* (UDC/GL)

* Nouveau membre dès 2008 ** Président en 2008 *** Vice-président en 2008

La délégation est assistée par le Secrétariat de la surveillance parlementaire sur les finances et le transit alpin (SPFA). 2.5 Séances de la délégation En 2007, la DSN s'est réunie à neuf reprises: six fois lors de séances ordinaires et trois fois lors de séances spéciales organisées durant les sessions parlementaires de printemps, d'été et d'hiver. La séance d'avril s'est tenue à Faïdo (visite du poste multifonction) et Altdorf (échange de vues avec le gouvernement uranais et séance ordinaire). Début octobre 2006, la DSN avait institué un groupe de travail chargé d'examiner des reproches formulés en rapport avec l'adjudication du lot de gros œuvre du tunnel d'Erstfeld (lot 151). En 2007, ce groupe de travail s'est encore réuni brièvement à quatre reprises pour finaliser son rapport, puis il a été dissous. Lors de ses réunions, la DSN a examiné huit décisions et notes de discussion du Conseil fédéral (ch. 2.6.1 et annexe 4.1), deux rapports d'étape sur la NLFA de l'OFT établis respectivement au 30 juin et au 31 décembre 2007 (ch. 2.6.2), quatre rapports et déclarations d'événement des constructeurs et des gestionnaires d'infrastructure (ch. 2.6.3 et annexe 4.2), six rapports du CDF (ch. 2.6.4 et annexe 4.3) ainsi que les rapports de gestion 2006 des sociétés anonymes ATG et BLS AT. Elle a également pris connaissance de dix contrôles effectués par l'OFT (ch. 2.6.5 et annexe 4.3). La DSN a eu plusieurs entretiens avec le chef du DETEC sur des questions stratégiques ressortissant à la sphère de compétences du Conseil fédéral et du département: – Rapport de la DSN sur l'adjudication du lot d'Erstfeld:

prise de position du Conseil fédéral – Rapport d'activité 2007 de la DSN: prise de position du DETEC

3340 – Message sur la vue d'ensemble du FTP: aspects en rapport avec la NLFA – Décision du Conseil fédéral du 16 mai 2007 concernant la Porta Alpina – Tunnel de base du Saint-Gothard: adjudication du lot de technique ferroviaire et proposition en vue d'accélérer le processus de révision partielle de la législation fédérale sur les marchés

publics – Tunnel de base du Saint-Gothard: tronçon Faido–Sedrun – Contexte général de la NLFA: raccords sud au Tessin et en Italie Lors de chacune de ses séances, la DSN convoque des représentants du CDF, de l'OFT et de l'Administration fédérale des finances (AFF) afin de clarifier et d'approfondir certains points. La plupart du temps, elle convoque également des représentants du conseil d'administration et de la direction des constructeurs ATG et BLS AT, ainsi que des représentants des CFF et du BLS. Des représentants de la Suva et du SECO ont également fait le point sur les conditions de travail, la sécurité des travailleurs et le respect de la législation sur le travail sur les chantiers de la NLFA. Lors de deux entretiens avec le président de la Commission de la concurrence (Comco), la délégation s'est encore informée des résultats de l'enquête sur les prix du ciment et du béton pratiqués dans les adjudications de la NLFA et des recommandations adressées au Conseil fédéral.

2.6 Comptes rendus du Conseil fédéral, du CDF, de l'OFT et des constructeurs à la DSN

2.6.1 Décisions du Conseil fédéral La DSN reçoit toutes les décisions et les notes de discussion du Conseil fédéral qui ont un rapport avec la NLFA, y compris les co-rapports des départements (annexe 4.1)³⁵. Ces documents sont communiqués à la délégation au fur et à mesure³⁶.

2.6.2 Rapports d'étape sur la NLFA de l'OFT Le DETEC rend compte chaque semestre de l'avancement des travaux de construction et de l'évolution des coûts du projet à la DSN et à la DélFin³⁷. Ces comptes rendus sont standardisés et présentés sous la forme de rapports d'étape sur la NLFA composés d'un rapport complet et d'une version succincte. L'OFT publie les rapports d'étape fin mars et fin septembre de chaque année. Seule la DSN débat du contenu des rapports d'étape, la DélFin ne le recevant qu'à des fins d'information³⁸. – Le rapport principal s'adresse à la DSN, qui l'examine dans le détail et en prend acte formellement. – Le résumé du rapport d'étape est publié et mis à la disposition des CdF, des CdG, des CTT et de la DélFin pour information.

E. 35

Art. 20, al. 3, arrêté sur le transit alpin, en relation avec l'art. 154, al. 2, LParl

E. 36

Art. 20, al. 3, arrêté sur le transit alpin, en relation avec l'art. 154, al. 3, LParl

E. 37

Art. 4 arrêté sur le financement du transit alpin

E. 38

Ch. 5.3 principes d'action concernant la haute surveillance sur la NLFA

3341 L'OFT rédige, publie et commente ses rapports d'étape. La DSN les examine et les évalue pour le compte des CdF, des CdG et des CTT ainsi que de la DélFin. Le présent rapport d'activité se fonde entre autres sur les informations relatives à la situation actuelle, sur les prévisions concernant le projet et sur l'appréciation actualisée des risques qui sont fournies dans le rapport d'étape sur la NLFA 2007/II (situation fin 2007).

2.6.3 Rapports d'événement des constructeurs Lorsqu'un événement particulier survient entre la publication des rapports d'étape semestriels, les constructeurs et les gestionnaires d'infrastructure désignés en informant l'OFT par écrit au moyen de rapports et de déclarations d'événement (annexe 4.2). Les rapports d'événement renseignent sur des événements extraordinaires, de grande portée politique et ayant d'importantes incidences sur les prestations, les coûts et les délais³⁹. L'OFT les transmet sans délai au Secrétariat général du DETEC et à la DSN. Les déclarations d'événement renseignent sur des

événements et incidents inattendus ou sans grande portée politique. Elles sont communiquées à la DSN sur demande.

2.6.4 Rapports du CDF

La DSN reçoit tous les rapports du CDF, résumés compris, concernant les audits qui ont un lien avec la NLFA (y compris les documents relatifs à ces contrôles et l'avis des services contrôlés)⁴⁰. Les rapports du CDF sont remis régulièrement à la DSN (annexe 4.3). La DSN obtient aussi semestriellement une prise de position du CDF concernant le rapport d'étape sur la NLFA de l'OFT. Enfin, au début de chaque année elle reçoit une analyse des rapports des organes de contrôle qui ont été établis au cours de l'exercice écoulé ainsi qu'un procès-verbal de la séance de coordination des instances de contrôle. Les conclusions du CDF ont été intégrées dans le présent rapport d'activité. Se fondant sur les conclusions contenues dans les rapports d'audit du CDF, la DSN a adressé deux recommandations aux CdF (annexe 1.1, recommandations 07.01 et 07.02) et une à ATG (annexe 1.2, interdépendances économiques), à laquelle le conseil d'administration de l'entreprise a réagi par une prise de position. Le point de départ de ce dossier était le suivant: dans le cadre d'un mandat de prestations concernant le lot 620 (tronçon à ciel ouvert dans le secteur Saint-Gothard Sud), le CDF a constaté qu'il existait une interdépendance économique entre l'ingénieur chef de projet, le laboratoire d'essai des matériaux, la centrale à béton et l'entrepreneur et que cela se traduisait par des liens de dépendance indésirables. Cela n'a entraîné aucun préjudice aux dépens de la Confédération, mais le constat dressé

E. 39

Art. 5, al. 2, Otransa

E. 40

Art. 20, al. 3, arrêté sur le transit alpin, en relation avec l'art. 154, al. 3, loi sur le Parlement et avec l'art. 4, al. 1 et 2, de la loi fédérale du 28 juin 1967 sur le Contrôle fédéral des finances (loi sur le Contrôle des finances, LCF; RS 614.0)

3342 par le CDF a donné l'occasion à la DSN de s'interroger sur les mesures prises par ATG pour déceler l'existence d'interdépendances économiques, tant lors des adjudications qu'au niveau de son conseil d'administration. ATG a confirmé à la DSN qu'il ne s'agissait que d'un cas isolé qui avait déjà pu être réglé. Conformément au principe selon lequel «Qui planifie ne bâtit pas!», les ingénieurs chefs de projet sont soumis à une obligation de déclarer (clause des contrats de planification). Dans le cas cité, cette obligation n'a pas été respectée. Il n'existe aucune interdépendance économique connue dans les adjudications passées et en cours. Au niveau du conseil d'administration non plus, aucun conflit d'intérêts direct avec d'autres mandats n'a pu être constaté. La recommandation de la DSN a été mise en œuvre.

2.6.5 Contrôles complémentaires et spéciaux de l'OFT

Lors de chaque séance de la DSN, l'OFT rapporte les résultats des contrôles complémentaires et spéciaux qu'il a effectués (annexe 4.3). En avril 2008, la délégation a pris acte du rapport général sur les contrôles effectués en 2007. Les conclusions des rapports de contrôle ont été intégrées dans le présent rapport d'activité.

3343 III. Priorité thématique «Pilotage du projet»: prestations, coûts, crédits et échéances

3 Prestations

3.1 Modifications de la commande de la Confédération jusqu'en 2007

Depuis 1998, le Conseil fédéral et le Parlement ont modifié les prestations commandées à plusieurs reprises. Les adaptations courantes du projet aux nouvelles exigences de sécurité et à l'état de la technique pèsent particulièrement lourd dans ce poste. Aucune nouvelle modification n'a été décidée depuis 2005. Les principales modifications de la commande

sont récapitulées dans le tableau 3. Tableau 3 Principales modifications de la commande de la Confédération depuis 1998

2001	Espacement des rameaux de communication, tracé de la ligne à Erstfeld, échelonnement de la NLFA, système de séparation des canalisations, ETCS Level 2 au Lötschberg
2003	Modifications de projet/Approbation des plans Uri
2004	Compléments à Frutigen
2001	Préparation de l'exploitation, axe du Saint-Gothard
2003	Préparation de l'exploitation, axe du Lötschberg
2003	Investissement préliminaire pour la bifurcation du projet «Uri montagne long»
2004	
	Total des modifications de la commande

Source: rapports d'étape sur la NLFA (rapports principaux)

3.2 Nouvelle commande proposée: alimentation en courant de traction et mise en service de l'axe du Saint-Gothard Dans le message sur la vue d'ensemble du FTP, le Conseil fédéral propose au Parlement de financer, comme cela s'est fait au Lötschberg, des prestations supplémentaires au titre de la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ainsi que de l'alimentation en courant de traction à hauteur de 441 millions de francs (prix 1998) par le biais du crédit d'ensemble pour la NLFA. L'alimentation en courant de traction faisait partie de la NLFA dans le projet soumis à votation en 1992 et en avait été supprimée en 1998 lors du redimensionnement du

3344 projet. L'arrêté fédéral du 1er octobre 1991 concernant le crédit global destiné à la réalisation du projet de ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes prévoyait des prestations au titre de l'alimentation en courant de traction à hauteur de 340 millions de francs pour l'axe du Saint-Gothard et de 140 millions pour l'axe du Lötschberg (prix 1991). Cet arrêté fédéral a été abrogé par l'arrêté du 19 juin 1997 sur le financement du transit alpin. Ce dernier ne contient cependant pas les indications détaillées qui permettraient de déterminer si l'alimentation en courant de traction fait toujours partie du projet, et si oui dans quelles proportions. Si l'on se réfère aux commandes passées par la Confédération, seule l'alimentation en courant de traction de l'axe du Lötschberg devait être financée au moyen du crédit d'ensemble pour la NLFA. La question des modalités de financement de l'alimentation en courant de traction de l'axe du Saint-Gothard (fonds FTP, marché des capitaux ou convention sur les prestations avec les CFF) avait alors été laissée en suspens. C'est la raison pour laquelle le 7 février 2007, la DSN avait invité les CdF à vérifier dans le cadre de l'examen du compte d'Etat 2006 si, et dans quelle mesure, des éléments de projet liés à l'alimentation en courant de traction de la NLFA avaient été financés par le biais du fonds FTP (annexe 1.1, recommandation 07.01). Durant la période sous revue, l'OFT lui a également fourni un bref historique des prestations liées à l'alimentation en courant de traction qui ont fait partie du projet de la NLFA, en indiquant quand et pourquoi certains éléments ont été supprimés et sur la base de quels critères, et en distinguant aussi les éléments financés dans le cadre de la NLFA de ceux qui le sont par d'autres canaux. Selon le CDF, les questions de délimitation et de financement en rapport avec l'alimentation en courant de traction des axes du Saint-Gothard et du Lötschberg qui ne sont pas encore résolues devront être réglées concrètement et de manière définitive dans le cadre de l'examen du message sur la vue d'ensemble du FTP et des arrêtés y relatifs. 3.3

Appréciation de la DSN La DSN constate que le Conseil fédéral et le Parlement n'ont plus modifié les prestations commandées depuis 2005. Le message sur la vue d'ensemble du FTP envisage une redéfinition du catalogue de prestations (commande supplémentaire et

exclusion de prestations com- mandées). Le Conseil fédéral propose notamment au Parlement des prestations supplémentaires au titre de la mise en service des tunnels de base du Saint-Gothard et du Ceneri ainsi que de l'alimentation en courant de traction, à hauteur de 441 millions de francs (prix 1998). La DSN soutient l'exigence du CDF concernant la création d'une base légale explicite pour ces prestations supplémentaires. Elle partage aussi l'avis de l'OFT selon lequel il faut financer les mêmes prestations en rapport avec l'alimentation en courant de traction au Saint-Gothard qu'au Lötschberg, par le biais du fonds FTP et du crédit d'ensemble pour la NLFA. La DSN a soumis une proposition dans ce sens aux CTT (annexe 1.3).

3345 4 Coûts 4.1 Généralités et vue d'ensemble 4.1.1 Relations entre coûts et crédits Sur le plan financier, le Parlement est intéressé à savoir si les ressources financières (crédits) qu'il a allouées pour réaliser la NLFA sont suffisantes ou s'il doit adapter les conditions générales de financement. Etant donné que la NLFA est financée par le biais du fonds FTP, dont les ressources servent aussi à financer les autres projets du FTP ainsi que le développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB), la projec- tion des coûts de la NLFA a des incidences sur les moyens disponibles pour réaliser ces projets. Le rapprochement entre les coûts finals prévisionnels et les crédits disponibles permet d'établir si, et dans quelle mesure, les coûts de la NLFA sont couverts par les crédits alloués (crédit d'ensemble pour la NLFA) et donc d'évaluer l'ampleur d'un éventuel déficit de financement, de définir si et dans quelle mesure une modification du crédit d'ensemble pour la NLFA (crédit additionnel) est nécessaire et enfin de déterminer les ressources disponibles pour les autres projets FTP, ZEB compris. Pour cela, le Parlement doit d'abord avoir une idée claire du coût total probable de la NLFA à charge de la Confédération. Une actualisation régulière de ces projections lui permet notamment de comparer l'évolution effective des coûts par rapport aux projections avancées lors du vote sur le FTP (1998) et à la situation à la fin de la période de référence précédente (2006), de suivre l'évolution des différents facteurs de coûts, de savoir dans quels domaines les écarts sont les plus marqués et de com- prendre les raisons de ces développements. Dans un deuxième temps, le Parlement exige des explications sur les mesures d'optimisation des coûts qui pourraient ou devraient être prises, ou qui l'ont été. Les mesures d'optimisation des coûts peuvent revêtir la forme de compensations (cons- tructeurs), d'un réexamen et d'une adaptation des normes et prescriptions applica- bles (autorités fédérales), d'un échelonnement des projets (Conseil fédéral et Parle- ment) et d'un abandon de parties du projet (Parlement). A mesure que le projet avance, la marge de manœuvre des constructeurs diminue en matière de compensa- tions et la pression en vue d'un échelonnement ou d'un redimensionnement du projet augmente. Enfin, le Parlement veut savoir si, au-delà des économies réalisées par le biais de la réduction ou de la suppression de certaines prestations, de nouvelles prestations nécessaires pour réaliser la NLFA sont susceptibles d'engendrer des coûts supplé- mentaires. 4.1.2 Distinction entre coûts du projet et frais financiers Dans le cadre du financement de la NLFA, on établit une distinction entre les coûts du projet et les frais financiers. Les coûts du projet sont financés par le biais des crédits d'engagement du crédit d'ensemble pour la NLFA et les surcoûts du projet par le biais des crédits additionnels du crédit d'ensemble pour la NLFA. Ces crédits sont alloués par le Parlement. Les frais financiers, qui englobent les charges imputa- bles au renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA, sont financés par le

3346 biais de rallonges de crédit du crédit d'ensemble pour la NLFA. L'octroi de ces rallonges est du ressort du Conseil fédéral. Les coûts du projet comprennent uniquement les coûts qui peuvent être maîtrisés par les responsables du projet. – Coûts de référence initiaux (CRI): la base légale pour la réalisation de la NLFA est l'arrêté sur le FTP, que le peuple a accepté en votation en 1998. Cet arrêté définit les investissements qui doivent être réalisés et constitue donc le texte de référence pour le financement du projet. Les coûts prévisionnels calculés à cette époque ont été définis comme les coûts de référence initiaux du projet. Ils sont exprimés en prix d'avril 1998 et correspondent aux montants inscrits dans le crédit d'ensemble pour la NLFA voté par le Parlement en 1999. – Coûts finals prévisionnels: conformément aux directives sur le controlling de la NLFA, les constructeurs évaluent tous les six mois au minimum les coûts finals prévisionnels dont ils sont sûrs (projection des coûts du projet des constructeurs). Cette projection des coûts avérés englobe tous les coûts qui, selon les prévisions les plus récentes, vont s'accumuler jusqu'au décompte final pour l'ensemble du projet. Elle recouvre entre autres les quotes-parts des devis et des montants stipulés dans les contrats, de même qu'une estimation des coûts résiduels. Les prétentions supplémentaires probables et effectives – si elles ont été admises – sont aussi incluses, mais pas les postes de risques. Les constructeurs ne disposent pas de réserves.

Au cours de la période sous revue, l'OFT a déterminé les coûts finals prévisionnels en tenant compte des risques identifiés par lui-même et par ATG (projection des coûts du projet de l'OFT) dans le but de présenter une valeur stable pondérant les opportunités et les risques, pour garantir le financement de la NLFA. Les coûts découlant de la réalisation du scénario de risque le plus probable (probabilité supérieure à 50 %) ont aussi été pris en considération, et donc ajoutés aux coûts finals avérés des constructeurs, afin de pouvoir articuler une projection plus pertinente des coûts du projet jusqu'à la fin du projet. Cette projection ne comprend cependant pas les coûts découlant de risques dont la probabilité de réalisation est inférieure à 50 %. La comparaison entre les coûts finals prévisionnels de l'OFT et les coûts de référence initiaux explicite l'augmentation des coûts prévisionnels par rapport à l'investissement approuvé par le peuple en 1998. Pour assurer la comparabilité des chiffres, les coûts sont toujours corrigés du renchérissement et convertis en prix de 1998 à l'aide de l'indice de renchérissement de la NLFA (IRN). Les frais financiers, soit les charges imputables au renchérissement, aux intérêts intercalaires et à la TVA, sur lesquels les responsables du projet n'ont aucune emprise directe, ne font pas partie intégrante des coûts du projet. C'est la raison pour laquelle le Parlement les a exclus du crédit d'ensemble pour la NLFA, comme cela s'est fait pour d'autres projets de construction de la Confédération. La structure du présent chapitre sur les coûts est pratiquement la même que dans les derniers rapports d'activité de la DSN41.

E. 41

–20 0 – Axe du Lœtschberg (CFF) 189 197 198 +9 +1 – Axe du Saint-Gothard (CFF) 300 300 300 0 0 – Préparation de l'exploitation LBL (BLS) 0 120 129 +129 +9 – Alimentation en courant de traction LBG (CFF) 0 0 107 +107 +107 – Préparation de l'exploitation LBG (CFF) 0 140 332 +332 +192

Coûts du projet des constructeurs 12 757 16 886 18 445 +5 668 +1 559

Postes de coûts supplémentaires selon l'OFT 300 1 355 +1 355 +1 055

Coûts du projet de l'OFT43 12 757 17 186 19 800 +7 043 +2 614

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en millions de francs (prix 1998), arrondi

L'augmentation des coûts du projet de l'OFT s'explique principalement par des modifications de projet dues à des améliorations de la sécurité et à des adaptations à l'état de la technique (+43 %). Le deuxième facteur en importance sont les modifications dictées par les conditions géologiques ou le génie civil (+20 %). D'autres surcoûts (+13 %) sont apparus lors des adjudications et du décompte final des contrats. Le graphique ci-après illustre la ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts.

E. 42

Tunnel du Hirzel et tunnel de base du Zimmerberg compris.

E. 43

Coût global attendu avec la plus grande probabilité jusqu'à la fin du projet, selon les estimations de l'OFT.

3353 Figure 2 Ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts de la NLFA depuis 1998 (projection des coûts du projet de l'OFT)

Remarque: la rubrique «retards dus à des facteurs politiques» regroupe divers surcoûts dus à des facteurs juridiques et politiques. Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en milliards de francs (prix 1998), arrondi Les sections suivantes sont consacrées à l'examen détaillé de l'évolution des coûts et des principaux facteurs de hausse pour les deux principaux ouvrages de la NLFA, à savoir l'axe du Saint-Gothard et l'axe du Lötschberg, ainsi que pour les aménagements des lignes du reste du réseau. 4.3.2 Axe du Lötschberg Fin 2007, le constructeur BLS AT chiffrait les coûts finals prévisionnels de l'axe du Lötschberg à 4266 millions de francs environ (prix 1998). Les surcoûts par rapport aux coûts de référence initiaux de 1998 (3214 millions) atteignent ainsi 1052 millions de francs, soit une différence de 33 %. Ils s'expliquent essentiellement par des modifications de projet dues à l'adaptation aux normes de sécurité et à l'état de la technique, à des améliorations dans l'intérêt de la population et de l'environnement et à la géologie (figure 3). Depuis le pic de la projection du coût final atteint fin 2005 (4328 millions), les coûts sont redescendus de 62 millions de francs environ.

3354 Figure 3 Evolution de la projection des coûts de BLS AT pour l'axe du Lötschberg 1998–2007

Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, rapport principal à l'intention de la DSN; en millions de francs (prix 1998), arrondi Le tableau 8 illustre la structure de la baisse des coûts sur l'axe du Lötschberg en 2007. Tableau 8 Structure de la baisse des coûts de l'axe du Lötschberg en 2007

Situation fin 2006	Variation en 2007	Situation fin 2007
Adjudications:	surcoûts/économies	+453 –143 +310
Décomptes finals:	surcoûts/économies	–48 –28 –76
Modifications de projet, arrêté relatif au crédit d'ensemble et convention		44 +81 +81
Modifications de projet		+729 +134 +863
Mesures de compensation		–126 –126

Surcoûts depuis 1998 +1 089 –37 +1 052

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en millions de francs (prix 1998), arrondi

E. 44

Il s'agit de surcoûts par rapport l'objectif de coûts initial, qui avait été chiffré dans les conventions conclues entre la Confédération et les constructeurs. A l'origine, on imaginait que ces surcoûts pourraient être compensés par des économies réalisées par les constructeurs au sein du projet et par une gestion stricte des coûts.

3355 La ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts de l'axe du Løetschberg selon leur origine, depuis 1998, est illustrée à la figure 4. Figure 4 Ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts de l'axe du Løetschberg depuis 1998

Remarque: la rubrique «retards dus à des facteurs politiques» regroupe divers surcoûts dus à des facteurs juridiques et politiques. Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, rapport principal à l'intention de la DSN; en millions de francs (prix 1998), arrondi

3356 La hausse globale des coûts de l'axe du Løetschberg enregistrée depuis 1998 est notamment imputable aux facteurs mentionnés dans le tableau 9. Tableau 9 Facteurs de l'augmentation des coûts de l'axe du Løetschberg depuis 1998

Proportion

Sécurité et état de la technique 29 % – Augmentation du nombre de rameaux de communication

- Amélioration de l'aération et de la réfrigération
- ETCS Level 2
- Banquettes dans les galeries de service
- Signalisation conventionnelle aux portails du TBL (système palliatif) – Système de séparation des canalisations
- Interopérabilité
- Radio de secours
- Parties d'ouvrage externes du portail de Rarogne
- Tronçon expérimental de Mitholz
- Mesures prises pour respecter le programme de construction

Améliorations dans l'intérêt de la population et de l'environnement 28 % – Abaissement/Tranchée couverte de Frutigen

- Technique ferroviaire pour le raccordement de Frutigen
- Filtres à particules

Géologie 21 % – Sédiments carbonifères à Mitholz

- Couche autochtone Nord et zone sédimentaire
- Réaction alcali-silice/Amiante
- Problèmes de mécanique des roches lors de l'abattage au tunnelier
- Révision des prestations Devis Ferden-Berne

– Comblement de la fouille et préparation de la fouille pour le raccordement à la gare de Frutigen

– Ecailles de sédiments

– Modification des profils-type d'excavation

– Redécoupage des lots

Adjudications désavantageuses et résultat négatif du décompte final des constructeurs 22 %

Augmentation totale des coûts depuis 1998 100 %

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en pourcentages

3357 4.3.3 Axe du Saint-Gothard Fin 2007, le constructeur ATG chiffrait les coûts finals prévisionnels de l'axe du Saint-Gothard à 11 836 millions de francs environ (prix 1998). Les surcoûts par rapport aux coûts de référence initiaux de 1998 (7716 millions) atteignent ainsi 4120 millions de francs, soit une différence de 54 %. Ils sont imputables à des modifications de projet à raison de 89 % (figure 5). Figure 5 Evolution de la projection des coûts du projet d'ATG pour l'axe du Saint-Gothard jusqu'à fin 2007

Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, rapport principal à l'intention de la DSN; en millions de francs (prix 1998), arrondi Les tableaux 10 et 11 illustrent la structure et les causes de l'augmentation des coûts de l'axe du Saint-Gothard annoncée par ATG en 2007.

3358 Tableau 10 Structure de l'augmentation des coûts de l'axe du Saint-Gothard en 2007

	Situation fin 2006	Variation au 1er semestre 2007	Variation au 2e semestre 2007	Situation fin 2007
Adjudications: surcoûts/économies	-10	+250	+94	+334
Décomptes finals: surcoûts/économies	+20	+150	-54	+116
Modifications de projet, arrêté relatif au crédit d'ensemble et convention	45	+353	+353	751
Modifications de projet	+2	703	+795	+1500
Mesures de compensation	-233	-2	-28	-263

Surcoûts depuis 1998 +2 833 +1 193 +94 +4 120

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en millions de francs (prix 1998), arrondi Les coûts finals avérés ont varié de 1287 millions de francs par rapport à fin 2006. Le tableau 11 donne la composition de cette hausse (selon les informations fournies par ATG). Tableau 11 Facteurs de l'augmentation des coûts de l'axe du Saint-Gothard en 2007 Justification d'ATG Poste Variation en 2007

Saint-Gothard Nord – Estimation des surcoûts Plan de projet Uri 2008 +51 – Gestion des matériaux +23 – Rynächt: produit de l'adjudication du lot 012, construction de la ligne –23 Tunnel de base du Saint-Gothard – Planification générale: optimisation +338 – Aménagement du gros œuvre +108 – Lots de gros œuvre: surcoûts d'exécution +57 – Canal pour câble 132 kV +41

E. 45

Il s'agit de surcoûts par rapport l'objectif de coûts initial, qui avait été chiffré dans les conventions conclues entre la Confédération et les constructeurs. A l'origine, on imaginait que ces surcoûts pourraient être compensés par des économies réalisées par les construc-

teurs au sein du projet et par une gestion stricte des coûts.

3359 Justification d'ATG Poste Variation en 2007

Technique ferroviaire TBG – Adjudication désavantageuse et recours +340 –
Approfondissement du projet entre les phases du plan de projet et de l'appel d'offres, y compris mise en service +102 Sedrun et Faido – Complément au dossier de modification Protection incendie +18 – Abattage parallèle à l'explosif et au tunnelier à Faido –19 Bodio – Mesures contre la décompression de la roche +29 Tunnel de base du Ceneri – Technique ferroviaire: actualisation de l'estimation des coûts +102 – Diverses modifications +26 – Aménagement du gros œuvre +19 – Travaux préparatoires: surcoûts d'exécution +12 – Gestion des matériaux: produit de l'adjudication du lot 813 –32

Surcoûts au 1er semestre 2007 +1 192

Saint-Gothard Nord – Plan de projet Uri actualisé –23 Tunnel de base du Saint-Gothard – Canal pour câble 132 kV (complément) +13 – Programme d'économies pour les travaux de planification et de construction –30 – Recours contre l'adjudication de la technique ferroviaire (mise à jour) –17 Erstfeld – Résultat de l'adjudication (prise en compte de l'IRN) +28 – Conséquences du recours contre l'adjudication (mise à jour) –12 Sedrun – Planification générale TBG: optimisation (complément) +31 – Déplacement de la limite du lot de 1 km (complément) +26 Faido – Aménagement du poste multifonction +21 – Déplacement du poste multifonction (complément) +20 – Surcoûts pour le tri par classes de déblais +20 – Equipements complémentaires pour les installations de réfrigération (supplément) +18

Surcoûts au 2e semestre 2007 +95

Hausse des coûts de l'axe du Saint-Gothard en 2007 +1 287

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en millions de francs (prix 1998), arrondi

3360 La ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts de l'axe du Saint-Gothard selon leur origine, depuis 1998, est illustrée à la figure 6. Figure 6 Ventilation des prestations supplémentaires et des surcoûts de l'axe du Saint-Gothard depuis 1998

Remarque: la rubrique «retards dus à des facteurs politiques» regroupe divers surcoûts dus à des facteurs juridiques et politiques. Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, rapport principal à l'intention de la DSN; en millions de francs (prix 1998), arrondi La hausse des coûts de l'axe du Saint-Gothard est notamment imputable aux facteurs mentionnés dans le tableau 12. Variation

3361 Tableau 12 Facteurs de l'augmentation des coûts de l'axe du Saint-Gothard depuis 1998

Proportion

Sécurité et état de la technique

E. 48

% – Changement de système au tunnel de base du Ceneri

– Augmentation du nombre de rameaux de communication

- Amélioration de l'aération et de la réfrigération
- Assurance construction
- Système de séparation des canalisations
- Surcoûts de la technique ferroviaire
- Normes de protection incendie plus strictes
- Traitement des boues
- Modification du projet d'Erstfeld
- Modification du projet de Giustizia (nouveau)
- Modification des conditions d'exécution à Faido/Bodio

Améliorations dans l'intérêt de la population et de l'environnement 7 % – Modifications du projet Saint-Gothard Nord (Uri)

- Investissement préliminaire pour la bifurcation souterraine à Uri
- Modifications de projet au tunnel de base du Ceneri
- Filtres à particules

Facteurs juridiques et politiques, échelonnement du FTP 14 % – Gestion des matériaux à Erstfeld

- Mise à disposition prolongée de la direction de chantier
- Logistique pour l'installation des équipements ferroviaires
- Planifications multiples
- Recours contre l'adjudication du lot d'Erstfeld

Géologie 20 % – Poste multifonction de Faido

- Zone de perturbation géologique de type kakirite à Bodio
- Reprofilage à Bodio
- Excavation simultanée du poste multifonction de Faido et du tronçon Faido/Bodio
- Elargissement de la section de percement à Bodio/Faido
- Redécoupage des lots Sedrun/Faido
- Sécurité d'approvisionnement en additions du béton

Adjudications désavantageuses et résultat négatif du décompte final des constructeurs 11 %

Augmentation totale des coûts depuis 1998 100 %

Source: complément d'information de l'OFT concernant son rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007; en pourcentages

3362 4.3.4 Aménagements des lignes du reste du réseau Les coûts finals prévisionnels de l'ouvrage «Aménagements des lignes du reste du réseau» s'inscrivent à 1107 millions de francs (prix 1998) selon les indications des constructeurs responsables (CFF, BLS, ATG, BLS AT). Ils ont donc augmenté de 309 millions en un an. Les surcoûts par rapport aux coûts de référence initiaux de 1998 (550 millions) atteignent 557 millions de francs, soit une

différence de plus de 100 %. Ces surcoûts se répartissent de la manière suivante: 118 millions de francs pour les aménagements des lignes et la préparation de l'exploitation sur l'axe du Lötschberg; 440 millions environ pour les prestations liées à la préparation de l'exploitation et à l'alimentation en courant de traction sur l'axe du Saint-Gothard, conformément aux coûts finals prévisionnels indiqués par les CFF. Afin de donner une image aussi complète que possible du coût global de la NLFA, ces derniers sont d'ores et déjà inclus dans la projection du coût final alors que la convention entre la Confédération et les CFF n'est pas encore signée.

4.3.5 Autres ouvrages En 2007, aucune variation significative des coûts n'a été signalée pour les autres ouvrages. Le 17 décembre, le DETEC a accepté le décompte et le rapport final concernant le tronçon Sedrun-Disentis. Le coût final de l'aménagement de cette ligne s'élève à 54,1 millions de francs, soit une économie de 3,3 millions de francs par rapport au crédit libéré à ce titre.

4.3.6 Appréciation de la DSN Les coûts finals prévisionnels de la NLFA s'établissent à 19,8 milliards de francs (prix 1998, hors renchérissement, intérêts intercalaires et TVA). Ils se composent de la projection des coûts du projet des constructeurs à hauteur de 18,445 milliards et d'un supplément de 1,355 milliards ajouté par l'OFT au titre de prestations qui ne sont pas comprises dans les projections des constructeurs. Si le Parlement accepte la proposition que le Conseil fédéral lui adresse dans le message sur la vue d'ensemble du FTP et qu'il exclut du projet NLFA les ouvrages actuellement reportés (tunnel de base du Zimmerberg, tunnel du Hirzel et aménagements de tronçons sur l'axe du Saint-Gothard), les coûts finals prévisionnels seront ramenés à 18,65 milliards de francs environ. La hausse de la projection des coûts du projet depuis 1998 s'explique principalement par des modifications de projet dues à des améliorations de la sécurité et à des adaptations à l'état de la technique (+43 %). Le deuxième facteur en importance sont les modifications dictées par les conditions géologiques ou le génie civil (+20 %). D'autres surcoûts (+13 %) sont apparus lors des adjudications et du décompte final des contrats.

3363 Sur l'axe du Lötschberg, les coûts prévisionnels sont en légère diminution depuis trois ans. Les prétentions supplémentaires que BLS AT juge actuellement justifiées sont déjà intégrées dans les projections. Le décompte final de l'axe du Lötschberg sera vraisemblablement présenté début 2009.

4.4 Coûts du projet: analyse des risques

4.4.1 Etat des risques pour l'ensemble de la NLFA Une appréciation fiable des risques à l'intention du Parlement suppose que les constructeurs incluent dans leur projection du coût final la totalité des coûts actuellement avérés jusqu'à l'établissement du décompte final (définition selon les directives sur le controlling de la NLFA du DETEC). C'est pourquoi l'OFT a réévalué l'ensemble des risques du projet de la NLFA au 31 décembre 2007. Cette analyse des risques se fonde sur les propres estimations de l'OFT ainsi que sur les rapports des constructeurs, en particulier sur la projection du coût final et sur l'analyse actualisée des risques présentée par ATG (ch. 4.4.2). L'OFT estime que la probabilité d'occurrence de certains risques est si élevée qu'il faut tabler sur leur réalisation. Par conséquent, les postes correspondants doivent être inclus dans la projection des coûts. L'OFT a donc établi sa propre projection en tenant compte de tous les risques dont la probabilité de réalisation est supérieure à

E. 50

Rapport d'activité de la DSN du 7 mai 2007 (FF 2007 3259), ch. 10

3387 tes avec et sans transport ferroviaire du ciment, afin d'accroître la pression concurrentielle et la transparence des coûts entre les différents modes de transport. Elle a aussi

suggéré d'admettre plusieurs variantes pour la qualité du béton. En été 2007, la Comco a bouclé son enquête en adressant diverses recommandations au Conseil fédéral.

9.2 Résultats de l'enquête

Par décision du 18 juin 2007, la Comco a mis un terme à son enquête sur les soupçons d'accords illicites concernant l'approvisionnement en ciment et en béton des chantiers de la NLFA, relevant qu'aucun accord illicite sur les prix ou sur la répartition des marchés n'a pu être prouvé. Selon elle, des distorsions de la concurrence ont notamment été induites par les prescriptions concernant le transport des matériaux, la qualité du ciment et du béton, ainsi que l'exécution parallèle des travaux de gros œuvre dans les deux tunnels. L'enquête de la Comco a ainsi montré que, dans certains cas, la concurrence pour l'approvisionnement des différents lots de la NLFA était limitée (un à quatre soumissionnaires par lot principal de gros œuvre). D'une manière générale, le nombre d'offres présentées a été plus faible pour le tunnel de base du Saint-Gothard que pour le tunnel de base du Lötschberg. Selon la commission, le principal facteur à l'origine de ce phénomène est la relative proximité dans le temps des adjudications des lots de gros œuvre des deux tunnels de base, ce qui a entraîné la fabrication de grandes quantités de ciment entre 2002 et 2005. Un autre facteur évoqué est la rigidité des prescriptions en matière de transport du ciment qui, selon la Comco, n'est souhaitables ni d'un point de vue purement juridique ni du point de vue de la concurrence. En troisième position, la commission mentionne les procédures d'admission concernant les systèmes de béton pour le tunnel de base du Saint-Gothard, qui ont considérablement réduit le choix des fournisseurs de ciment et de béton par les consortiums mandatés. Globalement, les différentes conditions imposées par le maître d'ouvrage ont ainsi eu pour conséquence de créer une position concurrentielle plus favorable pour certains cimentiers, eu égard à l'approvisionnement des chantiers de la NLFA. Premièrement, les conditions concernant le transport ont créé un avantage concurrentiel significatif pour les cimentiers disposant d'un raccordement ferroviaire privé. Deuxièmement, les restrictions de capacités induites par les grands volumes de ciment requis se sont traduites par une réduction de fait de la concurrence pour les grands lots. Et troisièmement, la procédure d'admission à l'appel d'offres du tunnel de base du Saint-Gothard, très coûteuse pour les soumissionnaires, a eu pour effet de limiter la concurrence.

9.3 Recommandations de la Comco au Conseil fédéral

Se fondant sur les éléments constatés au cours de l'enquête, la Comco a adressé des recommandations au Conseil fédéral qui sont résumées ci-dessous: – Planification des appels d'offres: le cadre concurrentiel peut être amélioré au moyen d'un appel d'offres global portant sur plusieurs lots et prévoyant une réalisation échelonnée des divers grands projets concernés.

3388 – Restrictions d'accès au marché: 1.) Lorsque des conditions liées au transport ferroviaire sont imposées, les restrictions d'accès au marché peuvent être réduites par le biais d'un système de conteneurs mobiles (containers) et d'un recours approprié à l'instrument des autorisations exceptionnelles; en tout état de cause, la transparence des coûts doit être garantie. 2.) En ce qui concerne la procédure d'admission pour les systèmes de béton, il convient d'examiner la pertinence d'une telle procédure préliminaire et surtout de reconsidérer la question du transfert des coûts. – Transparence des coûts: 1.) Les entreprises de construction doivent être invitées à remettre, en plus de leur offre, une variante d'offre dans laquelle les paramètres de qualité sont inférieurs aux spécifications minimales prescrites. 2.) Les entreprises de construction doivent être invitées à remettre une offre avec et une offre sans transport ferroviaire pour les marchandises lourdes, comme le ciment.

9.4 Appréciation de la DSN

Par courrier du 12 septembre 2007, la DSN a adressé une prise position au Conseil fédéral au sujet des recommandations de la Comco: –

Planification des appels d'offres: l'échelonnement des appels d'offres dans le temps dépend fortement de la planification générale du projet. Une optimisation du volume des lots n'est possible que dans ces limites. – Transports: la DSN ne remet pas en cause les prescriptions de la Confédération ni la législation sur l'environnement. Néanmoins, elle estime qu'il vaut la peine d'étudier la proposition visant à promouvoir la transparence des coûts (demande d'offre supplémentaire sans transport ferroviaire). Elle relève toutefois que le risque de recours augmenterait considérablement si l'on ajoutait un échelon supplémentaire dans une procédure d'adjudication déjà complexe par nature, en exigeant des variantes d'entrepreneur. – Exigences de qualité: la DSN estime que la procédure d'admission préliminaire prévue au tunnel de base du Saint-Gothard était entièrement justifiée au vu des facteurs particuliers tels que les températures de la roche, la réutilisation des déblais, etc. De plus, ATG avait mis à disposition gratuitement toutes les installations et additions du béton nécessaires pour ce cycle de tests. La DSN a pris acte qu'aucun système de test ne sera mis en place pour les appels d'offres du tunnel de base du Ceneri. Selon elle, il serait paradoxal de mettre en soumission des variantes de qualité fictives dans le but de favoriser la transparence des coûts alors que dans les faits, aucune alternative n'est réellement possible en raison des prescriptions générales et des conditions cadres. Par ailleurs, la DSN s'est déclarée étonnée de la durée particulièrement longue de cette enquête. C'est pourquoi, en février 2007, elle a invité les CdG à contrôler, à l'occasion, si le relation entre le temps que la Comco consacre à ses enquêtes et les résultats obtenus est appropriée.

3389 La DSN a recommandé à l'OFT et à ATG d'examiner les propositions de la Comco lors de la préparation des appels d'offres relatifs aux principaux lots de gros œuvre du tunnel de base du Ceneri et de les mettre en application, dans la limite des possibilités offertes par les prescriptions de la Confédération actuelles. En 2008, elle s'intéressera de nouveau à cette problématique dans le cadre de l'appel d'offres du lot de gros œuvre principal du tunnel de base du Ceneri.

10 Redécoupage des lots de Faido et Sedrun

10.1 Contexte général

Les contrats des lots de Sedrun et de Faido contiennent depuis leur conclusion une clause permettant de déplacer la limite entre les deux tronçons d'un kilomètre au maximum (redécoupage des lots). Compte tenu de l'avance sur le calendrier enregistré sur le tronçon de Sedrun en direction du sud et à la lumière des retards qui s'accumulent sur le tronçon de Faido en direction du nord, ATG avait déjà activé cette option en 2005. Il était aussi question depuis longtemps de déplacer la limite entre ces lots de 5 km supplémentaires vers le sud afin de pouvoir exploiter au mieux le gain de temps accumulé sur le tronçon de Sedrun et pour contrebalancer la lenteur du percement du tronçon de Faido vers le nord. A cette fin, ATG a mené d'intenses analyses en 2006/2007 afin d'optimiser la planification générale. Ces analyses ont montré qu'il était possible de déplacer la frontière entre les lots en direction du sud et d'instaurer des mesures d'accélération de la construction en installant les équipements ferroviaires plus tôt. Ces études et des négociations avec les entreprises participantes ont enfin permis de chiffrer assez précisément les éventuelles modifications de commande induites par ce nouveau redécoupage des lots. Par ailleurs, il était clair pour la DSN que les surcoûts prévisionnels d'une telle mesure devaient être soumis à une analyse détaillée et être confrontés aux avantages escomptés (économies, réduction de la durée du chantier et réduction des risques).

10.2 Conséquences financières et incidences sur la planification

Selon les calculs d'ATG, les surcoûts engendrés par un nouveau redécoupage des lots pourraient atteindre 270 millions de francs. D'autre part, selon les circonstances, la durée des travaux pourrait être réduite d'un à trois ans. Cette mesure accroîtrait donc la marge de manœuvre d'ATG.

Cela réduirait aussi le risque qui affecte la projection de la mise en service du tunnel de base. De plus, même en renonçant à un redécoupage des lots il faudra faire face à des coûts substantiels s'il faut attendre à cause du retard accumulé dans le percement du lot de Faido. ATG chiffre ainsi l'économie potentielle pouvant être réalisée grâce à ce redécoupage des lots entre 100 et 300 millions de francs. Ces chiffres ne sont toutefois que des estimations très approximatives qui s'appuient sur des analyses de plausibilité concernant les lots d'Erstfeld et de la technique ferroviaire, qui accusent aussi des retards. L'effet majeur de cette mesure reste toutefois une réduction significative des risques sur délais puisque, selon les estimations actuelles, elle permettrait probablement de

3390 gagner une année environ. Ce point pèse d'autant plus que la géologie du lot de Faido se présente sous de mauvais auspices. Enfin, un redécoupage permet de réduire la dépendance par rapport à un seul entrepreneur.

10.3 Recommandation de la DSN à l'OFT

Vu la portée d'un nouveau redécoupage des lots du point de vue des coûts et des délais, fin novembre 2007 la DSN a recommandé à l'OFT de s'assurer qu'ATG – qui dispose de la compétence de décision sur le plan formel – se détermine en concertation avec l'OFT et le DETEC, en tenant compte de tous les éléments disponibles et après avoir dûment apprécié tous les avantages et inconvénients. Lors d'une séance spéciale qui s'est tenue le 17 mars 2008, la DSN a été encore une fois informée de façon circonstanciée sur les conséquences ainsi que les risques sur coûts et sur délais encourus en cas de réalisation et de non-réalisation de cette mesure. Elle a pris acte du fait que l'OFT, en accord avec le DETEC, recommande à ATG de poursuivre sur la voie d'un redécoupage par étapes, en tenant compte autant des coûts que des avantages.

10.4 Appréciation de la DSN

Sur la base des renseignements qui lui ont été fournis, la DSN reconnaît le bien-fondé de la recommandation de l'OFT à ATG de poursuivre sur la voie d'un redécoupage par étapes. Elle estime que les coûts supplémentaires sont justifiés au vu de la diminution des risques et de l'éventuel gain de temps possible. La DSN attend d'ATG qu'elle prenne ses décisions exécutives après la décision de principe sur la réalisation échelonnée du redécoupage des lots le plus tard possible, qu'elle motive ses décisions et qu'elle documente la mise en œuvre des mesures. ATG devra notamment accorder le plus grand soin à la présentation des surcoûts, d'une part, et à la réduction des risques, la réduction des coûts et la réalisation de gains de temps, d'autre part.

11 Risques sur le tronçon Faido–Sedrun

11.1 Contexte général

ATG a commencé l'excavation du poste multifonction de Faido au printemps 2002. Des difficultés géologiques sont apparues peu après le début des travaux d'abattage car la géologie locale était très différente de ce que l'on attendait. En fin de compte, cette situation avait conduit les responsables à décider le déplacement du poste multifonction vers le sud. Mais lorsque les deux tunneliers ont été mis en fonction pour percer les tubes en direction de Sedrun, respectivement en juillet et en octobre 2007, des problèmes de mécanique des roches sont apparus en raison de la schistosité horizontale dans cette zone. Une amélioration est attendue à partir de la synforme de Chiera, d'où la schistosité passera sur un plan incliné. Mais pour l'instant, la

3391 synforme ne s'est pas encore manifestée dans la zone prévue. Cela a amené ATG à exposer de manière détaillée l'évolution du chantier de Faido en direction de Sedrun dans un rapport d'événement (no 60) du 31 janvier 2008. Elle y décrit la situation des travaux, les problèmes engendrés par le comportement de la roche dans les secteurs de la voûte et du radier (déformation), les influences réciproques entre les deux tubes du tunnel ainsi que les mesures adoptées.

11.2 Evolution et risques

Dans son dernier rapport d'activité⁵¹ publié

après avoir visité le poste multifonction de Faido, en avril 2007, la DSN avait attiré l'attention sur les retards accumulés au lot de Faido et avait exprimé ses craintes concernant de nouveaux retards et d'autres surcoûts. Elle avait alors annoncé qu'elle continuerait à suivre ce dossier d'un œil critique en 2007. Au cours de l'exercice sous revue, elle a donc demandé à ATG de la tenir informée de la situation régulièrement. Elle a ainsi pu constater que, malgré les efforts considérables qui ont été déployés, le rythme de percement n'a pas pu être augmenté de façon significative. Cette mauvaise performance est imputable aux difficultés géologiques évoquées précédemment. Depuis le début de l'année 2008, la DSN suit la question de très près, dans le contexte de la décision relative au redécoupage des lots de Sedrun et Faido (ch. 10). Lors de sa séance spéciale du 17 mars 2008, elle a pu noter pour la première fois que le rythme de percement augmentait lentement dans le tube Est comme dans le tube Ouest. La synforme de Chiera n'a toujours pas été atteinte, mais dans le tube Est, tous les indices montrent que les mineurs s'approchent de ce point charnière. Mais, au même moment, dans le tube Ouest les déformations étaient encore si importantes que par endroits il a fallu élargir le profil pour dégager le train suiveur du tunnelier. Toutefois, la situation s'était stabilisée sur le front de taille et les influences réciproques entre les deux tubes ont aussi commencé à diminuer. Il n'en reste pas moins que les risques demeurent considérables. Le rythme de percement reste sensiblement inférieur à la moyenne prévue, ce qui entraîne des retards considérables et des surcoûts de l'ordre de 60 à 100 millions de francs. Cette situation a incité la DSN à se rendre une nouvelle fois sur place pour analyser la situation du lot de Faido, lors de sa deuxième séance ordinaire des 16 et 17 avril 2008. Elle avait déjà effectué une telle visite en avril 2007.

11.3 Visite du chantier de Faido

Lors de sa séance de mi-avril 2008, la DSN s'est donc rendue sur le chantier afin de prendre connaissance de l'évolution de la situation sur le tronçon situé au nord du poste multifonction de Faido. Elle a ainsi pu constater que les conditions géologiques exceptionnellement difficiles rencontrées entre Faido et Sedrun ont pu être maîtrisées en grande partie. L'avancement quotidien des deux tunneliers a augmenté grâce à l'amélioration des conditions du terrain. Néanmoins, la performance moyenne est encore nettement inférieure aux valeurs prévues. Sur ce tronçon, l'aléa géologique reste un énorme défi, comme est venu le rappeler l'apparition d'une

51 Rapport d'activité de la DSN du 7 mai 2007 (FF 2007 3259), ch. 12.2

3392 nouvelle perturbation imprévue. Le percement de la dépression de Piora, prévu l'automne prochain déjà, est aussi source d'appréhensions sur le plan de la géologie. Enfin, l'abattage dans le secteur des lacs de retenue recèle aussi des risques non négligeables. Les expériences faites jusqu'ici au tunnel de base du Saint-Gothard montrent en effet que même de petites infiltrations d'eau dans le tunnel peuvent avoir une influence mesurable sur le massif rocheux et donc sur les barrages.

11.4 Conséquences financières et incidences sur la planification

Le retard de la jonction avec le lot de Sedrun est le premier facteur d'influence sur les coûts (ch. 10.2). Mais les surcoûts induits par les mesures rendues nécessaires par les conditions géologiques difficiles pèsent aussi très lourd (notamment mesures de consolidation supplémentaires massives, séparation et nouvel ancrage des voûtes en acier, reprofilage, dommages dus à la déformation du radier). Le montant total des surcoûts ne peut pas encore être estimé avec fiabilité. Des risques potentiels à hauteur de 200 millions de francs ont été provisionnés à ce titre dans la projection du coût final. ATG considère que l'objectif fixé pour la jonction avec le lot de Sedrun à fin 2011 à début 2012 est toujours du domaine du possible. Cela permettrait tout juste de respecter le délai de

mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard fixé à fin 2017. La synforme de Chiera sera certes atteinte plus tard que prévu, mais il reste encore une douzaine de kilomètres à percer, ce qui offre de la marge pour récupérer une partie des retards accumulés. Le redécoupage par étapes des lots de Sedrun et Faido offre en outre une possibilité supplémentaire de garantir le respect des délais (ch. 10).

11.5 Appréciation de la DSN

Malgré les récentes améliorations constatées sur le tronçon de Faido en direction de Sedrun, la DSN considère que la situation n'est pas encore normalisée. Elle soutient donc la décision prise par ATG d'instituer un groupe de travail chargé du suivi du percement. Durant l'exercice en cours, la DSN s'informerera régulièrement et de manière détaillée sur l'évolution de la situation à Faido et vouera la plus grande attention aux effets sur les coûts et sur les délais.

12 Tunnel de base du Ceneri

12.1 Contexte général

Durant l'exercice sous revue, les dossiers prioritaires du tunnel de base du Ceneri ont été l'adjudication du marché de la galerie d'accès, la procédure de recours contre l'adjudication de l'installation d'épuration des eaux et enfin la préparation de l'appel d'offres du lot principal de gros œuvre. Fin novembre 2007, quelque 240 millions de

3393 francs avaient déjà été investis dans cet ouvrage et des contrats à hauteur de 600 millions étaient signés. – Galerie d'accès: le contrat concernant ce lot a été signé fin avril 2007. Les travaux ont commencé début juillet et les premières charges d'explosifs du tube d'accès ont été tirées le 11 septembre. Le montage du tunnelier a pu commencer en novembre et ainsi, le percement a débuté fin février 2008. Selon ATG, les travaux se déroulent conformément au programme et au contrat. Le volume du marché s'élève à 85 millions de francs environ et les travaux dureront environ deux ans. – Installation d'épuration des eaux: le consortium qui a perdu ce marché adjugé fin décembre 2006 a recouru contre cette décision auprès du TAF, arguant principalement que le prix qu'il offrait était plus avantageuse. ATG a répondu que le prix n'était que l'un des cinq critères d'adjudication et que sa pondération était de 30 %. Le 31 juillet 2007, le TAF a décidé de ne pas accorder l'effet suspensif à cette procédure. Cette décision n'ayant pas fait l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, elle est entrée en force et à fin novembre 2007, ATG a pu signer le contrat d'entreprise avec le consortium mandaté. Le volume de ce marché se monte à 26 millions de francs environ.

12.2 Appel d'offres du principal lot de gros œuvre

Le dossier d'appel d'offres du lot de gros œuvre 852 a pu être finalisé pour la fin de l'année 2007. Après avoir été adopté par le conseil d'administration d'ATG, l'appel d'offres a été publié fin février 2008; les dossiers ont été expédiés mi-mars 2008. La remise des offres est fixée au 19 septembre 2008 et l'adjudication devrait intervenir fin juin 2009. Malgré le fait qu'au cours de l'année sous revue la finalisation de l'appel d'offres a encore pris une demi-année de retard, ATG estime que le retard global pourra être ramené à trois mois d'ici l'adjudication ou le début du percement, en réduisant la durée de l'étude des offres. Selon ATG, ce retard résiduel de trois mois pourra probablement être rattrapé d'ici la mise en place des équipements ferroviaires, grâce à des mesures d'optimisation dans le déroulement des travaux de gros œuvre. En relation avec les recommandations émises par la Comco suite à son enquête sur les prix du ciment et du béton (ch. 9.3), ATG a signalé à la DSN qu'il n'était pas du ressort des constructeurs de mieux échelonner les différents grands projets dans le temps. Permettre des variantes d'offres proposant des qualités de béton différentes ou moindres ainsi qu'un acheminement sans recourir au chemin de fer serait par ailleurs contraire à la commande de la Confédération et à la législation sur la protection de l'environnement.

3394 12.3 Appréciation de la DSN Mi-avril 2008, la DSN s'est rendue sur place afin de s'informer de la situation sur les différents chantiers du tunnel de base du Ceneri. Elle estime que les travaux de cet ouvrage sont en bonne voie, même si l'appel d'offres pour le principal lot de gros œuvre affiche un certain retard. En 2008 aussi, le suivi de l'évolution des projets du tunnel de base du Ceneri constituera l'une des principales priorités de la DSN (risques sur délais et projections voir ch. 7.4).

13 Conditions de travail sur les chantiers de la NLFA

13.1 Sécurité au travail La DSN a examiné la question de la sécurité au travail avec le concours des représentants du Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) et de la Suva, dans le cadre de leur habituel compte rendu annuel. Elle a pris connaissance avec satisfaction du chiffre des accidents survenus sur les chantiers de l'axe du Saint-Gothard en 2007, car il est légèrement inférieur à la moyenne suisse. La DSN y voit aussi les fruits des efforts déployés dans le domaine de la prévention des accidents depuis de nombreuses années par tous les intervenants. Il est également réjouissant de constater qu'en 2007 aucun accident mortel n'est à déplorer sur les chantiers de la NLFA. Cette évolution positive ne doit pas cacher le fait que les mineurs sont exposés à un risque d'accident avec perte de travail de plus de trois jours qui est environ quatre fois plus élevé que dans toutes les autres branches assurées par la Suva. Il faut aussi relever que sur l'axe du Saint-Gothard, les conditions de travail vont rester difficiles pendant longtemps. A ce sujet, la Suva souligne que cette amélioration statistique ne doit pas faire oublier que chaque année, environ un ouvrier sur quatre est victime d'un accident. Pour cette raison, elle insiste sur l'amélioration continue des directives de sécurité. En 2008, elle mettra ainsi la priorité sur leur consolidation sur les nouveaux chantiers. La DSN se pose plusieurs questions en rapport avec l'interprétation de la statistique des accidents et avec la comparaison avec d'autres chantiers, en particulier dans la perspective du respect peu satisfaisant des directives en matière de pauses (ch. 13.2). Les premiers compléments d'informations fournis par la Suva et ATG ont montré qu'il n'est pas simple de comparer les chiffres à disposition et que les données doivent être analysées scrupuleusement. La DSN va continuer à s'intéresser à cette problématique.

13.2 Conditions de travail La DSN a pu prendre acte du fait qu'en 2007, les conditions de travail, notamment le calendrier du temps de travail et les conditions climatiques au poste de travail, n'ont donné lieu à aucun signalement rendant inutile toute intervention de sa part. Une fois de plus, les pauses ont toutefois donné matière à discussion. La problématique du respect de la loi et de la convention collective a déjà été soulevée ces dernières années. La question est de savoir si le risque de fatigue excessive lié à l'éventuel

3395 non-respect des réglementations en matière de pauses a une influence sur la fréquence des accidents. Le SECO a relevé combien il est difficile de vérifier l'application du régime des pauses prévu par la loi sur le travail⁵². La Suva a ajouté que, dans les travaux souterrains, les processus sont complexes et généralement dictés par les conditions locales, ce qui ne facilite pas la tâche de l'entrepreneur pour la mise en place des pauses exigées. Il n'en reste pas moins que les conteneurs réfrigérés qui ont été installés sur tous les chantiers créent les conditions nécessaires pour que les ouvriers puissent prendre leurs pauses. Début 2008, la DSN a fait part de son incompréhension aux représentants du SECO en constatant qu'après dix ans de travaux le respect des réglementations en matière de pauses ne va toujours pas de soi sur les chantiers de la NLFA. Elle s'est d'autant plus étonnée que dans des conditions de travail aussi dures que dans l'espace souterrain, la renonciation aux phases de récupération contribue sans aucun doute à la diminution des performances individuelles et au risque d'accident. Selon la Suva, il n'est toutefois pas possible d'établir

un lien direct entre le respect des pauses et le nombre d'accidents. La DSN a défendu avec fermeté la nécessité de respecter la législation en la matière. En avril 2008, le SECO a communiqué à la DSN qu'une solution avait été trouvée avec les représentants des entreprises concernées au sujet du respect des réglementations sur les pauses. L'accord conclu prévoit la mise en place d'un formulaire sur les chantiers qui permettra de garantir le respect des pauses légales. Il a également été convenu d'accorder une plus grande attention aux autres mesures prévues par la loi. Le respect de cet accord sera contrôlé par les inspecteurs cantonaux compétents au milieu de l'année en cours. La DSN veut approfondir l'examen des corrélations possibles entre le nombre d'accidents et les réglementations sur le temps de travail et les pauses (ch. 13.1).

13.3 Grève sur les chantiers de la NLFA

L'automne 2007 a été marqué par des grèves sur de nombreux chantiers de Suisse, suite à la dénonciation de la Convention nationale du secteur principal de la construction. Ces grèves ont aussi touché les chantiers de la NLFA. Le 13 octobre, les travaux ont dû être suspendus sur tous les chantiers principaux de l'axe du Saint-Gothard. ATG a indiqué à la DSN que tous ses mandataires lui avaient confirmé par écrit qu'ils continueront d'appliquer l'ancienne Convention nationale pendant toute la durée du vide conventionnel. Les commissions tripartites peuvent donc être amenées à surveiller le respect de la convention. Pour le reste, ATG considère que le conflit est du ressort des partenaires de la convention collective. Lors de sa séance de novembre 2007, la DSN a pris acte des événements survenus sur les chantiers de la NLFA ainsi que des échanges de courrier entre les syndicats et ATG, ainsi que les consortiums. Elle a constaté que la grève concernant la Convention nationale n'avait rien à voir avec la NLFA, mais que dans ce contexte la question de la réglementation des frais avait refait surface sur le chantier de Sedrun. La DSN considère que ces questions doivent être résolues en premier lieu par les parte-

52 Loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr; RS 822.11)

3396 naires contractuels et elle a donc encouragé ATG à s'engager pour la recherche d'une solution pragmatique, dans les limites de ses possibilités. Mi-mars 2008, après plusieurs mois de négociations, le conflit du travail affectant le chantier de Sedrun a pu être résolu. Les syndicats et le consortium Transco ont conclu un accord dans un esprit de partenariat social.

13.4 Appréciation de la DSN

La DSN se réjouit de l'évolution positive du nombre des accidents sur l'axe du Saint-Gothard. Elle est toutefois du même avis que la Suva et estime qu'il faut œuvrer sans relâche à l'amélioration de la sécurité au travail. Dans cette perspective, elle appuie l'intention de la Suva de faire de l'amélioration continue des directives de sécurité et de leur consolidation sur les nouveaux chantiers l'une de ses priorités en 2008. La DSN s'informerait de nouveau sur l'évolution détaillée du nombre d'accidents en 2008. En ce qui concerne les pauses, la DSN a clairement signifié au SECO et à la Suva que, dans le cadre de la prévention des accidents, il fallait accorder la plus grande attention au repos des travailleurs. Elle continuera de s'informer sur la question. La DSN soutient les efforts déployés par le SECO pour faire appliquer systématiquement les dispositions de la loi sur le travail, notamment en matière de pauses. Elle l'encourage, ainsi que la Suva, à continuer de prendre toutes les mesures nécessaires pour que, dans l'intérêt d'une prévention efficace des accidents, les entrepreneurs accordent l'attention nécessaire aux pauses de récupération.

3397 V. Priorité thématique «Préparation de l'exploitation et mise en service» 14 ETCS Level 2 14.1 ETCS Level 2 dans le tunnel de base du Lötschberg Pendant la phase

d'exploitation commerciale réduite, de mi-juin jusqu'au 8 décembre 2007, le système de signalisation automatique European Train Control System (ETCS) Level 2 a fonctionné quotidiennement. Jusqu'au début du mois de décembre 2007, quelque 9000 courses ont été effectuées afin d'établir la fiabilité de l'installation. Les incidents opérationnels ont été enregistrés dans le cadre d'un système de surveillance (monitorage), afin d'en analyser les causes et de prendre des mesures de perfectionnement. Cette surveillance se poursuivra jusqu'en juin 2008. La DSN a reçu des informations détaillées concernant deux incidents survenus dans le tunnel de base. Elle a ainsi pris connaissance d'un cas de «surremplissage» survenu le 22 août 2007. Cette situation, qui a été provoquée par l'intervention manuelle d'un opérateur, a pu être réglée à temps par le chef du mouvement. En tout état de cause, si un deuxième train était entré dans le tunnel, le poste d'aiguillage aurait maintenu les convois à la distance de block. A aucun moment il n'y a eu un risque de collision. Le déraillement, le 16 octobre 2007, de la locomotive d'un convoi de la chaussée roulante a rencontré un certain écho. La DSN a demandé des informations détaillées sur les causes de cet incident. Elle voulait savoir pourquoi deux trains ont reçu une autorisation de circuler simultanément et dans quelle mesure cette erreur pouvait être imputée au système ETCS. L'erreur était due à une erreur de logiciel du poste central. L'erreur a été supprimée immédiatement. Le fait qu'elle ne puisse survenir que dans une configuration bien précise et uniquement dans un créneau horaire de deux secondes explique pourquoi elle n'a pas été décelée malgré les imposants tests effectués. L'OFT a tiré les leçons de cet incident et les a intégrées dans les processus. Les CFF, dans leur fonction de direction du système ETCS, ont également posé des conditions. Les dommages ont été entièrement pris en charge par le fournisseur du poste central.

14.2 ETCS Level 2 dans le tunnel de base du Saint-Gothard

Lors de sa séance du 12 septembre 2007, la DSN a entendu des représentants des CFF au sujet des leçons tirées de la mise en service de l'ETCS sur le nouveau tronçon de Rail 2000 et dans le tunnel de base du Lötschberg, en vue du même processus au tunnel de base du Saint-Gothard. Elle a été assurée que les CFF accordent l'importance requise tant aux aspects techniques qu'à l'organisation. Il s'agit en particulier de définir clairement les responsabilités, de réaliser une bonne intégration des systèmes et de créer une architecture de systèmes appropriée. Tout cela suppose que des ressources suffisantes soient mises à disposition, que le fabricant et le gestionnaire soient impliqués dans le projet dès le début, que le transfert de connaissances soit garanti et que les rôles soient clairement définis. Au surplus, les CFF ont

3398 prévu d'établir une planification prudente et réaliste, et de prévenir les risques techniques et sur délais par une mise en service échelonnée du tunnel. L'ETCS fait partie intégrante du lot de technique ferroviaire du tunnel de base du Saint-Gothard (ch. 8), mais une option permettrait de lancer un nouvel appel d'offres ultérieurement pour cette composante seulement, afin de tenir compte de l'évolution galopante de cette technologie.

14.3 Recommandation de la DSN aux Commissions des finances: financement séparé pour les développements de projet et les développements technologiques

Début 2007, la DSN a adressé une recommandation aux CdF les invitant à examiner l'opportunité d'un financement séparé pour les développements de projet et les développements technologiques (annexe 1.1). Pour des motifs de vérité des coûts et de rentabilité, l'investissement relatif à des installations coûteuses qui font œuvre de pionnier – comme le tronçon d'essai de Dottikon pour le système d'arrêt automatique des trains ETCS Level 2 – pourrait ainsi être imputé proportionnellement sur d'autres infrastructures à réaliser dans le futur. Le CDF est également d'avis qu'un financement séparé des projets et des

développements technologiques irait dans le sens de la transparence et de la vérité des coûts. Un tel mode de financement nécessiterait toutefois une décision politique du Parlement. Le CDF a effectué un audit sur le financement de l'ETCS auprès de l'OFT durant l'automne 2007. Le mandat lui en avait été donné par la CdF-N début février 2007. La DSN a été informée des résultats début 2008. Le CDF a notamment vérifié si l'infrastructure ETCS de la voie, les équipements ETCS pour le matériel roulant et d'autres sous-projets ETCS ont été financés par le biais des bons crédits. Dans sa prise de position du 16 janvier 2008, l'OFT s'est notamment exprimé sur la justification de l'utilisation correcte des ressources qui lui a été demandée. Il a constaté que les véhicules d'entretien de l'infrastructure ainsi que les trains d'extinction et de sauvetage sont généralement financés par des crédits d'infrastructure, et ce dans toutes les entreprises de chemin de fer. Le financement des équipements ETCS par le biais du fonds FTP est donc correct. L'utilisation des ressources du crédit d'engagement ETCS pour les rames Cisalpino est également correcte, selon l'OFT. Pour garantir la légalité de l'utilisation du crédit ainsi que l'égalité de traitement avec le trafic grandes lignes, un crédit sans intérêt a été octroyé pour l'équipement ETCS à proprement parler. Seuls les frais de développement ont été financés à fonds perdu. L'équipement des véhicules CFF pour le trafic grandes lignes, qui tirent un profit immédiat du nouveau tronçon, est financé au moyen des ressources du FTP affectées à Rail 2000. Selon l'OFT, les exigences légales ont aussi été respectées dans ce cas. Le CDF a approuvé la position de l'OFT.

3399 14.4 Appréciation de la DSN La DSN considère que le projet ETCS est en bonne voie. L'ETCS Level 2 affiche une grande fiabilité dans le tunnel de base du Lötschberg. La priorité doit maintenant être mise sur l'analyse des enseignements tirés de l'exploitation du nouveau tronçon de Rail 2000 et du tunnel de base du Lötschberg, afin de pouvoir les mettre en application dans le cadre de l'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard. A cette fin, le BLS a conclu une convention sur le transfert de savoir-faire avec ATG. La DSN va suivre attentivement l'évolution de ce dossier.

15 Mise en service de l'axe du Lötschberg

15.1 Mise en service du tunnel de base du Lötschberg Le tunnel de base du Lötschberg est exploité commercialement depuis le 9 décembre 2007. L'objectif le plus ambitieux de l'axe du Lötschberg a ainsi été atteint, grâce aux immenses efforts déployés par tous les participants pour que l'autorisation d'exploitation puisse être délivrée. Dans son autorisation d'exploitation délivrée le 14 juin 2007 pour pouvoir commencer l'exploitation commerciale réduite, l'OFT avait par exemple émis 200 conditions. Les charges résiduelles qui n'avaient pas encore été liquidées à fin novembre 2007 ont été reprises dans l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exploitation commerciale à plein régime. Il reste ainsi 121 charges qui devront être réglées en 2008. Ces travaux sont placés sous la responsabilité du BLS. Lors de sa séance de début février 2008, la DSN a pu constater que le système du tunnel de base du Lötschberg est très stable. Au cours des deux premiers mois d'exploitation, l'infrastructure a ainsi affiché un degré de fiabilité supérieur à 99,9 %. Durant cette période, 105 convois sur un peu plus de 3500 ont dû être déviés par la ligne de faite, mais deux seulement pour cause de dysfonctionnement de l'infrastructure du tunnel de base. La DSN a été informée de façon détaillée au sujet de deux incidents (ch. 14.1).

15.2 Enseignements pour la mise en service de l'axe du Saint-Gothard Les expériences accumulées sur la ligne de base du Lötschberg dans les domaines de la technique ferroviaire et de la mise en service du tunnel doivent être exploitées au maximum dans la perspective de la signature du contrat d'entreprise concernant la technique ferroviaire et de l'optimisation de la logistique pour la mise en place de ces équipements. L'OFT veut

favoriser un transfert de connaissances ciblé entre BLS AT, le BLS, les CFF, ATG et lui-même. De son côté, ATG entretient des contacts très étroits avec BLS AT. Un membre du conseil d'administration d'ATG a par exemple encadré la réalisation et la mise en service de Rail 2000 chez les CFF et il a également collaboré à la mise en service de la ligne de base du Lötschberg. La nomination du président de la direction de BLS AT au sein du conseil d'administra-

3400 tion d'ATG jette aussi les bases d'un transfert efficace du savoir-faire qui a été constitué au Lötschberg. 15.3 Fin du projet de construction et constitution d'une nouvelle société d'infrastructure BLS Réseau SA La DSN assurera le suivi des travaux jusqu'à l'achèvement du projet de construction du tunnel de base du Lötschberg, c'est-à-dire jusqu'à la présentation du décompte final et à la dissolution de BLS AT. Dans ce contexte, lors de sa séance des 5 et 6 février 2008 elle a pris acte de l'arrêté du Conseil fédéral du 21 décembre 2007 relatif à la prolongation de la concession du BLS ainsi que d'un rapport de l'OFT concernant la constitution d'une société d'infrastructure du BLS ainsi que le transfert de BLS AT dans cette nouvelle entité appelée BLS Réseau SA. Le Conseil fédéral a en effet décidé que le BLS pourra exploiter l'infrastructure du Lötschberg (lignes de faite et de base, y compris le tunnel de base) jusqu'à fin 2020. Il a toutefois subordonné cette prolongation au transfert, avec effet rétroactif au 1er janvier 2009, de la totalité de l'infrastructure ferroviaire du BLS dans une société distincte (BLS Réseau SA) contrôlée par la Confédération. Grâce à ses droits de propriété, la Confédération pourra ainsi influencer sur le développement de l'infrastructure de cet axe de transit capital, tout en préservant son investissement. Néanmoins, le Conseil fédéral a aussi décidé que le BLS pourra exploiter BLS Réseau SA seul jusqu'à fin 2020, malgré la participation majoritaire de la Confédération. Etant donné que le transfert de l'infrastructure ferroviaire du BLS, BLS AT comprise, dans BLS Réseau SA dépasse les compétences de haute surveillance de la DSN, cette dernière a décidé d'adresser une recommandation à ses commissions mères et à la DélFin (recommandation 08.01). 15.4 Appréciation de la DSN Pour la DSN, la dissolution de BLS AT et son intégration dans une nouvelle société d'infrastructure revêt une importance capitale, notamment dans l'optique du transfert des responsabilités en rapport avec l'ouvrage. C'est pourquoi elle recommande aux CTT ainsi qu'aux CdF et à la DélFin d'assurer le suivi parlementaire du transfert de l'infrastructure du BLS SA, en particulier de sa filiale BLS AT, dans la nouvelle société d'infrastructure BLS Réseau SA, envisagé au 1er janvier 2009. Selon la DSN, il convient notamment de veiller aux aspects suivants: 1. Tous les actifs et les passifs de BLS AT, en particulier les créances en cours (par exemple les prétentions supplémentaires qui n'auront pas encore été apurées, ainsi que les prétentions en garantie envers les consortiums), devront être évalués correctement et être portés intégralement au bilan d'ouverture de BLS Réseau SA. 2. Toute l'attention requise devra être accordée au bon déroulement du transfert sur le plan juridique.

3401 16 Préparation de la mise en service de l'axe du Saint-Gothard 16.1 Financement de la mise en service et de l'alimentation en courant de traction Le 27 juin 2007, l'OFT a décrété que les mesures de génie civil concernant le tracé de l'alimentation en courant de traction (ligne 132 kV) dans le tunnel de base du Saint-Gothard entre Amsteg et Sedrun ainsi qu'entre Sedrun et Faido faisaient partie de l'infrastructure et devaient donc être financées par le biais du fonds FTP. Dans le message sur la vue d'ensemble du FTP, le Conseil fédéral propose au Parlement de financer, comme cela s'est fait au Lötschberg, des prestations supplémentaires au titre de la mise en service des tunnels de base du

Saint-Gothard et du Ceneri ainsi que de l'alimentation en courant de traction à hauteur de 441 millions de francs (prix 1998) par le biais du crédit d'ensemble pour la NLFA. Des explications plus détaillées à ce sujet ainsi qu'une recommandation de la DSN adressée au CdF au printemps 2007 et une proposition de la DSN aux CTT figurent aux ch. 3.2 et 3.3 du présent rapport.

16.2 Planification et organisation de la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard Le 8 novembre 2006, le Conseil fédéral avait désigné les CFF comme gestionnaire du tunnel de base du Saint-Gothard, ce qui implique pour ces derniers un suivi rapproché et actif des projets d'ATG, et l'obligation de garantir l'alimentation en courant de traction. Une convention a donc été conclue entre la Confédération et les CFF à cette fin au printemps 2007. La mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard nécessite la construction de toute une série d'infrastructures nouvelles ou complémentaires (par exemple centres de gestion du trafic, centres d'entretien et d'intervention, centrales électriques) ainsi que l'acquisition de véhicules et d'appareils. Mais dix ans environ avant la mise en service de l'ouvrage, il n'existe encore aucune estimation fiable des coûts subséquents du tunnel de base du Saint-Gothard. Les conditions d'exploitation du tunnel de base (plus précisément le climat) posent des exigences accrues en matière d'entretien, que ce soit sur le plan technique ou humain. Ces exigences accrues ont un coût. Le concept d'entretien élaboré conjointement par les CFF, ATG et la Suva prouve la faisabilité des processus d'entretien. Par exemple, la pleine capacité de l'ouvrage est garantie durant les heures de grande affluence et chaque endroit du tunnel est accessible au moins une fois par semaine aux fins d'entretien. Le concept du gestionnaire d'infrastructure devrait être présenté courant 2008; il règlera les questions d'exploitation, d'entretien, d'alerte et de sauvetage, d'alimentation électrique en général, de matériel roulant et de sûreté. La convention relative au renforcement de la collaboration entre les CFF et ATG, qui découle du mandat du chef du DETEC concernant l'analyse des avantages et des inconvénients d'un éventuel transfert des installations ferroviaires aux CFF, a été signée par les organes compétents des deux entreprises en novembre 2007.

3402 16.3 Porta Alpina En 2007, quatre salles d'attentes ont été creusées dans le poste multifonction de Sedrun dans le cadre d'un investissement dit préliminaire. Le coût de ces travaux a été pris en charge par la Confédération (7,5 millions de francs) et par le canton des Grisons, la région de la Surselva et la commune de Tujetsch (ensemble: 9,8 millions). Le but de cet investissement préliminaire est de permettre la réalisation éventuelle de la Porta Alpina à un autre moment, même après la mise en service du tunnel de base du Saint-Gothard, sans devoir suspendre provisoirement l'exploitation de l'ouvrage. Le 16 mai 2007, le Conseil fédéral a décidé de ne se prononcer sur l'investissement principal concernant la réalisation de la Porta Alpina que dans une phase ultérieure. Il considérait qu'un trop grand nombre de questions relatives aux coûts et à l'exploitation de cet ouvrage étaient encore ouvertes et que pour y répondre, il fallait disposer d'informations supplémentaires concernant l'exploitation du tunnel de base du Saint-Gothard. Il a donc chargé le DETEC de résoudre les questions opérationnelles encore en suspens d'ici 2012. Le 11 septembre 2007, le canton des Grisons a décidé de renoncer à la réalisation de la Porta Alpina.

16.4 Appréciation de la DSN En ce qui concerne la Porta Alpina, la DSN a pris connaissance avec satisfaction de la décision du Conseil fédéral de soumettre les questions en suspens à un examen détaillé. Dans son dernier rapport d'activité, elle avait dit explicitement que ce projet ne devait pas entraver les fonctions dévolues au tunnel de base du Saint-Gothard dans le trafic de transit et que son exploitation ne pourrait en aucun cas restreindre les performances de l'ouvrage et les capacités pour le trafic de fret. Vu la

décision prise par le canton des Grisons, la DSN considère que la page est définitivement tournée. Néanmoins, elle prend acte que, dans la suite des planifications concernant le tunnel de base du Saint-Gothard, ATG ne planifiera ou ne réalisera rien qui puisse préteriter définitivement une éventuelle réalisation ultérieure de la Porta Alpina. Le constructeur relève toutefois qu'une réalisation ultérieure aurait des conséquences notables en termes de coûts et de délais. La DSN évalue positivement l'évolution des travaux concernant la mise en service de l'axe du Saint-Gothard. Le concept du gestionnaire d'infrastructure du tunnel de base devrait être présenté courant 2008; il règlera les questions d'exploitation, d'entretien, d'alerte et de sauvetage, d'alimentation électrique en général, de matériel roulant et de sûreté. La DSN suivra attentivement les préparatifs en vue de la mise en service.

3403 VI. Priorité thématique «Contexte général» 17 Raccordements à la NLFA 17.1 Lignes d'accès par le sud en Suisse et en Italie La planification et l'exécution des infrastructures ferroviaires transfrontalières sont coordonnées sur la base d'un traité entre la Suisse et l'Italie⁵³. En ce qui concerne les mesures à court et à moyen termes, la première phase de la «Piattaforma Sem-pione» sur l'axe du Lötschberg–Simplon est en grande partie achevée. Ce projet est actuellement réexaminé dans le but de faire coïncider les capacités avec la demande. Le projet Mendrisio–Varese a été paraphé l'an dernier dans le cadre du traité bilatéral. La liaison prévue fait partie du RER transfrontalier et a pour but de mieux desservir l'aéroport italien de Malpensa depuis le Tessin. Le Conseil fédéral s'est déclaré favorable à la nécessaire extension du réseau CFF le 21 novembre 2007 et a adopté le message à l'intention du Parlement. Le coût de la nouvelle ligne CFF s'élève à 134 millions de francs. Du côté italien, les fonds nécessaires ont été débouqués le 31 janvier 2008. Au chapitre des mesures à long terme, les travaux concernant une étude de faisabilité et d'opportunité relative à l'évaluation de quatre variantes de tracés entre Lugano et Chiasso ont pu commencer à fin 2007, après plusieurs reports dus à des recours. L'étude devrait être terminée d'ici le début de 2009. En revanche, les études italiennes concernant les variantes de tracés pour le corridor Cadenazzo–Luino–Lavena (Gronda Ouest) sont déjà achevées. Après les travaux d'approfondissement, l'évaluation de la meilleure variante pourra commencer. 17.2 Lignes d'accès par le nord en Allemagne La principale ligne d'apport des axes de la NLFA par le nord est la «Magistrale» qui longe le Rhin côté allemand. Les travaux d'extension à quatre voies continues et pour des vitesses jusqu'à 250 km/h sont du ressort de Deutsche Bahn (DB). Quelques tronçons sont déjà réalisés, d'autres sont en construction et certains seulement au stade de la planification. La ligne Buggingen–Bâle, qui comprend le tunnel du Katzenberg, devrait être ouverte au trafic en 2014 – avec deux ans de retard – et la ligne Buggingen–Offenburg vraisemblablement en 2017. Ces retards sont surtout dus à des oppositions locales et à des exigences accrues en matière de protection contre le bruit. Une étude a démontré qu'une accélération de la circulation sur la ligne d'apport Stuttgart–Singen (Gäubahn) peut être rentable, mais cette extension ne figure pas encore dans le plan d'investissement allemand. Le land de Bade-Wurtemberg s'est déclaré disposé à cofinancer le développement du Südbahn entre Ulm et Lindau. La première priorité est l'électrification complète de la ligne. Le projet d'électrification

⁵³ Convention du 2 novembre 1999 entre le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication et le Ministère des transports et de la navigation de la République italienne concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) au réseau ita-

lien à haute performance (RHP; RS 0.742.140.345.43)

3404 et d'adaptation à la technique pendulaire du tronçon Lindau–Geltendorf, sur la ligne de raccordement à la LGV Zurich–Munich, est en bonne voie. La déclaration d'intention ministérielle a été signée le 15 février 2008. La Confédération et DB Netz AG négocient actuellement l'accord de préfinancement.

17.3 Avant-projet «Uri montagne long – Axen»
En 2002, le Conseil fédéral avait pris la décision de principe d'intégrer le tracé de la ligne appelé «Uri montagne long – Axen» dans le plan sectoriel AlpTransit. Il a ainsi créé les conditions de réalisation d'une liaison à deux voies entre le tunnel de base du Saint-Gothard et le tunnel de l'Axen évitant la plaine de la Reuss. Fin octobre 2007, dans un avenant à la convention AlpTransit entre la Confédération et ATG, le Conseil fédéral a chargé ATG d'étudier l'avant-projet «Uri montagne long – Axen», qui ne faisait pas partie de la commande initiale. Le coût global est évalué à 5,8 millions de francs (prix 2006), y compris les sondages géologiques. Ce montant sera financé par le biais du crédit de 24 millions de francs que le Parlement a alloué pour l'analyse de la capacité des axes nord-sud, qui fait explicitement mention de ce projet. Durant l'année sous revue, la DSN s'est intéressée à la comparaison entre les variantes du tracé et elle s'est faite expliquer les indicateurs utilisés dans l'évaluation ainsi que les résultats des comparaisons. Après une évaluation comparée des quatre variantes proposées pour le tracé, en décembre 2007 le canton d'Uri a décidé d'exclure de la suite des travaux les variantes prévoyant le surbaissement de la gare d'Altdorf ainsi que la variante «Moosbad bas». La seule variante conservée pour l'étude de l'avant-projet est donc celle dénommée «Hafnerried bas» et le mandat correspondant a déjà été attribué. En outre, à la demande des autorités uranaises, la faisabilité d'une variante «Reider rapide» sera aussi examinée. Les travaux de planification de l'avant-projet «Uri montagne long – Axen» pourront vraisemblablement être achevés d'ici fin 2008.

17.4 Appréciation de la DSN
La DSN a pris acte que les mandats d'étude sur le tracé de la ligne entre Lugano et Chiasso ont enfin pu être attribués. Les résultats permettront de lever les incertitudes qui grèvent depuis longtemps la continuation de la NLFA en direction du sud. Les lignes d'accès à la NLFA en Suisse et à l'étranger se situent hors du périmètre de la NLFA et donc hors de la sphère de compétences de la DSN définie dans l'arrêté sur le transit alpin. La DSN a attiré l'attention des CTT sur le fait que le suivi parlementaire de ces projets, au sujet desquels des décisions doivent encore être prises, incombe aux commissions législatives compétentes. Elle demande occasionnellement des renseignements sur l'avancement de ces projets dans la mesure où cela peut influencer l'analyse d'autres questions dans le périmètre de la NLFA. Dans le cadre des échanges d'informations entre les instances concernées, la DSN informe les CTT d'éventuels éléments nouveaux lors des comptes rendus oraux de ses membres.

3405 Comme elle l'a déjà fait dans son dernier rapport, la DSN insiste sur l'importance des lignes d'accès à la NLFA en Suisse. Elle est convaincue qu'il convient de donner la priorité aux projets FTP qui améliorent les conditions de réalisation et d'exploitation de la NLFA. Elle pense en particulier aux lignes d'accès à la NLFA par le nord et par le sud, en Suisse, dont il est question dans le message sur la vue d'ensemble du FTP.

3406 VII. Conclusion
Dans le présent rapport, conformément au mandat qui lui a été confié par l'Assemblée fédérale, la Délégation de surveillance de la NLFA rend compte en priorité des aspects ayant donné lieu à des observations critiques dans l'optique de la haute surveillance parlementaire et où elle a identifié une nécessité d'intervention de la part du Parlement. Le suivi et le contrôle très stricts du projet ont pour but de mettre en évidence

des faiblesses et des lacunes qui n'auraient peut-être pas été décelées dans d'autres circonstances, ce qui permet de prendre des contre-mesures à un stade précoce du projet. Ce rapport met ainsi l'accent sur les difficultés et les risques. L'évolution réjouissante du projet et les expériences positives enregistrées par la délégation dans le cadre de ses activités de surveillance et au contact des responsables de projet ne peuvent malheureusement pas être évoquées ici. En outre, le présent rapport ne comporte volontairement aucune appréciation politique globale sur la NLFA, car à l'heure actuelle cela n'est pas encore possible. Pour cela, il faudrait replacer le projet dans un contexte global et l'envisager dans une perspective à long terme, en considérant son utilité et les opportunités qu'il crée pour la Suisse et pour les générations futures. La délégation adresse ici ses plus sincères remerciements aux responsables de projet et surtout aux travailleurs qui s'emploient quotidiennement avec détermination et compétence à réaliser ce «projet du siècle».

3407 Annexe 1.1 Recommandations de la DSN aux commissions mères depuis 2007
Recommandations aux Commissions des finances

Date de la séance

Recommandation 07.01 Les CdF sont invitées à vérifier dans le compte d'Etat 2006 si, et dans quelle mesure, des éléments de projet liés à l'alimentation en courant de traction de la NLFA sont financés par le biais du fonds FTP. 07.02.2007

Recommandation 07.02 Les CdF sont invitées à examiner l'opportunité d'un financement séparé pour les développements de projet et les développements technologiques. 07.02.2007

Recommandations aux Commissions de gestion

Date de la séance

Recommandation 07.03 Les CdG sont invitées à contrôler occasionnellement si la relation entre le temps que la Comco consacre à ses enquêtes et les résultats obtenus est appropriée. 07.02.2007

Recommandation 07.05 La DSN recommande aux CdG d'examiner, dans le cadre de leur mandat de haute surveillance, si le Tribunal administratif fédéral: a. dispose de l'organisation et des effectifs nécessaires pour statuer dans un délai raisonnable lorsqu'il est saisi d'un cas tels que le recours contre l'adjudication de la technique ferroviaire du tunnel de base du Saint-Gothard; b. a pris suffisamment tôt les mesures organisationnelles appropriées dans le cas d'espèce. 12.09.2007

3408 Recommandations aux Commissions des transports et des télécommunications

Sitzungsdatum

Recommandation 07.06 La DSN recommande aux CTT de vérifier de manière approfondie s'il est justifié de reporter la décision relative à la réalisation du tunnel du Zimmerberg jusqu'après 2030, comme le propose le Conseil fédéral dans le message sur la vue d'ensemble du FTP. A cet égard, la DSN attache une grande importance à ce que l'exploitation optimale de la NLFA ne soit pas entravée (capacités de l'axe nord-sud, réalisation des objectifs fixés dans l'arrêté sur le transit alpin par le Parlement, etc.). 28.11.2007

Recommandations aux Commissions des transports et des télécommunications et aux Commissions des finances/Délégation des finances

Date de la séance

Recommandation 08.01 La DSN recommande aux CTT ainsi qu'aux CdF et à la DélFin d'assurer le suivi parlementaire du transfert de l'infrastructure du BLS SA, en particulier de sa filiale BLS AT, dans la nouvelle société d'infrastructure BLS Réseau SA, envisagé au 1er janvier 2009. Selon la DSN, il convient notamment de veiller aux aspects suivants: – Tous les actifs et les passifs de BLS AT, en particulier les créances et les dettes en cours (par exemple les prétentions supplémentaires des entreprises qui n'auront pas encore été définitivement apurées, ainsi que les prétentions en garantie envers les consortiums qui ont bâti le tunnel de base du Lœtschberg), devront être évalués correctement et être portés intégralement au bilan d'ouverture de BLS Réseau SA. – Toute l'attention requise devra être accordée au bon déroulement du transfert sur le plan juridique. Le chiffre 2 de l'arrêté du Conseil fédéral du 21 décembre 2007, en particulier, devra faire l'objet d'une application contractuelle précise (ch. 2: BLS SA pourra diriger seul la société BLS Réseau SA jusqu'à fin 2020, malgré la participation majoritaire de la Confédération.)
06.02.2008

3409 Recommandations à toutes les commissions mères et à la Délégation des finances

Source

Recommandation 07.04 La DSN rappelle que la haute surveillance parlementaire sur l'exploitation de la NLFA fait partie des attributions des CdF et de la DélFin – haute surveillance financière sur les frais d'exploitation et les coûts subséquents – ainsi que des CdG – haute surveillance administrative. Elle recommande à ses commissions mères de se charger du suivi de l'exploitation de la NLFA au plus tard à partir de juin 2007, les CdF, la DélFin et les CdG dans le cadre de leurs compétences de haute surveillance et les CTT de leurs attributions de commissions techniques et législatives.

Rapport d'activité 2006 ch. 17.2

3410 Annexe 1.2 Recommandations de la DSN aux autorités fédérales depuis 2007
Recommandations à l'Office fédéral des transports

Date de la séance

Redécoupage des lots Sedrun–Faido Du point de vue de la DSN, la décision de procéder à un nouveau redécoupage des lots de Sedrun et Faido revêt une importance capitale sur le plan des délais et du financement. La DSN recommande donc à l'OFT de s'assurer qu'ATG – qui dispose de la compétence de décision sur le plan formel – se détermine en concertation avec l'OFT et le DETEC, en tenant compte de tous les éléments disponibles et après avoir dûment apprécié tous les avantages et inconvénients. 28.11.2007

Recommandations à AlpTransit Gothard (ATG)

Date de la séance

Interdépendance économique La DSN recommande à ATG: 1. de procéder à un nouveau contrôle de qualité pour le lot 620; 2. de vérifier si des interdépendances économiques de cette nature existent pour d'autres lots, en particulier pour des lots en cours; 3. de prêter une attention particulière aux points suivants lors des prochaines adjudications: a) Dans les conditions contractuelles, ATG doit obliger les entreprises et consortiums mandatés à divulguer toutes les relations économiques qu'ils entretiennent avec d'autres entités impliquées dans le projet. Les modifications de ces relations durant la phase d'exécution

doivent également être déclarées. b) Dans le cadre de ses propres activités d'audit, ATG doit renforcer sa position vis-à-vis des mandataires en ordonnant un audit distinct en cas de risque avéré – dû à des interdépendances économiques –, afin de faire vérifier séparément, par un tiers, la plausibilité des résultats des audits relatifs à la qualité de l'exécution. La procédure doit être documentée. 28.11.2007

3411 Annexe 1.3 Propositions de la DSN aux commissions depuis 2007 Proposition aux Commissions des transports et des télécommunications

Chiffre du rapport

Projet de loi fédérale sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF): proposition concernant le ch. 2 de l'annexe Compléter l'art. 5bis, let. a, de l'arrêté du 4 octobre 1991 sur le transit alpin⁵⁴ Art. 5bis Investissements financés de la NLFA a. ... y compris les raccordements aux lignes existantes. L'alimentation en courant de traction et les travaux de mise en service de ces ouvrages sont inclus. Les chantiers de la Surselva seront desservis ... 3.3

54 RS 742.104

3412 Annexe 2.1a Fondements juridiques et politiques Décisions du Parlement Le Parlement a posé les principes relatifs à la réalisation et au financement des deux axes de la NLFA entre 1991 et 1999 dans les arrêtés fédéraux suivants: – Arrêté sur le transit alpin: arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (RS 742.104). – Arrêté sur le FTP: arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (art. 196, ch. 3, dispositions transitoires de la Constitution fédérale; RS 101). – Règlement du fonds FTP: ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds FTP; RS 742.140). – Arrêté sur le financement du transit alpin: arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global pour la NLFA (FF 2000 142). Depuis 1999, le Parlement a examiné et approuvé divers objets en rapport avec la politique fédérale des finances et des transports et a modifié de la sorte les conditions cadres du projet de la NLFA: – Crédit additionnel pour la NLFA: l'arrêté fédéral du 10 juin 2004 sur le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2004 3459) a modifié l'arrêté sur le financement du transit alpin et augmenté le crédit d'engagement «Réserves» de 900 millions de francs. Il se fondait sur le message du 10 septembre 2003 concernant le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2003 5987) et sur le rapport du 7 avril 2004 relatif aux surcoûts concernant le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2004 2499). – PAB 03: loi fédérale du 19 décembre 2003 sur le programme d'allègement budgétaire 2003 (FF 2003 7389). Elle se fondait sur le message du 2 juillet 2003 concernant le programme d'allègement 2003 du budget de la Confédération (PAB 03; FF 2003 5091). – LGV: loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (loi sur le raccordement aux LGV, LLGV; RS 742.140.3). Elle se fondait sur le message du 26 mai 2004 relatif à loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (FF 2004 3531). – PAB 04: loi fédérale du 17 juin 2005 sur le programme d'allègement budgétaire 2004 (FF 2005 3967). Elle se fondait sur le message du 22 décembre 2004 concernant le programme d'allègement 2004 du budget de la Confédération (PAB 04; FF 2005 693).

3413 – FINIS: ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (règlement du fonds FTP; RS 742.140, état le 28 juin 2005). L'art. 6, al. 2, révisé du règlement du fonds FTP prescrit que les avances octroyées ne peuvent excéder 8,6 milliards de francs en valeur cumulée (prix 1995). L'ordonnance se fonde sur le message du 8 septembre 2004 relatif aux modifications du financement des projets FTP (FF 2004 4977). – KANSAS: arrêté fédéral du 6 juin 2005 relatif à un crédit pour l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse (FF 2005 4039). Il se fonde sur le message du 8 septembre 2004 sur l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse et la garantie du tracé des tronçons NLFA reportés (FF 2004 4803). – Vue d'ensemble du FTP: le Conseil fédéral a mis en consultation son projet de vue d'ensemble sur le FTP en avril 2007, puis il a adopté le message à l'intention du Parlement le 17 octobre 2007. Le Parlement examinera le projet d'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA (2e crédit additionnel et adaptation de la commande de la Confédération) proposé dans ce message en 2008.

3414 Annexe 2.1b Fondements juridiques et politiques Exécution par le Conseil fédéral et le département Le Conseil fédéral a promulgué l'ordonnance suivante en application des décisions du Parlement concernant la NLFA: – Ordonnance sur le transit alpin: ordonnance du 28 février 2001 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Otransa; RS 742.104.1). Se fondant sur cette ordonnance, le DETEC a conclu diverses conventions avec les entreprises de chemin de fer en leur qualité de constructeurs ou de gestionnaires des axes de la NLFA et il a édicté des directives: – Directives sur le controlling de la NLFA (DCN) du DETEC. – Conventions AlpTransit entre la Confédération et – les Chemins de fer fédéraux suisses SA concernant la réalisation de la ligne de base du Saint-Gothard et du tunnel de base du Zimmerberg (FF 2000 5169), – AlpTransit Gothard SA concernant la conception, la construction et le financement de la ligne de base du Saint-Gothard et du tunnel de base du Zimmerberg (FF 2000 5169), – le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA concernant la réalisation de la ligne de base du Lötschberg (FF 2000 5169), – BLS AlpTransit SA concernant la conception, la construction et le financement de la ligne de base du Lötschberg (FF 2000 5169), – le Schweizerische Südostbahn AG concernant la conception, la construction et le financement des aménagements de la ligne entre Saint-Gall et Arth-Goldau (FF 2001 1114), – les Chemins de fer fédéraux suisses SA concernant la conception, la construction et le financement des aménagements de la ligne entre Saint-Gall et Arth-Goldau (FF 2001 1114), – le Chemin de fer Furka-Oberalp et les Chemins de fer rhétiques concernant les aménagements de la Surselva, – le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA et les Chemins de fer fédéraux suisses SA concernant les aménagements des lignes du reste du réseau, axe du Lötschberg, – le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA concernant la préparation de l'exploitation de l'axe du Lötschberg. En 2005, le Conseil fédéral a adapté les conventions AlpTransit par le biais d'avenants, suite à la révision du règlement du fonds FTP.

3415 En 2007, il a défini les conditions cadres pour la réalisation de l'avant-projet «Uri montagne long – Axen» dans un deuxième avenant à la convention entre la Confédération et ATG. L'ordonnance sur le transit alpin, les conventions AlpTransit et les directives sur le controlling de la NLFA sont révisées ou actualisées chaque fois que les conditions générales sont modifiées par une nouvelle décision du Parlement.

3416 Annexe 2.2 Bases légales Titre abrégé Titre complet et référence (recueil systématique/feuille fédérale)

Arrêté ETCS Arrêté fédéral du 1er octobre 2002 relatif à un crédit d'engagement pour l'équipement des véhicules ferroviaires de la signalisation dans la cabine de conduite (ETCS) (FF 2002 6137) Arrêté sur l'analyse des capacités des axes nord-sud Arrêté fédéral du 6 juin 2005 relatif à un crédit pour l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse (FF 2005 4039) Arrêté sur le crédit additionnel pour la NLFA Arrêté fédéral du 10 juin 2004 sur le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2004 3459) Arrêté sur le financement du transit alpin Arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global pour la NLFA (FF 2000 142) Arrêté sur le FTP Arrêté fédéral du 20 mars 1998 relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics (art. 196, ch. 3, dispositions transitoires de la Constitution fédérale; RS 101) Arrêté sur le transit alpin Arrêté fédéral du 4 octobre 1991 relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (RS 742.104) Lignes ferroviaires à travers les Alpes, conventions du 5 juillet 2000 (FF 2000 5169)⁵⁵ Annexe 1: Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et les Chemins de fer fédéraux SA (CFF) concernant la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes conformément à l'art. 5bis, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin Conventions AlpTransit Annexe 2: Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et AlpTransit Gothard SA (ATG) sur la planification, la construction et le financement de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes conformément à l'art. 5bis, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin

⁵⁵ Les conventions ont été publiées dans la Feuille fédérale, mais sans les annexes (qui contiennent les prescriptions de la Confédération).

3417 Titre abrégé Titre complet et référence (recueil systématique/feuille fédérale)

Annexe 3: Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et le BLS Chemin de fer du Lötschberg SA (BLS) concernant la réalisation de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes conformément à l'art. 5bis, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin (ligne de base du Lötschberg) Annexe 4: Convention entre la Confédération suisse (Confédération) et BLS AlpTransit SA (BLS AT) sur la planification, la construction et le financement de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes conformément à l'art. 5bis, let. a et c, de l'arrêté sur le transit alpin (ligne de base du Lötschberg) Ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes, conventions du 21 février 2001 (FF 2001 1114)⁵⁶ Convention entre la Confédération suisse (Confédération), d'une part, et le Chemin de fer Bodensee–Toggenburg (BT), de l'autre Convention entre la Confédération suisse (Confédération), d'une part, et le Schweizerische Südostbahn (SOB), de l'autre Convention entre la Confédération suisse (Confédération), d'une part, et les Chemins de fer fédéraux (CFF), de l'autre Avenant no 1 du 9 décembre 2005 aux conventions entre la Confédération suisse (Confédération), d'une part, et les CFF, le BLS, BLS AT et ATG, d'autre part (Adaptation consécutive à la modification du financement des projets FTP)⁵⁷ Avenant no 2 du 24 octobre 2007 à la convention entre la Confédération suisse (Confédération) et AlpTransit Gothard SA (ATG) sur la planification, la construction et le financement de la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (avant-projet «Uri montagne long–Axen»)⁵⁸ Loi sur le Parlement Loi du 13 décembre 2002 sur l'Assemblée fédérale (LParl; RS 171.10) Loi sur le raccordement aux LGV Loi fédérale du 18 mars 2005 sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (LLGV; RS 742.140.3)

56 Le libellé des conventions n'a pas été publié dans la Feuille fédérale. 57 Les avenants n'ont pas été publiés dans la Feuille fédérale. 58 Les avenants n'ont pas été publiés dans la Feuille fédérale.

3418 Titre abrégé Titre complet et référence (recueil systématique/feuille fédérale)

Loi sur le travail Loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (LTr; RS 822.11) Loi sur les finances de la Confédération Loi fédérale du 7 octobre 2005 sur les finances de la Confédération (LFC; RS 611.0) Loi sur les marchés publics Loi fédérale du 16 décembre 1994 sur les marchés publics (LMP; RS 172.056.1) Ordonnance sur le transit alpin Ordonnance du 28 février 2001 sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (Otran- sa; RS 742.104.1) Ordonnance sur les finances de la Confédération Ordonnance du 1er mai 2006 sur les finances de la Confédération (OFC; RS 611.1) Ordonnance sur les marchés publics Ordonnance du 11 décembre 1995 sur les marchés publics (OMP; RS 172.056.11) Programme d'allégement budgétaire PAB 03 Loi fédérale du 19 décembre 2003 sur le programme d'allégement budgétaire 2003 (FF 2003 7389) Programme d'allégement budgétaire PAB 04 Loi fédérale du 17 juin 2005 sur le programme d'allégement budgétaire 2004 (FF 2005 3967) Règlement du fonds FTP Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 9 octobre 1998 portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (RS 742.140; situation le 28 juin 2005) Règlement du fonds FTP (modification) Ordonnance de l'Assemblée fédérale du 17 juin 2005 portant modification de l'arrêté fédéral portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires (RO 2005 2517)

3419 Annexe 2.3 Messages et rapports du Conseil fédéral Titre abrégé Titre complet et référence (recueil systématique/feuille fédérale)

Message FINIS Message du 8 septembre 2004 relatif aux modifications du financement des projets FTP (FF 2004 4977) Message KANSAS Message du 8 septembre 2004 sur l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse et la garantie du tracé des tronçons NLFA reportés (FF 2004 4803) Message LGV Message du 26 mai 2004 relatif à loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance (FF 2004 3531) Message sur la vue d'ensemble du FTP Message du 17 octobre 2007 sur la vue d'ensemble du FTP (FF 2007 7217) Message sur le crédit additionnel pour la NLFA Message du 10 septembre 2003 sur l'arrêté fédéral concernant le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2003 5987) Message sur le crédit d'ensemble pour la NLFA Message du 31 mai 1999 sur le nouveau crédit d'ensemble pour la réalisation de la NLFA (FF 1999 6599) Message sur le FTP Message du 26 juin 1996 concernant la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (FF 1996 IV 648) PAB 03 Message du 2 juillet 2003 concernant le programme d'allégement 2003 du budget de la Confédération (FF 2003 5091) PAB 04 Message du 22 décembre 2004 concernant le programme d'allégement 2004 du budget de la Confédération (FF 2005 693) Rapport relatif aux surcoûts concernant le crédit additionnel pour la NLFA Rapport du 7 avril 2004 relatif aux surcoûts concernant le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1 (FF 2004 2499)

3420 Annexe 3 Interventions parlementaires en rapport avec la NLFA depuis 2007 Numéro d'objet Conseil, type, auteur (date du dépôt), titre, état des délibérations, clôture (date)

07.1056 CN Question Rey Jean-Noël (12.09.2007) Tunnel de base du Lötschberg. Non-respect de la durée du temps de travail Liquidé 07.3080 CN Postulat Donzé Walter (20.03.2007) NLFA. Parachever l'équipement du tronçon Mitholz-Ferden? Transmis le 22.06.2007 07.3231 CN Motion Laubacher Otto (23.03.2007) Repris par Binder Max Base de financement transparente pour le ZEB Non encore traité au conseil 07.3305 CN Interpellation Groupe V (06.06.2007) Débâcle de la NLFA. Le raccordement sud soulève des questions Non encore traité au conseil 07.3306 CN Interpellation Groupe V (06.06.2007) Débâcle de la NLFA. Les coûts détaillent Non encore traité au conseil 07.3318 CN Interpellation Lang Josef (12.06.2007) Le tunnel de base du Zimmerberg Non encore traité au conseil 07.3328 CE Motion Pfisterer Thomas (18.06.2007) Mandat relatif au financement supplémentaire de la NLFA et projet ZEB Motion au 2e conseil (04.10.2007) 07.3361 CE Motion Béguelin Michel (20.06.2007) Transversales alpines. Valoriser les expériences Liquidé le 04.10.2007 07.3428 CN Interpellation Leutenegger Oberholzer Susanne (21.06.2007) Réduction du bruit émis par les chemins de fer Non encore traité au conseil 07.3487 CN Motion Groupe V (22.06.2007) Conclure une nouvelle convention avec l'Italie sur la prise en charge du trafic Non encore traité au conseil 07.3488 CN Motion Groupe V (22.06.2007) Tunnel du Ceneri. Interrompre les travaux jusqu'à la conclusion d'une nouvelle convention avec l'Italie Non encore traité au conseil

3421 Numéro d'objet Conseil, type, auteur (date du dépôt), titre, état des délibérations, clôture (date)

07.3489 CN Motion Groupe V (22.06.2007) Raccordement sud à la NLFA. Elaborer un projet d'ensemble soumis au référendum Non encore traité au conseil 07.3495 CN Motion Wehrli Reto (22.06.2007) NLFA et projet ZEB Motion au 2e conseil 07.3547 CN Interpellation Müller Geri (22.06.2007) Tunnel du Ceneri. Questions urgentes Non encore traité au conseil 07.3744 CN Interpellation Müller Geri (05.10.2007) Questions relatives au tunnel de base du Ceneri Liquidé le 21.12.2007 07.3745 CN Interpellation Müller Geri (05.10.2007) Questions relatives à l'ouvrage d'embranchement souterrain de Sarè au tunnel de base du Ceneri Non encore traité au conseil 07.3843 CN Interpellation Föhn Peter (20.12.2007) Sérieuses insuffisances du système ETCS Non encore traité au conseil

Source: banque de données Curia Vista de l'Assemblée fédérale au 23.04.2008

3422 Annexe 4.1 Liste des décisions du Conseil fédéral en rapport avec la NLFA depuis 2007 Date Titre et portée 16.05.2007 Note de discussion Porta Alpina

Le Conseil fédéral a décidé de ne se prononcer sur l'investissement principal concernant la réalisation de la Porta Alpina que dans une phase ultérieure. Il a donc chargé le DETEC de résoudre les questions opérationnelles encore en suspens d'ici 2012 et de lui soumettre ensuite une proposition. Si le Conseil fédéral accepte alors l'investissement principal, la Porta Alpina pourra entrer en service environ 3 ans après l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard. 04.04.2007 Mise en consultation du projet de vue d'ensemble du FTP

Le Conseil fédéral met en consultation la vue d'ensemble sur le FTP. Le projet fixe les objectifs du développement de l'infrastructure ferroviaire en Suisse. 17.10.2007 Message sur la vue d'ensemble du FTP (y c. arrêté fédéral concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA)

Le Conseil fédéral a pris acte des résultats de la consultation sur la vue d'ensemble du FTP et du développement des grands projets ferroviaires (ZEB), ainsi que des besoins

financiers de la NLFA. Il demande au Parlement de développer l'infrastructure ferroviaire moyennant un coût de 5,2 milliards de francs. Le volume d'investissement FTP escompté initialement (30,5 milliards de francs) augmentera d'un milliard de francs. Un crédit de planification de 40 millions doit en outre créer les bases permettant la réalisation des options d'extension souhaitées par les cantons, ainsi que d'autres grands projets. Le DETEC préparera aussi vite que possible un message supplémentaire (ZEB2) à l'intention du Parlement. 24.10.2007 Ouvrages Axe du Lötschberg et Aménagements des lignes du reste du réseau: rallonge des crédits d'engagement au titre du renchérissement, des intérêts intercalaires et de la TVA

Les rallonges de crédit d'engagement couvrent les composantes nominales des coûts représentés par le renchérissement, les intérêts intercalaires et la TVA. Elles sont financées par le fonds FTP. Le Conseil fédéral a augmenté de 128 millions le crédit d'engagement de l'axe du Lötschberg et de 25 millions de francs celui des aménagements des autres lignes du réseau (notamment pour la préparation de l'exploitation du tunnel de base du Lötschberg et les aménagements de tronçons entre Thoune et Frutigen).

3423 Date Titre et portée 24.10.2007 Surveillance du projet, axe du Lötschberg, axe du Saint-Gothard et aménagements des lignes du reste du réseau: libération d'une tranche des réserves

Le Conseil fédéral a libéré 534 millions de francs (prix 1998) des réserves pour l'axe du Saint-Gothard. Les surcoûts que couvre cette somme avaient été vérifiés au préalable par l'OFT qui les a considérés comme plausibles. Ils sont déjà pris en compte dans les coûts finals. Du fait de cette libération des réserves, les adjudications d'AlpTransit Gothard SA sont assurées jusqu'à la fin de 2008. 24.10.2007 Deuxième supplément à la convention Confédération-ATG relatif à l'avant-projet «Uri montagne long»

Le Conseil fédéral a approuvé un supplément à la convention de la Confédération avec ATG. ATG est chargé d'élaborer l'avant-projet «Uri montagne long – Axen», qui ne fait pas partie de la commande initiale. Le coût global est estimé à 5,8 millions de francs (prix 2006), y compris les sondages d'exploration géologiques. Cette somme est financée par un crédit de 24 millions de francs alloué par le Parlement pour une analyse des capacités de l'axe nord-sud du réseau ferré suisse, où le projet est mentionné explicitement. 21.12.2007 Prolongation de la concession d'infrastructure du BLS SA pour l'axe du Lötschberg jusqu'en 2020

Le Conseil fédéral a décidé que le BLS SA pourrait exploiter l'axe du Lötschberg jusqu'en 2020. La concession d'infrastructure, qui expirera à la fin de 2010, peut être renouvelée en conséquence. Par la même occasion, le Conseil fédéral a garanti aux CFF SA qu'ils pourraient exploiter le tunnel du Simplon jusqu'en 2020. Il a subordonné cette prolongation à la condition que BLS SA sépare son infrastructure (y compris le tronçon de base) de l'entreprise et l'incorpore dans une société distincte (BLS Réseau SA), contrôlée par la Confédération. Les travaux visant à transférer l'infrastructure dans BLS Réseau SA à partir du 1er janvier 2009 ont déjà bien progressé. De cette manière, la Confédération disposera – comme le lui demande le Parlement – des possibilités d'agir que lui confère son droit de propriété et pourra ainsi préserver son grand engagement financier dans l'accroissement de la capacité du Lötschberg (double voie, corridor de feroutage, tunnel de base).

3424 Date Titre et portée 23.01.2008 Révision partielle de la loi fédérale sur les marchés publics: coup d'accélérateur pour les grands projets d'infrastructure

Lors d'une présentation, le Conseil fédéral a exposé comment il serait possible de mieux tenir compte de l'intérêt général, afin que les grands projets d'envergure nationale soient réalisés dans les délais fixés et au meilleur prix. Selon lui, la pratique actuelle du Tribunal administratif fédéral en matière d'effet suspensif accorde trop d'importance aux intérêts du recourant. C'est pourquoi il estime que l'admissibilité de l'effet suspensif d'un recours devrait être décrite de façon plus précise dans la loi sur les marchés publics. Le Conseil fédéral a chargé le DETEC de concrétiser sa proposition. Le Conseil fédéral accorde une certaine urgence à cette adaptation dans la mesure où quelques grands lots de gros œuvre de la NLFA doivent encore être adjugés ces prochaines années. Pour l'instant, il a décidé de laisser en suspens la question de savoir si cette modification doit faire l'objet d'une révision partielle de la loi sur les marchés publics ou si elle peut être intégrée dans la refonte en cours, menée par le DFF.

Source: décisions du Conseil fédéral en rapport avec la NLFA depuis 2007

3425 Annexe 4.2 Liste des rapports et déclarations d'événement des constructeurs depuis 2007
Date Titre

AlpTransit Gotthard SA (ATG) 05.02.2007 Rapport d'événement no 58

Faido et Bodio, renchérissement des salaires par suite d'une convention complémentaire à la Convention nationale conclue entre la Société Suisse des Entrepreneurs et les syndicats
15.05.2007 Rapport d'événement no 59

Adjudication des équipements ferroviaires du tunnel de base du Saint-Gothard 18.10.2007
Déclaration d'événement no 9

Empêchement de travailler sur les chantiers ATG d'Erstfeld, Amsteg, Sedrun, Faido et Bodio du 12 au 14.10.2007 13.02.2008 Rapport d'événement no 60

Situation des travaux de percement dans le tunnel de Faido en direction de Sedrun, rapport au 31.01.2008

BLS SA 24.10.2007 Déclaration d'événement no 4

Ligne de base du Lötschberg, déraillement du train no 43647 sur l'aiguillage 34 le 16.10.2007

Source: rapports d'événement des constructeurs et des gestionnaires depuis 2007

3426 Annexe 4.3 Liste des principaux contrôles du CDF et de l'OFT et notes du CDF à la DSN depuis 2007
Date Titre Contrôle fédéral des finances (CDF) 05.04.2007 Prise de position relative au rapport d'étape sur la NLFA no 22 (1er juillet à 31 décembre 2006)

13.04.2007 Evaluation des rapports d'audit 2006 des instances de contrôle 04.10.2007

Examen de la qualité d'exécution des travaux dans la section sud du Saint-Gothard (Biasca) et suivi de l'audit effectué en 2006 13.11.2007

Prise de position relative au rapport d'étape sur la NLFA 2007/I (1er janvier à 30 juin 2007) 17.12.2007

Séance de coordination du 30.11.2007 avec les instances de contrôle de la NLFA 25.01.2008 Financement de l'European Train Control System (ETCS)

Office fédéral des transports (OFT) 16.01.2007 ATG: processus de gestion ATG, surveillance de l'assurance qualité, gestion des informations, pilotage des coûts et des délais
17.01.2007 BLS AT/BLS SA: technique ferroviaire, mise en service de l'axe du Lötschberg, suivi de contrôles antérieurs, comptes annuels 07.02.2007 ATG: risques

géologiques, logistique des chantiers, génie civil Axe du Saint-Gothard, TBG (versant sud) et TBC 10.05.2007 ATG: fixation du renchérissement NLFA mesuré par l'indice, travaux de construction de la fenêtre d'accès de Sigirino, cavernes d'installation 24.05.2007 ATG: fixation du renchérissement NLFA mesuré par l'indice pour le tronçon d'Erstfeld 24.10.2007 ATG: travaux préparatoires pour la gestion des prétentions supplémentaires 29.10.2007 ATG: risques géologiques, logistique des chantiers, génie civil Axe du Saint-Gothard, TBG (versant nord), Saint-Gothard Nord 05.11.2007 ATG: renchérissement mesuré par l'indice, TVA, intérêts intercalaires, centrale, tronçon de Sedrun 13.11.2007 BLS AT: renchérissement mesuré par l'indice, TVA, intérêts intercalaires 03.12.2007 BLS AT: processus de décompte et rapport final, documentation du projet

Source: rapports d'audit des instances de contrôle (CDF et OFT) et notes du CDF à la DSN

3427 Annexe 5.1a Evolution des coûts de référence initiaux de 1998 jusqu'aux coûts finals prévisionnels à fin 2007 Ouvrage Coûts de référence initiaux Modifications projet jusqu'aux conventions AlpTransit Mesures de compensation Modifications de projet Adjudications: surcoûts/ économies Décompte final: surcoûts/ économies Coûts finals prévisionnels Renchérissement total Coûts finals prévisionnels Prix de référence 1998 1998 1998 1998 Libération crédit Contrat Actualisé Effectif 1998

Surveillance du projet 76,00 0,00 0,00 23,51 -1,51 0,00 106,49 8,49 98,00

Axe du Loetschberg 3 214,00 80,71 -126,20 862,70 310,21 -75,59 4 975,39 709,58 4 265,82

Axe du Saint-Gothard 7 716,00 352,93 -263,0 3 579,82 334,42 115,86 13 307,51 1 471,47 11 836,04 - dont tunnel de base du Ceneri 1 392,54 40,50 -58,00 942,30 -87,53 9,71 2 493,73 254,21 2 239,52

Aménagements de la Surselva 123,00 0,00 0,00 -10,10 -1,29 0,00 113,68 2,07 111,61

Raccordement de la Suisse orientale 992,00 0,00 0,00 -39,71 -26,10 0,00 930,52 4,33 926,19 - dont tunnel de base du Zimmerberg 776,00 0,00 0,00 -650,50 -26,10 0,00 103,73 4,33 723,49 - dont tunnel du Hirzel 216,00 0,00 0,00 -24,81 0,00 0,00 202,69 0,00 202,69

Aménagements St-Gall-Arth-Goldau 86,00 11,51 0,00 4,02 0,35 -1,10 105,42 4,64 100,78

Aménagements Reste du réseau 550,00 0,00 0,00 547,15 8,98 0,54 1 147,81 41,14 1 106,67 - dont axe du Loetschberg (BLS) 60,97 0,00 0,00 -20,00 0,00 0,00 45,99 5,02 40,98 - dont axe du Loetschberg (CFF) 189,03 0,00 0,00 7,70 0,68 0,52 219,25 21,32 197,93 - dont axe du Saint-Gothard 300,00 0,00 0,00 0,00 0,00 0,00 300,00 00,00 300,00 - dont préparation exploitation Loetschberg 0,00 0,00 0,00 120,55 8,29 0,00 142,38 13,54 128,84 - dont courant de traction St-Gothard 0,00 0,00 0,00 107,00 0,00 0,00 107,20 00,20 107,00 - dont préparation exploitation St-Gothard 0,00 0,00 0,00 331,90 0,01 0,02 332,99 1,07 331,92

Total (hors réserves) 12 757,00 445,15 -389,20 4 967,39 625,05 39,72 20 686,82 2 241,72 18 445,10

Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, annexes

3428 Annexe 5.1b Evolution des coûts de référence initiaux de 1998 jusqu'aux coûts finals prévisionnels à fin 2007

Source: rapport d'étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, annexes

3429 Annexe 5.2 Evolution de la projection des coûts du projet de la NLFA de 1998 à 2007
Ouvrage 1998 1998–2001 +/- 2001 2001–2002 +/- 2002 2002–2003 +/- 2003 2003–2004
+/- 2004 Prix de référence 1998 1998 1998 1998 1998 1998 1998 1998 1998 Surveillance
du projet 76 +12 88 88

88 +10 98 Axe du Lötschberg 3 214 +448 3 662 +220 3 883 +273 4 156 +99 4 255 Axe du
Saint-Gothard 7 716 +1 053 8 769 +22 8 791 +820 9 611 +436 10 046 – dont tunnel de base
du Ceneri 1 393 +516 1 908 +3 1 911 +124 2 035 +1 2 035 Aménagements de la Surselva
123 –9 114 –3 112 +0 112 –0 112 Raccordement de la Suisse orientale 992 –39 953 953 +1
954 –19 934 Aménagements St-Gall–Arth-Goldau 86 +9 95 +4 99 +3 102 –1 101
Aménagements Reste du réseau 550 550 –20 530 +110 640 +161 800 – dont axe du
Lötschberg 250

360 – dont axe du Saint-Gothard 300

440

Coûts du projet des constructeurs 12 757 +1 475 14 232 +224 14 455 +1 206 15 662 +685
16 346

Nouvelles prestations annoncées +150 150 –150

Coûts du projet de l'OFT 12 757 +1 475 14 232 +224 14 455 +1 356 15 812 +535 16 346

Analyse des risques: opportunités –350 –100 Analyse des risques: risques 1 400 1 100

Excédent/Déficit de financement du crédit d'ensemble de la NLFA 1 947 472 249 –1 108
–742

Source: rapports d'étape sur la NLFA depuis 1998 (en millions de francs, prix 1998,
arrondi)

3430 Ouvrage 2004 2004–2005 +/- 2005 2005–2006 +/- 2006 2006–2007 +/- 2007 Total
1998–2007 +/- Prix de référence 1998 1998 1998 1998 1998 1998 1998 1998 Surveillance du
projet 98 98 98 98 +22 Axe du Lötschberg 4 255 +74 4 328 –26 4 303 –37 4 266 +1 052
Axe du Saint-Gothard 10 046 +17 10 063 +486 10 549 +1 287 11 836 +4 120 – dont tunnel
de base du Ceneri 2 035 –7 2 029 +78 2 107 +133 2 240 +847 Aménagements de la
Surselva 112 –0 112 –0 112 +0 112 –11 Raccordement de la Suisse orientale 934 934 –8
927 –0 927 –65 Aménagements Saint-Gall–Arth-Goldau 101 –0 101 +0 101 +0 101 +15
Aménagements Reste du réseau 800 –4 796 +1 797 +309 1 107 +557 – dont axe du
Lötschberg 360 –4 356 +1 357 +10 368 +118 – dont axe du Saint-Gothard 440 440 440
+299 739 +439

Coûts du projet des constructeurs 16 346 +86 16 432 +454 16 886 +1 559 18 445 +5 688

Prestations supplémentaires selon l'OFT 59 +300 300 +1 055 1 355 +1 355

Coûts du projet de l'OFT 60 16 346 +86 16 432 +754 17 186 +2 614 19 800 +7 043

Analyse des risques: opportunités –100 –50 –300 –1 700 Analyse des risques: risques 1 100
1 400 2 800 1 800

Excédent/Déficit de financement du crédit d'ensemble de la NLFA –742 –828 –1 582 –4
196

Source: rapports d'étape sur la NLFA depuis 1998; en millions de francs (prix 1998),
arrondi

59 Prestations qui ne sont pas incluses dans les projections des constructeurs et qui sont comptabilisées par l'OFT. 60 Coût global attendu avec la plus grande probabilité jusqu'à la fin du projet, selon les estimations de l'OFT.

3431 Annexe 6.1 Typologie des crédits de la Confédération en rapport avec la NLFA

Crédit d'engagement (art. 10, al. 1, OFC) Crédit budgétaire (art. 20, al. 1, OFC) «Le crédit d'engagement autorise à engager, pour un projet unique ou un groupe de projets similaires, des dépenses jusqu'à concurrence du plafond autorisé.» (Suivant leur importance, les crédits d'engagement sont soumis au Parlement soit par le biais d'un message ad hoc soit par la voie des arrêtés sur le budget et ses suppléments.) «Le crédit budgétaire autorise l'unité administrative, aux fins indiquées et dans les limites du montant autorisé, durant l'exercice budgétaire: – à effectuer des dépenses courantes et à fixer des charges sans incidences financières (crédit de charges); – à effectuer des dépenses d'investissement (crédit d'investissement).»

Crédit additionnel (art. 10, al. 2, OFC) Crédit supplémentaire (art. 20, al. 2, OFC) «Le crédit additionnel complète un crédit d'engagement jugé insuffisant.» (Les crédits additionnels sont sollicités soit par le biais d'un message ad hoc soit dans le cadre du budget et de ses suppléments.) «Le crédit supplémentaire est un crédit budgétaire autorisé ultérieurement au vote du budget.» (Il peut revêtir la forme du crédit supplémentaire ordinaire, du crédit provisoire ordinaire [ouvert avec l'assentiment de la Délégation des finances] ou du crédit provisoire urgent [ouvert par le Conseil fédéral seul].)

Rallonge de crédit Dépassement de crédit (art. 20, al. 6, OFC) «Le dépassement de crédit est l'utilisation d'un crédit budgétaire ou d'un crédit supplémentaire au-delà du montant autorisé par l'Assemblée fédérale.»

Report de crédit (art. 36, al. 1, LFC) Une rallonge de crédit est le relèvement d'un crédit d'engagement décidée par le Conseil fédéral en vertu d'une délégation de compétences prévue explicitement dans une loi ou un arrêté fédéral à des fins clairement définies dans l'acte en question (par exemple la TVA, les intérêts intercalaires, le renchérissement). Cette expression ne figure ni dans la loi ni dans l'ordonnance sur les finances de la Confédération. Elle est issue de la pratique et son but exclusif est de simplifier les procédures administrative et parlementaire. (définition selon note de service du 11 février 2002 de l'AFF à l'OFT) «Lorsque la réalisation de projets d'investissement, de mesures ou de projets a pris du retard, le Conseil fédéral peut reporter à l'année suivante des crédits budgétaires et des crédits supplémentaires ouverts par l'Assemblée fédérale qui n'ont pas été entièrement utilisés.»

3432 Annexe 6.2a Crédit d'ensemble pour la NLFA: évolution des crédits d'engagement de 1998 à fin 2007
Crédit d'engagement AF 08.12.99 +/- ACF 03.07.01 +/- ACF 21.08.02 +/- ACF 27.08.03 +/- AF 10.06.04 +/- ACF 08.09.04 +/- ACF 22.12.04

Surveillance du projet 65 +11 76 76 76 76 76,00 76,00 Axe du Lœtschberg 2 754 +460 3 214 +410 3 624 +165 3 789 3 789 +366,09 4 155,09 -17,78 4 138,12 Axe du Saint-Gothard 6 612 +1 104 7 716 7 716 +213 7 929 7 929 -0,40 7 928,60 7 928,60 Aménagements de la Surselva 105 +18 123 123 123 123 123,00 123,00 Raccordement de la Suisse orientale 850 +142 992 992 992 992 992,00 992,00 Aménagements Saint-Gall-Arth-Goldau 74 +12 86 +5 91 91 91 +0,07 91,07 91,07 Aménagements des lignes du reste du réseau 471 +79 550 -20 530 530 530 +109,63 639,63 +17,78 657,41 Réserves 1 669 +278 1 947 -395 1 552

–378 1 174 +900 2 074 –476,20 1 597,80 1 597,80

Crédit d'ensemble pour la NLFA 12 600 +2 104 14 704 14 704 14 704 +900 15 604 15 604
15 604

Remarques (cf. annexe 6.3b) 1 2 3 4 5 6 7

Source: récapitulation établie sur la base des rapports d'étape sur la NLFA no 9 à 2007/II;
en millions de francs (prix 1998), arrondi

3433 Crédit d'engagement ACF 22.12.04 +/- ACF 19.10.05 +/- ACF 08.11.06 +/- ACF
24.10.07 Somme des tranches libérées, des réserves libérées et des transferts de crédit
(Colonnes 3 à 10) Total des relèvements Crédit additionnel 2004 (Colonnes 3 à 10)

Surveillance du projet 76,00 76,00 +9,00 85,00 85,00 +9,00 Axe du Lœtschberg 4 138,12
+116,00 4 254,12 +56,90 4 311,02 4 311,02 +1 097,02 Axe du Saint-Gothard 7 928,60 7
928,60 +90,90 8 019,48 +533,87 8 553,35 +837,35 Aménagements de la Surselva 123,00
123,00 123,00 123,00 Raccordement de la Suisse orientale 992,00 992,00 992,00 992,00
Aménagements Saint-Gall–Arth-Goldau 91,07 91,07 91,07 91,07 +5,07 Aménagements des
lignes du reste du réseau 657,41 +6,75 664,15 +27,60 691,75 691,75 +141,75 Réserves 1
597,80 1 475,05 –184,4 1 290,68 –533,87 756,81 –2 090,18 +900

Crédit d'ensemble pour la NLFA 15 604 15 604 15 604 15 604

Remarques (cf. annexe 6.3b) 7 8 9 10 11 12

Source: récapitulation établie sur la base des rapports d'étape sur la NLFA no 9 à 2007/II;
en millions de francs (prix 1998), arrondi

3434 Annexe 6.2b Crédit d'ensemble pour la NLFA: évolution des crédits d'engagement de
1998 à fin 2007 – Remarques 1 Arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit
global pour la NLFA – Crédit d'ensemble pour la NLFA en prix de 1998 sur la base de
l'indice de renchérissement ZIW (indice zurichois des coûts de la construction de
logements) 2 Arrêté du Conseil fédéral du 3 juillet 2001 – Crédit d'ensemble pour la NLFA
en prix de 1998 sur la base de l'indice de renchérissement de la NLFA (IRN) – Ajustement
du crédit d'ensemble à l'IRN à hauteur de 2,1 milliards de francs par le Conseil fédéral –
Détails de la conversion, cf. message du 10 septembre 2003 sur l'arrêté fédéral concernant
le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA
1 (FF 2003 5987), annexe 7 3 Arrêté du Conseil fédéral du 21 août 2002 – Première
libération de réserves par le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 395 millions de
francs (axe du Lœtschberg +390 millions, Saint-Gall–Arth-Goldau +5 millions) – Transfert
de crédit: aménagements des lignes du reste du réseau –20 millions, axe du Lœtschberg +20
millions 4 Arrêté du Conseil fédéral du 27 août 2003 – Deuxième libération de réserves par
le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 378 millions de francs (axe du Lœtschberg
+165 millions, Saint-Gall–Arth-Goldau +213 millions) 5 Arrêté fédéral du 10 juin 2004 sur
le crédit additionnel et la libération partielle des crédits de la deuxième phase de la NLFA 1
– Octroi du crédit additionnel de 900 millions de francs par le Parlement (augmentation du
crédit d'engagement Réserves) 6 Arrêté du Conseil fédéral du 8 septembre 2004 –
Troisième libération de réserves par le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 476,5
millions de francs (axe du Lœtschberg +366,9 millions, Saint-Gall–Arth-Goldau +109,6
millions) – Ajustement des différences d'arrondi résultant de l'arrêté fédéral du 10 juin
2004 par le biais de transferts de crédit mineur entre les crédits d'engagement

3435 7 Arrêté du Conseil fédéral du 22 décembre 2004 – Transfert de crédit: axe du Lötschberg –17,78 millions, aménagements des lignes du reste du réseau +17,78 millions 8 Arrêté du Conseil fédéral du 19 octobre 2005 – Quatrième libération de réserves par le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 122,75 millions de francs (axe du Lötschberg +116 millions, Saint-Gall–Arth-Goldau +6,75 millions) 9 Arrêté du Conseil fédéral du 8 novembre 2006 – Cinquième libération de réserves par le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 184,4 millions de francs (surveillance du projet +9 millions, axe du Lötschberg +56,09 millions, axe du Saint-Gothard +90,9 millions, aménagements des lignes du reste du réseau +27,6 millions) 10 Arrêté du Conseil fédéral du 24 octobre 2007 – Sixième libération de réserves par le Conseil fédéral – Réduction des réserves de 533,87 millions de francs (axe du Saint-Gothard +533,87 millions) 11 Total des réserves libérées – Somme des tranches de réserves libérées (depuis l’ajustement du crédit d’ensemble pour la NLFA à l’IRN le 3 juillet 2001): 2,1 milliards de francs environ 12 Total des crédits additionnels – Total des crédits additionnels (depuis l’ajustement du crédit d’ensemble pour la NLFA à l’IRN le 3 juillet 2001): 0,9 milliards de francs environ (en 2004)

3436 Annexe 6.3 Simulation du fonds FTP (situation Compte d’Etat 2007 y c. message sur la vue d’ensemble du FTP)

Source: rapport d’étape sur la NLFA 2007/II, 1er juillet à 31 décembre 2007, rapport principal

3437 Annexe 7 Principales instances investies de tâches de surveillance, de contrôle et d’exécution dans le cadre de la NLFA (situation avril 2007) Organe Fonction Compétences principales en rapport avec la NLFA

Parlement commettant

Commissions de contrôle

– Commissions de gestion (CdG) haute surveillance administrative du Parlement (concomitante/a posteriori) – sur la gestion du Conseil fédéral (y compris DETEC et OFT) – sur la gestion de l’Administration fédérale (y compris DETEC et OFT) – Commissions des finances (CdF) haute surveillance financière du Parlement (conceptuelle/a posteriori) – lors de l’examen préalable du budget de la Confédération (y compris DETEC et OFT ainsi que fonds FTP) – lors de l’examen préalable du compte d’Etat (y compris DETEC et OFT ainsi que fonds FTP)

Délégations de surveillance

– Délégation des finances (DélFin) haute surveillance financière du Parlement (concomitante/a posteriori) – sur l’ensemble des finances de la Confédération (y compris le DETEC et l’OFT ainsi que le fonds FTP) – approbation des crédits du fonds FTP décidés par la voie urgente – Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) haute surveillance administrative et financière du Parlement sur la réalisation de la NLFA (concomitante/a posteriori) – sur la conformité des prestations fournies ainsi que sur le respect des bases légales, des prestations, des délais, des coûts et des crédits – sur l’organisation des projets et de la surveillance – sur l’exercice des fonctions de surveillance et de pilotage par les autorités de surveillance – en se fondant sur les critères du contrôle parlementaire énoncés à l’art. 26 LParl (légalité, régularité, opportunité, efficacité, efficience économique) – en se fondant sur les principes d’action guidant le travail et la coordination de la haute surveillance sur la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA)

3438 Organe Fonction Compétences principales en rapport avec la NLFA

Conseil fédéral commettant – garantie de la surveillance et du contrôle sur la NLFA – approbation des conventions passées avec les constructeurs – adoption de l’ordonnance sur le transit alpin – gestion du crédit d’ensemble pour la NLFA – par la libération des crédits d’engagement, les décisions relatives aux rallonges de crédit, la gestion des réserves – par le relèvement du crédit d’ensemble au titre du renchérissement, des intérêts intercalaires et de la TVA – par la libération du crédit d’engagement «Réserves» par tranches, sous certaines conditions – par la libération des crédits d’engagement par tranches – par le biais de transferts mineurs entre les crédits d’engagement – par la négociation, à l’intérieur du crédit d’ensemble, de solutions de financement spécifiques dans le but d’améliorer la rentabilité des ressources investies dans la NLFA

Contrôle fédéral des finances (CDF) haute surveillance financière au niveau des autorités (concomitante/a posteriori) – coordination des programmes de contrôle des organes de révision statutaires des constructeurs, de l’inspection des finances de l’OFT et de la section Grands projets de l’OFT (selon l’ordonnance sur le transit alpin et les directives du CDF) – vérifications auprès de l’OFT quant à la conception des contrôles et à l’exécution des tâches – contrôles directs, formels et matériels, chez les constructeurs, notamment dans les domaines des appels d’offres et des adjudications, de la marche des affaires et de la gestion des contrats – mandat de réviseur des comptes du fonds FTP – établissement de rapports de révision et de prises de position à l’intention de la DSN et de la DéFin

Administration fédérale

DETEC surveillance stratégique du projet – Secrétariat général du DETEC (SG DETEC) – évaluation de tâches centrales, afférentes à des projets ou à des événements particuliers, à l’intention du chef du département – Experts indépendants mandatés par le DETEC expertises indépendantes pour le compte du DETEC – examen de questions techniques spécifiques (géologie, hydrologie, technique de construction des tunnels, technique ferroviaire, etc.) – recours ponctuel pour recueillir rapidement un avis indépendant sur des questions essentielles

3439 Organe Fonction Compétences principales en rapport avec la NLFA

Office fédéral des transports (OFT) – Section Grands projets (division Infrastructures) surveillance opérationnelle du projet – pilotage du projet (y compris outils informatiques) – surveillance opérationnelle directe du projet au niveau de l’administration quant à la conformité des prestations et au respect des coûts, des échéances et de la qualité, en particulier par le biais – de contrôles complémentaires et spéciaux auprès des constructeurs – de contrôles matériels sur la gestion des crédits par les constructeurs – du contrôle des dossiers d’appel d’offres – d’exigences contractuelles minimales – de contrôles ponctuels des adjudications et des contrats – de rapports au niveau des autorités – Inspection des finances (Révision) surveillance financière au niveau de l’office – contrôle des interfaces entre les différentes comptabilités, y compris l’audit informatique – examen des systèmes de contrôle internes des constructeurs – contrôle formel de la comptabilité des projets – contrôle formel des crédits et des contrats – contrôles spéciaux ciblés – Groupe de suivi technique AlpTransit (EST-AT) groupe de suivi technique de l’OFT – conseil dans des domaines techniques spécifiques (géologie, hydrologie, technique de construction des tunnels, technique ferroviaire, etc.)

Office fédéral des migrations (ODM) surveillance dans le domaine du droit des étrangers – haute surveillance sur l'exécution de la réglementation sur les étrangers afin de garantir une pratique homogène dans tous les cantons – procédure d'approbation pour les autorisations cantonales délivrées aux ressortissants d'Etats tiers (surtout dans le tertiaire) – coordination avec les constructeurs, les entreprises (consortiums), la Suva, les offices cantonaux du travail et de la police des étrangers, les inspections cantonales du travail ainsi que la CPPTS Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO) – Direction du travail (DT) – Inspections fédérales du travail surveillance (et exécution) dans le domaine de la loi sur le travail – exécution directe seulement pour l'octroi d'autorisations concernant la durée du travail – coordination de la surveillance en matière de protection des travailleurs et de prévention des accidents à l'égard des cantons, compétents pour l'exécution Office fédéral des assurances sociales (OFAS) surveillance générale dans le domaine des assurances sociales – surveillance des questions de fond relevant du droit des assurances sociales

3440 Organe Fonction Compétences principales en rapport avec la NLFA

Suva réglementation et exécution dans le domaine de la sécurité des travailleurs – coordination avec le SECO: direction dans les domaines de la sécurité des travailleurs et de la loi sur le travail pour les chantiers souterrains, dans les secteurs où prévaut la loi sur l'assurance-accidents (selon circulaire de l'ancien Office fédéral du développement économique et de l'emploi [OFDE] d'avril 1998)

Cantons touchés par les chantiers de la NLFA

Offices cantonaux du travail exécution du droit des étrangers, de la loi sur le service de l'emploi et de la loi sur l'assurance- chômage – examen des demandes de permis de travail et attribution des contingents – mise en œuvre de mesures appropriées concernant le marché du travail – conseil/placement des demandeurs d'emploi par les offices régionaux de placement Offices cantonaux de la police des étrangers exécution du droit des étrangers – octroi des permis de travail Inspections cantonales du travail exécution de la loi sur le travail et de la loi sur l'assurance-accidents (pour autant que la Suva ne soit pas compétente) – contrôles sur les chantiers de la NLFA dans le cadre de l'exécution de la loi sur le travail – coordination avec la Suva: direction dans les domaines de la sécurité des travailleurs et de la loi sur le travail pour les chantiers non souterrains, dans les secteurs où prévaut la loi sur l'assurance-accidents (selon circulaire de l'ancien Office fédéral du développement économique et de l'emploi [OFDE] d'avril 1998)

Constructeurs

AlpTransit Gotthard SA (ATG) BLS AlpTransit SA (BLS AT) CFF BLS SA Südost-Bahn (SOB) Matterhorn-Gotthardbahn (MGB) Rhätische Bahn (RhB) maître d'ouvrage – responsabilité principale de la planification et de la fourniture des prestations commandées, y compris du respect des coûts et des délais conformément aux conventions AlpTransit passées avec la Confédération – responsabilité principale en particulier des adjudications et des contrats en conformité avec les DCN – responsabilité principale pour tous les risques sauf en cas de – modification de la commande de la Confédération – modification du cadre juridique de la NLFA – retards dans la mise à disposition des ressources financières par la Confédération – risques géologiques imprévus – responsabilité légale selon le droit des sociétés – Services d'audit interne audit financier interne – contrôle interne de la régularité des comptes – examen des procédures et des processus

3441 Organe Fonction Compétences principales en rapport avec la NLFA

Organes de révision statutaires audit externe – contrôle de la conformité de la comptabilité financière des constructeurs au droit et aux statuts

Partenaires de la convention collective de travail

Commission professionnelle paritaire pour les travaux souterrains (CPPTS) contrôle et exécution de la convention nationale du secteur principal de la construction – poursuite des violations de la Convention nationale de travail

3442

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2007 - 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 tél... In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 2008 Année Anno Band 1 Volume Volume Heft 20 Cahier Numero Geschäftsnummer 08.006 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 20.05.2008 Date Data Seite 3311-3442 Page Pagina Ref. No 10 141 783 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.

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