



02.10.2003 - 17:04 Uhr

PD: Point de la situation sur la réalisation de la NLFA

(ots) - Fin juin 2003, les coûts finaux présumés du grand projet de nouvelle ligne ferro-viaire à travers les Alpes (NLFA) se montent à quelque 15 milliards de francs, soit 140 millions de plus que le crédit global de la NLFA. En principe, le tunnel de base du Ltschberg devrait entrer en service, comme prévu, en mai 2007. En revanche, le percement du tunnel de base du Gothard prend du retard en raison des conditions géologiques défavorables rencontrées à Bodio et Faido. L'ouvrage ne pourra donc vraisemblablement ouvrir qu'en 2015. La Délégation de surveillance de la NLFA continue de s'intéresser aux investigations sur d'éventuelles ententes sur les prix entre les cimentiers.

Conformément à l'article 4 de l'arrêté fédéral du 8 décembre 1999 sur le nouveau crédit global pour la NLFA, le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) rend compte chaque semestre de l'avancement des travaux de construction et de l'évolution des coûts à la Délégation de surveillance de la NLFA des Chambres fédérales (DSN). Le dernier rapport Rapport n° 15 (1er janvier - 30 juin 2003), dont la DSN a pris acte lors de sa séance du 1er octobre 2003, a constitué le point de résistance de cette rencontre. Il fait le point de la situation sur la réalisation de ce projet majeur.

Coûts finaux présumés

En date du 30 juin 2003, les coûts finaux présumés de la NLFA s'élevaient à 15 milliards de francs environ, soit quelque 2 % de plus que le total du crédit global de la NLFA, qui se monte à 14,7 milliards (base 1998). En raison de ce dépassement, la DSN approfondira cette question lors de sa prochaine séance ordinaire des 25 et 26 novembre 2003. Les différences de coûts attestées et annoncées sont surveillées systématiquement par l'OFST et par les constructeurs concernés et sont, si possible, compensées.

Augmentation des réserves

Selon les dernières projections de l'OFST, les réserves de 1,9 milliard de francs provisionnées jusqu'à présent seront insuffisantes. Le crédit additionnel de 900 millions de francs que le Conseil fédéral a proposé avec son message du 10 septembre 2003 fera passer les coûts finaux de la NLFA de 14,7 à environ 15,6 milliards de francs (base 1998). Ce crédit additionnel financera des prestations supplémentaires consécutives à l'optimisation des projets, à la modification de commandes et à de nouvelles exigences en matière de sécurité. Il permettra également de payer les surcoûts liés aux retards de certains projets et à des adjudications désavantageuses et enfin de renforcer les réserves. La DSN communiquera son point de vue sur ce message dans une prise de position adressée aux commissions des transports et des télécommunications (CTT) du Conseil national et du Conseil des États, compétentes pour l'examen préalable de ce document au Parlement.

Situation actuelle et échéances

Au tunnel de base du Ltschberg, environ 82 % du système du tunnel étaient déjà percés vers le milieu de l'année. On peut donc toujours tabler sur une mise en service à partir de mai 2007, d'abord pour les trains de marchandises, puis pour le trafic voyageurs. Sur l'axe du Gothard, les travaux de construction ont commencé sur de nouveaux fronts. La procédure d'approbation des

plans du dernier chantier dont l'autorisation est encore en suspens, le portail Nord à Erstfeld, est en bonne voie. En revanche, des retards se profilent pour le percement du tunnel de base. Les conditions géologiques défavorables rencontrées à Faido et à Bodio vont vraisemblablement se traduire par un report de l'ouverture de l'ouvrage de 2014 à 2015. Lors de sa prochaine séance, la DSN informera de nouveau sur l'évolution de la situation sur ces deux chantiers. Ici, des décisions sur les mesures à prendre auront déjà été prises ou seront sur le point de l'être.

Souçons dententes sur les prix entre les cimentiers La DSN a pris acte de l'avancement des investigations de la Commission de la concurrence (Comco) dans l'examen des soupçons dententes sur les prix entre les cimentiers. Elle va continuer à s'intéresser de près à cette affaire qui figurera à l'ordre du jour de sa prochaine séance car, vu la quantité importante de ciment utilisée dans la construction des tunnels, il se peut qu'un potentiel d'économies considérable puisse être réalisé.

La DSN s'est réunie à Berne le 1er octobre 2003 sous la présidence du conseiller aux États Simon Epiney (PDC/VS). Des collaborateurs de l'Office fédéral des transports (OFT) et du Contrôle fédéral des finances (CDF) y ont également participé.

Berne, le 2 octobre 2003 Services du Parlement

Renseignements :

M. le Conseiller aux États Simon Epiney (président), 027 455 78 40 (salle du CE)

M. le Conseiller National Andrea Hämmerle, 081 655 19 68 (salle du CN)

Source de l'annexe : Management Summary du rapport de situation n° 15, pp. XXII et XXIII

Le communiqué de presse de l'OFT concernant le rapport de situation peut être consulté sur le site Internet de l'office : <http://www.bav.admin.ch>

Diese Meldung kann unter <https://www.presseportal.ch/fr/pm/100003711/100467489> abgerufen werden.