



LA NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE SUISSE NLFA

Coûts et finances le 31 décembre 2002

Indications en millions de francs

Ouvrages	Comptes y c. renchérissement	Crédit d'ouvrage	Surcoûts / économie	Coûts finaux présumés	Remarques sur les coûts finaux présumés et motivation des surcoûts
Etat des prix	effectif	1998	1998	1998	
Surveillance du projet	50.7	76.0	12.0	88.0	Prolongation de la durée du projet, nouvelles tâches supplémentaires compris dans les coûts finaux présumés. Il faut s'attendre à des surcoûts de 10 mio. pour la documentation multimedialle de la NLFA prévue. La décision sera prise en 2003.
Axe Loetschberg	1'871.5	3'624.0	258.8	3'882.8	Libération des réserves de 410 mio. fr. par le Conseil fédéral le 21.08.02. Surcoûts de 259 mio. en raison d'échecs au niveau des adjudications et de l'exécution, ainsi que des enseignements approfondis tirés du projet: tout cela est pris en compte dans les coûts finaux.
Axe Saint-Gothard	1'554.3	7'716.0	1'074.9	8'790.9	Surcoûts de 1'075 mio. conformes à la convention, compensations, commande modifiée (entre autres : système séparatif, projet de mise à l'enquête Uri), adjudications et exécutions désavantageuses notamment à Sedrun, autres modifications de projets.
dont TBC	43.0	1'392.5	518.5	1'911.0	Changement de système Ceneri +519 mio.
Aménagement Surselva	108.6	123.0	-11.3	111.7	L'objectif de coûts sera atteint
Raccordement Suisse orientale	101.4	992.0	-39.3	952.7	L'objectif de coûts sera atteint
Aménagements St-Gall Arth-Goldau	21.1	91.1	8.2	99.2	Libération des réserves de 5.1 mio. fr. par le Conseil fédéral le 21.08.02. Surcoûts de 8 mio. pour de nouveaux enseignements du projet: prise en compte dans les coûts finaux.
Aménagements de tronçons reste du réseau	0.0	530.0	0.0	530.0	L'optimisation du projet est en cours, La compensation de 20 mio. fr. (suppression de la 3ème voie Wengi-Ey –gare de Frutigen) se fait en faveur du tunnel de Frutigen construit à ciel ouvert (axe du Lötschberg).
Total intermédiaire AlpTransit	3'707.5	13'152.1	1'303.2	14'455.3	1'303 mio. de réserves sont utilisés pour couvrir les coûts finaux vraisemblables. Il reste 249 millions de réserves. D'autres surcoûts non encore vérifiés, annoncés verbalement, de 485 à 535 mio. fr. ne figurent pas dans les coûts finaux.
Réserves		1'551.9			Réserve restante de 1'552 mio. après libération des réserves de 395 mio. (ACF du 21.08.2002).
Total AlpTransit	3'707.5	14'704.0		14'455.3	

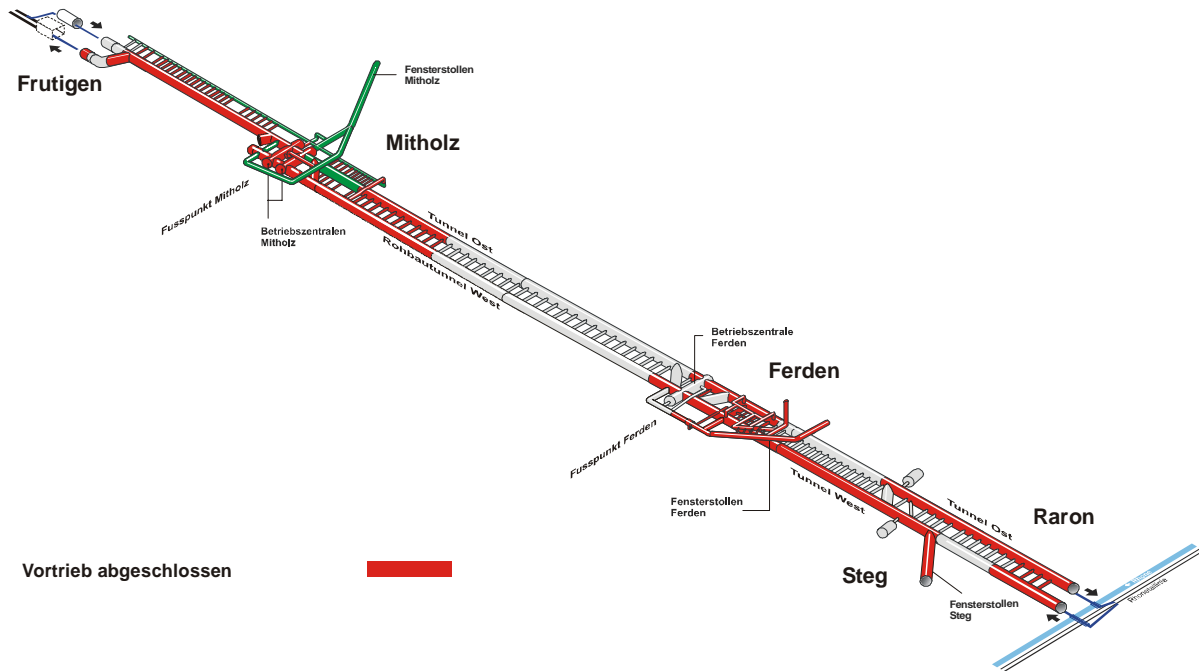
Intérêts intercalaires	ICHA/TVA	Renchérissement (T1,T2)	Renchérissement lié au contrat (T3)	Total
106.1	77.7	590.5	80.8	855.1

Commentaire coûts et finances

Les coûts finals probables de tout le projet AlpTransit (14'455 mio. fr.) sont justes inférieurs au crédit global NLFA. Pour couvrir les coûts supplémentaires, on utilise 1'303 millions des réserves, ce qui ramène celles-ci à 249 millions. D'autres surcoûts non encore vérifiés, annoncés verbalement, de 485 à 535 millions de francs, ne figurent pas dans les coûts finals vraisemblables. Il est prévu de demander un crédit supplémentaire de 600 à 800 millions pour les dépenses supplémentaires consécutives à des exigences de sécurité accrues, au développement de la technique ferroviaire, à des enseignements approfondis du projet et à des optimisations de celui-ci. Comme par le passé, tous les participants au projet (commanditaire et constructeurs) sont tenus d'appliquer une gestion défensive en ce qui concerne les modifications et les dépassements du budget. Il y a lieu de prendre des mesures efficaces de gestion des coûts et de compensation.

La NLFA le 31 décembre 2002

Percement du tunnel de base du Loetschberg



Percement du tunnel de base du St-Gothard

