



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 270-2020
Type d'intervention : Motion
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.358

Déposée le : 10.11.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Zimmermann (Frutigen, UDC) (porte-parole)
Wandfluh (Kandergrund, UDC)
Cosignataires : 0

Urgence demandée : Oui
Urgence accordée : Oui 26.11.2020

N° d'ACE : 175/2021 du 17 février 2021
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -
Proposition du Conseil-exécutif : **Rejet**

Rénovation complète du tunnel de faîte du Lötschberg

Le Conseil-exécutif, en tant qu'actionnaire majoritaire de la BLS SA, est chargé d'intervenir auprès de cette société et de l'Office fédéral des transports (OFT) pour que le tronçon de 14,6 km du tunnel de faîte du Lötschberg soit entièrement rénové dans le cadre des travaux actuellement en cours.

Développement :

La rénovation du tunnel de faîte BLS du Lötschberg entre Kandersteg et Goppenstein, qui date de 100 ans, sera plus longue et plus chère que prévu. BLS fait remplacer le tracé actuel de 14,6 km réalisé avec des traverses en bois et du ballast par une voie fixe en béton pour rendre le trajet moins cahoteux et le tronçon plus durable. Les travaux ont commencé en 2018 et auraient dû se terminer en 2022. En tant que maître d'ouvrage, BLS-Netz AG, une filiale de BLS, a attribué le contrat d'entreprise pour 89 millions de francs au consortium Marti SA. Celui-ci a alors requis un paiement supplémentaire à BLS en raison d'un besoin accru d'excavation et de béton, faisant soudain grimper les coûts du projet total à 157 millions de francs. Manifestement, l'appel d'offre pour la construction comportait des lacunes, qui donnaient lieu à une certaine marge d'interprétation lors de l'élaboration du contrat d'entreprise. Désormais, la collectivité doit en assumer les conséquences. La BLS et le consortium Marti se sont certes entendus pour que la première verse au second 130 millions de francs supplémentaires pour la rénovation de la voie, mais pour ce montant, le groupe Marti équiperait le tunnel d'une nouvelle voie en béton seulement jusqu'à 1,3 km avant le portail sud du tunnel.

Les coûts totaux pour BLS s'élèvent actuellement à 145 au lieu de 105 millions de francs, y compris les coûts internes, les honoraires et les frais pour assurer la sécurité ; toutefois, la double voie restante de 1,3 km restera inachevée et la rénovation durera une année supplémentaire. La modification du projet de rénovation dans le tunnel de faîte du Lötschberg nécessite de changer l'approbation du plan, c'est-à-dire le permis de construire délivré par l'Office fédéral des transports (OFT).

Il s'agit de l'occasion idéale pour intervenir, ce qui est de toute façon indiqué si on veut éviter de gaspiller encore plus d'impôts à moyen terme. Toute l'infrastructure des entreprises de construction est aujourd'hui sur place. Si l'ensemble du tracé n'est pas rénové aujourd'hui, les 1300 mètres restants coûteront encore plus cher.

Motivation de l'urgence : il convient d'intervenir le plus rapidement possible, tant que la décision peut encore être corrigée dans l'intérêt des contribuables.

Réponse du Conseil-exécutif

Il convient de noter dans cette affaire que le financement de l'infrastructure ferroviaire relève de la compétence de la Confédération et est assuré via le fonds d'infrastructure ferroviaire. Le canton de Berne verse une contribution forfaitaire annuelle au fonds d'infrastructure ferroviaire, mais il ne participe pas aux projets de réfection. En tant que copropriétaire de la société BLS Netz AG, il est toutefois concerné par le sujet. Le Conseil-exécutif prend acte de la demande des motionnaires et émet les commentaires suivants :

Comme l'avancent les auteurs de la motion, la réfection du tunnel de faîte BLS du Lötschberg sera plus coûteuse que prévu. Au lieu des 89 millions de francs négociés à l'origine, 130 millions de francs devront être engagés pour la remise en état de la voie. Mais pour ce montant, le tunnel à double voie sera équipé d'une voie en béton seulement jusqu'à 1,3 km avant le portail sud du tunnel. BLS Netz AG entend laisser en place pour l'instant la double voie restante de 1,3 km et la remettre en état ultérieurement (variante A).

Deux variantes sont possibles pour la réfection complète du tunnel :

Variante A : Achèvement de la réfection en cours sans le tronçon sud, lequel sera remis en état ultérieurement. BLS Netz AG a opté pour cette variante.

Variante B : Réfection complète directe, tronçon sud compris.

Une comparaison des deux variantes montre que l'approche de la réfection directe et complète (variante B) privilégiée par les auteurs de la motion n'apporte pas d'avantages significatifs. Elle ne permet pas d'économiser des coûts ni de réduire les répercussions sur l'exploitation.

Dans le contexte actuel, les raisons suivantes plaident en revanche pour la mise en œuvre de la variante A :

- Sur le tronçon sud concerné, le profil d'espace libre requis pour le transport de marchandises (gabarit du train, y compris la distance de sécurité entre le train et la paroi du tunnel) est déjà atteint aujourd'hui sur les deux voies. Il est donc possible de conserver la superstructure ballastée actuelle et de renoncer à la réalisation d'une voie en béton sans compromettre la sécurité du tronçon. Dans le reste du tunnel, le profil doit être agrandi, ce qui peut se faire par l'installation d'une voie en béton.
- Par rapport à une voie ballastée, une voie en béton a une durée de vie plus longue et occasionne des frais d'entretien moins élevés. Une réfection complète entraîne en outre des coûts élevés pour l'installation de chantier, car les travaux durent nettement plus longtemps. La variante A est donc plus économique que la variante B.
- Les risques sont moindres car la durée du chantier est réduite d'un an.
- La remise en état de la voie ballastée au sud peut être combinée avec la transformation de la gare de Goppenstein et effectuée pendant la nuit. Ce projet est prévu pour 2024. L'exploitation ne serait pas restreinte.
- Les restrictions de l'exploitation liées au projet de réfection en cours, qui touchent surtout le feroutage, sont réduites d'un an.
- Les deux variantes prévoient une transition d'une voie en béton à une voie ballastée. Pour l'exploitation, peu importe que cette transition se fasse à la sortie ou à l'intérieur du tunnel.

Vu les avantages en termes de coûts et d'exploitation mentionnés plus haut, la société BLS Netz AG a opté pour la variante A. Elle a demandé à l'OFT d'approuver les modifications concernant le tronçon sud.

Le Conseil-exécutif partage les conclusions de BLS Netz AG et de la Confédération (OFT). Il appuie leur décision en faveur de la variante A. La direction de l'OFT rendra la décision finale.

Destinataire

– Grand Conseil