

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|----------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Bahninfrastruktur |
| Akteure | Waadt |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1990 - 01.01.2020 |

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Bahninfrastruktur, Waadt, 1992 - 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Eisenbahn | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------|---|
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| FinöV | Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs |
| TGV | Hochgeschwindigkeitszug |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |

| | |
|--------------|---|
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| OFT | Office fédéral des transports |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| FTP | Fonds de financement des transports publics |
| TGV | Train à grande vitesse |
| ZEB | Développement de l'infrastructure ferroviaire |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble des fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.³

Afin de hâter la résolution du problème de **saturation de la ligne Lausanne-Genève**, les gouvernements vaudois et genevois ont conclu une convention comprenant notamment le préfinancement de la quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens pour un montant de CHF 210 millions. Cette avance de fonds aux CFF vise en outre à relancer le projet de troisième voie entre Renens et Coppet, pour l'heure relégué dans le paquet Rail 2030. À cet égard, elle est destinée à financer les études préalables et avant-projets y-relatifs.⁴

1) JdG. 15.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.

2) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.

3) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.

4) 24h, 31.3.09; 24h, LT et TG, 3.4 et 22.12.09.