

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung, Bahninfrastruktur
Akteure	Bern
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1988 - 01.01.2018

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Bahninfrastruktur, Bern, 1988 – 2016*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Umweltschutz	7
Gewässerschutz	7

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BAV	Bundesamt für Verkehr
StoV	Stoffverordnung
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
BUS	Bundesamt für Umweltschutz
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFT	Office fédéral des transports
Osusbst	Ordonnance sur les substances
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
ASTAG	Association suisse des transports routiers
OFPE	Office fédéral de la protection de l'environnement
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

STANDESINITIATIVE
DATUM: 11.06.2014
NIKLAUS BIERI

Der Kanton Bern versuchte mittels Standesinitiative, dem Projekt zur Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf-Muri zu prioritärer Behandlung und zur Aufnahme ins Modul II des **Programms zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz** zu verhelfen. Das vom Bundesamt für Strassen, von Kanton und Region Bern sowie betroffenen Gemeinden erarbeitete Projekt sei fachlich unbestritten, ausgereift und notwendig und sei auf nicht nachvollziehbare Weise ins dritte Modul der Engpassbeseitigung zurückgestuft worden. Der Ständerat befasste sich 2014 als Erstrat noch nicht mit der im Juni eingereichten Standesinitiative.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2014
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat entschied die grosse Kammer in der Sommersession 2014 über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Die KVF-NR empfahl dem Rat die Zustimmung zum bundesrätlichen Vorschlag. Votantinnen und Votanten von SPS, GPS und GLP kritisierten das Programm: Eine Kapazitätserhöhung im Nationalstrassennetz führe schliesslich nur zu einer weiteren Verkehrszunahme und bringe im Endeffekt nichts. Die anderen Parteien signalisierten Zustimmung zum bundesrätlichen Programm. Ein Einzelantrag Maier (glp, ZH) verlangte die Streichung des Projekts zwischen Andelfingen und Winterthur mit der Begründung, der Ausbau dieses Teilstücks torpediere Massnahmen zur Verringerung des Verkehrsaufkommens. Nach kurzer Diskussion stimmte der Nationalrat dem Programm mit 131 zu 28 Stimmen bei 29 Enthaltungen zu und verwarf den Antrag Maier, welchem nur die Fraktionen von SPS, GPS und GLP zustimmten. In der Herbstsession 2014 kam das Geschäft in die kleine Kammer. In der Debatte wurde Zustimmung zum Programm bekundet, einzig Vertreter der Kantone Luzern und Bern äusserten ihren Ärger darüber, dass Projekte in ihren Regionen nicht die gewünschte Priorität erhalten hatten. Der Ständerat nahm die Vorlage einstimmig (bei zwei Enthaltungen) an.¹

Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE
DATUM: 17.03.2016
NIKLAUS BIERI

Nachdem im September 2015 der Ständerat der Standesinitiative zur prioritären Berücksichtigung der **Engpassbeseitigung Bern-Wankdorf-Muri** keine Folge gegeben hatte, fand das Ersuchen des Kantons Bern im März 2016 auch im Nationalrat keine Mehrheit: Das Begehren wurde zusammen mit der Standesinitiative des Kantons Aargau zum Ausbau der A1 behandelt und mit 90 zu 75 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.²

Eisenbahn

POSTULAT
DATUM: 28.11.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Während sich bei der Frage der Linienwahl der NEAT die Kantone darum reissen, dass die neue Verbindung bei ihnen durchführe, zeigte sich bei den ersten Schritten zur Realisierung der im Vorjahr vom Volk beschlossenen Bahn 2000, dass der heftigste **Widerstand gegen die Neubaustrecken** aus den betroffenen Kantonen kommt. In der Detailplanung zum Vorprojekt berücksichtigten die SBB zwar einige Vorschläge der Anwohner und der Kantonsbehörden **zur Linienführung zwischen Mattstetten (BE) und Rothrist (AG) sowie auf dem Solothurner Ast**. Die auch von den Kantonsregierungen Berns und Solothurns unterstützten Begehren nach zusätzlichen Untertunnelungen, welche Mehrkosten in der Höhe von rund CHF 400 Mio verursachen würden, lehnten die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen jedoch ab. Der Bundesrat zeigte sich in seiner Antwort auf eine Einfache Anfrage (DA 88.1012) Luder (svp, BE) freilich bereit, dem Parlament unter Umständen einen Zusatzkredit zur Realisierung von umweltfreundlicheren Lösungen zu unterbreiten. Widerstand gegen die Bahn 2000 hat sich nun ebenfalls im Kanton Baselland formiert. Auch dort verlangte die Opposition, dass die neue Linie grösstenteils unter den Boden zu legen sei. Im Nationalrat kam die Bahn 2000 in mehreren Vorstössen zur Sprache: Die Volkskammer überwies in Postulatform Forderungen für die Erarbeitung eines langfristigen Bauplans (Po. 87.97), für Zusatzkredite für Umweltschutzmassnahmen im Raume Solothurn (Po. 88.553), für

ein Lärmschutzkonzept (Po. 88.798) und für die Suche nach möglichst umweltschonenden Lösungen mit grosszügigen Entschädigungen für die durch den Bahnbau betroffenen Landwirte (Po. 87.943) (siehe auch Ip. 87.938).³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden.⁴

MOTION
DATUM: 03.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les cantons romands, de Berne et de Bâle ont présenté un projet commun de traversée alpine; compte tenu du délai de construction de la NLFA, ils ont suggéré, afin de raccourcir le temps de trajet sur les axes Bâle-Berne-Milan, ainsi que Genève-Milan, l'utilisation de rames de type Pendolino sur les axes du Simplon et du Lötschberg. Selon eux, l'inclinaison de ces trains dans les courbes s'adapterait parfaitement au réseau sinueux des lignes alpines. Une telle proposition a été relayée au parlement par le biais de la motion Martin (prd, VD) (90.514), transmise comme postulat par le Conseil national, et par le postulat Vollmer (ps, BE) (90.390), accepté par la même chambre.⁵

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.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gotthard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gotthard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut

croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.11.1993
SERGE TERRIBILINI

En outre, par l'adoption des conventions nécessaires, le Conseil fédéral a **officiellement mandaté** en septembre les **CFF et le BLS** pour la **construction et le financement des NLFA**. Le BLS a cependant tardé à signer, exigeant quelques discussions complémentaires. Le canton de Berne a ainsi déclaré qu'il souhaitait que le gouvernement assure que le BLS ne serait pas tenu d'assumer les déficits possibles, et que ceux-ci seraient pris en charge par la Confédération, ce qui fut fait.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclaté que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverne. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzona devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès** qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière

simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.02.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.¹²

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il

fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.¹³

POSTULAT

DATUM: 22.06.2007
NICOLAS FREYMOND

La Chambre basse a approuvé sans discussion un postulat Donzé (pev, BE) chargeant le Conseil fédéral de présenter un rapport sur les avantages que présenterait **l'achèvement de l'équipement technique ferroviaire du tunnel de base du Lötschberg entre Mitholz et Ferden**. Le renoncement à l'équipement de la deuxième galerie de ce tronçon ayant occasionné une réduction de la capacité totale du tunnel de base, il s'agit d'évaluer le coût qu'impliquerait son achèvement à la lumière du gain potentiel au niveau de l'exploitation. Le cas échéant, le Conseil fédéral doit fournir une évaluation des délais de réalisation de l'ouvrage. Concernant le renoncement à certains projets pour des motifs financiers, voir ici (2004) et ici (2005).¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du 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.¹⁵

ANDERES
DATUM: 22.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 15 juin de l'année sous revue, le **tunnel du Lötschberg a été officiellement inauguré**. Son ouverture s'est effectuée en deux temps. Limitée au trafic marchandises du 15 juin au 8 décembre, elle a été étendue au trafic voyageurs avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF. À partir du 9 décembre 2007, quarante-deux trains de passagers empruntent quotidiennement le tunnel. Grâce à celui-ci et à la nouvelle ligne Rail 2000 Olten-Berne, les temps de parcours à destination du Valais et de l'Italie connaissent une réduction remarquable. Le trajet Zurich-Viège ne durera plus que deux heures au lieu de trois précédemment, et celui entre Bâle et Milan quatre au lieu de cinq.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.¹⁷

Ouvert en 2007, le **tunnel du Lötschberg a déjà atteint sa capacité limite**, a annoncé la compagnie BLS au printemps. Son succès est tel que l'offre de sillons, en particulier en matière de trafic marchandises transalpin, ne parvient plus à satisfaire la demande et que des goulets d'étranglement sont apparus, notamment entre Berne et Thoune, dans la vallée de l'Aar, et entre Bâle et Olten (tunnel du Wisenberg). Afin de répondre à la demande croissante, la société a jugé nécessaire l'achèvement du tunnel, par l'équipement du second tube sur le tronçon Ferden-Mitholz, et la construction d'une troisième voie sur le tronçon Gümligen-Münsingen (BE). Selon les résultats d'une étude réalisée sur mandat de BLS, l'achèvement est techniquement réalisable dans un délai de 12 ans pour un montant total de CHF 1,33 milliard. Une variante réduite, se limitant à l'équipement du second tube, coûterait quant à elle CHF 790 millions. L'achèvement du tunnel permettrait d'offrir une cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs et de doubler la capacité pour le trafic marchandises. Les gouvernements bernois et valaisan ont accueilli avec enthousiasme les résultats de cette étude et se sont engagés à intervenir auprès de la Confédération afin que celle-ci intègre le Lötschberg à la variante 1 du projet Rail 2030. Ils ont par ailleurs proposé de financer les travaux au moyen des amortissements que verse BLS à la Confédération à raison de CHF 75 millions par an. Afin de mener la lutte sur le terrain fédéral, les deux cantons ont créés un « comité pour le Lötschberg ».¹⁸

Im März des Berichtsjahrs erfolgte die bereits 2010 angekündigte **Gründung des Lötschberg-Komitees**, das vom ehemaligen BLS-Direktor und bernischen BDP-Grossrat Mathias Tromp geführt wird. Die Interessenorganisation, der sich u.a. die Kantone Bern, Wallis, Aargau, Solothurn, Neuenburg und beide Basel angeschlossen haben, fordert zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz den durchgehend zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels und damit eine Stärkung der Achse Basel-Bern-Domodossola im Alptransit. (Zur Umwandlung des der BLS gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen siehe hier.)¹⁹

Umweltschutz

Gewässerschutz

Ein **generelles Verbot von Atrazin in Gewässerschutzzonen kommt für den Bundesrat vorläufig nicht in Frage**. Er untersagte dem Kanton Bern, eine solche Massnahme im Alleingang einzuführen, und verwies auf die anfangs 1988 wirksam gewordenen Anwendungsbeschränkungen nach StoV, von denen er sich eine Verminderung der Gewässerbelastung erhofft. Zur Entschärfung des Problems der Herbizidanwendung auf Geleiseanlagen – in der Nähe von Bahngleisen ist die Atrazinbelastung besonders gross – publizierte das BUS entsprechende Richtlinien. Danach soll die für die Fahrsicherheit unerlässliche Unkrautbekämpfung vermehrt mit mechanischen Mitteln erfolgen und der Einsatz chemischer Mittel auf ein Minimum begrenzt werden.²⁰

1) AB NR, 2014, S. 1098 ff.; AB SR, 2014, S. 800 ff.

2) AB NR, 2016, S. 528 ff.

3) AB NR, 1988, S. 443; AB NR, 1988, S. 1321; AB NR, 1988, S. 1478 f.; AB NR, 1988, S. 1755 f.; AB NR, 1988, S. 1939; AB NR, 1988, S. 1980; AB NR, 1988, S. 445; AB NR, 1988, S. 460 f.; AB NR, 1988, S. 748; Bund, 21.3., 11.5., 29.6., 14.11. und 19.11.88; SZ, 26.3., 10.6.88; BZ, 1.11., 17.11. und 19.11.88; BaZ, 17.6., 24.6., 8.7., 16.7., 22.7., 9.8., 30.9., 11.11., 25.11. und 28.11.88.

4) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.

5) BO CN, 1990, p.1267; BO CN, 1990, p.1906; Presse du 1.12.90; NZZ, 3.12.90.

6) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.

7) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2., 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5., 8.6., et 15.6.93; TA, 8.5., 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5., 12.5., 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.

8) Presse des 2.9 et 25.9.93; TA, 26.10.93; BZ et NZZ, 29.10.93; NZZ, 5.11.93.

9) BO CE, 1993, p. 472 ss.

10) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5., 27.5., 21.6., 24.6., 14.9., 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6., 15.4., 6.5., 7.5., 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4., 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5., 16.5., 1.6., 15.6., 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.

11) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7., 29.7., 8.8., 15.8., 19.8., 10.11., 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.

12) Presse du 30.1., 4.2., 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95

13) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.

14) BO CN, 2007, p. 1144

15) 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.

16) Presse des 9.5 et 22.11.07 (horaire CFF); presse du 12 au 16.6.07 (inauguration).

17) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).

18) Bund, 17.3.10 (BLS); NF, 24.3.10; presse du 30.10.10 (comité).

19) BZ, 9.3.11, SGT, 22.6.11.

20) AB NR, 1988, S. 261; BZ, 16.1.88; NZZ, 23.7. und 25.7.88.; Schriftenreihe Umweltschutz Nr. 89 (1988). Grundlagen über das Freihalten der Bahnanlagen von störendem Pflanzenbewuchs.