

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Preisüberwachung, Bahninfrastruktur, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Preisüberwachung, Bahninfrastruktur, Schifffahrt, Bundesratsgeschäft, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	2
Schifffahrt	23

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
EFV	Eidgenössische Finanzverwaltung
ETCS	European Train Control System
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
<hr/>	
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
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
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
PRODES	Programme de développement stratégique de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
AFF	Administration fédérale des finances
ETCS	European Train Control System
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales 1994 (MCF 94.073), le parlement, sur proposition du gouvernement, a décidé de **supprimer les contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**. Cette réforme exigeant une modification constitutionnelle, elle devra être soumise au vote du peuple et des cantons.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2013
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motionen Büttiker (fdp, SO) (10.3921) und Hochreutener (cvp, BE) (10.3914) sowie zweier Motionen der Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte (12.3330 / 12.3401), welche 2012 überwiesen worden waren, legte der Bundesrat im Mai seine **Botschaft zu Bau und Finanzierung eines 4-Meter-Korridors** auf den Zulaufstrecken zur NEAT am Gotthard vor. Das Geschäft enthielt das Bundesgesetz über den Bau und die Finanzierung eines 4-Meter-Korridors sowie den Bundesbeschluss über den Gesamtkredit. Um die Gotthardachse bis 2020 in einen durchgehenden 4-Meter-Korridor umzubauen, sind zwischen Basel und der Alpensüdseite 170 Ausbaumassnahmen umzusetzen. Dazu zählen Tunnelanpassungen und Änderungen an Perrondächern, Fahrleitungen, Signalanlagen und Überführungen, sowie der Neubau des Bözbergtunnels. Die Massnahmen in der Schweiz wurden auf rund CHF 710 Mio. veranschlagt, die Massnahmen für Anschlüsse in Italien auf CHF 230 Mio. Die Finanzierung könne zunächst über den FinöV-Fonds und später über den Bahninfrastrukturfonds BIF vorgenommen werden. Der Bundesrat hielt fest, dass die Mittel ausreichen, um neben allen beschlossenen Projekten im Rahmen von FABI auch den 4-Meter-Korridor zu realisieren. Am 25. September trat der Ständerat ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Die KVF-SR stellte den Mehrheitsantrag, den Artikel 1 des Bundesgesetzes so zu ändern, dass nicht nur die Gotthardstrecke erwähnt wird, sondern allgemein die Nord-Süd-Verbindung. Damit könnten auch Massnahmen auf der Lötschberg-Linie ergriffen werden, ohne dass eine Gesetzesänderung notwendig würde. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) beantragte die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages. Der Ständerat stimmte mit 23 zu 20 Stimmen für den Mehrheitsantrag. Die von der KVF-SR in Artikel 2 beantragte Streichung der Massnahmen in Giubiasco-Lugano Vedeggio (mit Kosten von CHF 10 Mio.) fand im Rat dagegen keine Mehrheit, er folgte dem Antrag des Bundesrates mit 26 zu 9 Stimmen. Hinsichtlich der Massnahmen für die Anschlüsse in Italien wollte die KVF-SR mit ihrem Mehrheitsantrag aufnehmen, dass für A-fonds-perdu-Beiträge an Italien ein überwiegendes Interesse der Schweiz gegeben sein muss. Ein Minderheitsantrag wollte verhindern, dass der Bundesrat eine Carte blanche für finanzielle Vereinbarungen mit Italien erhält. Der Rat folgte allerdings dem Mehrheitsantrag mit 31 zu 11 Stimmen und löste mit qualifiziertem Mehr von 36 zu 6 Stimmen die Ausgabenbremse. Bei der Finanzierung forderte die Mehrheit der KVF, dass diese zu einem Drittel aus Mineralölsteuererträgen und zu zwei Dritteln aus FinöV bzw. FABI erfolgen solle. Der Minderheitenantrag Imoberdorf (cvp, VS) beantragte dagegen die Annahme des bundesrätlichen Vorschlages, welcher eine Finanzierung rein aus FinöV und später aus dem BIF vorsah. Gegen die Teilfinanzierung mit Mitteln aus dem Strassenverkehr wurde vorgebracht, dass von diesen Mitteln bereits sehr viel für den Schienenverkehr eingesetzt werde und dass eine weitere Beanspruchung dieser Mittel die Zustimmung zur Vignettenpreiserhöhung und zu FABI in den jeweiligen Volksabstimmungen gefährden könnte. Der Rat entschied deshalb gegen weitere Mittel aus dem Strassenverkehr und nahm den Minderheitsantrag mit 28 zu 15 Stimmen an. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) wollte schliesslich die zulässigen Höchstmasse für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen aufnehmen und zwar so, dass sogenannte Gigaliner (mit einer Länge von 25 Metern und einem Gewicht von bis zu 60 Tonnen) nicht zugelassen würden. Gegen diesen Vorschlag wurde vorgebracht, dass die Gesetzesebene der falsche Ort sei, um die Dimensionen von Fahrzeugen zu regeln und er wurde entsprechend mit 23 zu 15 Stimmen abgelehnt. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat das Bundesgesetz einstimmig (bei 7 Enthaltungen) an. In der Debatte des Bundesbeschlusses zum Gesamtkredit forderte der Mehrheitsantrag der KVF-SR eine Erhöhung der Beiträge an Massnahmen in Italien (Lötschberg-Simplon-Linie) um zusätzliche CHF 50 Mio. Dagegen wurde von Bundesrätin Leuthard eingewendet, dass die Schweiz mit Italien in Verhandlungen stehe und es taktisch falsch

sei, den gesprochenen Betrag noch vor Abschluss der Verhandlungen aufzustocken. Zudem sei es unschön gegenüber jenen Kantonen, deren Anliegen zu FABI aus finanziellen Gründen zurückgestellt worden seien. Bei je 21 Stimmen für und gegen den Mehrheitsantrag entschied der Stichtscheid des Präsidenten für den Mehrheitsantrag. Die Ausgabenbremse wurde mit 24 zu 18 Stimmen gelöst und in der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat den Bundesbeschluss zum Gesamtkredit mit 26 zu 15 Stimmen an. Am 5. Dezember trat der Nationalrat ebenfalls ohne Gegenantrag auf die Vorlage ein. Im Nationalrat wurden die gleichen Punkte diskutiert wie im Ständerat. Die grosse Kammer folgte ihrer Schwester in der allgemeinen Formulierung des Geltungsbereichs entgegen einem Minderheitenantrag Binder (svp, ZH), welcher die Zustimmung zur bundesrätlichen Fassung forderte, mit 111 zu 73 Stimmen. Wie im Ständerat waren auch im Nationalrat die Beiträge an Italien umstritten: Während der Mehrheitsantrag der KVF-NR die Zustimmung zur ständerätlichen Fassung beantragte, forderte eine Minderheit 1 Binder (svp, ZH), dass der Bundesrat zwar selbständig Darlehen an Italien vergeben dürfe, für A-fonds-perdu-Beiträge aber die Zustimmung der Bundesversammlung vorzusehen sei. Eine Minderheit 2 Binder (svp, ZH) forderte die integrale Streichung des Artikels zu Beiträgen an Italien. Begründet wurde dies mit dem Territorialprinzip: Die Schweiz solle nur auf Schweizer Boden investieren. Dem wurde von grünliberaler, sozialdemokratischer und grüner Seite entgegengehalten, dass die NEAT ohne Anschluss im Süden nicht den vollen Nutzen zur Verkehrsverlagerung entfalten könne. Der Mehrheitsantrag wurde den beiden Minderheitsanträgen deutlich vorgezogen, Gegenstimmen kamen fast ausschliesslich aus der SVP-Fraktion. Die Ausgabe wurde mit 138 zu 48 Stimmen angenommen, nur die SVP-Fraktion trat auf die Ausgabenbremse. Eine Minderheit Hardegger (sp, ZH) verlangte die Aufnahme von Höchstmassen von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen in Artikel 9 des Strassenverkehrsgesetzes sowie einen entsprechenden Verweis im Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor. Wie schon im Ständerat wurde dageengehalten, dass dafür die Verordnungs- und nicht die Gesetzesebene vorgesehen sei. Der Nationalrat nahm den Minderheitenantrag Hardegger trotzdem mit 119 zu 60 Stimmen an. In der Gesamtabstimmung wurde das Bundesgesetz einstimmig mit 178 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen. In der Debatte zum Bundesbeschluss über den Gesamtkredit verlangte eine Minderheit Huber (fdp, UR), der bundesrätlichen Vorlage nachzukommen und die vom Ständerat eingebrachten CHF 50 Mio. für Massnahmen in Italien auf der Lötschberg-Simplon-Linie zu streichen. Der Nationalrat folgte aber seiner Kommission und nahm den Bundesbeschluss im Sinne des Ständerates mit 104 gegen 72 Stimmen an, wobei die Gegenstimmen aus den Fraktionen von FDP und SVP stammten. Die Ausgabenbremse wurde gelöst und mit 115 zu 67 Stimmen wurde das Geschäft angenommen. Am 10. Dezember verhandelte der Ständerat die Differenz und folgte dem Nationalrat darin, die Höchstmasse von Fahrzeugen nicht ins Bundesgesetz zum 4-Meter-Korridor sondern ins Strassenverkehrsgesetz zu schreiben. In der Schlussabstimmung vom 13. Dezember nahm der Ständerat die Vorlage mit 37 zu 1 Stimme an, der Nationalrat mit 143 zu 36 Stimmen. Die Gegenstimmen kamen ausschliesslich aus der SVP-Fraktion.²

Eisenbahn

Exposant dans les détails sa décision de 1989, **le message sur la NLFA a été présenté par le Conseil fédéral**. Le gouvernement motive son choix par la nécessité pour la Suisse de faire face au développement des transports européens en s'y intégrant judicieusement et en offrant une solution de rechange crédible à son refus d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. Alptransit pourrait donc permettre de transférer une partie du trafic de marchandises et de voyageurs, dont l'augmentation future est prévisible sur l'axe nord-sud, de la route au rail. Cela protégerait la zone alpine et, plus généralement, participerait d'une politique des transports respectueuse de l'environnement. Le Conseil fédéral prévoit ainsi l'établissement de deux voies comprenant la construction des tunnels de base du Gothard, entre Amsteg et Bodio, long de 49.2 km et de son complément, au Lötschberg, d'une longueur de 28.4 km entre Frutigen et Gampel/Rarogne (voir carte). Pour intégrer les diverses parties du pays à ces deux lignes, des raccordements spécifiques devraient être établis avec la Suisse orientale et la Suisse romande.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La direction générale des CFF, à l'occasion de son rapport intermédiaire sur Rail 2000, a annoncé une nouvelle explosion du coût prévu pour la réalisation de l'ensemble du projet. Chiffré à CHF 5.4 milliards en 1985, à CHF 7.5 milliards en 1989, c'est une somme de CHF 9 milliards qui fut avancée en 1990 (+ 66% par rapport à 1985). Cet accroissement, s'il est dû, en partie, au renchérissement, provient également, pour beaucoup, des mesures de protection de l'environnement et des multiples entraves posées par de longues procédures. A ce propos, le Conseil fédéral a mis en consultation, en fin d'année, **un projet d'arrêté fédéral urgent (AFU) dont le but est d'accélérer la procédure d'approbation des plans**, chaque nouveau délai alourdissant notablement la facture finale. Alors que le système en vigueur, régi par la loi sur les chemins de fer, comporte trois instances compétentes pour traiter les recours, l'AFU envisage de ne plus en conserver que deux, à savoir le DFTCE et le Tribunal fédéral. Il prévoit, de surcroît, la fixation de délais légaux pour le traitement des dossiers et une meilleure coordination en ce qui concerne le remembrement parcellaire et l'expropriation. Le Conseil des Etats a, pour sa part, transmis un postulat (Po. 89.742) de sa commission des transports et du trafic demandant à ce que, dans le cadre des grands projets ferroviaires de la Confédération, l'Office fédéral des transports dispose d'un effectif en personnel suffisant afin que l'approbation des plans soit menée rapidement.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **revendications régionales** concernant des modifications du projet de NLFA (nouveaux tunnels ou raccordement) se sont poursuivies. Outre celle du canton des Grisons, ce fut celle du Valais qui occupa le devant de la scène. En début d'année, le Conseil fédéral a nettement rejeté la demande de ce canton de rallonger le **tunnel du Lötschberg et d'en faire un Y** dont l'une des branches déboucherait dans le Valais central (liaison avec la Suisse romande) et l'autre vers le Simplon (liaison vers l'Italie). Le gouvernement a déclaré que cela engendrerait des coûts supplémentaires trop importants, prolongerait de beaucoup les travaux (ce qui ne permettrait pas de fournir rapidement un service de ferroutage par cette voie) et qu'il ne pouvait plus revenir sur la planification, le message sur la NLFA ayant déjà été présenté aux Chambres. Toutefois, le Conseil d'Etat valaisan a ensuite fait une proposition de compromis: garder le principe du Y, mais avec des tunnels plus courts. Le Valais a trouvé, à cette occasion, l'appui des cantons romands et de Berne.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Au **Conseil des Etats**, si personne ne s'est opposé à l'entrée en matière, beaucoup se sont cependant inquiétés des coûts du projet; le montant prévu à l'origine a été estimé largement insuffisant, la barre des CHF 20 milliards devant certainement être allègrement dépassée. Certains ont même parlé de CHF 40 milliards, auquel il faut rajouter quelques milliards de plus pour les travaux supplémentaires visant à satisfaire les aspirations des divers cantons. Pourtant, si A. Ogi a demandé de ne pas surcharger le projet d'adjonctions supplémentaires, la petite chambre a accepté, en plus du projet de base, toutes les propositions régionalistes adoptées par sa commission. Ainsi en alla-t-il du double embranchement en Valais du Lötschberg à Rarogne et à Mundbach à côté de Brigue (ce qui ajoute plus de 10 km de tunnel), du raccordement des Grisons au Gothard permettant d'éventuelles extensions en direction de la Surselva et dans la région de Luino et du lac de Côme pour le Tessin. En outre, la Suisse romande a obtenu que les liaisons TGV avec la France puissent se faire aussi par Boncourt, les Verrières et Vallorbe en plus de Bâle et Genève comme le prévoyait le projet du gouvernement. Par ailleurs, une proposition de la majorité de la commission et défendue par Danioth (pdc, UR), obligeant le trafic de marchandises à passer en principe de la route au rail afin de soulager l'environnement et les régions traversées, a été acceptée.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil fédéral a présenté son **message complémentaire sur la NLFA** concernant **l'intégration de la Suisse orientale à ce projet** (BRG 91.042), ce qui était prévu dans le message de 1990 sur Alptransit. Le gouvernement proposa ainsi de créer une nouvelle ligne entièrement en tunnel (tunnels de **l'Hirzel**, permettant le lien de la Suisse orientale sans détour par Zurich, et du **Zimmerberg**, assurant la liaison du nouveau tronçon Zurich-Thalwil (Rail 2000) au tunnel de l'Hirzel) et d'améliorer la ligne qui relie Saint-Gall au tunnel de l'Hirzel via Rapperswil par un doublement des voies sur certains tronçons. Ces travaux permettraient ainsi de faire accéder la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard plus rapidement et plus facilement, tout en offrant une capacité de transport supplémentaire. Le montant de ces travaux est estimé à 850 millions de francs, financés selon le même mode que les transversales alpines. Il est par

ailleurs prévu d'agrandir la gare de Coire, afin d'améliorer le lien entre les Grisons, la Suisse centrale et le Saint-Gothard. Si le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral, le Conseil national dut néanmoins faire face à une proposition de non-entrée en matière de la part de la minorité de la commission (Friderici (pl, VD) et Biel (adi, ZH), soutenus par les verts, les automobilistes et une partie de l'AdI). Cette dernière s'opposait avant tout à l'aménagement de la gare de Coire qu'elle considérait n'avoir rien à faire avec le projet de NLFA.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Les offices fédéraux consultés ont également fait part de leurs réactions. L'OFEFP a fait plusieurs propositions pour mieux respecter l'environnement et a notamment suggéré de percer deux tunnels à voie unique plutôt qu'un seul tunnel à deux voies. L'Administration fédérale des finances a demandé une réalisation par étapes qui retarderait la construction du Lötschberg. L'Office fédéral de la culture a émis un avis contraire. Le DMF a souhaité que les NLFA ne gênent pas les activités militaires.⁸

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 réclamé 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, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.04.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Ayant renoncé à soumettre au parlement le crédit de CHF huit milliards nécessaires à la construction proprement dite des tunnels, **le Conseil fédéral a proposé cependant d'accorder un crédit de transition de CHF 855 millions pour les NLFA.** Cette somme doit garantir que les travaux préliminaires déjà entrepris puissent continuer sans interruption. De ces CHF 855 millions, seuls 160 millions seront utilisables immédiatement pour la construction des puits d'attaque au Gothard, les 695 autres millions restant bloqués tant que le gouvernement n'aura pas trouvé de solutions satisfaisantes pour le financement global des NLFA.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil des Etats a approuvé à une large majorité ce crédit de transition. Il n'a pas suivi une proposition de renvoi Weber (adi, ZH) qui voulait différer ce crédit jusqu'à ce que le gouvernement propose un concept de financement global et clair. La petite chambre a également rejeté une proposition Loretan (prd, AG) demandant de n'allouer que CHF 210 millions. Elle a en revanche accepté – à l'instigation des députés Piller (ps, FR) et Cavadini (pl, NE) – que CHF 210 millions, et non pas seulement 160 millions, soient immédiatement utilisables par le gouvernement afin que la construction des puits d'attaque puisse commencer également au Lötschberg.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.09.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a lui aussi adopté ce crédit de transition. Il a suivi la petite Chambre pour que les 210 millions nécessaires à la réalisation des puits d'attaque des deux tunnels soient immédiatement débloqués. La Chambre du peuple a par ailleurs rejeté une proposition de non-entrée en matière Steinemann (pdl, SG) qui voulait enterrer le projet des NLFA. Il a également repoussé une proposition Diener (pe, ZH) de suspendre toute allocation de crédit tant que la question du financement global des transversales alpines n'était pas résolue. Le gouvernement, soutenu par la commission du Conseil national, a en effet convaincu le plénum que ce crédit de transition permettrait uniquement une planification des NLFA et ne préjugerait en rien quant à leur réalisation. Enfin, la grande Chambre a rejeté tant une proposition Diener (pe, ZH) que celle du député vaudois Friderici (pl) qui demandaient de limiter les travaux, la première, au seul Gothard, la seconde, au seul Lötschberg.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement. Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tirillée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.09.1998
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis son **message** sur la convention relative aux prestations entre la Confédération et les CFF. La convention comprend deux projets d'arrêtés fédéraux de portée générale. Le premier concerne la **convention sur les prestations** entre la Confédération et les CFF pour la période de **1999 à 2002**. Le second a trait au **plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF. La convention définit l'orientation stratégique, les objectifs et l'offre des prestations dans les secteurs des transports et de l'infrastructure. Les CFF devront réaliser un bénéfice dans le secteur des transports. Le secteur de l'infrastructure devra réduire ses coûts et accroître le taux d'utilisation du réseau ferroviaire, améliorant ainsi sa productivité. La Confédération assumera le rôle du propriétaire et celui du commanditaire des offres de transport. Pour le trafic régional et le trafic combiné, les cantons et la Confédération payeront les trains non rentables qu'ils auront commandés. Le plafond des dépenses ne portera que sur les prestations pour le secteur de l'infrastructure. La convention et le plafond des dépenses, respectivement instrument de conduite et instrument de gestion, constituent les éléments fondamentaux de la réforme des chemins de fer et permettent de présenter les objectifs de la politique des transports. Au moyen de la convention et du plafond de dépenses, la Confédération codéterminera les objectifs de l'entreprise, mais le conseil d'administration des CFF aura une responsabilité plus étendue en matière de gestion. Tous les quatre ans, les CFF devront présenter au parlement un rapport sur la période de convention écoulée, conjointement avec la nouvelle convention sur les prestations qui remplace le budget des CFF. Le Conseil fédéral approuvera le rapport de gestion, les comptes annuels et le budget. La nouvelle SA devra présenter un résultat d'exploitation positif. Les grandes infrastructures ferroviaires financées par le fonds spécial n'entrent pas dans la convention. Seules les infrastructures courantes sont concernées, elles seront payées par la Confédération par une participation maximale de CHF 5,8 milliards. Les règles de conduite, concernant l'accès au réseau, la fixation des prix des sillons, les indemnités pour les services commandés et le trafic régional, seront fixées à part dans une série d'ordonnances. Concernant le trafic régional, les cantons définiront le niveau des prestations avec l'aide de la Confédération qui les subventionnera à 68%. Les cantons signeront des conventions particulières avec les CFF ou les entreprises concessionnaires.¹⁴

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percevant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics **Votation du 29 novembre 1998**

Participation: 37,7%
Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons
Non : 634 714 (36,5%) / 13/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux. ¹⁵

Au cours de la session d'hiver, le **Conseil des Etats** est entré facilement en matière sur le projet de l'exécutif. Le parlement ne pouvait que l'accepter ou le rejeter en bloc, sans en modifier les dispositions. Les députés ont insisté sur la nécessité de donner plus d'autonomie aux CFF, dans le cadre de l'ouverture du marché et face à la concurrence de la route. Moritz Leuenberger a accordé que la convention avait un caractère très général et abstrait et qu'elle ne contenait pas d'éléments de la stratégie de la Confédération concernant la politique régionale, sociale ou salariale des CFF. Il précisa que ces éléments prendraient forme dans le cadre d'ordonnances du Conseil fédéral. En définitive, **la petite Chambre a adopté à l'unanimité les deux projets d'arrêtés fédéraux** du gouvernement. ¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi du projet lors de la même session, le **Conseil national** est entré en matière sans opposition, mais il a émis beaucoup de doutes et de questions concernant la convention sur les prestations. Les rapporteurs de la CTT ont souligné la nécessité d'accepter la convention qui est une suite logique de la réforme des chemins de fer. Plusieurs parlementaires se sont plaints du manque d'informations et de précisions relatif aux engagements des CFF. Ils auraient souhaité que soient mis en place des indicateurs ou des standards de gestion. Le PS s'est montré inquiet pour la situation du personnel des CFF. Ses députés ont souligné la responsabilité que le parlement avait en matière de politique sociale, envers les 30'000 employés des CFF. Dans l'examen de détail de **l'arrêté concernant la convention sur les prestations**, la majorité de la CTT demanda que le Conseil fédéral soumette les objectifs stratégiques applicables aux CFF à l'approbation du parlement d'ici au 31 mars 1999. Une proposition de minorité Binder (udc, ZH) réclama la soumission au parlement, d'ici au 30 juin 1999, de toute une série de précisions concernant les indicateurs de mesures, les objectifs à atteindre, les principes de politique tarifaire pour le trafic des voyageurs et les directives à appliquer dans les participations éventuelles. Les deux propositions ont été rejetées, respectivement par 76 voix contre 70 et par 83 voix contre 68. Elles ont été combattues par le PRD, l'UDC et le PDC. La CTT a ajouté un nouvel article demandant au Conseil fédéral de soumettre au parlement la convention pour les années 2003-2006, au plus tard le 31 mars 2002. Concernant **l'arrêté relatif au plafond de dépenses** pour l'infrastructure des CFF, une minorité de gauche réclama d'élever le plafond à CHF 6,45 milliards, puis une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda de le porter à CHF 6 milliards. Ces deux propositions furent écartées. De retour au **Conseil des Etats**, les sénateurs ont accepté le nouvel article introduit par le National sur la date de soumission de la prochaine convention.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont accepté sans opposition de libérer CHF 6,025 milliards dans le cadre de la **convention sur les prestations avec les CFF applicable de 2003 à 2006**. Plus de la moitié de l'enveloppe (CHF 3,6 milliards) sera investie pour rationaliser et augmenter l'interopérabilité – soit la compatibilité avec les réseaux étrangers – ainsi que la sécurité du réseau. Il s'agira notamment d'assurer le passage au système d'arrêt automatique des trains ETCS normalisé au niveau européen. Le plafond des dépenses comprend aussi CHF 525 millions pour développer le réseau actuel. Ces fonds seront utilisés pour améliorer les prestations dans le trafic marchandises nord-sud (mandat de transfert) et dans les agglomérations, notamment à Bâle, Berne, Genève, Zurich et Zoug. Enfin, CHF 1,9 milliard serviront à indemniser les coûts non couverts planifiés dans l'exploitation des lignes. La deuxième étape de Rail 2000 n'est pas incluse dans ces crédits.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet d'échelonnement** des crédits prévus pour le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au **réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements LGV)**. Le projet global, qui nécessite des investissements de CHF 1,3 milliard, se fera en deux phases. Seul, le crédit d'engagement de la première phase (2004-2010), d'un montant de CHF 590 millions, sera libéré. Il comprend les contributions de la Suisse aux projets bilatéraux « prêts à construire » en France: à savoir l'aménagement de la ligne Genève-Mâcon (Haut Bugey) et l'alimentation électrique de la ligne Vallorbe/Pontarlier – Dôle (axe Lausanne – Paris). Malgré la rigueur budgétaire, le Conseil fédéral ne voulait pas retarder la participation de la Suisse au raccordement du réseau français à grande vitesse. La Suisse financera aussi sur territoire français le projet TGV Rhin-Rhône à hauteur de CHF 125 millions (6% des coûts). Toujours dans la première phase, le raccordement de la Suisse orientale est au programme: aménagement sur le territoire suisse entre Zurich – Munich et Saint-Gall – Stuttgart. De légers aménagements sur les nœuds de Genève et de Lausanne sont également prévus. La deuxième phase subira un retard d'au moins une dizaine d'années: réaffectation de la ligne Delle – Belfort (raccordement du Jura au futur TGV Rhin-Rhône) et raccordement avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les projets en Suisse orientale, moins avancés, seront aussi retardés, notamment Zurich – Stuttgart et Saint-Gall – Munich. Pour cette deuxième phase, le Conseil fédéral soumettra un second arrêté fédéral aux Chambres en temps utile.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Pour la **deuxième phase de la NLFA 1**, le Conseil fédéral a adopté un arrêté fédéral assorti d'un message au parlement. Vu le programme d'assainissement des finances fédérales, seule la **partie prioritaire des crédits bloqués a été libérée**, soit **CHF 2,25 milliards** des CHF 3,38 milliards prévus (crédit global CHF 14,7 milliards). Il s'agit du tunnel de base du Ceneri, dont la planification est très avancée et qui est nécessaire à l'achèvement de l'axe du Gothard. Les crédits des projets moins urgents comme les tunnels de base du Zimmerberg et de l'Hirzel ont été mis en réserve. En même temps, le Conseil fédéral a proposé **d'allouer un crédit additionnel de CHF 900 millions pour renforcer les réserves**. En raison d'investissements propres à augmenter la sécurité et la qualité des ouvrages, ainsi que de difficultés géologiques, les réserves initialement allouées à la NLFA ont été attribuées intégralement. La seule décision de construire au Ceneri un tunnel de base à deux voies, prise pour des raisons sécuritaires, a entraîné des coûts supplémentaires de près de CHF 650 millions. Sans crédit additionnel, les autorités fédérales craignaient que la première phase de la NLFA ne puisse pas être achevée dans les délais. Un tel retard compromettrait les chances d'atteindre l'objectif de transfert du trafic modal de la Confédération. La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats (CTT-E) a demandé au Conseil fédéral un réexamen global de tous les projets FTP (Fonds pour les grands projets ferroviaires) en vue d'établir une liste des priorités et une récapitulation des frais subséquents à long terme engendrés par ces chantiers.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet de raccordement LGV mis en consultation par le Conseil fédéral n'a pas complètement satisfait les cantons de la **Conférence des transports de Suisse occidentale** (CTSO). Ils ont admis sa division en deux phases, mais pas sans critiques. La première phase nécessitait des compléments. La liaison Bienne-Belfort devait s'y inscrire, moyennant un supplément de CHF 40 millions. Autre exigence, la CTSSO réclamait la pérennité d'un troisième accès au réseau TGV dans la première phase, comprenant deux branches, une vers Lausanne et une vers Neuchâtel-Berne. Ces suppléments se monteraient à CHF 100 millions. Quant à la deuxième phase, elle était jugée trop floue et nécessitait des engagements sur le contenu et le délai de réalisation. Les **directeurs cantonaux des transports des cantons du Nord-Ouest** (BS, BL, AG, SO et JU) ont défendu le raccordement du réseau ferré suisse au TGV Rhin-Rhône comme prioritaire. Ils ont demandé au Conseil fédéral de mettre à disposition l'intégralité des CHF 1,35 milliard voté par le peuple pour relier le réseau suisse aux trains européens à grande vitesse. Ils ont également sollicité l'amélioration de la ligne Berne-Pontarlier-Dijon, la réactivation de la ligne Boncourt-Delle-Belfort et la liaison de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire européen. Prenant position, **les sept cantons de Suisse orientale** (GL, SH, SG, TG, GR, AI et AR) se sont estimés défavorisés et ont revendiqué le même traitement que la Suisse romande concernant le raccordement au réseau ferroviaire européen. Ils ont exigé CHF 415 millions pour le raccordement avec les pays limitrophes. La priorité devait aussi être donnée aux tracés ICE Zurich-Stuttgart et Zurich-Munich, de même qu'aux lignes secondaires permettant d'y accéder, en particulier celle de Coire-Sargans-St-Margrethen. De plus, les directeurs sollicitaient CHF 200 millions pour améliorer la liaison Zurich-Winterthur, point névralgique du trafic en direction du lac de Constance et de Munich.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Suivant sa commission, le **Conseil des Etats a débloqué**, par 34 voix contre 1, **le crédit additionnel de CHF 900 millions et CHF 2,25 milliards** pour la deuxième phase de la première étape des NLFA. Les Etats se sont également montrés sensibles aux nuisances que subit le canton d'Uri; par 31 voix contre 5, les sénateurs ont refusé de fermer définitivement la porte à un tracé dans la montagne, octroyant CHF 100 millions pour les travaux préparatoires. Cette somme ne sera libérée que si les travaux peuvent débiter d'ici le 31 mars 2005. La proposition d'une minorité emmenée par Pfisterer (prd, AG), qui aurait voulu augmenter les moyens du tronçon uranais de CHF 250 millions, mais en les affectant exclusivement à une variante "vallée optimisée", a été repoussée. Répondant à l'interpellation « Explosion des coûts des NLFA » de Mathys (udc, AG) (03.3524), le Conseil fédéral a déclaré que selon le dernier rapport d'étape NLFA, les frais finaux prévisionnels se monteraient à CHF 15 milliards. Ils dépasseraient donc pour la première fois de deux pour-cent le total du crédit global NLFA (CHF 14,7 milliards, état des prix en 1998). Auparavant, la délégation de surveillance des NLFA avait estimé que les coûts des ouvrages restaient sous contrôle.²²

Le Conseil fédéral a **mis en consultation la réforme des chemins de fer 2**. Le premier point concerne l'introduction des conventions de prestation pour les chemins de fer privés, en remplacement du financement par objet. Ainsi, cet instrument introduit pour les CFF par la réforme des chemins de fer 1 serait aussi étendu aux autres opérateurs. (La réforme des chemins de fer 1 est entrée en vigueur en 1999. Elle a ouvert le marché des transports de marchandises et rendu les CFF autonomes.) La deuxième innovation clarifie, selon des critères fonctionnels, la répartition des responsabilités fédérales et cantonales pour le réseau ferroviaire. (Le réseau ferroviaire suisse, qui comprend 5'365 km, est la propriété de la Confédération à raison de 55%, d'où sa responsabilité. La Confédération est aussi compétente pour les lignes BLS Thoune-Spiez-Brigue et -Interlaken, le tunnel de Grenchenberg et les ports rhénans de Bâle. Les autres lignes des chemins de fer privés sont financées en commun par la Confédération et les cantons, les lignes de trams le sont uniquement par les cantons et les villes.) Le réseau ferroviaire serait divisé, indépendamment des bailleurs de fonds, en un **réseau de base** (incombant uniquement à la Confédération) et en un **réseau complémentaire** (relevant uniquement des cantons). Le texte mis en consultation présente deux variantes: soit un petit, soit un grand réseau de base, la taille du réseau complémentaire variant en proportion. La réforme des chemins de fer 2 porte aussi sur la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi que sur l'optimisation de la réforme des chemins de fer 1, telle que la simplification de la procédure de commande dans le transport régional des voyageurs. La Confédération est disposée à désendetter les chemins de fer de la même manière qu'elle l'a fait pour les CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Toutefois, cela ne sera possible que si les cantons participent à l'opération et si les chemins de fer collaborent au renforcement du paysage ferroviaire. La réforme des chemins de fer 2 ne porte pas sur une nouvelle ouverture du marché ni sur la séparation juridique des transports et de l'infrastructure. Les chemins de fer resteront des entreprises intégrées.

Afin d'améliorer la sécurité, un autre point de la réforme des chemins de fer 2 permet aux entreprises suisses de transports de mettre sur pied leur propre police. Selon le projet, les entreprises auront la compétence de constituer une **police taillée sur mesure**, avec des compétences bien plus larges que ne l'ont les 140 membres de la police ferroviaire. Les nouveaux policiers seront habilités à contrôler les identités, à retenir les contrevenants ou à les expulser. Ils auront le droit de confisquer des objets jugés dangereux et de dénoncer à la justice les personnes en infraction. Ces policiers seront équipés de matraques et de spray au poivre, mais pas d'armes à feu. Le rayon d'action de ces agents ne sera pas limité aux véhicules: ils pourront aussi intervenir dans les gares, dans les abris de bus et de tram. Ceux qui n'obtempéreront pas aux ordres de la police des transports pourront se voir infliger une amende allant jusqu'à CHF 10'000. Le principe de collaboration entre la police ferroviaire et les polices cantonales et urbaines sera maintenu. Après avoir analysé les menaces pesant sur leurs réseaux, toutes les entreprises de transport devront opter pour l'un des deux services de sécurité envisagés: soit l'introduction d'une police des transports chargée uniquement de tâches sécuritaires, soit le personnel d'exploitation ou de roulement formé spécialement assurera ces tâches (double fonction).²⁵

Adoptant le message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire à grande vitesse (**raccordement aux lignes à grande vitesse LGV**) à l'intention du parlement, le Conseil fédéral a **maintenu les deux étapes** et a **demandé un crédit d'engagement de CHF 665 millions pour la première phase du raccordement**. Compte tenu des restrictions budgétaires, certaines lignes ont été redimensionnées. La première phase concerne les cinq axes à destination de Paris, Stuttgart et Munich. Le crédit global sera investi: 1) sur la liaison Suisse - Munich dans les aménagements St-Gall - St.Margrethen (CHF 80 millions) et dans l'électrification de la ligne Lindau - Geltendorf (CHF 75 millions); 2) sur la liaison Suisse - Stuttgart, dans les aménagements Bülach - Schaffhouse (CHF 130 millions); 3) sur la relation Nord-Ouest de la Suisse - Paris/Lyon dans les contributions pour la construction de la nouvelle ligne Belfort - Dijon (ligne à grande vitesse Rhin-Rhône) (CHF 100 millions); 4) sur la relation Espace Mittelland - Arc jurassien - Paris dans les contributions aux aménagements Vallorbe/Pontarlier - Dole - Dijon (CHF 40 millions); 5) sur la ligne Genève - Paris dans les contributions à l'aménagement/revitalisation de la ligne Bellgarde - Nurieux - Bourg en Bresse (Haut-Bugey/ligne des Carpatès) (CHF 165 millions) et dans l'aménagement du nœud de Genève (CHF 40 millions). CHF 10 millions sont également prévus pour la réserve et 25 pour la surveillance du projet. Il est à noter que la Confédération a pris en compte les demandes de la Suisse orientale issues de la consultation en incluant les lignes Bülach - Schaffhouse et Lindau - Geltendorf. Les

projets non encore prêts en France et les projets en Suisse qui nécessitent une coordination approfondie avec la planification à long terme sont attribués à la deuxième phase du raccordement. Le Conseil fédéral propose de les revoir dans le cadre d'une vérification des grands projets ferroviaires non encore décidés ou financés (voir ici).²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Suivant sa commission des transports, le Conseil national a donné son aval, par 119 voix contre 51, au crédit additionnel de CHF 900 millions. Le principal détracteur a été l'UDC, qui a tenté, en vain, de renvoyer le projet au Conseil fédéral. Sa proposition a été rejetée par 131 voix contre 47. Les députés ont toutefois insisté sur le fait qu'il fallait tout faire pour maîtriser au mieux les coûts. Outre le crédit supplémentaire, **le Conseil national a débloqué une nouvelle tranche de crédits pour la deuxième phase de la première étape des NLFA**. Des CHF 3,38 milliards prévus pour cette phase, CHF 2,25 milliards seront libérés. Le Conseil national a voté l'ensemble par 134 voix contre 42. Alloués par le parlement, le Conseil fédéral a libéré CHF 134 millions de la deuxième phase de la NLFA 1. Cette somme représente une première tranche de CHF 100 millions pour le tunnel de base du Monte-Ceneri et de CHF 34 millions pour les aménagements sur la ligne St-Gall – Arth-Goldau. Le Conseil fédéral a également débloqué CHF 476,5 millions (prix de 1998) des réserves. CHF 366,9 millions concernent l'axe du Lötschberg (surcoûts au niveau des adjudications et modifications des projets). CHF 109,6 millions serviront aux préparatifs d'exploitation du tunnel de base du Lötschberg par le BLS. Le solde des réserves est de CHF 1'597,8 millions.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté un **message sur l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse** et sur la garantie du tracé des tronçons NLFA reportés. Il propose au parlement d'approuver deux crédits. Le premier a trait à la planification sur « l'analyse de la capacité des axes nord-sud du réseau ferroviaire suisse » (CHF 24 millions). Ce fonds servira à financer des études de planification des axes nord-sud et un avant-projet du tracé « montagne long » dans le canton d'Uri. Le second crédit concerne « la garantie des tracés des tronçons NLFA reportés » (CHF 15 millions). Il servira à acheter des terrains.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

En septembre 2003, le Conseil fédéral avait chargé le DETEC d'analyser, en collaboration avec le DFF, le financement de l'infrastructure ferroviaire et de présenter des propositions ad hoc. Le rapport a été rendu aux autorités fédérales qui l'ont approuvé et intégré dans le rapport sur les NLFA. L'OFT et l'Administration fédérale des finances (AFF) arrivent à la conclusion que les **chemins de fer ne seront pas en mesure de rembourser les investissements consentis** au cours des années à venir. La modification des conditions-cadres sur le plan des finances et sur celui des transports, additionnée à la baisse du prix du trafic marchandises, sont à la base de la dégradation du produit des transports ferroviaires. A l'époque, le Conseil fédéral avait tablé sur un renversement de tendance dans les recettes au cours des quinze années à venir. A cela s'ajoutent les évolutions (allègement et renchérissement des marchandises, application de la vérité des coûts et lacunes qualitatives affectant le transport ferroviaire) qui pèsent sur la rentabilité des NLFA. Compte tenu de ces éléments, les chemins de fer ne seront pas capables de gagner les fonds nécessaires à l'amortissement et à la rémunération des ressources nécessaires. En conséquence, la Confédération sera tenue de compenser les coûts d'infrastructure non couverts et devra affronter des surcoûts considérables pour le compte financier. Afin d'y faire face, l'OFT et l'AFF ont proposé de **renoncer au fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP)** comme pilier de financement. Celui-ci est alimenté par les recettes de la RPLP, la taxe sur l'essence, 0,1% de TVA et par des emprunts effectués sur le marché des capitaux. A la place, des alternatives sont avancées. Le Conseil fédéral les a reprises et a adopté un message ad hoc : 1) Aucun nouveau prêt remboursable et rémunéré aux conditions du marché ne sera plus accordé pour les projets FTP. 2) Les prêts à intérêt déjà accordés seront convertis en avances du fonds FTP au plus tard le 1er janvier 2005, ce qui exige une augmentation de la limite des avances. La limite passera de CHF 4,2 milliards à CHF 8,1 milliards. La suppression des prêts privera le fonds FTP d'une source de revenus, à savoir CHF 5,5 milliards en termes réels jusqu'en 2022. La marge de manœuvre se réduit donc pour la réalisation des divers programmes durant la même période. C'est pour cette raison que la limite des avances a été relevée. 3) Un nouveau mécanisme de remboursement des fonds avancés est désormais prévu. Dès 2015, la moitié des recettes sera utilisée pour rembourser les

avances. Toutes les avances devraient être remboursées d'ici 2025 et les projets terminés entre 2027 et 2030. Les seuls projets concernés par ces mesures sont ceux déjà en cours de réalisation ou en passe de l'être.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a pris acte du résultat de la consultation sur la **réforme des chemins de fer 2** et a chargé le DETEC de présenter, au début de 2005, un projet de message sur la réforme des chemins de fer 2 et les projets de loi y relatifs. La majeure partie des milieux consultés a approuvé le projet et son orientation. Celle-ci s'est prononcée pour un **grand réseau de base**, qui comprendra tout le réseau du transit et du trafic longue distance, ainsi que les raccordements des capitales cantonales, des régions périphériques et des principaux sites industriels et commerciaux du pays. Le **réseau complémentaire**, qui inclut les lignes d'importance locales, sera assumé par les cantons. Les financements mixtes seront supprimés. En termes de compensation de charges, cette option signifie que la Confédération ne versera aux cantons que des contributions minimales, voire aucune. Ces derniers obtiendront en revanche des indemnités plus importantes et davantage de liberté d'organisation dans le cas d'un petit réseau de base. Le Conseil fédéral a également précisé vouloir rendre les normes ferroviaires suisses eurocompatibles, afin de simplifier dès 2006 l'accès au marché du trafic de marchandises.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) a désavoué le Conseil fédéral en réhabilitant, par 15 voix contre 9, six des huit projets LGV qui avaient été écartés. Ce « sauvetage » représente une augmentation de l'ardoise de CHF 330 millions, soit un total de CHF 995 millions. La décision de la CdF-N est le fruit du lobbying de dix-huit cantons romands, de Suisse orientale et du nord-ouest de la Suisse. La Commission des transports du National (CTT-N) a également donné tort au Conseil fédéral en recommandant de débloquer CHF 1,3 milliards pour les raccordements LGV au lieu des CHF 665 millions proposés. En repêchant toute une série d'aménagements, la commission a repris l'intégralité du concept accepté en 1998 par la population lorsqu'elle avait donné son aval au fonds FTP destiné à financer les grands projets ferroviaires. Parmi toutes les variantes proposées, le **Conseil national** a suivi sa CTT et a **approuvé** à une seule voix de majorité (92 contre 91 et 6 abstentions) celle au **montant maximum de CHF 1,3 milliard pour les raccordements LGV**. La variante du Conseil fédéral (CHF 665 millions) n'a pas trouvé grâce aux yeux des conseillers nationaux, ceux-ci lui ont préféré l'intégralité des projets LGV, tels que votés en 1998, à la rigueur budgétaire. Lors de ce vote, les socialistes et les Verts ont reçu le renfort de radicaux et de démocrates du centre. Les tronçons Lausanne – Vallorbe (CHF 130 millions), Berne – Neuchâtel – Pontarlier (CHF 100 millions), Genève – Lyon incluant l'aménagement du nœud de Genève (CHF 80 millions), Bienne – Belfort (CHF 40 millions), Bâle – Mulhouse (CHF 25 millions), Sargans – St. Margrethen (CHF 70 millions), St-Gall – Constance (CHF 60 millions) et Zurich – Winthertour (CHF 100 millions) ont été rajoutés aux projets contenus dans le message du Conseil fédéral. En plus de cela, le crédit pour la surveillance du projet a été augmenté à CHF 50 millions.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté son **message sur la réforme des chemins de fer 2**. Il comprend quatre points: 1) Suite à l'acceptation de la nouvelle péréquation financière, une réglementation des compétences financières claire sera axée sur deux niveaux: la Confédération financera le réseau de base, les cantons le réseau complémentaire. Les financements mixtes seront supprimés. 2) La réforme des chemins de fer 2 vise à mettre sur pied d'égalité les chemins de fer privés et les CFF. Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer privés feront l'objet de conventions de prestations, telles qu'elles existent déjà pour les CFF. Cela implique une gestion axée sur des objectifs et une augmentation de la marge de manœuvre entrepreneuriale. 3) Pour enrayer le vandalisme, les actes d'incivilité et les voies de fait contre les clients et le personnel des gares, la protection des voyageurs sera régie par la loi et le service de sécurité des transports publics bénéficiera d'une base légale. Les entreprises de transport (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques) devront procéder à une analyse des risques de leur réseau, puis mettre en place l'un des deux types de **services de sécurité**: soit elles confient cette mission à une police des transports chargée exclusivement de tâches de sécurité, soit le personnel d'exploitation ou du roulement, spécialement formé, s'en charge (double fonction). Les agents de sécurité dans les transports ne porteront pas d'armes à feu. Ils continueront à ne pas pouvoir procéder à des arrestations au sens strict du terme. Ils pourront tout au plus remettre

une personne à des policiers. Les tâches des polices cantonales et communales resteront inchangées et la collaboration sera encore intensifiée. Le financement de la sécurité dans les transports publics n'est pas réglé par le projet de loi. Dans son message, le Conseil fédéral indique que les coûts doivent être assumés en première ligne par les entreprises elles-mêmes. À certaines conditions, ces dernières pourront demander à la collectivité publique, dont relève leur activité, de supporter une partie du financement. 4) L'accès non-discriminatoire au réseau a été assuré jusqu'à présent grâce à la séparation comptable et organisationnelle de l'infrastructure et des transports, ainsi qu'à l'aide d'une **commission d'arbitrage indépendante**. Pour améliorer son efficacité, cette commission sera dotée de compétences accrues dans son activité de surveillance. Ainsi, elle pourra ouvrir des enquêtes d'office lorsqu'elle supposera que des comportements discriminatoires ont lieu en relation avec l'accès au réseau.

Dans son message, le Conseil fédéral a souligné que la loi est compatible aux directives européennes. La réforme des chemins de fer 2 crée les conditions permettant de reprendre les **deux paquets ferroviaires de l'UE**: l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la concurrence. Les trains devront pouvoir circuler sans entraves à travers les frontières nationales. La construction des lignes ferroviaires et la fabrication du matériel roulant approprié seront facilitées par la standardisation des procédures de contrôle et par leur reconnaissance réciproque. Le gouvernement souhaite aussi participer à l'élaboration des normes UE, afin d'harmoniser les normes techniques et le régime général de la sécurité d'exploitation.³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Désavouant la variante du Conseil fédéral, pourtant soutenue par sa commission des transports (CTT-CE), le Conseil des Etats a accepté par 30 voix contre 10 de suivre le Conseil national en votant un crédit de CHF 1,09 milliard pour le **raccordement aux lignes à grande vitesse (LGV)**. Les sénateurs n'ont toutefois pas repris l'intégralité de la variante votée par le National et ont opté pour celle proposée en 2004 par dix-huit cantons (CHF 990 millions). Ils y ont ajouté CHF 100 millions afin d'améliorer le tracé ferroviaire entre Zurich, l'aéroport de Kloten et Winterthur. Cet ajout répondait à une proposition Bürgi (udc, TG), avalisée par 17 voix contre 13. Se ralliant à la variante du Conseil des Etats, le Conseil national a accepté, par 95 voix contre 71, de reporter l'amélioration des gares de Genève et Lausanne. En vote final, la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance a été approuvée par 112 voix contre 64 au Conseil national, et par 26 voix contre 12 au Conseil des Etats.³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national et le Conseil des Etats ont accepté **deux crédits pour la planification des chantiers NLFA**. Le premier de CHF 24 millions doit permettre d'évaluer la capacité des axes nord-sud et le second de CHF 15 millions de garantir le tracés des tronçons reportés.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil des Etats et le Conseil national ont mis sous toit la **réforme du fonds pour les grands projets ferroviaires (FTP)**. Ceux-ci ne seront plus financés par des prêts remboursables opérés sur le marché des capitaux, mais par des avances de la Confédération. Le parlement a accepté de relever le plafond des avances de CHF 4,2 à 8,6 milliards. Dès 2015, la moitié des recettes du fonds de financement sera affectée au remboursement des avances.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil national n'a pas approuvé le message sur la réforme des chemins de fer 2** et a suivi l'avis de sa commission compétente en renvoyant le projet au Conseil fédéral par 119 voix contre 58 et 2 abstentions. L'« alliance » entre l'UDC et le PS, renforcée par une majorité d'élus romands des autres partis, a gagné le bras de fer contre les partisans d'une réforme corrigée par la commission préparatoire. Le nouveau système de financement, qui prévoit une répartition des lignes entre un réseau de base à charge de la Confédération et un réseau complémentaire financé par les cantons, a constitué le principal point d'achoppement. Les élus romands se sont massivement mobilisés à son encontre, car la moitié du réseau complémentaire se situe en Suisse romande. Le Conseil national a aussi exigé une réorganisation du paysage ferroviaire et une solution à la problématique des caisses de pension des entreprises de transport

concessionnaires. Le **Conseil des Etats** a suivi le Conseil national en renvoyant également le projet de réforme des chemins de fer 2 au Conseil fédéral.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a donné son accord conditionnel à une participation pour moitié, à hauteur de CHF 7,5 millions, aux investissements préliminaires du projet « **Porta Alpina** ». Ce dernier veut transformer en un arrêt permanent la station de secours de Sedrun (GR) du tunnel de base du Gothard. L'originalité de cette gare souterraine, au milieu des 57 kilomètres de la ligne NLFA, serait d'être reliée 800 mètres plus haut à la région de la Survela par un ascenseur. Le Conseil fédéral a demandé au gouvernement du canton des Grisons d'élargir le concept aux trois cantons voisins de la région du Gothard (Uri, Tessin et Valais). En novembre, le Conseil des Etats et le Conseil national ont emboîté le pas du Conseil fédéral et ont accepté d'accorder le crédit préalable de CHF 7,5 millions au projet Porta Alpina. Au cours du mois de décembre, le parlement grison a approuvé l'octroi d'un crédit de CHF 20 millions pour ce projet devisé à CHF 50 millions. (Pour plus d'information sur l'objet du Conseil fédéral concernant le budget 2006 (05.047), voir ici.)³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Die Räte billigten die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007-2011** mit einem Zahlungsrahmen von CHF 5,88 Mrd. Davon entfallen rund CHF 1,8 Mrd. auf die Betriebskosten und CHF 4,1 Mrd. auf Investitionen (CHF 3,7 Mrd. für Substanzerhaltung). Bundesrat Leuenberger erklärte mit Hinweis auf die Entlastungsprogramme 2003 und 2004, dass der Zahlungsrahmen derart knapp berechnet sei, dass sich die SBB Kürzungsübungen nicht mehr ohne weiteres gefallen lassen könnten. Zum Infrastrukturfonds siehe hier.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.09.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 hatte das Parlament die zweite Etappe der Bahnreform an die Regierung zurückgewiesen, weshalb die vorgesehene Neuordnung der Finanzierung der Eisenbahn-Infrastruktur nicht wie geplant auf den 1. Januar 2007 in Kraft treten kann. Da der 8. Rahmenkredit für die Privatbahnen Ende 2006 erschöpft ist, beantragte der Bundesrat dem Parlament als Übergangslösung einen **9. Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an die konzessionierten Eisenbahnunternehmen (KTU)** für die Jahre 2007-2010 von CHF 600 Mio. und die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen.

Gegen den Willen des Bundesrates erhöhte der Ständerat diesen Kredit auf CHF 800 Mio. – die KTU hatten aufgrund des Bedarfs CHF 1,05 Mrd. verlangt. Gemäss Kommissionssprecher Pfisterer (fdp, AG) reiche die von der Regierung beantragte Summe weder für die Erhaltung der Substanz noch für die nötigen Erweiterungsinvestitionen aus. Die Privatbahnen müssten haushälterisch mit den Finanzmitteln umgehen sowie Umfang und Optimierungsmöglichkeiten ihres Angebots prüfen, allenfalls auch die Umstellung vom Bahn- auf den Busbetrieb. Der Bundesrat erwäge mittelfristig Streckenschliessungen aus Sicherheitsgründen, aber auch aufgrund unverhältnismässiger Sanierungskosten. Bundesrat Leuenberger hielt an den von der Regierung beantragten CHF 600 Mio. fest, da der Bund sparen müsse, die Parteien für Bildung und Forschung aber mehr Geld ausgeben wollten. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat sowohl den 9. Rahmenkredit für die KTU als auch die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen einstimmig an. Er überwies zudem ein Postulat (06.3179), das einen Bericht zum Zustand der Infrastruktur der Privatbahnen verlangt.

Im Nationalrat stand eine weitere Erhöhung des KTU-Kredits auf CHF 920 Mio. zur Diskussion, welche die Mehrheit der Verkehrskommission vorschlug und die von der SP und den Grünen getragen wurde. CVP und FDP wollten sich dem Ständerat anschliessen (CHF 800 Mio.), die SVP unterstützte den Vorschlag des Bundesrats (CHF 600 Mio.). Die grosse Kammer folgte mit 109:80 Stimmen dem Ständerat und setzte den Rahmenkredit für die KTU auf CHF 800 Mio. fest. Ein Antrag der SVP, für Strecken, die längerfristig stillzulegen sind, keine wertvermehrenden Investitionen zu tätigen, wurde mit 116:73 Stimmen verworfen. In der Gesamtamtstimmung hiess der Nationalrat den Rahmenkredit für die KTU mit 161:8 Stimmen bei 20 Enthaltungen gut. Die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen hatte die Verkehrskommission des Nationalrats erst andiskutiert, aber noch nicht beschlossen.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.03.2007
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats, l'année précédente, le Conseil national a approuvé par 145 voix contre 16 l'arrêté fédéral sur la **conversion du crédit de construction du BLS Chemin de fer du Lötschberg SA** en prêt sans intérêt conditionnellement remboursable. Cet arrêté constitue la base juridique nécessaire à la prise de participation majoritaire de la Confédération dans la société BLS Réseau SA par laquelle elle restera propriétaire du tunnel du Lötschberg.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.³⁹

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.⁴⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a approuvé, fin novembre, la création d'une **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Dans le message ad hoc, il souligne l'importance de ce projet pour l'aménagement du trafic d'agglomération entre Lugano, Varese et Côme, notamment grâce à la concrétisation du RER binational Tessin-Lombardie (TILO). La Confédération et le canton du Tessin financeront à parts égales la construction de la section suisse de cette extension (6,5 km) devisée à CHF 134 millions. En 2006, les Chambres ont d'ores et déjà alloué CHF 67 millions à ce projet par le biais de l'arrêté fédéral du 6 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.⁴¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Quant au projet de **loi sur la réforme des chemins de fer 2** (révision des actes normatifs concernant les transports publics), le problème de la durée de conservation des enregistrements de vidéosurveillance par les entreprises de transports a une fois encore concentré l'essentiel de l'attention. Le projet du Conseil fédéral prévoit un délai de 100 jours, contre 24 heures actuellement. Comme lors des débats en commission l'année précédente, la majorité bourgeoise a écarté des propositions écologiste et socialiste visant à ramener ce délai à 4 ou 30 jours, respectivement. Lors de l'examen du projet de loi sur le transport des voyageurs, le plénum a rejeté une proposition d'amendement de sa commission visant à autoriser le Conseil fédéral à convertir les prêts remboursables octroyés à des entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prêts conditionnellement remboursables, voire à en suspendre le remboursement, comme il peut le faire actuellement s'agissant de prêts accordés aux CFF. Selon les opposants, sous couvert de garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les ETC, cet amendement supprimait de fait l'obligation de remboursement.

Concernant l'indemnisation par la Confédération et les cantons des coûts non couverts par le transport régional des voyageurs, le Conseil national a décidé d'en étendre l'application aux prestations de transport touristique, dans la mesure où elles contribuent à accroître l'attractivité touristique et à réduire les émissions polluantes. Enfin, l'harmonisation des dispositions techniques et comptables, ainsi que la garantie d'une concurrence équitable entre les CFF et les entreprises privées en matière d'acquisition et d'entretien du matériel roulant n'ont pas suscité d'opposition.

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national

au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.⁴²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.09.2008
NICOLAS FREYMOND

L'Assemblée fédérale a renouvelé son approbation de l'extension du réseau CFF au moyen de la **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (I)**. Après l'octroi, en 2006, du financement de la part suisse du projet à travers l'arrêté fédéral concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure, les chambres ont adopté la base légale nécessaire à sa réalisation, malgré l'opposition d'une minorité UDC au Conseil national qui exigeait que le Conseil fédéral présente préalablement un traité entre la Suisse et l'Italie coulant dans le marbre l'engagement financier du gouvernement italien. En septembre, l'OFT a délivré le permis de construire pour le tronçon suisse de la nouvelle ligne, soit quelque 6,5 kilomètres.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'été, le Conseil des Etats s'est saisi de 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). Le projet contient notamment le crédit actualisé de la NLFA pour un montant de CHF 19,1 milliards, la planification et le financement (à hauteur de CHF 5,2 milliards) de la première étape du ZEB, ainsi qu'un crédit de CHF 40 millions pour l'élaboration d'un futur message ZEB 2, concédé après les vives critiques émises par les cantons lors de la consultation de l'année précédente. Le Conseil des Etats a pour l'essentiel approuvé la planification et les modalités de financement prévues par le Conseil fédéral. Lors de l'examen du projet de loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), les sénateurs ont approuvé un amendement de leur CTT contraignant le gouvernement à présenter aux chambres un projet concernant les étapes ultérieures du ZEB (ZEB 2) d'ici à 2010. Surtout, par 26 voix contre 12, ils ont introduit dans la LDIF une liste des mesures que le Conseil fédéral devra étudier et dans laquelle figurent notamment l'étoffement du Pied sud du Jura et de la ligne Lausanne-Genève, l'accélération du tronçon Lucerne-Zurich (avec et sans le tunnel de base du Zimmerberg II), ainsi que des améliorations de cadences sur les lignes Berne-Viège, Bienne-Bâle, Bienne-Zurich, Zurich-Coire, etc. Suivant la majorité de sa commission, la chambre haute a en outre chargé le Conseil fédéral de prévoir des versements supplémentaires au FTP afin de financer les projets susmentionnés. Dans le même registre, elle a approuvé des amendements Burkhalter (prd, NE) et Schweiger (prd, ZG) visant à élargir les possibilités de financement à des partenariats public-privé. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié de LDIF a été approuvé à l'unanimité. Concernant le crédit d'ensemble pour le ZEB 1, le Conseil des Etats a décidé, par 19 voix contre 13, de l'accroître de CHF 200 millions afin de pallier les conséquences négatives des travaux du ZEB sur le trafic régional, notamment en matière de correspondance avec le trafic longue distance. Les autres actes du projet ont été adoptés à l'unanimité et sans modification.

La CTT-CN ayant pris du retard, le Conseil national s'est d'abord saisi du projet d'arrêté concernant l'adaptation du crédit d'ensemble pour la NLFA, afin d'éviter une interruption des travaux en cours. Après avoir rejeté, par 124 voix contre 48, une proposition de renvoi issue du groupe UDC, le plénum a débattu un amendement Binder (udc, ZH) visant à augmenter le crédit de CHF 1,2 milliard afin de réintroduire dans la NLFA le tunnel du Zimmerberg. Malgré le soutien unanime du groupe UDC ainsi que de députés PDC et PRD, cette proposition a été balayée par 130 voix contre 51. Au vote sur l'ensemble, l'arrêté a été approuvé par 172 voix contre 7. Lors de la session d'hiver, la chambre basse s'est penchée sur les autres projets. Elle a suivi la chambre des cantons concernant l'augmentation de CHF 200 millions du crédit alloué au ZEB 1. Lors de l'examen du projet de LDIF, le plénum a suivi le Conseil des Etats sur toutes les questions essentielles. Par contre, il s'en est clairement écarté au sujet de la réduction du crédit destiné aux mesures antibruit. Le Conseil des Etats a en effet approuvé la baisse de CHF 1,854 à 1,33 milliard proposée par le gouvernement et justifiée par les progrès réalisés au niveau des émissions sonores du matériel roulant. Le Conseil

national a cependant suivi sa CTT et refusé d'entrer en matière sur le projet d'arrêté du Conseil fédéral, jugeant inopportun de réduire les efforts en ce domaine. Au final, des divergences mineures subsistent concernant la LDIF et l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires, tandis que le désaccord est complet au sujet du financement des mesures antibruit.

Dans la foulée, le Conseil national a rejeté la motion du conseiller aux Etats Pfisterer (prd, AG) (07.3328) concernant le ZEB 2, puisque ses revendications ont été intégrées à la LDIF. L'Assemblée fédérale a par ailleurs pris acte du rapport de la Délégation de surveillance de la NLFA (08.006).⁴⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil fédéral a fixé les valeurs de référence pour l'élaboration du message concernant les **étapes ultérieures du développement de l'infrastructure ferroviaire** (ZEB 2 rebaptisé Rail 2030). Il a chargé le DETEC d'élaborer un projet destiné à la consultation et comportant deux variantes. La première variante prévoit un investissement total de CHF 21 milliards sur vingt-cinq ans, soit CHF 1,2 milliard par an comme pour le ZEB. La seconde variante ne comporte que CHF 12 milliards d'investissements (CHF 850 millions/an) et, partant, ne prévoit pas de développement substantiel du trafic d'agglomération. Indépendamment de la variante retenue, le financement de Rail 2030 exigera une révision de la Constitution afin d'alimenter le fonds FTP (fonds des transports publics) au moyen de nouvelles recettes. Les revenus actuels demeureront, soit la part fédérale de la RPLP, 1 pour mille de la TVA et une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. La seconde variante prévoit une redevance ferroviaire, tandis que la première y ajoute la part cantonale de la RPLP.⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres se sont attelées à **l'élimination des divergences** concernant 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). Sur proposition de sa commission des transports (CTT-CE), le Conseil des Etats s'est rallié au Conseil national sur l'ensemble des points de désaccords, jugés mineurs par rapport à l'importance globale du projet, relatifs à la loi sur le développement de l'infrastructure ferroviaire (LDIF), non sans avoir écarté de justesse, par 22 voix contre 20, une proposition Janiak (ps, BL) visant à prioriser la réalisation de certains projets (comme les tunnels du Zimmerberg II, du Wisenberg et du Brütten). Les sénateurs ont en outre suivi sans discussion la chambre du peuple s'agissant de l'ordonnance portant règlement du fonds pour les grands projets ferroviaires. Le désaccord est cependant demeuré absolu au sujet de la réduction du financement des mesures antibruit et le projet d'arrêté fédéral a donc été liquidé suite au second refus d'entrer en matière du Conseil national. En votation finale, les deux chambres ont approuvé à l'unanimité la LDIF et seuls 14 conseillers nationaux ont rejeté l'ordonnance. Suite à l'adoption, le Conseil des Etats a rejeté tacitement les motions Leutenegger-Oberholzer (ps, BL) (07.3492) et Wehrli (pdc, SZ) (07.3495) approuvées par le Conseil national en 2007, estimant que leurs objectifs respectifs étaient remplis.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Vu l'importance du montant, l'OFT a mandaté une contre-expertise. Le Conseil fédéral n'en a toutefois pas attendu le résultat pour adopter le **message sur le financement de l'infrastructure ferroviaire** suisse (CFF et chemins de fer privés) et sur la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF pour les années 2011-2012. Ce projet concrétise l'harmonisation du financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés entérinée par les chambres lors de l'adoption, en 2008, de la loi sur la réforme des chemins de fer 2. Le gouvernement y définit les objectifs de développement de l'infrastructure ferroviaire financée ou cofinancée par la Confédération, ainsi que les moyens alloués pour les années 2011 et 2012. Le message comporte une modification de la loi sur les Chemins de fers fédéraux (LCFF) ramenant, à titre transitoire, de 4 à 2 ans la période du financement, ainsi que trois projets d'arrêtés fédéraux. Si le premier concerne l'approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF, les deuxième et troisième portent respectivement sur le financement de l'infrastructure des CFF et des chemins de fer privés suisses pour les années 2011 et 2012. Globalement, le Conseil fédéral demande un crédit de CHF 4'542 millions pour les années 2011 et 2012, à raison de CHF 3'322 millions pour l'infrastructure des CFF (+ CHF 332 millions par rapport à la convention 2007-2010) et CHF 1'220 millions pour celle des chemins de fer privés (+ CHF 87 millions). Ces montants sont uniquement destinés à garantir l'entretien et l'exploitation

de l'infrastructure existante. En raison du programme de stabilisation des finances fédérales, le gouvernement a renoncé à proposer des investissements pour le développement du réseau ferroviaire.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.⁴⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats est entré en matière sur le projet gouvernemental sans la moindre Opposition. Les sénateurs ont adopté sans discussion et à l'unanimité la modification de la LCFF et l'arrêté fédéral portant approbation de la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF. Concernant l'infrastructure des CFF, une minorité Hêche (ps, JU) a repris à son compte la revendication du directeur des CFF et proposé de relever le plafond de dépenses de CHF 140 millions à CHF 3'462 millions. La chambre haute a rejeté, par 19 voix contre 17, cette proposition, après que le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR), a rappelé que cette hausse entraînerait nécessairement une coupe d'un montant identique dans d'autres projets financés par le fonds pour les transports publics (FTP). Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont unanimement approuvé ce deuxième arrêté. S'agissant de l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre haute a décidé, par 23 voix contre 16, d'augmenter la contribution de la Confédération, en la portant à CHF 1'279 millions, selon une proposition de la majorité de la CTT-CE visant à satisfaire une demande exprimée par les cantons, qui s'inquiétaient de l'écart entre la proposition du Conseil fédéral et les besoins exprimés par les entreprises (CHF 1,444 milliards). Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté ce troisième arrêté par 32 voix contre 4.

Au Conseil national, la modification de la LCFF et la convention sur les prestations entre la Confédération et les CFF n'ont pas suscité de discussion et ont été adoptées, respectivement à l'unanimité et par 170 voix contre 1. Sur proposition de la majorité de la CTT-CN, les députés ont ensuite décidé, par 110 voix contre 67, d'**augmenter de CHF 140 millions le crédit consacré à l'infrastructure des CFF**. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté ce deuxième arrêté par 146 voix contre 30. Quant à l'infrastructure des chemins de fer privés, la chambre basse a suivi le Conseil des Etats, par 152 voix contre 4. Lors de l'élimination des divergences, le Conseil des Etats s'est tacitement rallié à la chambre du peuple au sujet de la hausse du financement destiné au réseau des CFF.⁴⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibeverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des

Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschifffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbilletts anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne Gesetz“ zutreffe. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte

damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisüberwachers in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisüberwachers bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eigenerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.⁵⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 24.09.2012

NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtjahres unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Botschaft zu den Bundesbeschlüssen über die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB** für die Jahre 2013–2016, über den Zahlungsrahmen der Finanzierung der Infrastruktur der SBB und über die Finanzierung der Infrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für denselben Zeitraum. Die Leistungsvereinbarungen mit den Privatbahnen werden neu statt für zwei für vier Jahre abgeschlossen. Der Bund stellte für den Ausgleich von ungedeckten Kosten in Betrieb und Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur sowie zur Finanzierung von Investitionen für die Jahre 2013–2016 insgesamt CHF 9,449 Mrd. bereit (SBB: CHF 6,624 Mrd.; Privatbahnen: CHF 2,825 Mrd.). Der Bund kompensiert die Aufstockung der Beträge durch eine Reduktion der Speisung des FinöV-Fonds um CHF 650 Mio. Die Zielsetzungen für die Eisenbahninfrastruktur 2013–2016 bleibt im Wesentlichen gleich, sie umfasst die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus und der Leistungsfähigkeit des Netzes, eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, eine Verbesserung der Interoperabilität sowie eine Erhöhung der Produktivität. Die Bundesbeschlüsse waren im Parlament unumstritten: Sie wurden im Ständerat im Juni und im Nationalrat im September des Berichtjahres ohne Gegenstimme gutgeheissen. Verschiedentlich wurde festgehalten, dass die Einstimmigkeit mit dem Wechsel zur FABI wohl ein Ende finden werde.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 01.12.2012

NIKLAUS BIERI

In der Frühjahrsession versuchte das Parlament, die Differenzen zur Bahnreform 2 zu bereinigen. Es ging dabei hauptsächlich um die Frage, welche **Rolle der Preisüberwacher in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs** spielen soll. Der Ständerat beharrte im Februar des Berichtsjahres auf dem von ihm 2011 aufgenommenen Passus, welcher dem Preisüberwacher eine beratende Rolle im Tarifgestaltungsprozess zuschreibt, ihm aber das Veto bezüglich der Tarife entzieht. Der Nationalrat nahm diesen Punkt im März des Berichtjahres auf. Die Fraktionen wiesen grossmehrheitlich darauf hin, dass es eben zur Rolle des Preisüberwachers gehöre, unbequem zu sein. Es sei aus institutionellen Gründen falsch, dem Preisüberwacher das Veto über die Tarife zu entziehen, da er eine Kontroll- und nicht eine Gestaltungsfunktion innehat. Nur die CVP/EVP-Fraktion stellte sich hinter die Änderung des Ständerats und unterstützte Bundesrätin Leuthard, welche sich ebenfalls für diese Lösung stark machte. Der Nationalrat lehnte die Änderung des Ständerates mit 151 zu 29 Stimmen ab und gab das Geschäft zurück in die kleine Kammer. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat in der Folge,

den Passus zu streichen und die Rolle des Preisüberwachers zu belassen. Der Ständerat folgte seiner Kommission, wies aber darauf hin, dass damit eine Chance verpasst worden sei, den alten Konflikt zwischen dem Preisüberwacher des Bundes und den SBB, welche als Bundesbetrieb unter anderem den Gewinnvorgaben des Bundes Folge leisten und dazu entsprechende Tarife einführen muss, zu beseitigen. Die so bereinigte Vorlage wurde Mitte März des Berichtsjahres in beiden Räten einstimmig angenommen. Per Anfang Dezember schloss der Bundesrat eine Gesetzeslücke, welche das Büssen von Schwarzfahrern betrifft. Das Bundesgericht hatte im Februar 2011 eine Bestimmung zum Büssen von Schwarzfahrern wörtlich ausgelegt, was zur Folge hatte, dass nur jene Schwarzfahrer gebüsst werden konnten, welche über eine Fahrkarte verfügen, diese aber nicht entwertet hatten, nicht aber jene, die gar keine Fahrkarte auf sich trugen. Ab Dezember können auch Schwarzfahrer ohne Billett von den Transportunternehmungen juristisch hieb- und stichfest gebüsst werden.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 25.09.2015

NIKLAUS BIERI

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingsession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulat der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden solle, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.⁵³

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 06.12.2016

NIKLAUS BIERI

Im Mai 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament den Entwurf eines Bundesbeschlusses über den Zahlungsrahmen zur **Finanzierung der schweizerischen Bahninfrastruktur für die Jahre 2017-2020**. Der Bundesrat hatte den Gesamtbetrag gegenüber der Vorperiode um CHF 2,3 Mia. auf CHF 13,232 Mia. erhöht. Den Anstieg des Betrags begründete er mit einem „Mehrbedarf bei der Fahrbahn, dem Bahnzugang und den Kunstbauten“.

Der Ständerat stimmte dem Geschäft im September 2016 einstimmig mit 40 Stimmen ohne Enthaltung zu. Im Nationalrat, wo das Geschäft im Dezember 2016 verhandelt wurde, erklärte Nationalrätin Pieren (svp, BE) für die SVP-Fraktion, man sei mit den immer grösseren Beträgen für Unterhalt und Ausbau nicht einverstanden und enthalte sich der Stimme. Die übrigen Fraktionen erklärten ihre Zustimmung und verwiesen mehrfach auf den Volkswillen, da sich das Stimmvolk mit dem Ja zur Fabi-Vorlage

deutlich für die Bahninfrastruktur ausgesprochen habe. Nationalrat Guhl (bdp, AG) konnte sich denn auch einen Seitenhieb auf die SVP-Fraktion nicht verkneifen: Wer den Volkswillen respektieren wolle, stimme dieser Vorlage zu und enthalte sich nicht der Stimme. Im Nationalrat wurde das Geschäft mit 138 zu 11 Stimmen bei 30 Enthaltungen angenommen, wobei sämtliche Gegenstimmen und Enthaltungen aus der SVP-Fraktion kamen. Immerhin 23 SVP-Fraktionsmitglieder missachteten die angekündigte Enthaltung und stimmten Ja.⁵⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit seiner Botschaft zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** unterbreitete der Bundesrat Ende Oktober 2018 dem Parlament den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt 2035 der Bahninfrastruktur sowie den Bundesbeschluss zum dazugehörigen Verpflichtungskredit. Mit der Botschaft beantragte der Bundesrat auch die Abschreibung der folgenden Geschäfte: Brachliegendes Potenzial auf Bahnstrecken nutzen, Angebotsverbesserungen auf der Hochrheinstraße, Elektrifizierung und Angebotsverbesserungen der Hochrheinstraße, Bahnausbau. Mehr Klarheit bei der Projektpriorisierung und Vorfinanzierung im Rahmen von Fabi/Ausbauschritt 2030/35.

Mit dem Ausbauschritt 2035 (AS 2035) des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) soll der schrittweise Ausbau des Schienennetzes mit Investitionen von CHF 11.9 Mia. vorangetrieben werden. Für den Personenverkehr beinhaltet der AS 2035 zusätzliche Viertel- und Halbstundentakte und dank einer höheren Stabilität des Betriebs solle die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit im Schienenverkehr verbessert werden. Auch für den Güterverkehr schaffe der AS 2035 mehr und schnellere Angebote. Die für den AS 2035 vorgesehenen Mittel stammen aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF), womit die Finanzierung aus heutiger Sicht gesichert sei. Ein weniger weit gehendes Ausbauprogramm mit einem Zeithorizont bis 2030 und einem Investitionsvolumen von CHF 7 Mia. war in der Ende September 2017 eröffneten Vernehmlassung abgelehnt worden, während dem zweiten Vorschlag – also der vorliegenden Botschaft – mehrheitlich zugestimmt worden war.

Im Februar 2019 beriet die KVF-SR über den AS 2035, beschloss Eintreten und nahm weitere Projekte in den AS 2035 auf: So sollten die Projektierungen des Durchgangsbahnhofes Luzern sowie der trinationalen S-Bahn Basel bereits mit dem AS 2035 erfolgen. Zudem nahm die Kommission einen Neubau der Strecke Neuenburg – La-Chaux-de-Fonds anstelle der vom Bundesrat vorgeschlagenen Modernisierung der bestehenden Strecke in den AS 2035 auf. Damit erhöhte die KVF-SR den Investitionsbetrag um CHF 919 Mio. auf CHF 12.8 Mia.

Am 7. März 2019 nahm der Ständerat als Erstrat die Behandlung des Geschäfts auf und folgte trotz ausführlicher Debatte seiner Kommission. Ein Minderheitsantrag von Ständerat Wicki (fdp, NW) zur Streichung des Doppelspurausbaus bei Rorschach – dem letzten einspurigen Teilstück in der West-Ost-Verbindung – fand keine Mehrheit. Ständerat Stöckli (sp, BE) setzte sich für die Aufnahme des Bahnhofs Thun-Nord ein, zog seinen Antrag aber zurück. So beschloss die kleine Kammer schliesslich gemäss den Anträgen der Kommission und nahm das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.⁵⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.2019
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2019 beriet der Nationalrat als Zweitrat das **Strategische Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)**. Der Ständerat hatte die Vorlage des Bundesrates zuvor um einige Projekte aufgestockt, der Nationalrat folgte dem Ständerat und stimmte diesen zusätzlichen Infrastrukturprojekten zu. Darüber hinaus nahm die grosse Kammer mit den Bahnhöfen Winterthur-Grüze und Thun Nord zwei weitere Projekte in das Geschäft auf und erhöhte den Kreditbetrag um CHF 69 Mio. auf insgesamt CHF 12.89 Mrd. Der Nationalrat nahm das ergänzte Geschäft und den aufgestockten Kredit einstimmig an.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Der Ständerat nahm sich eine Woche nach dem Nationalrat erneut des **Strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035)** an. Die vom Nationalrat aufgenommenen Projekte Winterthur-Grüze und Thun Nord fanden auch im Ständerat Zustimmung. Zwar wies Bundesrätin Sommaruga darauf hin, dass beide Projekte verfrüht seien, da die Infrastruktur rund um diese Bahnhöfe noch nicht bestehe, dennoch nahm die kleine Kammer das Geschäft einstimmig und ohne Enthaltungen an.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.06.2019
NIKLAUS BIERI

In den Schlussabstimmungen vom 21. Juni 2019 nahmen beide Räte die Vorlage zum **Strategischen Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschnitt 2035)** an, der Ständerat einstimmig mit 44 Stimmen (keine Enthaltungen) und der Nationalrat mit 195 gegen 1 Stimme (keine Enthaltungen). Die einzige Gegenstimme stammte von Erich Hess (svp, BE).⁵⁸

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats, tout comme le Conseil national en 1989, a pris acte du **rapport sur la protection du tracé des voies navigables** présenté par le gouvernement en 1987. Ce dernier, estimant que les grands travaux en matière d'infrastructure routière et ferroviaire seront aptes à répondre à toutes les demandes en matière de trafic, n'envisage pas de projets importants en ce domaine.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a demandé au parlement d'octroyer un **crédit cadre** pour cautionnement **de CHF 350 millions** et d'une durée de dix ans **afin d'assurer un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Selon le gouvernement, une telle politique est indispensable pour assurer les besoins d'approvisionnement de la Suisse de manière indépendante. En période de crise, il serait vital pour la politique de sécurité helvétique de disposer d'un tonnage suffisant. Or, l'effectif des navires suisses est passé, depuis 1985, de 34 à 23 unités, d'où la nécessité d'une politique de cautionnement attractive.⁶⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a également adopté le projet du gouvernement d'octroi d'un **crédit cadre** pour cautionnement de CHF 350 millions et d'une durée de dix ans, **afin de garantir un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**.⁶¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.⁶²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans son message, le Conseil fédéral a demandé au parlement de renouveler le crédit-cadre de CHF 600 millions qui sert à garantir l'acquisition de cargos naviguant sous le pavillon à croix blanche. L'appui de la Confédération assure l'avenir de la **flotte suisse de haute mer** pour les dix années à venir. Pour le gouvernement, sans cette aide, la marine suisse n'a aucune chance de survivre, car la navigation maritime est fortement subventionnée dans le monde entier. Par cette décision, la Confédération poursuit la politique menée depuis 1959; un soutien qui n'a pas coûté un sou au contribuable, puisque le cautionnement n'a jamais été mis à contribution jusqu'à présent. L'objectif gouvernemental est de maintenir un effectif et une composition adaptés aux nécessités d'un approvisionnement de crise. La flotte suisse de haute mer comprenait, en 2001, 24 unités, essentiellement des vraquiers, six petits cargos mixtes pouvant charger des conteneurs, deux chimiquiers et un tanker.⁶³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. En 2002, le parlement avait déjà adopté un tel crédit, d'un montant de CHF 600 millions, afin de faciliter le remplacement graduel sur dix ans des navires suisses et de permettre ainsi le maintien d'une flotte commerciale nationale capable de garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. Actuellement, la flotte compte environ 25 navires représentant une capacité totale de chargement supérieure à 800'000 tonnes. Or, la reprise économique observée depuis 2003 a occasionné une augmentation d'au moins 50% du prix des navires. Par conséquent, près de 75% du crédit alloué par les Chambres a d'ores et déjà été investi et les fonds restants ne suffiront pas pour achever le remplacement. Le renouvellement approuvé par la Chambre haute vise à accroître le crédit-cadre de CHF 500 millions et à le prolonger de cinq ans de sorte à remédier à cette situation.⁶⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé sans discussion, par 153 voix contre 2, le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Cette augmentation de CHF 500 millions du crédit accordé par les chambres en 2002 (CHF 600 millions) constitue une adaptation à la hausse des prix des navires occasionnée par la reprise économique mondiale dès 2003. Le délai pour le renouvellement complet de la flotte commerciale suisse est par ailleurs prolongé de cinq ans.⁶⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.⁶⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.⁶⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.⁶⁸

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.⁶⁹

-
- 1) BO CE, 1995, p. 159 ss.; BO CE, 1995, p. 440; BO CN, 1995, p. 1 ss.; BO CN, 1995, p. 1012; FF, 1995, I, p. 85 ss.; FF, 1995, II, p. 351
- 2) BBI, 2013, S. 3823ff.; AB SR, 2013, S. 881ff., 1107, 1172; AB NR, 2013, S. 2011ff., 2235
- 3) BO CE, 1990, p. 298s.; NZZ, 31.10.90; JdG, 6.11.90, presse du 4.12.90; LNN, 3.3.90; SGT et JdG, 22.8.90; SHZ, 20.9.90; AT, 5.10.90; presse du 31.10.90; Ww, 8.11.90 et DP, 1015, 8.11.90. BaZ et NZZ, 10.5.90.
- 4) Presse du 10.1.91; NF, 11.1., 17.1., 20.3., 21.3. et 6.6.91
- 5) BO CE, 1991, p. 628 ss.; Presse des 11.9., 18.9. et 19.9.91; SN, 21.9.91; NZZ, 8.5., 28.8.; 23.9.91; Vr, 25.9.91; NF, 4.4. et 29.5.91;
- 6) BO CE, 1991, p. 675 ss.; BO CN, 1991, p. 1653 ss.; FF, 1991, III, p. 1176 ss.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; Presse du 27.6.91.
- 7) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1. 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.
- 8) Presse du 16.9.94.
- 9) 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.
- 10) FF, 1995, III, p. 229 ss.; Presse des 6.4 et 12.4.95.
- 11) BO CE, 1995, p. 683 ss.; JdG, 21.6.95.
- 12) BO CN, 1995, p. 1796 ss.; FF, 1995, IV, p. 577 s.; Presse du 21.9.95.
- 13) Cdt, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et CdT, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.
- 14) FF, 1998, p. 4573 ss.
- 15) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
- 16) BO CE, 1998, p. 1232 ss.
- 17) BO CN, 1998, p. 2565 ss.; BO CE, 1998, p. 1347 s.; FF, 1999, p. 248 s.
- 18) FF, 2002, p. 3101 ss., 6137, 6138 et 6139; BO CE, 2002, p. 343 ss.; BO CN, 2002, p. 1514 ss.
- 19) 24h, 9.9.03; presse du 11.9.03; OFT, communiqué de presse, 10.9.03.
- 20) FF, 2003, p. 5987 ss.; presse du 26.3 et 11.9.03; TG, 28.9.03; DETEC, communiqué de presse, 10.9.03.; OFT, communiqué de presse, 27.11.03.
- 21) Exp., 13.12.03.; LT, 2.12.03.; Presse du 11.11.03.
- 22) BO CE, 2003, p. 1190 ss.; Exp., 18.12.03.; NF, 27.11.03.; OFT, communiqué de presse, 15.12.03.
- 23) Ibid.; presse du 1.9.03.; OFT, communiqué de presse, 19.12.03.
- 24) FF, 2004, p. 3531 ss.; presse du 29.1 et 27.5.04; DETEC, communiqué de presse, 28.1 et 26.5.04.
- 25) BO CN, 2004, p. 994 ss.; presse du 8.4 (CTT-N) et 11.6.04 (CN); NF, 9.9.04; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.
- 26) FF, 2004, p. 4803 ss. et 4829 s.; LT, 9.9.04; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.
- 27) FF, 2004, p. 4977 ss.; presse du 20.3, 8.4 et 10.9.2004; DETEC, communiqué de presse, 19.3, 7.4 et 8.9.04.
- 28) Presse du 26.11.04; DETEC, communiqué de presse, 25.11.04.
- 29) BO CN, 2004, p. 2051 ss., 2061 ss. et 2125 ss.; LT, 21.8.04 (CdF-N); presse du 27.10 (CTT-N) et 17.12.04 (CN).
- 30) FF, 2005, p. 2269 ss.; presse du 24.2.05; DETEC, communiqué de presse, 23.2.05.
- 31) FF, 2005, p. 2195 ss.; BO CE, 2005, p. 23 ss. et 393; BO CN, 2005, p. 195 ss. et 472.
- 32) FF, 2005, p. 4039 et 4041; BO CN, 2005, p. 12 ss. et 649; BO CE, 2005, p. 458 ss.; FF, 2006, p. 4307 ss.
- 33) BO CE, 2005, p. 12 ss. et 666; BO CN, 2005, p. 511 ss. et 971.
- 34) BO CN, 2005, p. 1333 ss.; BO CE, 2005, p. 1084 ss.
- 35) BO CE, 2005, p. 1066 ss.; BO CN, 2005, p. 1742 ss.; LT, 25.6, 12.8, 1.12, 9.12 (Grisons) et 31.12.05; presse du 20.10.05 (CF); 24h, 2.11.05.
- 36) BBI, 2006, S. 3817 ff.; AB SR, 2006, S. 570 ff.; AB NR, 2006, S. 1298 ff.; BBI, 2006, S. 8665 ff. und 9827 ff.; Presse vom 11.3.06.

- 37) AB NR, 2006, S. 1305 ff.; BBl, 2006, S. 8669; Presse vom 26.9.06.; BBl, 2006, S. 3897 ff.; AB SR, 2006, S. 574 ff. und 580; Presse vom 22.6.06.
- 38) FF, 2006, p. 3747 ss.; BO CN, 2007, p. 517 ss.
- 39) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
- 40) 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.
- 41) FF, 2007, p. 7971 ss.; presse du 22.11.07; DETEC, communiqué de presse, 21.11.07.
- 42) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
- 43) BO CE, 2008, p. 189 s.; BO CN, 2008, p. 848 ss.; FF, 2008, p. 5283. NZZ, 23.9.08 (permis de construire).
- 44) BO CE, 2008, p. 372 ss. et 441 ss.; BO CN, 2008, p. 1079 ss., 1836 ss. et 1897 ss.; FF, 2008, p. 7757 ss.; BO CN, 2008, p. 1914; FF, 2008, p. 3311 ss.; BO CN, 2008, p. 1131 ss.; BO CE, 2008, p. 517 ss.
- 45) Presse du 20.12.08; DETEC, communiqué de presse, 19.12.08.
- 46) BO CE, 2009, p. 44 ss. et 280; BO CN, 2009, p. 266 ss. et 595; FF, 2009, p. 1809 ss.; BO CE, 2009, p. 50 s.
- 47) FF, 2010, p. 4495 ss.
- 48) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.
- 49) BO CE, 2010, p. 911 ss., 1319 ss. et 1357; BO CN, 2010, p. 1895 ss., 2032 ss. et 2186; FF, 2010, p. 8265 s. (LCFF), et 2011, p. 3323 ss. (arrêtés).
- 50) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBl, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung), BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).
- 51) BBl, 2012, S. 4015, AB SR, 2012, S. 506, AB NR, 2012, S. 1607.
- 52) BBl, 2005, S. 2415, AB SR, 2012, S. 31 und 267, AB NR, 2012, S. 256 und 551.; NZZ, 18.10.
- 53) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBl, 2014, S. 3951 ff.
- 54) AB NR, 2016, S. 2030 ff.; AB SR, 2016, S. 683 ff.; BBl, 2016, S. 4355 ff.; TA, 20.9.16
- 55) AB SR, 2019, S. 69 ff.; BBl, 2018, S. 7321 ff.; Ergebnisbericht Vernehmlassung AS 2030; Medienmitteilung KVF-SR vom 19. Februar 2019; BLZ, QJ, 20.2.19; Lib, NZZ, 7.3.19
- 56) AB NR, 2019, S. 813 ff.; BaZ, Exp, NZZ, SGT, 5.6.19
- 57) AB SR, 2019, S. 358 f.
- 58) AB NR, 2019, S. 1366; AB SR, 2019, S. 587
- 59) BO CE, 1990, p.636ss.; Suisse, 14.3.90; AT, 22.8.90; NF, 24.10.90.
- 60) FF, 1992, I, p. 1 ss.; Presse du 7.11.91.
- 61) BO CE, 1992, p. 174 s.; BO CN, 1992, p. 820 s.; FF, 1992, III, p. 976; NZZ, 19.2 et 25.6.92; BaZ et SGT, 12.3.92.
- 62) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
- 63) FF, 2002, p. 884 ss.; presse du 8.11.01.
- 64) FF, 2007, p. 4949 ss.; BO CE, 2007, p. 1008 s.
- 65) BO CN, 2008, p. 5 ss.
- 66) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.
- 67) BO CN, 2010, p. 995.
- 68) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.
- 69) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBl, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17