

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Herzog, Eva (BS, sp/ps), Leuenberger, Moritz (sp/ps) BR UVEK / CF DETEC
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, 1996 - 2010*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1
Umweltschutz	8
Allgemeiner Umweltschutz	8

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
KTU	Konzessionierte Transportunternehmungen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

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
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
ETC	Entreprises de transport concessionnaires
FTP	Fonds de financement des transports publics
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Economiesuisse a plaidé pour une **réforme globale du système de financement des transports routiers et ferroviaires**. L'association faïtière du patronat a fustigé le régime actuel et ses diverses taxes, en raison de sa complexité et de son manque de transparence. Elle a préconisé de le remplacer par une nouvelle tarification des différents modes de transports en fonction du principe de causalité, c'est-à-dire mettant plus fortement à contribution les usagers. Dans la perspective du remplacement de Moritz Leuenberger à la tête du DETEC, economiesuisse a par ailleurs clairement exprimé, à plusieurs reprises, son souhait que le successeur du socialiste accorde plus d'attention aux besoins de l'économie, accusant au passage ce dernier d'avoir privilégié le rail au détriment de la route et de l'aviation par idéologie.¹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à ce vote de soutien à la variante en réseau chère à l'exécutif, la petite chambre a cependant tenu à apporter des **modifications importantes**. Les sénateurs ont en effet décidé d'ajouter dans le projet tant le **raccordement de la Suisse orientale** - sur proposition d'une minorité de la commission emmenée par le thurgovien Onken (ps) - que les **voies d'accès sur l'axe du Gothard** - à l'invitation des conseillers aux Etats uranais et tessinois. Le conseiller fédéral Leuenberger ainsi que le président de la commission W. Loretan (prd, AG) se sont vivement opposés à ces modifications, ne manquant pas de relever qu'elles signifiaient faire table rase de tous les efforts entrepris depuis quatre ans pour redimensionner les NLFA et réduire leurs coûts.

ANDERES
DATUM: 01.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

De retour six mois plus tard au **Conseil des Etats, le dossier connu de nouveaux rebondissements d'importance**. Concernant le mode de **financement**, les sénateurs suivirent leurs pairs du Conseil national au sujet de la taxe alpine (suppression), de la TVA (hausse 0.1%) ainsi qu'au sujet de la possibilité de financer les travaux par des capitaux privés. En revanche, estimant qu'au total les différentes taxes du projet de la grande chambre ne suffiraient pas à alimenter les fonds nécessaires à la réalisation des différents projets, les sénateurs décidèrent, sur proposition de la CTT, d'autoriser l'exécutif à augmenter de 5 centimes le prix de l'essence. Passant outre ceux qui, comme la zurichoise Spoerry (prd), estimaient que la hausse de la TVA (produit: 200 millions) compensait l'abandon de la hausse du prix de l'essence, une large majorité des sénateurs, appuyée par M. Leuenberger, a en effet relevé que la hausse du prix de l'essence étant initialement de 10 centimes dans le projet du gouvernement (produit: 600 millions), le pour mille additionnel de TVA ne suffisait pas pour renoncer à une augmentation du prix à la colonne.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 07.11.1998
LAURE DUPRAZ

Le gouvernement français a donné son feu vert pour la poursuite des travaux relatifs aux lignes ferroviaires du **TGV est (Paris-Strasbourg) et du TGV Rhin-Rhône**. La ligne Rhin-Rhône intéresse particulièrement la Suisse, non seulement pour des liaisons plus rapides avec Paris, mais aussi pour les horizons méditerranéens qu'elle promet. Le raccordement avec la Suisse devra faire l'objet d'une négociation bilatérale ultérieure. Le ministre des transports français a également annoncé que la **liaison TGV Genève-Paris sera améliorée** en modernisant et électrifiant la ligne dite des Carpates. Cette remise en service permettra de relier Paris et Genève en moins de trois heures. La Confédération et la France devront négocier une convention qui fixera la part financière prise en charge par la Suisse. Moritz Leuenberger s'est aussi mis d'accord avec son homologue français Jean-Claude Gayssot pour **réaliser trois portes d'entrée TGV en Suisse pour le raccordement au réseau européen à grande vitesse**. Il s'agit de Genève-Bourg-Mâcon avec raccordement au TGV sud-est, de Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dôle-Dijon avec raccordement au TGV sud-est et au futur TGV Rhin-Rhône et enfin de Bâle-Mulhouse avec raccordement au futur TGV Rhin-Rhône. Avec l'acceptation de l'arrêté sur le financement des grands projets ferroviaires, ces raccordements ont été assurés financièrement du côté suisse.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.1998
LAURE DUPRAZ

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.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.05.1999
LAURE DUPRAZ

En réponse à la demande de concession de 1997 de **Swissmetro**, le Conseil fédéral a accordé au projet un délai pour adapter son modèle de financement du tronçon pilote jugé trop onéreux pour les finances publiques. Le Conseil fédéral a souhaité un engagement plus ferme du secteur privé. Le financement du tronçon prévoyait un investissement des pouvoirs publics d'une hauteur de CHF 2,8 milliards et de fonds privés entre CHF 700 et 800 millions. Le conseiller fédéral Leuenberger a en outre recommandé aux responsables de Swissmetro d'étudier la réalisation du tronçon pilote entre les aéroports de Zurich-Kloten et de Bâle-Mulhouse ou entre Zurich et Lucerne, estimant que les besoins entre Bâle et Zurich étaient plus importants et que le financement serait plus facile qu'entre Genève et Lausanne.⁴

ANDERES
DATUM: 22.09.1999
LAURE DUPRAZ

En août, le gouvernement tessinois ainsi que des représentants d'Alp Transit Gothard SA ont également réclamé d'avancer la construction du **tunnel NLFA du Ceneri (TI)** qui fait partie de la seconde phase des NLFA. La construction, planifiée pour 2006, a été sollicitée pour 2002. Le conseiller fédéral Leuenberger a affirmé qu'une anticipation des travaux n'était pas envisageable, sauf en cas de financement privé.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.11.1999
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).⁶

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.08.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a rencontré son homologue français, Jean-Claude Gaysot, pour examiner le volet financier de la convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français à grande vitesse, signée en novembre 1999. Les deux ministres sont tombés d'accord sur une participation financière égale entre les deux pays. La Confédération et la France s'engagent chacune à verser 135 millions d'euros. Cette somme sera injectée pour réhabiliter et moderniser la ligne **Genève-Mâcon** (ancienne ligne des Carpathes) et pour améliorer l'alimentation électrique et les infrastructures de l'arc jurassien, sur les lignes **Paris-Lausanne** et **Paris-Neuchâtel-Berne**. La mise en service de la ligne des Carpathes, baptisée ligne TGV-Mont-Blanc, est estimée à 220 millions d'euros. La Confédération devrait y participer à hauteur de 110 millions d'euros. De Genève, il ne faudra plus que trois heures pour se rendre au cœur de Paris en TGV: un gain de temps d'une demie-heure grâce à un gain de distance de 47 kilomètres par rapport à l'ancien itinéraire. Les travaux commenceront en 2004 et devraient s'achever à la mi-2006. Les 25 millions restants iront aux lignes de l'Arc

jurassien qui nécessitent des travaux moins importants. Le financement helvétique provient du fonds plafonné à CHF 1,2 milliard, destiné à améliorer le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse. La France et la Suisse ont par ailleurs décidé d'évaluer un cofinancement au projet de TGV Rhône-Rhin, entre Dijon et Mulhouse, Paris ayant sollicité de la Suisse une participation de l'ordre de CHF 125 millions.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

A la lumière de la faisabilité d'un tracé entièrement souterrain dans le canton d'Uri, diverses variantes de la future NLFA ont été développées. Moritz Leuenberger et les représentants du gouvernement uranais se sont ensuite rencontrés, afin de plancher sur les avantages et les inconvénients techniques des différentes variantes, sur leurs conséquences financières et sur les effets sur la planification de la construction. Tenant compte des réclamations uranaises et de la nécessité de réduire les nuisances sonores et environnementales, le Conseil fédéral a décidé d'enterrer complètement la NLFA. La variante "montagne" – entièrement souterraine – remplaçait ainsi le projet initial à ciel ouvert dans la plaine de la Reuss au nord d'Altdorf (variante "plaine"). Ce nouveau tracé impliquait des modifications du projet dans la future bifurcation souterraine Uri Sud, ainsi que des investissements préalables de CHF 100 millions pour pouvoir continuer plus tard le tracés souterrain sans interruption de l'exploitation. Les travaux de construction du tunnel de base du Gothard ne seraient toutefois pas retardés par ces adaptations. Le Conseil fédéral a en outre renoncé à faire passer la jonction entre la ligne existante et le tunnel de base sous la rivière Schaechen. Avec la mise en service du nouveau tracé, les investissements supplémentaires de CHF 250 millions ne se justifiaient plus. **La solution "montagne" se montera à CHF 2,2 milliards**, soit un milliard de plus que dans la planification. Ce prolongement de la ligne de base sous le Gothard entraînera la construction de 23 kilomètres de tunnel supplémentaires entre Brunnen (SZ) et Erstfeld (UR). S'ajoutant aux 57 kilomètres prévus de Erstfeld à Bodio (TI), la transversale alpine atteindra la longueur record de 80 kilomètres sous terre. La sécurité des transports sera assurée par deux sorties de "secours" à Flüelen (UR) et Erstfeld. Ces aménagements à ciel ouvert ont été critiqués par le canton d'Uri. La SA AlpTransit Gothard a été chargée d'élaborer un nouveau projet de mise à l'enquête pour la liaison avec la ligne existante (Uri Sud). Le Conseil fédéral se prononcera définitivement en 2003. Mais avant, il devra présenter au parlement un crédit de planification, puis le message comportant le tracé définitif et son financement. Ce dernier tiendra compte du fait que le montant de CHF 2,2 milliards ne peut être financé dans le cadre légal prévu par les transversales alpines. La réalisation du tracé souterrain est prévue à partir de 2020 et sous réserve d'une éventuelle votation populaire. Pour le Conseil fédéral, il ne pouvait être question d'une réalisation anticipée – le gouvernement d'Uri souhaitait le début des travaux en 2012 et a continué de le réclamer plus tard –, car cela risquerait de compromettre d'autres projets tels que les NLFA déjà décidées, la 2ème étape de Rail 2000 ou les raccordements au réseau européen ferroviaire à grande vitesse.⁸

BERICHT
DATUM: 07.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de répondre aux diverses commissions parlementaires, le Conseil fédéral a utilisé le rapport que le DETEC et le DFF ont réalisé sur le financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds FTP) et l'a intégré dans le rapport sur les NLFA. Le gouvernement propose de **renoncer à inclure une rallonge au crédit additionnel de CHF 900 millions** afin de faire face aux surcoûts. Il estime que la somme allouée serait suffisante pour financer les chantiers en cours lors des quatre prochaines années, sauf imprévu majeur. C'est à ce moment-là, vers 2007-2008, que le Conseil fédéral veut procéder à un réexamen global de la situation des NLFA et des grands projets ferroviaires FTP sous l'angle de la politique des transports et des finances. Il déterminera alors l'ampleur du nouveau crédit qu'il devra demander au parlement et décidera quelles parties des divers projets passeront à la trappe. La convention sur les prestations 2007-2010 étant connue, les projets FTP non encore lancés devront être redimensionnés ou reportés. Parmi les recalés se trouvent les tunnels du Zimmerberg (ZH) et du Hirzel (ZH), la deuxième étape de Rail 2000, la deuxième étape du raccordement aux réseaux des trains à grande vitesse, la gare souterraine de Zurich, la ligne Stabio (TI) – Arsizio (IT) et la liaison Cornavin (GE)–Annemasse (F). Revenant sur la polémique des surcoûts, Moritz Leuenberger a défendu un système de contrôle « transparent » permettant de détecter rapidement si la facture s'allonge. L'OFT a toutefois été chargé de mieux signaler les événements concernant les coûts et les finances de la part des maîtres d'œuvre. La communication avec la Confédération devra aussi être améliorée. Face aux critiques de la DSN sur la gestion des réserves, le Conseil fédéral a précisé qu'il entendait continuer

à les utiliser pour financer les surcoûts plutôt que de recourir à des crédits supplémentaires.⁹

BERICHT
DATUM: 23.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le 22 juin à 17h47, les CFF ont subi une **panne générale due à un effondrement intégral de leur réseau électrique**. Il a fallu attendre 21h30 pour que tous les trains circulent à nouveau. 1'500 trains et environ 200'000 voyageurs se sont retrouvés immobilisés. Commandé par le directeur des CFF et souhaité par Moritz Leuenberger, le rapport sur le black-out a dénombré trois causes internes à l'origine de la coupure de courant: 1) Le responsable de la ligne Amsteg (UR)–Rotkreuz (ZG) a donné de fausses informations quant à la capacité électrique du réseau. En raison de travaux, deux des trois lignes Amsteg-Rotkreuz avaient été déclenchées et une seule ligne était disponible. Officiellement, cette dernière avait une capacité de 240 mégawatts. Or, sa capacité effective était de 211,1 MW. Avec une charge prévue de 170 MW (40 à 50 trains à pleine capacité), la réserve n'a plus suffi pour absorber la marge de sécurité et les restitutions d'énergie générées par les trains à la descente sur le versant sud du Gothard. Une surcharge a déclenché automatiquement la ligne à 17h08 et a scindé le réseau en deux. 2) Le personnel de surveillance a mal évalué la capacité de la ligne restante. La capacité déficiente de 200 MW a été remplacée automatiquement par l'augmentation de production des usines valaisannes et l'adjonction de courant provenant de la Deutsche Bahn. Le personnel de surveillance n'a pas vu l'anomalie: il y avait trop de courant sur le réseau nord, puisque l'échange avec le sud ne se faisait pas. 3) Les CFF ont sous-estimé les risques d'une panne totale du réseau. La centrale d'alarme de Zollikofen (BE) a reçu 18'000 alarmes en quelques minutes. Non hiérarchisées, elles n'ont pas permis une identification des problèmes majeurs, comme la surcharge des couplages avec le réseau de la Deutsche Bahn. À 17h35, les installations électriques se sont déclenchées, entraînant l'effondrement du réseau dans le reste de la Suisse. Il a été reconstruit, dès 18h40, pas à pas, jusqu'à 21h15. Le rapport note que l'absence de scénario de panne totale a empêché les employés des CFF de prendre les décisions adéquates qui auraient permis d'atténuer les effets de la panne initiale, au lieu de les renforcer. La durée exceptionnelle de la panne a contraint les CFF à prendre des mesures d'urgence. Des trains diesel, ainsi que des bus ont été mis en service dans les grandes villes du pays pour ramener les voyageurs bloqués. Suite à ce black-out, une vingtaine de mesures ont été décidées pour qu'un tel événement ne se reproduise plus.¹⁰

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 25.08.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé avec le ministre français des transports, Dominique Perben, trois accords bilatéraux pour la mise en œuvre de la convention bilatérale franco-suisse sur le **raccordement de la Suisse au réseau TGV français**. Le premier accord concerne le co-financement de la modernisation de la ligne ferroviaire Paris–Dijon–Dole–Lausanne/Neuchâtel–Berne (Arc Jurassien). La Suisse prendra en charge 50% des coûts estimés à 37 millions d'euros. Les investissements permettront d'augmenter la vitesse de circulation. Avec le second accord, la Suisse garantit sa participation financière à la revitalisation de la ligne ferroviaire Paris–Ain–Genève/Nord de la Haute-Savoie (ligne du Haut-Bugey). Ce projet prévoit que le trafic passera dorénavant à partir de Bellegarde par la ligne à simple voie, actuellement désaffectée, et qui conduit à Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) via Nurieux. Il est prévu de renouveler et d'électrifier toute la ligne, ainsi que d'adapter le profil des tunnels et des ponts. La Suisse y contribuera à hauteur de 100 millions d'euros. Un gain de 30 minutes est escompté. Dans le troisième accord, la Suisse participera à la construction de la ligne à grande vitesse Rhin–Rhône à raison d'un forfait de 100 millions d'euros. Cette nouvelle ligne TGV permettra de densifier le trafic Mulhouse–Paris et Mulhouse–Midi de la France, grâce à la construction du nouveau tronçon Belfort–Dijon. Les coûts de cette nouvelle ligne se chiffrent à 2 milliards d'euros. Cette nouvelle liaison fera gagner 30 minutes entre Bâle et Paris et une heure entre Bâle et Lyon. Le début des travaux est agendé pour 2006. La loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance est entrée en vigueur au 1er septembre 2005.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 06.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger, chef du DETEC, a **approuvé les plans du tunnel de base du Ceneri** (TBC). Il sera construit en deux tubes à une voie, répondant à la norme européenne pour des tunnels de cette longueur, exploités pour un trafic mixte (trains voyageurs et marchandises). Sa mise en exploitation est prévue pour 2016. Les coûts s'élevèrent à CHF 2 milliards (prix de 1988). Ils sont pris en compte dans la prévision des coûts finaux des NLFA. Le TBC comprend le tunnel de base du Ceneri proprement dit, long de 15,4 kilomètres, mais aussi les raccordements à la ligne existante des CFF au portail nord de

Camorino et au portail sud à Vezia, ainsi que d'autres éléments. À la demande du canton du Tessin, la liaison directe Locarno-Lugano a été intégrée au projet approuvé, car il s'agit d'un élément important du RER tessinois. Sur le plan juridique, le constructeur, la société AlpTransit Gothard (ATG) a dû reprendre, après l'échec d'une solution globale, les négociations avec les agriculteurs touchés par le TBC dans la plaine du Magadino. Les organisations écologistes et le canton du Tessin ont par contre donné leur aval au plan du TBC.¹²

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 03.06.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar zeichnete sich ab, dass beim Bau des **Ceneri-Basistunnels Mehrkosten** von CHF 174 Mio. drohen und Verzögerungen möglich sind. Im Mai verlangte die NEAT-Aufsichtsdelegation die Überprüfung von Beschlüssen (Anzahl Röhren und Fluchtstollen) und empfahl dem Bundesrat, dem Parlament spätestens zusammen mit der Botschaft über die zukünftige Entwicklung der Bahnprojekte eine Vorlage für einen zweiten NEAT-Zusatzkredit zu unterbreiten, um die absehbare Finanzierungslücke zu schliessen. Anlässlich der Grundsteinlegung des Ceneri-Tunnels erklärte Bundesrat Leuenberger, das UVEK halte an zwei Tunnelröhren fest.¹³

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.¹⁴

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.¹⁵

Bei der Realisierung des NEAT-Bauloses **Erstfeld-Amsteg** (UR) mit einem Auftragsvolumen von CHF 413 Mio. kam es zu Verzögerungen: Anfang Jahr focht die Berner Marti Holding den Vergabeentscheid der Alptransit AG erfolgreich an, diese beauftragte aber zum zweiten Mal ein von der österreichischen Firma Strabag geführtes Konsortium mit den Arbeiten, worauf die unterlegene Firma erneut Einspruch erhob. Die eidg. Rekurskommission für das öffentliche Beschaffungswesen hiess auch diese zweite Beschwerde gut. Auf Anregung der NEAT-Aufsichtskommission setzte Bundesrat Leuenberger eine Arbeitsgruppe ein, welche nach Lösungen suchen soll, um die verzögerten – und so bereits um rund CHF 30 Mio. verteuerten – Bauarbeiten möglichst rasch an die Hand zu nehmen. Um einen dritten Rekurs zu verhindern, sollen externe Experten die Offerten der beteiligten Firmen prüfen und eine Vergabe-Empfehlung abgeben.

Der Ständerat debattierte die Angelegenheit anlässlich einer dringlichen Interpellation Jenny (svp, GL) in der Herbstsession. Stadler (cvp, UR) bezeichnete die Vorwürfe des Interpellanten (u.a. Mauschelei bei der Vergabe des Bauloses, bewusstes in Kauf nehmen von Verzögerungen) als so gravierend, dass sich auch die NEAT-Aufsichtsdelegation damit beschäftige. Bundesrat Leuenberger betonte, die Alptransit AG sei bei der Vergabe korrekt vorgegangen. Hauptursache für die weiteren Verzögerungen beim Bau des Gotthard-Basistunnels und damit ausschlaggebend für die hohen Kostenfolgen sei die Ausgestaltung des Beschaffungsrechts. Daher prüfe der Bundesrat, ob es mit einer diesbezüglichen Gesetzesrevision möglich wäre, zeitliche Verzögerungen durch die Ergreifung von Rechtsmitteln zu reduzieren, beispielsweise, indem die Überprüfung von Entscheiden durch die Beschwerdeinstanz auf Willkür beschränkt wird oder Beschwerden keine aufschiebende Wirkung mehr erhalten.¹⁶

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.¹⁷

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.¹⁸

Afin de remédier à la perte de CHF 190,4 millions enregistrée en 2007, le conseil d'administration des CFF a adopté, début mars, un nouveau train de **mesures d'assainissement de CFF Cargo**. Excluant catégoriquement de vendre tout ou partie de la division Marchandises, il a décidé la suppression de 401 emplois (10% de l'effectif total), le transfert du service à la clientèle de Fribourg à Bâle et donc la fermeture du site de Fribourg (180 salariés pour 165 postes de travail). Le transfert du centre d'appel, établi à Fribourg depuis 1999, vise à réunir vendeurs et opérateurs sur un même site et à rentabiliser les locaux encore libres que possède CFF Cargo dans la cité rhénane. Les suppressions de postes concernent pour trois quarts l'administration et le management (300 emplois) et pour un quart la maintenance. Les ateliers industriels de Bellinzone sont les plus touchés avec 126 emplois biffés ou transférés aux ateliers d'Yverdon-les-Bains (VD). Ces mesures seront effectives dès 2009. Les réactions n'ont pas tardé, provenant principalement des sites les plus touchés et des autorités cantonales fribourgeoises et tessinoises. À Fribourg, le Conseil d'Etat a rappelé l'engagement pris par la direction des CFF, en 1999, de créer des emplois à long terme, afin de bénéficier des mesures cantonales de promotion économique. Au Tessin, les salariés de l'atelier de Bellinzone ont immédiatement décrété une grève de durée indéterminée, avant de recevoir l'appui de l'ensemble des partis politiques tessinois, des autorités municipales de Bellinzone et du Conseil d'Etat, ainsi que du clergé. Dès les premiers jours, les salariés des deux sites ont suivi des stratégies différentes, les fribourgeois optant pour la poursuite du travail et la discussion dans le respect de la convention collective, alors que les tessinois ont privilégié la grève et les manifestations. La mobilisation s'est ainsi rapidement radicalisée au Tessin, tandis qu'elle ne s'est que modérément intensifiée à Fribourg.

Les CFF ont suspendu le programme de restructuration et le travail a repris à Bellinzone après que les protagonistes, réunis par Moritz Leuenberger, sont parvenus à un accord préalable sur une procédure de sortie de crise. Au Conseil national, le chef du DETEC s'est vu interpellé par les députés fribourgeois et tessinois (08.3063), ainsi que par le groupe UDC. Il a jugé légitimes les objections des autorités et des salariés concernés, mais il a justifié la restructuration par la situation économique et financière du segment

marchandises de l'ancienne régie, invoquant notamment l'inefficacité des précédentes mesures de réduction des frais administratifs et la concurrence accrue dans le transport des marchandises. Le conseiller fédéral socialiste a toutefois assuré que les mesures concrètes ne seraient arrêtées qu'après concertation avec les milieux intéressés. Les négociations ont alors débuté, mais se sont déroulées séparément et indépendamment pour chacun des deux sites. À Fribourg, les discussions entre les CFF et le Conseil d'Etat ont rapidement abouti à un compromis confirmant le transfert du centre d'appel à Bâle en contrepartie duquel les CFF se sont engagés à créer entre 50 et 100 nouvelles places de travail dans le canton dès 2009. Si le Conseil d'Etat s'est dit satisfait, les syndicats ont violemment critiqué cet accord, estimant que le gouvernement s'était servi des employés du centre d'appel comme d'une monnaie d'échange. Au lendemain de l'accord, les employés ont toutefois renoncé à faire grève en raison de la trop faible mobilisation. Concernant le site tessinois, le Conseil fédéral a institué une table ronde placée sous la présidence de l'ancien conseiller national Franz Steinegger (prd, UR). Après plus de six mois de négociations, la direction des CFF et les représentants des salariés sont parvenus à un accord aux termes duquel les ateliers de Bellinzone seront transférés au sein de la division Voyageurs en échange de la garantie par la direction des CFF de maintenir les ateliers jusqu'en 2013, à la condition, toutefois, que le taux de productivité croisse de 10% d'ici 2010. Les mesures prévues par les deux accords sont effectives dès le 1er janvier 2009.¹⁹

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

Au printemps, le **Conseil national** s'est penché sur la loi concernant la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans, comprenant le message général et un complément concernant la modification de la loi sur les routes nationales. Les députés ont souligné la nécessité d'une telle réforme. Les Verts ont toutefois estimé que le projet de l'exécutif était plus axé sur la satisfaction des besoins de l'économie que sur ceux de la protection de l'environnement. De nombreuses modifications de détail ont été apportées au projet. Nous retiendrons notamment que, dans la loi sur la protection de la nature et du paysage, le délai de recours a été fixé en règle générale à 30 jours pour tous les cantons. Cette disposition a été acceptée par 76 voix contre 58, bien que Moritz Leuenberger s'y opposa pour des motifs de souveraineté cantonale. Les députés ont rejeté une proposition de prolonger la durée de mise à l'enquête publique de la demande d'approbation des plans et de sa publication (organes officiels des cantons et des communes et Feuille fédérale) de 30 à 60 jours. Dans l'ensemble, la plupart des modifications concernant la loi sur les routes nationales, proposées par le Conseil fédéral, ont été acceptées. Le National a modifié la durée des zones réservées dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les chemins de fer, passant de 8 à 5 ans, avec une prolongation de 3 ans au plus (l'exécutif prévoyait 4 ans). Concernant la modification de la loi sur les forêts, pour des projets cantonaux, les députés ont décidé que lorsque la surface de défrichage dépassera 5'000 m² ou quand elle sera située sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci consulteront l'OFEFP. Cet amendement, proposé par la majorité de la Ceate, a été approuvé par 94 voix contre 44; puis le projet a été accepté par 121 voix contre 4.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.1999
LAURE DUPRAZ

1) LT et, SZ, 30.6.10; SoS, 10.7.10; NZZ, 13.8.10.

2) TG, 12.2.98; LT, 19.9.98; NZZ, 7.11.98.

3) BO CE, 1998, p. 1232 ss.

4) LT, 5.5.99; Bund, 6.5.99; BaZ, 14.5.99.

5) TA, 19.8.99; NZZ, 20.8.99; CdT, 22.9.99.

6) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.

7) Presse du 19.1.02 (accord financier); 24h, 13.6.02; LT, 8.8.02.

8) BaZ, 1.3.02, TA, 19.6.02 et NZZ, 19.12.02 (revendications uranaises); LT, 12.6.02 (rencontre); presse du 27.6.02 (décision CF).

9) Presse du 8.4.04; DETEC, communiqué de presse, 7.4.04.

10) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.

11) FF, 2005, p. 4885 ss; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.

12) LT, 23.6., 1.11 (Leuenberger) et 6.12.05 (TI); QJ, 2.11.05 (écologistes); DETEC, communiqué de presse, 22.6 et 31.10.05.

13) Presse vom 14.2., 20.2., 13.5. und 2.-3.6.06.

14) 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.

15) AB NR, 2006, S. 1305 ff.; BBI, 2006, S. 8669; Presse vom 26.9.06.; BBI, 2006, S. 3897 ff.; AB SR, 2006, S. 574 ff. und 580; Presse vom 22.6.06.

16) AB SR, 2006, S. 911 ff.; Presse vom 6.10.06.; Presse vom 15.2., 6.5., 13.9., 3.-5.10. und 16.11.06.

17) 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.

18) BO CN, 2008, p. 178 ss.

19) BO CN, 2008, p. 418 ss.; presse du 5.3 au 17.4.08; presse des 14 et 15.5.08 (début des négociations); LT, Lib. et NZZ, 16 et 17.5.08 (accord FR); presse des 27 et 29.11.08 (accord TI).

20) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.