

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Bericht
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Bericht, 1990 - 2018*. 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
Umweltschutz	10
Lärmschutz	10
Allgemeiner Umweltschutz	10

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
GPK-SR	Geschäftsprüfungskommission des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
StfV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen
CEO	Generaldirektor

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
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CDG-CE	Commission de gestion 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
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
OPAM	Ordonnance sur la protection contre les accidents majeurs
P.D.G	président-directeur général

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BERICHT
DATUM: 22.02.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a présenté au printemps un rapport sur l'**évolution du trafic transalpin de marchandises**. Il en ressort que la hausse du trafic de fret profite avant tout à la route (+10%) au détriment du rail (+0,1%). Le département en a conclu à la nécessité de poursuivre les efforts en matière d'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire aux heures creuses, notamment par la révision de la méthode de tarification du sillon.¹

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont fiables et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.²

BERICHT
DATUM: 24.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Le rapport concernant le transfert du trafic transalpin pour l'année 2009 a confirmé la tendance observée l'année précédente. La crise économique a induit un **fort recul du trafic marchandises en 2009** (-7,4% par rapport à 2008), sur la route comme sur le rail. La récession a particulièrement affecté les chemins de fer, qui ont enregistré une baisse de 17,7% du volume de marchandises affrétées. La part des marchandises transportées par rail est ainsi passée de 64% en 2008 à 61% en 2009. Cela résulte d'une part de la forte baisse des coûts des transports routiers et d'autre part du fait que la route prend essentiellement en charge le transport des biens destinés à la satisfaction des besoins quotidiens, pour lesquels la demande n'est guère sensible à la conjoncture économique. Le rapport a montré que les mesures en vigueur ne permettraient d'atteindre ni l'objectif intermédiaire d'un million de courses transalpines annuelles en 2011, ni l'objectif définitif de 650'000 courses annuelles au plus tard deux ans après l'ouverture du tunnel ferroviaire du Gothard. Afin d'inverser la tendance, le DETEC a indiqué que de nouveaux instruments seraient nécessaires et plaidé une nouvelle fois en faveur d'une bourse du transit alpin. Le département a indiqué œuvrer dans cette perspective avec les autres pays alpins. À l'été, le DETEC a communiqué une hausse du trafic alpin de marchandises au premier semestre, en particulier par le rail (+16,5% par rapport à la période correspondante de 2009), qui demeure toutefois en deçà du niveau record enregistré en 2008.³

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 03.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes des CFF pour l'année 1990** révèlent que les objectifs du budget 1990 ont été atteints puisque l'équilibre des comptes est réalisé. Le total des produits de 5,367 milliards de francs et le total des charges de 5,364 milliards font apparaître un léger excédent de 2,7 millions de francs. L'importante augmentation des charges est due au renchérissement, à la hausse des taux d'intérêts, mais surtout à celle des frais de personnel qui atteignent 3005,7 millions (+8,2%). La participation de la Confédération s'est, elle aussi, accrue en se portant à 1702 millions de francs (+238 millions par rapport à 1989). Les contributions d'infrastructure de la régie sont, elles, en baisse: 37 millions au lieu de 102 en 1989. En 1990, les CFF ont réalisé de bons résultats dans le secteur des voyageurs en transportant 266 millions de personnes (+2,4% par rapport à 1989), ce qui représente un revenu de 1,422 milliards de francs (+3,8%), et dans le secteur des marchandises, en transportant 52 millions de tonnes (+2,1%), ce qui a rapporté 1,286 milliards de francs (+3,5%). Ce dernier résultat est notamment dû à une progression du ferroulage de 17,8%. Les investissements bruts de la régie ont également fortement crû pour se porter à 1774,8 millions de francs. ⁴

BERICHT
DATUM: 15.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes des CFF pour l'année 1991** montrent que le projet du budget 1991 d'équilibrer les comptes ne s'est pas réalisé. La régie a enregistré en effet un déficit de 28.6 millions de francs, le total des produits étant de 5.882 milliards de francs (+9.6% par rapport à 1990) et celui des dépenses de 5.911 milliards (+ 10.2%). Le renchérissement et la hausse des taux d'intérêt, mais surtout les frais de personnel (3.277 milliards) ont rendu impossible un bilan sain. La participation de la Confédération s'est notablement accrue puisqu'elle s'est montée à 1.872 milliards de francs (+10%). Les contributions d'infrastructure des CFF sont, par contre, en légère augmentation (45 millions contre 37 en 1990). Tandis que de bons résultats étaient enregistrés dans le domaine du transport de personnes (plus de 275 millions de personnes transportées), celui du trafic de marchandises était en léger recul. ⁵

BERICHT
DATUM: 02.11.1991
SERGE TERRIBILINI

La direction de la régie a présenté un «**Livre blanc sur l'avenir des CFF**», qui consiste en un appel aux autorités politiques pour qu'une politique cohérente soit élaborée en matière de chemins de fer. Les CFF désirent en effet sortir de la contradiction dans laquelle ils se trouvent: d'une part, il leur est demandé sans cesse de meilleures prestations et les projets ferroviaires fusent de partout et, d'autre part, des mesures d'économies sont exigées. ⁶

BERICHT
DATUM: 18.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans son **message accompagnant les comptes 1991** de la régie, le Conseil fédéral a demandé aux CFF de prendre **d'importantes mesures d'économie** par une gestion plus rationnelle et une diminution des prestations. Par exemple, il a proposé que les lignes dont le taux d'utilisation est inférieur à dix pour cent soient remplacées par des services d'autobus. Il a suggéré également une privatisation du trafic régional. Au parlement, des voix bourgeoises se sont également élevées pour aller dans le sens de privatisations, de suppressions de lignes ou d'une nouvelle politique du personnel. Pour la gauche, au contraire, il s'agit de ne surtout pas réduire les prestations, mais plutôt d'assainir la dette de l'entreprise. Chacun a toutefois reconnu l'échec du mandat de prestations de 1987.

Pour la première fois, les CFF ont publié le compte des résultats par ligne. Ce bilan fait apparaître que seules huit des 61 lignes régionales des CFF sont rentables et que pour une vingtaine d'entre elles, la couverture des coins est de moins de 50 pour cent. Au contraire, 25 lignes intercity et directes sur 35 sont rentables, la première d'entre elles étant le tronçon Berne-Zurich. ⁷

BERICHT
DATUM: 31.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Les **comptes 1992 des CFF** montrent une dégradation de la situation par rapport à 1991, ce qui, outre des problèmes structurels (frais de personnel, charge des intérêts), fut principalement dû à la conjoncture économique difficile. Le déficit enregistré fut de CHF 136 millions, le total des produits étant de 6.2 milliards (+5.4%) et celui des charges de 6.33 milliards (+7.2%). La participation de la Confédération a encore augmenté pour se fixer à CHF 1.99 milliard (+ 6.3%). Si le trafic voyageur a légèrement diminué, la récession économique s'est surtout fait sentir dans le trafic marchandise (-6.6% de tonnage transporté). ⁸

BERICHT
DATUM: 19.04.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **Groupe de réflexion** sur l'avenir des CFF institué par Adolf Ogi et présidé par F. Mühlemann, secrétaire général du DFTCE, a rendu son **rapport final**. Selon lui, une réforme de la régie serait devenue indispensable, les coûts qu'elle occasionne à la Confédération et le niveau de son endettement (CHF 13 milliards; 30 milliards en l'an 2000) n'étant plus guère supportables. Les experts ont estimé que les CFF devraient se recentrer sur les activités pour lesquelles ils sont le mieux adaptés. Cela signifierait notamment l'abandon d'une vingtaine de lignes régionales non rentables et le transfert partiel des charges du trafic régional en direction des cantons, le réexamen des secteurs du trafic de marchandises qui ne couvrent pas leurs coûts et l'élagage du programme Rail 2000 (Au parlement, les projets de suppression de lignes ont également soulevé quelques craintes: voir en particulier les interpellations Aubry (prd, BE) (Ip. 93.3049) et Seiler (udc, BE) (Ip. 93.3185)). En outre, certaines activités pourraient être privatisées. L'entreprise même pourrait changer de statut et devenir un holding jouissant d'une liberté d'action accrue. Les propositions du groupe de réflexion devraient occasionner quelques **substantielles économies** (au moins CHF 500 millions par année), mais toucher d'une manière ou d'une autre entre 3'000 et 7'500 emplois.

Les **réactions** des partis ou organisations furent dans l'ensemble favorables aux conclusions du rapport. En particulier, la direction des CFF a déclaré en soutenir l'essentiel. Notons cependant l'inquiétude des régions concernées par la fermeture de lignes, notamment l'arc jurassien. En outre, la Fédération suisse des cheminots s'est inquiétée des conclusions du rapport et a vivement critiqué ses auteurs. Selon elle, si on appliquait les propositions faites, la régie serait démantelée et 3'000 emplois disparaîtraient (devant le syndicat, Benedikt Weibel, p.d.g. de la régie, a prétendu que la sécurité des postes de travail serait garantie). Elle a relevé le manque d'idée du groupe de réflexion, notamment en matière de trafic régional, et s'est opposée à toute tentative de privatisation.⁹

BERICHT
DATUM: 02.06.1993
SERGE TERRIBILINI

Dans sa **prise de position** sur le rapport, le **Conseil fédéral** a voulu calmer ces inquiétudes en déclarant qu'il n'entendait **pas démanteler les CFF** ni l'offre de transport régional, mais les rendre plus efficaces. C'est sur la base du travail des experts qu'il entend proposer aux Chambres une nouvelle conception directrice pour les CFF qui trouve un consensus dans les milieux politiques. Pour ce faire, le gouvernement désire prolonger de deux ans le mandat de prestations en vigueur.¹⁰

BERICHT
DATUM: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

La **commission des transports** du Conseil national a également **pris position** sur les travaux du groupe de réflexion. Selon elle, la régie ne doit **pas être mue par le seul objectif de la rentabilité**. Si son désendettement est une priorité, il ne s'agit pas de rechercher la couverture des coûts à tout prix pour tous les types de prestation. Les CFF doivent rester un service public oeuvrant en faveur de l'aménagement du territoire, de la protection de l'environnement et de la politique régionale. Si la commission est favorable à la formule d'une régie allégée, elle est en revanche opposée à sa transformation en société anonyme ou en holding de droit privé.¹¹

BERICHT
DATUM: 25.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour répondre aux exigences du chef du DFTCE et de la délégation des finances, les CFF ont présenté en juin leur projet nommé «Rail 2000-1re étape», où le projet initial est revu à la baisse pour ne plus coûter qu'environ CHF 7.4 milliards. Ainsi, la proposition de relier les principaux noeuds ferroviaires helvétiques en moins d'une heure et à une cadence de trains de 30 minutes n'est maintenue que pour les lignes où la demande est suffisante. De la sorte, les **CFF abandonnent ou renvoient une bonne partie de la construction des tronçons prévus tels que les lignes Kloten-Winterthur ou Muttenz-Olten**. En conséquence, il subsistera essentiellement la ligne Mattstetten-Rothrist, utile pour la liaison Berne-Olten et pour absorber le trafic du nouveau Lötschberg, le tunnel de Vauderens entre Lausanne et Fribourg et le triplement de la ligne Genève-Lausanne jusqu'à Coppet. Pour compenser l'abandon de la construction de certaines infrastructures lourdes, les CFF ont annoncé vouloir améliorer leur matériel roulant, notamment en acquérant des rames de type Pendolino et des wagons à deux étages, ce qui devrait permettre de réduire les temps de trajet et accroître les capacités. En outre, la ligne du pied du Jura serait mise à égalité avec celle passant par Fribourg et Berne en termes de temps de parcours. Selon les CFF, ce nouveau programme respecterait les objectifs de Rail 2000; l'offre ferroviaire serait substantiellement améliorée avec une diminution du temps de parcours de huit pour cent entre les 23 villes principales de Suisse et avec une augmentation de la capacité de

13 pour cent. Des critiques sont notamment venues de Bâle, de Thurgovie, de Lucerne et de la Suisse orientale en général. Le gouvernement Saint-Gallois s'est clairement opposé au projet des CFF.¹²

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).¹³

BERICHT
DATUM: 30.11.1994
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, **les CFF, les cantons et les chemins de fer privés concernés ont présenté les études préliminaires aux avant-projets pour la connexion de la Suisse orientale au Gothard**. Ce raccordement devrait se faire par les tunnels du Zimmerberg et du Hirzel sur la rive gauche du lac de Zurich. Ces ouvrages devraient être terminés en 2006.¹⁴

BERICHT
DATUM: 26.08.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Les membres de ce groupe ont rendu leur rapport à la fin de l'été. Estimant qu'il était indispensable de réduire le coût des NLFA de CHF 18 à 13 milliards (prix 1995) si l'on entendait avoir une chance de les financer, **les experts du DFF et du DFTCE ont proposé deux variantes signifiant un redimensionnement conséquent des projets initiaux**. Selon les deux scénarios, seuls les tunnels de base seraient en effet construits, du moins dans un premier temps, sans les voies d'accès ni le raccordement de la Suisse orientale. La première variante, estimée à CHF 11.3 milliards, consisterait à construire simultanément les deux tunnels de base, mais en réduisant le Lötschberg à une seule voie. La seconde variante, d'environ CHF 12.4 milliards, reviendrait à construire le seul tunnel de base du Gothard dans une première étape, renvoyant à plus tard la construction du Lötschberg (sur deux voies), qui ne serait opérationnel qu'en 2015. Dans les deux variantes, la ligne du Gothard - à laquelle s'ajouteraient les tunnels du Monte-Ceneri (TI) et du Zimmerberg (ZH) - absorberait la quasi-totalité du trafic de marchandises, ce qui, selon les estimations des experts, serait à la mesure de ses capacités. Le groupe de travail a justifié le sacrifice du Lötschberg en soulignant que la nécessité de cette transversale n'était pas absolue pour le trafic de marchandises. Au sujet du renoncement aux voies d'accès, les membres du groupe de travail ont estimé que les nouvelles technologies ferroviaires (train à caisson inclinable) apportaient des solutions suffisamment efficaces, notamment du point de vue de la rapidité. Enfin, selon les hauts fonctionnaires des deux départements, la Suisse ne manquerait cependant pas à ses engagements européens, puisque le temps de parcours n'augmenterait pas de plus de dix minutes.

Au sujet du financement, le groupe de travail a envisagé un plan d'action spécial qui ne ferait appel à l'emprunt que dans une proportion de 25 pour cent (CHF 500 millions par an) et serait alimenté par les deux tiers du produit de la future redevance poids lourd liée aux prestations (CHF 400 millions par an), par une taxe ferroviaire ponctionnée sur le trafic voyageurs et marchandises (50 millions) ainsi que par une hausse de 10 centimes des droits sur les carburants (600 millions). A ces recettes s'ajouterait, comme prévu dans l'arrêté voté en 1991, une partie du revenu actuel des droits de douanes sur les carburants (450 millions). L'ensemble de ces ponctions ne serait effectué que le temps d'achever les différents projets et servirait également - conformément aux souhaits exprimés par les partis gouvernementaux - à couvrir le financement d'autres infrastructures (Rail 2000, raccordement de la Suisse romande au réseau à grande vitesse, programme antibruit). Pour en accroître l'acceptabilité politique, ces nouvelles taxes alimenteraient en outre le compte routier pour un montant de CHF 300 millions annuels.¹⁵

BERICHT
DATUM: 10.10.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En automne, **la commission de gestion du Conseil des Etats a également rendu un rapport** sur la conduite du projet Rail 2000 par le DFTCE. A la différence de sa consœur de la grande Chambre, elle s'est penchée sur la période d'élaboration du projet de 1982 à 1987. La commission a notamment dénoncé l'absence de consultation et la précipitation avec lesquelles le dossier avait été mené, cette dernière étant due à la volonté de profiter d'une conjoncture particulièrement favorable aux transports publics dans l'opinion publique et la classe politique. En outre, à l'instar de ce qu'avait

souligné le rapport du Conseil national, la commission a relevé de nombreux manquements dans l'estimation des coûts. L'inflation, notamment, n'aurait pas été prise en compte et les mesures en faveur de l'environnement amplement sous-estimées à CHF 200-300 millions alors que leur coût actuel se situe entre CHF trois et sept milliards. De façon plus générale par ailleurs, les concepteurs de Rail 2000 n'auraient pas donné suffisamment d'informations sur l'aspect financier du projet, ne signalant pas au parlement la grande marge d'erreur de leurs estimations et omettant d'attirer son attention sur le fait qu'au moins CHF deux milliards d'investissements pris sur le budget ordinaire des CFF s'ajoutaient aux CHF 5.4 milliards soumis à l'approbation des députés. Enfin, selon les auteurs du rapport, les principaux responsables de ces dysfonctionnements seraient le conseiller fédéral de l'époque, Léon Schlumpf (udc, GR), le collège gouvernemental dans son ensemble, ainsi que le directeur de l'OFT et la direction générale des CFF de l'époque.¹⁶

BERICHT
DATUM: 28.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à un rapport de l'entreprise Hayek, la Délégation parlementaire de surveillance des NLFA (DSN) s'est rendue compte du **risque d'explosion du cadre financier de CHF 12,6 milliards des NLFA** à 13,6. La première raison est que l'utilisation de l'indice des constructions de Zurich n'était pas adapté pour les coûts des travaux. L'OFT a dû s'atteler à la création d'un nouveau. A noter que le renchérissement n'a pas été pris en compte. Par conséquent les offres présentées pour les différents chantiers dépassaient les crédits initialement prévus. Le second facteur de surcoût était lié à la sécurité; certaines installations n'avaient pas été prévues, comme par exemple le Monte Ceneri, qui a dû être équipé de galeries séparées. Il avait également été décidé d'équiper les tunnels principaux de passages transversaux de secours tous les 300 mètres au lieu de 600.¹⁷

BERICHT
DATUM: 23.01.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Selon un rapport de l'Office fédéral des transports (OFT), présenté en début d'année, le **niveau de sécurité des tunnels** en Suisse est élevé et aucune mesure d'urgence ne s'impose: sur les 689 tunnels examinés, 579 réussissent leur examen. 84% des transversales ferroviaires représentant les ouvrages d'une longueur inférieure à 300 mètres ne posent pas de problèmes, car elles offrent de bonnes possibilités d'évacuation. Toutefois, 84 ouvrages d'une longueur de 300 à 3'000 mètres nécessitent des mesures supplémentaires. Ces mesures sont même "justifiées" pour 26 tunnels, la plus part de plus 3'000 mètres. Il s'agit notamment de tunnels anciens comme le St Gothard (15'003 mètres), le Simplon (19'803 mètres) ou le Lötschberg (14'612 mètres). Mais les adaptations concernent aussi des tunnels plus récents, comme le tunnel de la Vereina (19'043 mètres) ou le Zuerichberg (4'830 mètres). Dans ces tunnels, il s'agira pour l'OFT de faciliter les opérations de sauvetage et d'autosauvetage en installant des trottoirs munis de mains courantes, un bon éclairage, une bonne aération et des balises du chemin de fuite. L'information aux voyageurs à propos du comportement à adopter en cas d'accident doit aussi être améliorée. Le rapport d'enquête a été adressé aux chemins de fer avec mandat de proposer pour septembre 2001 des mesures d'optimisation là où les adaptations s'imposaient. L'OFT reconnaissait les coûts considérables pour ces adaptations et, comme aucune possibilité de financement n'était disponible, elle invitait les entreprises ferroviaires à intégrer ces mesures dans la planification de leurs investissements.¹⁸

BERICHT
DATUM: 06.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Utilisant l'indice zurichois de la construction, la Délégation des Chambres fédérales et l'OFT ont chacun publié en début d'année un rapport sur les NLFA. Ils constataient que celles-ci allaient entraîner des coûts supplémentaires bien plus importants que prévus et ont mis en évidence le retard pris par le Gothard. Avec l'introduction de la **nouvelle méthode de calcul du renchérissement des NLFA**, les chiffres ont pu être affinés: le crédit global atteindra CHF 14,7 milliards. Celui de 1998 devait en conséquence être rallongé de CHF 2,1 milliards: CHF 1,3 milliards au titre de correction de l'indice et CHF 0,8 milliard pour tenir compte du renchérissement effectif survenu entre 1991 et 1998. Les solutions de financement revenaient au Conseil fédéral; en effet le parlement l'a autorisé à recourir à des crédits supplémentaires, de manière à ce qu'il finance les renchérissements, les intérêts intercalaires et la TVA, ne faisant pas partie du crédit global. Des réserves de 15% (CHF 1,7 milliards) avaient bien été comprises dans le crédit global pour les modifications de projet. Toutefois, celles-ci ne pouvaient être d'aucune utilité, car elles avaient pour l'heure déjà coûté près de CHF 520 millions. La facture a été encore revue deux fois à la hausse, premièrement suite à la décision définitive de munir le tunnel du Monte Ceneri (TI) de deux tubes à voie unique. Le percement de ce

tunnel appartenait à la deuxième phase du projet des NLFA. La modification coûtera CHF 490 millions de plus que prévu, soit avec le nouvel indice, CHF 1,8 milliards en tout. Le Conseil fédéral justifiait cette solution pour des impératifs de sécurité. La seconde augmentation est due à la décision du DETEC de construire un deuxième tube entre Frutigen et Wengi-Ey (BE). Les coûts supplémentaires se limiteront à CHF 17 millions pour autant que l'ouvrage soit réalisé selon la planification. Initialement, le DETEC avait décidé de réduire le projet à un seul tube afin d'économiser CHF 50 millions. Dans l'intervalle, les prix ont baissé à CHF 17 millions, d'où la volte-face du Département fédéral. En fin d'année, l'OFT a apporté de nouvelles précisions financières sur le chantier du Gothard : la section de Sedrun, passage clé du futur tunnel de base, a connu d'**importants surcoûts**; faisant augmenter la facture de 58% pour la porter à CHF 735 millions. La conséquence de ce dépassement sera d'entraîner dès 2006 un gel des travaux de la seconde étape de Rail 2000. En effet, durant la période 2005-2008, celle où les travaux des NLFA seront les plus importants, la Confédération aura besoin de la totalité des CHF 4,2 milliards du Fonds pour les grands projets.¹⁹

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.²⁰

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.²¹

BERICHT
DATUM: 28.03.2007
NICOLAS FREYMOND

Deux fois condamnée par la Commission fédérale de recours en matière de marchés publics, la société Alptransit a une nouvelle fois décidé, en février, d'attribuer le **chantier d'Erstfeld (UR)** au consortium helvético-autrichien Murer-Strabag, quand bien même l'entreprise bernoise Marti SA avait fait l'offre la plus avantageuse économiquement. Cette dernière ayant renoncé à interjeter un troisième recours, le contrat a été signé et les travaux ont pu débiter au printemps. L'adjudication de ce dernier gros chantier ayant finalement pris deux ans, les travaux accusent une année de retard et leur achèvement est désormais prévu d'ici à l'hiver 2011-2012. Par conséquent, la mise en service du tunnel de base du Gothard connaîtra un délai du même ordre, soit d'ici fin 2017. Si elle n'a rien trouvé à redire sur la conformité de la procédure aux règles juridiques en vigueur, la Délégation de surveillance de la NLFA (DSN) a toutefois souligné dans son rapport que des améliorations étaient souhaitables. Elle a notamment critiqué la possibilité, exploitée par Alptransit, de modifier des éléments importants de l'appel d'offres après le lancement de la procédure d'adjudication, ce qui revient à changer les règles du jeu en cours de partie.²²

BERICHT
DATUM: 06.06.2007
NICOLAS FREYMOND

En juin, lors des délibérations du Conseil national sur le **rapport de la DSN pour l'année 2006**, le groupe UDC a déposé une demande de renvoi et une motion d'ordre visant à repousser le traitement de l'objet pour confier à la commission de gestion le mandat d'examiner le caractère contraignant et les garanties pour la Suisse des accords bilatéraux conclus avec l'Italie et l'Allemagne concernant la NLFA. Le conseiller national Baader (udc, BL) a rapporté que le directeur des chemins de fer italiens avait déclaré dans les médias que l'axe du Lötschberg était plus favorable au transport de marchandises que le tunnel du Ceneri. Selon son groupe, cette déclaration remet en cause le choix des Chambres d'investir CHF 3 milliards pour le percement de ce tunnel. Les autres partis ont réagi très négativement. Rappelant qu'il s'agissait uniquement de débattre du rapport d'activité 2006, ils ont dénoncé une nouvelle tentative de l'UDC visant à dénigrer le projet de la NLFA. Au vote, le Conseil national a rejeté par 125 voix contre 42 la demande de renvoi et par 115 voix contre 45 la motion d'ordre. Les deux Chambres ont par ailleurs pris acte du rapport de la DSN.²³

BERICHT
DATUM: 20.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la décision de principe du Conseil fédéral, en toute fin d'année 2009, de ne pas proposer au parlement d'augmenter les ressources destinées à l'**entretien des infrastructures des CFF et des chemins de fer privés**, l'ancienne régie a mandaté un audit externe concernant les investissements nécessaires pour rattraper le retard accumulé en matière d'entretien et de renouvellement de son réseau. L'expertise a conclu au bon état d'ensemble du réseau CFF, mais elle a souligné un retard d'investissements de l'ordre de CHF 1,35 milliard accumulé au cours des quinze dernières années, résultant principalement des coupes budgétaires décidées par la Confédération. Globalement, les experts ont évalué les moyens financiers supplémentaires nécessaires pour la période 2011-2016 à CHF 850 millions par an de sorte à couvrir le rattrapage du retard d'investissements (CHF 130 millions), l'entretien ordinaire du réseau (CHF 410 millions), la mise aux normes des tunnels et la conformation aux exigences de la loi sur les handicapés (CHF 150 millions), l'élimination des défauts structurels (quais, passages sous voies, approvisionnement électrique ; CHF 140 millions) et les coûts imputables à la croissance du trafic (CHF 20 millions). Au total, la facture approcherait ainsi les CHF 6 milliards. Des mesures d'économies peuvent y contribuer à hauteur de CHF 100 millions par an, grâce à la suppression de 300 à 350 emplois au sein de la division Infrastructure et à la simplification des procédures internes. Pour le solde, la direction des CFF a jugé inévitable une augmentation de la contribution de la Confédération dans le cadre de la convention de prestation, une hausse des tarifs du trafic voyageurs ne suffisant pas.²⁴

BERICHT
DATUM: 30.06.2011
SUZANNE SCHÄR

In seinem Standbericht per Mitte 2011 vermeldete das BAV die Betriebsaufnahme von drei Bahnstrecken, welche die Anbindung der schweizerischen Bahninfrastruktur an das **europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** optimieren. Im Korridor St.-Gallen-St.-Margrethen wurden Ende 2010 die Anlagen Ostkopf und auf der Strecke St.-Gallen-St.-Fiden-Enggwil 2011 die Doppelspur dem Verkehr übergeben. Im Korridor St.-Gallen-Konstanz wurde die SOB-Spange in Betrieb genommen. Im Korridor Zürich-Flughafen-Winterthur wurde mit den Bauarbeiten für die Überwerfung Hürlistein und für den Südkopf bei Winterthur begonnen. Im Sektor West- und Nordwestschweiz wurden die Massnahmen zur Leistungssteigerung des Knoten Genfs (Genf-Châtelain) angegangen und im Korridor Bern-Pontarlier war Baubeginn am zweispurigen Rosshäuserntunnel.²⁵

BERICHT
DATUM: 19.06.2013
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation richtete im April 2013 ihren Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2012** an das Parlament. Die Bauarbeiten seien auf Kurs, der Gotthardbasistunnel könne voraussichtlich planmässig 2016 eröffnet werden. Mit dem Abschluss der Bohrarbeiten am Gotthard hätten die Unsicherheiten weiter abgenommen. Etwas unsicher seien jedoch die Fortschritte auf den Zulaufstrecken, insbesondere beim Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland. Beide Parlamentskammern würdigten sowohl die Arbeit der beteiligten Betriebe, als auch die Aufsichtstätigkeit des Bundesrates und die Arbeit der parlamentarischen Aufsichtsdelegation. Beide Kammern nahmen vom Bericht Kenntnis, der Ständerat am 5. Juni, der Nationalrat am 19. Juni 2013.²⁶

BERICHT
DATUM: 24.09.2015
NIKLAUS BIERI

Im April 2015 erstattete die Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) dem Parlament Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahr 2014**. Im Juni 2015 nahm der Ständerat vom Bericht Kenntnis. Für die GPK-SR, welche ihrem Rat die Kenntnisnahme beantragte, führte Isidor Baumann (cvp, UR) den Bericht aus: Während sich die Problemfelder beim Gotthardbasistunnel erledigt hätten und die Eröffnung nach Plan 2016 zu erwarten sei, hätte sich der Ceneritunnel «eher zum Sorgenkind» entwickelt – beim Vortrieb bestanden per Ende 2014 bei beiden Röhren 80 beziehungsweise 120 Tage Rückstand auf den vertraglichen Terminplan. Die Einsprachen zur Vergabe von zwei Bahntechnik-Losen durch die Alptransit Gotthard AG von 2013 gingen über das Bundesverwaltungsgericht bis hin zum Bundesgericht, welches 2014 entschied, dass die Vergabe der Alptransit Gotthard AG rechtens war. Dieser juristische Prozess führte zu einer Verzögerung von zehn Monaten bei der Unterzeichnung des Werkvertrages für die Tunneltechnik. Die für 2019 geplante Eröffnung des Ceneritunnels verschiebe sich deshalb auf 2020.

Im September 2015 nahm auch der Nationalrat Kenntnis vom Bericht.²⁷

BERICHT
DATUM: 10.06.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 erschien der Bericht zum Postulat der KVF-NR betreffend der Prüfung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der **Lötschberg-Simplon-Achse** zwischen dem Simplon-Südportal in Iselle und Domodossola. Der Bundesrat kommt im Bericht zum Schluss, dass die Übernahme von Betrieb und Unterhalt der Strecke durch die Schweiz mit hohen Kosten und vergleichsweise geringem Nutzen verbunden wäre. Die dazu aufzuwendenden Mittel würden beim Unterhalt der Schweizer Strecken fehlen. Die Zuständigkeit für Betrieb und Unterhalt von Eisenbahninfrastrukturen liege zudem – das hatte Bundesrätin Leuthard bereits in der Debatte zum Postulat deutlich gemacht – bei den entsprechenden Staaten. Der Bundesrat könne und wolle nicht gegen das Territorialprinzip verstossen und lehnte deshalb die Weiterverfolgung der Übernahme von Betrieb und Unterhalt des italienischen Streckenteils der Simplon-Linie ab.²⁸

BERICHT
DATUM: 15.06.2016
NIKLAUS BIERI

Die Neat-Aufsichtsdelegation erstattete dem Parlament im April 2016 Bericht über die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2015**. Im Bericht kam die Aufsichtsdelegation zum Schluss, dass sich die Bau- und Finanzierungsrisiken erneut verkleinert hätten, zudem seien die erwarteten Endkosten wie schon im Vorjahr erneut gesunken. Thomas Müller (svp, SG) stellte als Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) den Bericht im Juni 2016 im Nationalrat vor. Während Müller hauptsächlich über die erwarteten Endkosten und die eben erfolgte Übergabe des Gotthardbasistunnels an die SBB sprach, griff Philipp Hadorn (sp, SO) – notabene Vizepräsident der NAD – im Namen der SP-Fraktion weitere Themen auf: Neben den Herausforderungen bezüglich

der Einhaltung von Arbeitsbedingungen auf den Baustellen und einem Todesfall auf dem Bau, nahm Hadorn Bezug auf eine Diskussion des Ratsbüros, welches eine vorzeitige Einstellung der Neat-Aufsichtsdelegation erwog. Eine vorzeitige Einstellung der Aufsicht sei kurzfristig und zeuge nicht von grossem Sachverstand, kritisierte Hadorn die Idee. Gerade in der Abschlussphase von Grossprojekten sei die Aufsicht besonders wichtig.

Der Bericht wurde in beiden Kammern zur Kenntnis genommen.²⁹

BERICHT
DATUM: 09.12.2016
NIKLAUS BIERI

In Erfüllung des Postulats Hêche (sp, JU) zur Erhaltung des Angebots auf der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** während und nach den Arbeiten am Bahnhof Lausanne legte der Bundesrat Anfang Dezember 2016 einen **Bericht** vor. Darin kam der Bundesrat zum Schluss, dass der Bau eines Doppelspurabschnitts im Bereich Duggingen - Grellingen notwendig sei, um das Angebot der Eisenbahnverbindung durch das Laufental aufrechtzuerhalten. Aufgrund dieser Studie wurden zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Jura, der SBB und dem Bundesamt für Verkehr eine Vereinbarung getroffen, welche das weitere Vorgehen regelt. Die Projektierungsarbeiten für den Bau der Doppelspur waren zum Zeitpunkt des Erscheinens des Berichts bereits im Gang und wurden finanziert von Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura und Solothurn. Der Bundesrat wird das Projekt in das STEP 30/35 aufnehmen, welches voraussichtlich 2018 an das Parlament geht. Sollte das Projekt angenommen werden, so würde der Bund die Finanzierung übernehmen.³⁰

BERICHT
DATUM: 12.06.2017
NIKLAUS BIERI

Nachdem der Bundesrat im Dezember 2016 seinen Bericht zum Postulat Hêche (sp, JU) bezüglich der **Eisenbahnverbindung Basel-Lausanne/Genf via Laufen/Delsberg** vorgelegt hatte, beantragte er dem Ständerat im März 2017 die Abschreibung des Postulats. Die kleine Kammer stimmte der Abschreibung im Sommer 2017 zu.³¹

BERICHT
DATUM: 13.06.2017
NIKLAUS BIERI

Der Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) zur **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2016** wurde dem Parlament im April 2017 unterbreitet. Die NAD würdigte darin die zeitgerechte und erfolgreiche Inbetriebnahme des „längsten Eisenbahntunnels der Welt“ und dankte allen Beteiligten für den grossen Einsatz. Im Bericht wurde auch festgehalten, dass sich die wegen eines Beschwerdeverfahrens zur Vergabe der Bahntechnikhauptlose von Dezember 2019 auf Dezember 2020 verschobene Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels weiter verzögern könnte. Die Finanzierung der Neat sei durch den Neat-Gesamtkredit gesichert. Gegenüber dem Vorjahr konnte die Prognose des Finanzierungsbedarfs um rund CHF 400 Mio. gesenkt werden, bis Projektabschluss wurde per Ende 2016 mit einem Finanzierungsbedarf von rund CHF 22.5 Mia. gerechnet. Seit dem 1. Januar 2016 wurde die Neat nicht mehr über den Fonds für die Eisenbahn-Grossprojekte, sondern über den Bahninfrastrukturfonds finanziert.

Ständerat Föhn (svp, SZ) stellte im Ständerat im Juni 2017 neben den Fakten zum Grossprojekt auch die Zukunft der Aufsicht vor: Die NAD habe „aus projektbezogenen und organisatorischen Gründen“ beschlossen, sich per Ende der laufenden Legislaturperiode aufzulösen und ihre verbleibenden Aufgaben an die Oberaufsichtsorgane Finanzkommission, Geschäftsprüfungskommission und Finanzdelegation zu übertragen. Diese Gremien hätten den Entscheid der NAD diskussionslos und ohne Gegenantrag zur Kenntnis genommen.

Im Nationalrat, der den Bericht ebenfalls im Juni 2017 behandelte, wies Nationalrat Hadorn (sp, SO) wie schon im Vorjahr, als die Auflösung der NAD bereits diskutiert worden war, darauf hin, dass die Aufsicht weiterhin nötig sei. Zudem seien die vom Ratsbüro erhofften Einsparungen durch die Auflösung der NAD illusorisch.

Beide Räte nahmen den Bericht zur Kenntnis.³²

BERICHT
DATUM: 05.06.2018
NIKLAUS BIERI

Im Juni nahmen beide Parlamentskammern vom jährlichen Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation (NAD) Kenntnis. Für die **Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2017** hielt Nationalrat Hadorn (sp, SO) in seinem Rat fest, dass die Arbeiten in der Berichtsperiode wie erwartet vorangekommen seien, die prognostizierten Kosten stabil seien und unter dem Neat-Gesamtkredit liegen würden und dass der Ceneri-Basistunnel bis Dezember 2020 fertiggestellt werden könne. Der Finanzierungsbedarf für die Neat sei per Ende 2017 bis zum Projektende unverändert auf rund CHF 22.6 Mrd. veranschlagt worden, wobei die finanziellen Risiken als gering eingestuft würden.

Sowohl Nationalrat Hadorn in der grossen, als auch Ständerätin Häberli-Koller (cvp, TG) in der kleinen Kammer wiesen darauf hin, dass es sich um den vorletzten Bericht der NAD handle, da diese mit dem Ende der laufenden Legislatur ihre Tätigkeit einstelle. Laut Ständerätin Häberli-Koller würden ab Ende 2019 bis zum definitiven Ende des Projekts hauptsächlich die Finanzkommissionen die begleitende Oberaufsicht wahrnehmen.³³

Umweltschutz

Lärmschutz

BERICHT
DATUM: 23.01.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

An einer Tagung der Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung wurde eine **Zwischenbilanz der bisherigen Lärmschutzmassnahmen** gezogen und Perspektiven für die Zukunft erörtert. Die bisher beim BUWAL eingereichten Lärmkataster zeigten auf, dass die hauptsächlichen Lärmverursacher der Strassen-, Eisenbahn- und Flugverkehr sind. Der Sanierungsbedarf erwies sich als massiv höher als dies zur Zeit der Inkraftsetzung der Lärmschutzverordnung im Jahre 1987 geschätzt worden war. Die Teilnehmer waren sich einig, dass einzig technische Massnahmen das Problem nicht lösen könnten. Vielmehr müssten die Lärmbekämpfung an der Quelle sowie planerische Massnahmen im Bereich der Siedlungs- und Verkehrspolitik zum Einsatz kommen.³⁴

Allgemeiner Umweltschutz

BERICHT
DATUM: 24.04.2015
MARLÈNE GERBER

Erstmals erfasste das BAV 2015 in enger Zusammenarbeit mit den Bahnen neben den personellen Risiken beim Transport gefährlicher Güter ebenfalls die **Umweltrisiken auf Bahnstreckenabschnitten**. Die Ergebnisse legten dar, dass auf dem 3652 km langen Bahnstreckennetz auf insgesamt 42 km Gefahren für Oberflächengewässer vertieft geprüft werden müssen und auf weiteren 10 km Umweltrisiken beim Grundwasser nicht ausgeschlossen werden können. Gemeinsam mit dem BAFU und den Störfachstellen sollen diese Abschnitte nun eingehend auf ihre Sicherheit überprüft und allfällig zu treffende Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit beschlossen werden. Die grösste Gefahr für das Oberflächenwasser geht gemäss Bericht von einem Streckenabschnitt bei Tecknau (BL) aus, wo die Bahnlinie direkt neben dem Eibach zu liegen kommt. Dort würden bei einem Bahnunglück giftige Stoffe direkt in das Gewässer gelangen und schliesslich in den Rhein fließen. Der kritischste Streckenabschnitt in Bezug auf Risiken für das Grundwasser befindet sich bei Kiesen (BE).

Ungewollte Aufmerksamkeit erhielten die Erkenntnisse durch die nur wenige Tage darauf erfolgte Entgleisung eines mit Chemikalien beladenen Güterzuges bei Dailens (VD). Messungen ergaben, dass keine Chemikalien in angrenzende Oberflächengewässer geflossen sind. Der Unfallort gehörte nicht zu den im Bericht genannten risikobehafteten Streckenabschnitten.³⁵

BERICHT
DATUM: 28.06.2017
DIANE PORCELLANA

Les **mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses**, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou par la route ont été présentées dans le **rapport du Conseil fédéral**. Le transport de ces marchandises est régi par l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM). Pour prévenir les accidents, une procédure de contrôle et d'appréciation y est prévue. Le rapport énumère les mesures relatives au contrôle du respect des prescriptions en matière de transport, à la surveillance de l'évolution des risques pour le rail et la route, au contrôle des mesures de sécurité. Il mentionne les autorités compétentes et décrit leurs activités. Concernant le transport de chlore, il informe qu'une seconde Déclaration conjointe a été signée entre des acteurs de l'industrie, les CFF et des Offices fédéraux suite au constat d'un risque du transport de chlore sur l'arc lémanique. Les parties prenantes s'engagent, par le biais de diverses mesures, à réduire ce risque d'ici fin 2018.³⁶

1) NZZ, 23.2.08.

2) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.

3) Presse du 16.3.10.; presse du 24.8.10.

4) BO CE, 1990, p.286ss.; BO CN, 1990, p.980ss.; CFF, Rapport de gestion 1990, Berne 1991; presse du 27.2.91. Presse du 2.3., 7.6. et 13.6.90.; FF, 1990, II, p.1215; FF, 1990, II, p.654ss.

5) BO CE, 1991, p. 498 ss.; BO CN, 1991, p. 662 ss.; BO CN, 1991, p. 878 ss.; FF, 1991, II, p. 857 ss.; FF, 1991, II, p.1528 ss.; Presse du 25.4. et 5.6.91, 28.2.92.; NZZ, 15.5.91.; Rapport de gestion CFF de 1991

6) Presse du 2.11.91.

7) BO CE, 1992, p. 393 ss.; BO CN, 1992, p. 1116 ss.; FF, 1992, III, p. 670 ss.; FF, 1992, III, p. 980; presse du 28.2, 23.4, 30.4 et 19.6.92.

- 8) CFF, Rapport de gestion 1992, Berne 1993.; Presse du 26.2.93
- 9) BO CN, 1993, p. 2000; BO CN, 1993, p. 2003 s.; Presse des 26.1.3.2, 10.2, 24.4, 4.6 et 5.6.93; VO, 5, 4.2.93; Express, 4.2 et 20.2.93; Dém., 13.2.93; 24 Heures, 15.3.93; JdG, 19.4.93.
- 10) Presse du 2.6.93.
- 11) Presse du 8.9.93.
- 12) Presse du 20.4.93, 30.6.93; TA, 7.7.93; BaZ, 15.6.93, 14.9 et 16.9.93; NZZ, 2.7.93, 10.7.93, 13.8.93, 20.8.93, 30.9.93, 25.11.93, 18.12.93; Ww, 8.7.93; SGT, 4.9.93; LNN, 4.9.93; BZ, 12.7.93; SGT, 14.7.93;
- 13) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.
- 14) Presse du 30.11.94.64
- 15) Presse du 26.8.95.
- 16) BO CE, 1995, p. 1210 ss.; FF, 1996, I, p. 1153 ss.; Presse du 10.10.95
- 17) TG, 28.9.00.
- 18) Presse du 23.1.01.
- 19) Presse du 14.2, 19.5, 4.7 et 6.12.01; LT, 18.4 et 10.8.01.
- 20) Presse du 8.4.04; DETEC, communiqué de presse, 7.4.04.
- 21) Presse du 23-25.6 et 23.8.05 (rapport); 24h, 22.8.05.
- 22) FF, 2007, p. 3423 ss. (rapport DSN); presse des 6 et 28.3.07; NZZ, 24.3.07.
- 23) FF, 2007, p. 3259 ss.; BO CN, 2007, p. 658 ss.; BO CE, 2007, p. 386 ss. Concernant la polémique suscitée par les propos du patron de Trenitalia, cf. presse des 29.5 et 6.6.07.
- 24) Presse du 20.2.10.
- 25) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (Hg.) (2011). Eisenbahngrossprojekte: Stand per 30. Juni 2011".
- 26) AB NR, 2013, S. 1109 f.; AB SR, 2013, S. 427 f.; BBI, 2013, S. 6077 ff.
- 27) AB NR, 2015, S. 1806 ff.; AB SR, 2015, S. 597 f.; Bericht der Neat-Aufsichtsdelegation vom 29.4.15
- 28) Bericht BR
- 29) AB NR, 2016, S. 1117f.; AB SR, 2016, S. 268f.; BBI, 2016, S. 6665ff.
- 30) Bericht BR
- 31) BBI, 2017, S. 2865 ff.
- 32) AB NR, 2017, S. 1051 ff.; AB SR, 2017, S. 427 f.; BBI, 2017, S. 5413 ff.
- 33) AB NR, 2018, S. 855 ff.; AB SR, 2018, S. 386 ff.
- 34) NZZ, 22.1.93; TA, 23.1.93
- 35) BAV (2015). Risiken beim Transport gefährlicher Güter mit der Bahn; Medienmitteilung BAV vom 23.4.15; NZZ, 24.4., 27.4., 5.5.15
- 36) Rapport du Conseil fédéral relatif aux mesures visant à réduire les risques liés au transport de marchandises dangereuses, particulièrement le gaz de chlore, par le rail ou la route