

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Verwaltungsakt</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

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

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Verwaltungsakt, 1991 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Umweltschutz	13
Lärmschutz	13

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BIF</b>	Bahninfrastrukturfonds
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<b>LSE</b>	Luzern-Stans-Engelberg-Bahn
<b>BT</b>	Bodensee-Toggenburg-Bahn
<b>VBG</b>	Verkehrsbetriebe Glattal
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>FIF</b>	Fonds d'infrastructure ferroviaire
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>LSE</b>	Chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg
<b>BT</b>	Bodensee-Toggenburg-Bahn
<b>VBG</b>	Services de transports urbains du Glattal
<b>SOB</b>	Schweizerische Südostbahn (chemin de fer du Sud-Est)
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 14.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a chargé le DFTCE d'**élaborer** un message pour le parlement prévoyant un **crédit-cadre de CHF 1.3 milliards pour** la période 1993-1997, afin de **soutenir les entreprises de chemins de fer privées**. Le crédit précédent, d'une valeur de CHF 930 millions, est en effet valable jusqu'à fin 1992. Les CHF 400 millions supplémentaires sont particulièrement destinés à assumer des charges dues au projet Rail 2000.<sup>1</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 08.02.1992  
SERGE TERRIBILINI

Première étape de leur réforme, les CFF ont décidé de transférer vingt centres régionaux **«Cargo Domicile»** vers des centres plus importants, ceci dans le cadre d'un programme de **restructuration** visant à sortir ce service des chiffres rouges. En outre, celui-ci a été engagé sur la voie d'une privatisation partielle, une société regroupant diverses entreprises suisses de transport ayant été créée afin d'en négocier le principe et les modalités.<sup>2</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 27.08.1992  
SERGE TERRIBILINI

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont  **finalement décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.<sup>3</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.10.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont **annoncé une nouvelle augmentation de leurs tarifs pour le 1er mai 1993**. Plutôt qu'une hausse généralisée, ils ont préféré accroître le prix du billet sur certaines lignes seulement, les plus rentables. En outre, les CFF ont innové en décidant d'introduire un abonnement pour les chiens.<sup>4</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 09.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Toujours dans le but de réaliser des **économies**, les **CFF** ont annoncé la disparition dans les cinq ans de près de 600 contrôleurs. Cela devrait toucher principalement les **lignes régionales** qui se verront progressivement privées d'agents de trains, ceux-ci étant maintenus sur les lignes directes (une diminution du nombre de postes dans l'administration des CFF est également à l'étude). De plus, les CFF ont demandé à la Confédération de réduire les dettes de la régie, le paiement des intérêts lui coûtant plus de CHF 700 millions par an. Par ailleurs, ils ont diminué les heures d'ouverture des guichets dans les dix plus grandes gares de Suisse, ce qui a occasionné la suppression de 40 emplois. En outre, le nouvel horaire des CFF pour 1993-1995 prévoit une diminution de l'offre de transports en matière de trafic régional; sept lignes seront ainsi supprimées et remplacées par des services de bus. Parallèlement, les grandes liaisons seront améliorées, entre Bâle et Zurich, par exemple, et avec l'étranger. Les lignes dont la suppression est prévue sont: Laufon-Delémont (JU), Fleurier-Les Verrières (NE)-Pontarlier, Monthey (VS)-Saint-Gingolph, Flüelen-Göschenen (UR), Laufenburg-Koblentz (AG), Airolo-Bellinzona (TI) et Frick-Brugg (AG). Les propositions des CFF n'ont guère plu aux cantons.<sup>5</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 21.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

Pour A. Ogi, si une privatisation doit avoir des limites et ne pourrait être que partielle, il ne serait pas exclu de céder certains trafics régionaux à des chemins de fer privés, d'ouvrir certains réseaux à d'autres prestataires que les CFF (notamment à des sociétés européennes) et de remplacer certaines lignes ferroviaires par des autobus. Un **groupe de réflexion** a d'ailleurs été mis en place par le Conseil fédéral **pour étudier** d'éventuelles formules de **privatisation partielle**, reconsidérer le statut des fonctionnaires, formuler un nouveau mandat de prestations et proposer des solutions pour une meilleure rentabilité du trafic régional.<sup>6</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 26.06.1993  
SERGE TERRIBILINI

Les CFF ont décidé de réformer le service Cargo-Domicile. L'objectif central de la régie est de tripler la part des colis acheminés en moins de 24 heures (de 30% à 90%) et de réaliser une économie de CHF 92 millions par année. Pour ceci, outre la **transformation en une société mixte**, Cargo-Domicile devrait voir son nombre de centres régionaux passer de 76 à 16, ceux-ci devenant interconnectés sans transbordement. D'autre part, l'informatique devrait avoir une place plus large dans la gestion du système. Ces changements devraient condamner environ 600 emplois d'ici 1995. Cette réforme est devenue effective en milieu d'année et n'a pas manqué de soulever les protestations des syndicats de cheminots et d'organisations de protection de l'environnement.<sup>7</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 05.11.1993  
SERGE TERRIBILINI

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

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.01.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Alors que le Conseil fédéral avait annoncé qu'il entendait rendre sa décision définitive concernant les NLFA ainsi que les autres projets d'infrastructures ferroviaires pour fin janvier, les partis gouvernementaux ont convaincu le gouvernement de repousser celle-ci au mois d'avril. D'autant que le projet gouvernemental présenté en 1995 soit à même de réunir une majorité parlementaire et populaire, les quatre partis ont en effet tenu à mettre sur pied un **groupe de travail chargé d'élaborer**, du point de vue financier notamment, **une proposition plus réaliste politiquement**.<sup>9</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 15.03.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Composé de deux représentants de chaque parti gouvernemental ainsi que de hauts fonctionnaires du DFTCE et du DFF, le groupe de réflexion a rendu son rapport au mois de mars. Prônant à l'instar du gouvernement la construction simultanée des deux transversales (avec un tunnel du Lötschberg à une seule voie), les représentants des partis gouvernementaux se sont en revanche radicalement distancés des intentions de l'exécutif en ce qui concerne leur financement. Alors que le gouvernement avait laissé entendre qu'il pourrait renoncer - devant l'opposition des milieux économiques - à financer les grands travaux par la future redevance poids lourd liée aux prestations et la remplacer par un impôt sur l'huile de chauffage et le gaz, le groupe interparti a en effet **proposé de puiser les ressources financières nécessaires essentiellement dans le produit de la nouvelle taxe**. Selon les termes du rapport, une telle solution serait réalisable et supportable pour les milieux routiers à condition notamment de lever l'interdiction des 40 tonnes. En effet, le gain de productivité engendré par cette mesure permettrait de percevoir une taxe poids lourd d'un montant suffisamment élevé (1,64 centime par kilomètre pour un 40 tonnes) pour réunir, sans asphyxier les transporteurs routiers, les fonds nécessaires (3 milliards de francs) au financement des différentes infrastructures, au désendettement des CFF ainsi qu'au subventionnement du transport de marchandises. Outre de répondre à une exigence incontournable de l'UE, cette solution aurait par ailleurs comme mérite d'éviter la hausse du prix de l'essence de 10 centimes proposée par le gouvernement, mesure dont l'impopularité risquait de faire capoter l'ensemble du projet de financement. Examinant la proposition, l'administration fédérale a estimé celle-ci intéressante. Ayant procédé à ses propres calculs, elle a cependant relevé que le montant de 3 milliards de francs de recettes avancé par le groupe de réflexion était amplement exagéré. Selon les experts fédéraux, dans la mesure où une grande partie des camions aurait un tonnage inférieur à 40 tonnes, le montant de la taxe poids lourd serait en moyenne beaucoup plus bas que celui avancé et, par conséquent, la recette finale nettement inférieure. Celle-ci

permettrait de financer uniquement la réalisation des infrastructures ferroviaires, mais serait loin d'être suffisante pour désendetter les CFF ou rendre le rail plus attractif.<sup>10</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.08.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Les CFF ont vendu leur part (76%) du capital-actions de la société de transports Cargo Domicile** à trois gros transporteurs routiers alémaniques, associés au sein du groupe Transvision. Cette décision de privatiser totalement la société a été justifiée par la direction des CFF eu égard aux pertes que celle-ci n'avait cessé de connaître.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 22.12.1999  
LAURE DUPRAZ

Dans le cadre de l'approbation par l'exécutif des avant-projets de raccordement aux tunnels NLFA du Lötschberg et du Gothard, **la Confédération et le gouvernement du canton d'Uri ne sont pas parvenus à s'entendre sur le tracé de la NLFA** dans la région Altdorf/Erstfeld. Le gouvernement uranais estimait que la variante «vallée» contredisait le plan directeur cantonal; il plaida pour la variante passant par le flanc de la montagne qu'il jugeait plus écologique. Le Conseil fédéral a ordonné une procédure de conciliation en mars. Suite à de nouvelles études, l'Office fédéral des transports (OFT) a maintenu la variante «vallée». Toutefois, l'Office a convenu que la population du canton d'Uri était déjà fortement incommodée par les effets du trafic routier et ferroviaire et que les NLFA seront une atteinte supplémentaire à la vallée inférieure de la Reuss. Il a donc proposé de créer un fonds d'un montant de plusieurs millions de francs, affecté à des améliorations dans les domaines de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Le gouvernement d'Uri a vivement critiqué la décision de l'OFT, et une alliance uranaise, interpartis, s'est créée pour défendre le Conseil d'Etat d'Uri dans ses négociations avec la Confédération.<sup>13</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 20.06.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la querelle sur le **tracés du nouvel axe ferroviaire du Gothard** entre le canton d'Uri (variante montagne) et l'administration fédérale et les CFF (variante plaine), le dossier a été transmis au début de l'année pour arbitrage à l'Office fédéral de l'aménagement du territoire (ARE). Ce dernier a rendu son expertise au Conseil fédéral, qui a opté pour le tracés de la ligne de chemin de fer par la vallée au niveau de la Reuss. Le gouvernement a choisi la variante "plaine", car elle présentait à ses yeux plus d'avantages du point de vue de l'exploitation et de la technique de construction ferroviaire que celle sous tunnel (variante "montagne") qu'avait proposé le canton d'Uri afin de réduire les nuisances pour la population et l'environnement. En outre, la variante "vallée" a également un atout supplémentaire en ce qui concerne l'équipement de la zone d'habitat. Le Conseil fédéral a estimé qu'il n'était pas judicieux de construire des tronçons qui pouvaient par la suite ne pas satisfaire aux exigences techniques posées par une liaison nord-sud performante. Selon lui, la variante du canton d'Uri n'aurait pas été à même de garantir les capacités des transports et le transfert du trafic routier de marchandises sur le rail. Elle imposait un tronçon en forme de goulet d'étranglement à l'entrée du tunnel d'Erstfeld et des virages trop serrés dans la montagne, ce qui conduirait à un ralentissement des trains et à une impossibilité de former des longs convois de marchandises (entre 750 et 1'500 mètres). La variante "plaine" a subi des changements par rapport à son concept initial; le viaduc au nord d'Altdorf a été abandonné après prise en compte des désagréments et pesée des intérêts. En remplacement, un tunnel a été évoqué. Toutefois, par rapport à sa décision, le Conseil fédéral a fait savoir que le tracés définitif pouvait encore être amélioré, notamment en ce qui concernait les tronçons réalisables dans 20 ou 30 ans.<sup>14</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 21.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

A la fin de l'année, la Confédération a signé des **conventions concernant la construction des lignes ferroviaire à travers les Alpes**; avec les CFF et AlpTransit pour le Gothard et avec le BLS et BLS AlpTransit pour le Lötschberg. Quant aux tunnels prévus pour une deuxième étape dans les NLFA, le Conseil fédéral n'a pas donné suite aux demandes d'anticipation de travaux et pour les projets du Monte Ceneri et du Zimmerberg. (Voir également ici pour le tunnel du Ceneri et ici pour l'initiative parlementaire Hegetschweiler (prd, ZH) (99.410) concernant le tunnel du Zimmerberg.)<sup>15</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 09.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a octroyé aux services de transports urbains du **Glattal** (VBG) une concession d'infrastructure ferroviaire pour la construction et l'exploitation du futur chemin de fer à voie métrique dans la partie centrale du Glattal (ZH). Elle est valable pour un demi-siècle. Ce chemin de fer circulera essentiellement sur son propre tracé et desservira les tronçons Zurich Oerlikon-Glattbrugg-Aéroport de Zurich et Ambassador-Wallisellen-Stettbach. Il remplacera plusieurs lignes de bus surchargées. Le devis des coûts s'élève à CHF 550 millions, qui seront fournis par le canton de Zurich. La première étape du réseau de 12,6 km devrait être mise en exploitation à la fin de 2005.<sup>16</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 13.03.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a conclu une convention avec les chemins de fer BT, SOB et CFF sur les **aménagements de la ligne Saint-Gall-Arth/Goldau**. Ceux-ci doivent être réalisés dans le cadre du raccordement de la Suisse orientale à la nouvelle ligne ferroviaire alpine du St Gothard.<sup>17</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 18.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a mis à l'enquête la "variante plaine" dans le cadre du tracé des NLFA à Uri. Il n'en a pas fait de même avec la "variante montagne", car pour lui l'option plaine primait et il voulait aller de l'avant afin de tenir les délais. Un commencement rapide des travaux entre Altdorf et Erstfeld était crucial pour respecter les délais de la réalisation du tunnel de base du Gothard. Or, le risque d'un retard de deux ans, à cause de la longueur de la procédure dans le canton d'Uri, planait sur la mise en service des NLFA, prévue pour 2010-2011. La réponse des uranais (citoyens, communes, organisations de protection de l'environnement, associations et canton) à la **variante plaine** s'est soldée par 900 oppositions. Ces derniers ont réaffirmé leur préférence pour la **variante montagne**, à savoir un passage intégral ou partiel dans la montagne. Le tracé mis à l'enquête entre le tunnel de l'Axen à Flüelen et le portail du futur tunnel de base (au nord d'Erstfeld) prévoit de traverser Uri à l'air libre sur six ou sept kilomètres. La digue où circuleront les trains rapides sera beaucoup plus élevée que l'actuelle, atteignant six mètres de haut (plus de deux mètres de parois antibruit). Près d'Erstfeld, la plate-forme s'élargira de 60 mètres, car on y installera des voies d'attente où les futurs longs convois de marchandises (1,5 km) céderont la place aux trains voyageurs. La variante montagne a reçu un appui inattendu sous la forme des résultats d'une étude commandée par la Confédération. Ceux-ci estimaient les variantes partiellement ou entièrement souterraines (dans la montagne) comme "techniquement réalisables". Toutefois, les experts reconnaissaient qu'aucune conclusion définitive ne pouvait être tirée quant à la variante idéale et, que si ce tracé réduisait les nuisances, son financement coûterait entre CHF 550 et 700 millions de plus que la variante plaine. Sur base de ces résultats, la commission des transports du National a demandé au Conseil fédéral d'étudier l'intégration de ce tronçon dans le plan sectoriel. Le gouvernement pouvait encore le faire, car le financement du projet devait encore passer devant le parlement. Pendant ce temps, Peter Föhn (udc, SZ) a retiré son initiative parlementaire intitulée "Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri. Variante montagne" (01.425). A la lumière de ce rapport et des oppositions lors de la mise à l'enquête, le Conseil fédéral a annoncé qu'il allait en tenir compte comme base de décision pour la suite des travaux.<sup>18</sup>



VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 04.07.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a confirmé son intérêt au **projet genevois de RER** en acceptant d'y consacrer CHF 40 millions de la convention sur les prestations des CFF. Répondant aux attentes qu'avaient manifestés les autorités fédérales en accordant ce crédit, le Conseil d'Etat genevois a proposé de mettre sur la table l'intégralité de la contribution genevoise, soit CHF 400 millions sur un total de CHF 950 millions. Les CHF 550 millions restants seront versés par la Confédération. Les sources de financement genevoises proviendront des ressources liées à la nouvelle Redevance poids lourds liées aux prestations (RPLP) et de la valorisation des parcelles à côté de la Praille et de la gare des Eaux-Vives. La majeure partie de cette somme sera destinée à la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Annemasse via la Praille. A ce propos, le raccordement ferroviaire La Praille-Les Eaux-Vives a été rebaptisé CEVA pour **Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse**. Le Grand Conseil genevois a suivi le Conseil d'Etat et a également donné un signal clair aux Chambres fédérales en votant unanimement un crédit de CHF 400 millions. Se saisissant du dossier, le Conseil fédéral a décidé d'approuver et signer le protocole d'accord du 26 avril 2002 entre les parties concernées (Confédération, Canton de Genève et CFF).<sup>19</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 07.09.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFT a présenté l'avant-projet de la deuxième étape du programme Rail 2000. Les CFF avaient été chargés par la Confédération de déterminer avec les cantons et les entreprises de transport concessionnaires les éléments devant être réalisés dans le cadre de la deuxième étape de Rail 2000. L'avant-projet prévoit de créer des capacités supplémentaires pour le trafic marchandises sur l'axe nord-sud. Sa principale nouveauté se situe dans l'objectif d'introduire la cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs sur l'ensemble du réseau de base. L'OFT a mis auprès des cantons et de l'Union des transports publics (UTP) deux variantes en préconsultation. La **première variante**, baptisée "**Smart Light**", prévoit une cadence semi-horaire intégrale dans le réseau de base. Entre Berne et Zurich, le rythme de correspondance passera au quart d'heure. Saint Gall deviendra un nœud complet, au même titre que Zurich et, au terme de la première étape, Berne et Bâle. Le trajet entre Zurich et Bienne sera réduit à un peu plus d'une heure, avec de bonnes correspondances à la clé. La **deuxième variante**, nommée "**Core**", complète "Smart Light" en raccourcissant les trajets entre Zurich et Lausanne aussi bien par Berne que par la ligne du pied du Jura. Avec ce deuxième programme, Lausanne deviendrait un nœud ferroviaire complet aux minutes 00/30. Telle qu'elle est proposée, la deuxième étape de Rail 2000 devrait coûter entre CHF 4,5 ou 5,5 milliards selon la variante qui sera retenue. Un crédit de CHF 5,9 milliards est disponible: CHF 4 milliards pour mettre en œuvre le projet national sur de longues distances et le solde de CHF 1,9 milliard pour les besoins régionaux particuliers. L'OFT a justifié sa priorité au "Triangle d'or" Bâle-Berne-Zurich dans la deuxième étape de Rail 2000. Dans une optique de rentabilité, les deux variantes renforcent les transports publics là où la demande est la plus forte et où les potentialités du marché sont les meilleures. Le poids déterminant accordé aux tronçons ayant le plus grand volume de trafic sera toutefois compensé par des investissements dans les régions. Sur les CHF 5,9 milliards, CHF 1,9 milliard seront affectés à la réalisation et au développement de systèmes RER à Bâle, Berne, Lausanne/Genève, Lucerne, St Gall et au Tessin. Le trafic régional, bien que l'OFT concédait son importance sociale et écologique, est le grand perdant de la deuxième étape de Rail 2000. Le problème est qu'il n'est pas rentable. Ainsi, pour les régions décentrées, Rail 2000 se bornera à maintenir le niveau de desserte et à bien les intégrer dans le réseau national. Si les cantons désirent une offre supplémentaire, ils devront la financer. L'OFT voulait séparer, selon des critères fonctionnels, le réseau ferroviaire entre réseau de base et national, dont la Confédération est seule responsable, et réseau complémentaire, du ressort du canton et des "régions de transport".<sup>20</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 16.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin que les travaux préliminaires nécessaires à la mise en service du Lötschberg puissent se poursuivre sans heurts, le Conseil fédéral a décidé de financer ces prestations par les réserves du crédit global NLFA. D'ici à l'ouverture du tunnel en 2007, il devrait s'agir de CHF 120 millions. Il a également chargé la SA BLS Chemin de fer du **Lötschberg** d'exploiter la ligne de base jusqu'en 2010, cela sur la base de la concession valable jusqu'à cette date et compte tenu des autres conventions déjà en vigueur. Le DETEC se prononcera dans une procédure ordinaire sur l'octroi de la concession d'infrastructure après 2010.<sup>21</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 06.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Avec l'accord des CFF et des cantons, **le Conseil fédéral a fermé officiellement deux tronçons ferroviaires**: celui entre **Wildegg** (AG) et le rebroussement de **Lenzburg** (AG), inusité depuis 1984, et entre **Soleure et Herzogenbuchsee** (BE) inusité depuis 1992. Le trafic des voyageurs a été transféré sur la route et le trafic marchandises a cessé. Le tracé actuel Soleure – Herzogenbuchsee sera réutilisé pour la construction d'une liaison entre le nouveau tronçon Rail 2000 Mattstetten – Rothrist et la ligne du Pied du Jura.<sup>22</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 08.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Lors de sa conférence de presse, la Délégation parlementaire de surveillance des Nouvelles lignes ferroviaires alpines (NLFA) a indiqué que le budget total de CHF 14,7 milliards, décidé en 1998, sera probablement dépassé. Quant aux réserves de CHF 1,95 milliard, constituées pour faire face aux imprévus, la quasi-intégralité avait déjà été affectée. Les travaux au Monte Ceneri (CHF 1,07 milliard) et au Lötschberg (CHF 480 millions) en étaient les principaux fautifs. Seuls CHF 160 millions de réserves étaient encore disponibles. A cela s'y ajoutaient d'autres frais additionnels de l'ordre de CHF 230 millions. Afin que les travaux ne se retrouvent pas subitement bloqués, faute de moyens financiers, et que le parlement ne soit pas amené à voter un crédit additionnel le couteau sous la gorge, la Délégation parlementaire a souhaité que le Conseil fédéral évalue le montant du **crédit supplémentaire** nécessaire. Répondant à la Délégation, le Département des transports a fait savoir que tant que les coûts du chantier ferroviaire resteront dans la fourchette prévue, des crédits supplémentaires ne seront pas discutés. L'état financier du projet sera présenté au parlement en été 2003, lorsque ce dernier se prononcera sur la deuxième phase de réalisation des **NLFA**. La Délégation parlementaire s'est déclarée satisfaite de l'état d'avancement des travaux qui, pour l'heure, tiennent le calendrier prévu (Lötschberg en 2007 et Gothard en 2014). Des inquiétudes demeuraient toutefois quant au raccordement des NLFA avec l'Italie. Cette dernière n'avait pas encore pris d'option définitive pour le raccordement à partir de Milan.<sup>23</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 29.11.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Durant le courant de l'été, le BLS a demandé au DETEC de prendre en charge le **perçement du deuxième tube de 7,2 kilomètres entre Frutigen et Mitholz (BE)**. Il s'agissait uniquement de le percer, pas de l'aménager. Le BLS entendait profiter de l'offre de CHF 90 millions qui lui avait été faite. Ce prix avantageux – 2 à 3x moins cher selon la BLS – était dû au fait que les machines se trouvaient déjà sur place. Mais cette offre exigeait du DETEC une réponse "rapide" ; les entreprises en charge du chantier prévoient de terminer le tunnel pour avril 2003. Outre l'argument économique et temporel, l'explosion du trafic par le Lötschberg en était un autre avancé par la BLS. Dans sa réponse, l'OFT a refusé la demande de perçement du deuxième tunnel. L'Office s'est basé sur l'arrêté de 1998 (NLFA) qui ne permettait pas la réalisation de nouvel ouvrage. De plus, il mettait en doute la preuve d'utilité dans le futur de ce tunnel ; rien n'indiquait un besoin effectif.<sup>24</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 06.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Se penchant sur le projet d'offre de base proposé par les CFF dans le cadre de la **deuxième étape de Rail 2000**, l'OFT l'a jugé trop cher. De plus, ce projet, même s'il constituait un pas dans la bonne direction, n'atteignait pas complètement les objectifs de politique des transports fixés par la Confédération. L'offre ne tenait pas assez compte de l'équilibre régional. Les CFF ont donc reçu mandat de l'office d'améliorer ce projet pour la fin de février 2003.<sup>25</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 07.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir fermé le robinet en 2002, le Conseil fédéral n'est pas revenu sur sa décision de ne plus subventionner **Swissmetro**. Néanmoins, afin de permettre une série de tests aérodynamiques à échelle réduite (1/10), il lui a accordé un crédit de CHF 2 millions aux conditions CTI (Commission pour la technologie et l'innovation – l'argent sera versé lorsqu'un montant équivalent aura été trouvé dans le privé). Autre changement, l'Office de la formation professionnelle et de la technologie est devenu, à la place de l'OFT, le partenaire principal de Swissmetro au sein de l'administration. Cela traduisait un changement stratégique : la Confédération continuerait de porter le projet sous l'angle technologique, mais la réalisation industrielle ne serait pas liée aux recherches, de sorte qu'elle pourrait se faire ailleurs qu'en Suisse. L'assemblée générale de Swissmetro en fin d'année a donné lieu à de grands chambardements. Malgré ces changements et les difficultés financières, les actionnaires ont décidé à l'unanimité de maintenir la

société en activité.<sup>26</sup>

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 tracé 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.<sup>27</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 15.01.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a défini les **objectifs stratégiques des CFF pour la période 2003-2006**. La stratégie adoptée ayant fait ses preuves, elle a été maintenue dans ses grandes lignes. Les objectifs généraux exigent des CFF de renforcer la position des transports publics, de contribuer de manière déterminante à transférer le trafic de la route sur le rail et d'assurer une attribution non discriminatoire des sillons aux autres entreprises de transport. Dans le trafic marchandises, les CFF sont tenus d'augmenter le nombre des quantités transportées et d'améliorer la rentabilité du trafic international de marchandises. La stratégie en matière de trafic voyageur est d'assurer une augmentation des personnes transportées, une meilleure desserte des centres économiques européens et d'optimiser la fréquence des liaisons régionales. A cela s'ajoute encore l'élargissement de l'offre dans le domaine du trafic de loisirs. Sur le plan financier, le Conseil fédéral attend des CFF un bénéfice annuel qui lui permette de financer le matériel roulant, de garantir les investissements ordinaires et de couvrir les déficits annoncés dans le trafic marchandises. Sur ce point, l'équilibre budgétaire doit être atteint à compter de l'exercice 2005. Le gouvernement a attaché une grande importance aux objectifs en matière de personnel: les CFF doivent se montrer socialement responsables vis-à-vis de leurs employés, afin de préserver la confiance dans la direction de l'entreprise.<sup>28</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 16.06.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

En accord avec les cantons et les CFF, le Conseil fédéral a **fermé les tronçons ferroviaires Etwilen (TG) – Ramsen (SH) et Büren a.A. (BE) – Soleure** qui n'étaient plus exploités. Le transport public des voyageurs sur ces deux tronçons avait été transféré à un service routier depuis des années. Les CFF souhaitaient aussi fermer la partie allemande de la ligne Etwilen – Ramsen (– Singen). En accord avec la commission germano-suisse des chemins de fer, la procédure dite de désaffectation avait déjà été lancée dans le Bade-Wurtemberg. Sur sa demande, le Conseil fédéral a annulé la concession octroyée au Chemin de fer de la Singine SA pour le tronçon **Laupen (BE) – Gümmenen (BE)** qui n'était plus en exploitation. Un service routier l'avait remplacé. Il a en même temps annulé la concession, jamais construit, entre **Laupen et Böisingen (FR)** (trafic de marchandises).<sup>29</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 29.07.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet amélioré de la **NLFA** dans le **canton d'Uri (variante « montagne »)** a été mis à l'enquête en début d'année. 360 oppositions sont parvenues à l'OFT. La plupart d'entre elles demandaient à ce que le projet de mise à l'enquête soit approuvé par étapes et que les voies de dépassement de Rynächt soient redimensionnées. Afin de pouvoir mettre en exploitation le tunnel de base du Gothard (TBG) à temps, **l'OFT a décidé d'échelonner la procédure d'approbation des plans**. Il acceptait ainsi la demande du canton d'Uri. L'avantage de cette démarche réside dans le fait que la construction de la section sud du portail du tunnel entre Erstfeld et Ried (TBG), moins controversée, pourra démarrer en 2004 et se terminer dans les délais en 2013. Cette section sera, pour l'essentiel, réalisée telle qu'elle a été projetée. Les principales réserves émises se limitaient aux dépôts intermédiaires des débris d'excavation ainsi qu'au plan des voies projeté pour Rynächt. La section nord et notamment la traversée de la rivière Schächen suscitaient, par contre, de fortes controverses. Bon nombre des recourants étaient favorables à la variante montagne, mais ils émettaient des réserves importantes quant au début des travaux agendés par le Conseil fédéral, à savoir dès 2020. En échelonnant, l'approbation de la mise à l'enquête de la partie nord entre Ried et Altdorf pourra être repoussée au plus tard jusqu'à 2007, sans que l'ouverture du TBG ne soit mise en danger. (Voir aussi ici.)<sup>30</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 31.03.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la Délégation de surveillance parlementaire (DSN), la hausse de CHF 700 millions a été expliquée dans le détail et confirmée par les maîtres d'ouvrage. Celle-ci aurait dû être couverte par les réserves. Or, l'argent a servi à autre chose, comme le doublement du tunnel du Monte Ceneri ou le raccordement à la variante montagne à Uri. Estimant qu'un déficit de communication et la gestion des réserves étaient en cause, la DSN a également exigé un rapport complémentaire au Conseil fédéral. Lors de la présentation de son rapport semestriel, l'OFT a **révisé les surcoûts** à la hausse, passant de CHF 700 millions à **CHF 800 millions**. En incluant cette somme, la nouvelle facture des NLFA atteint CHF 15,8 milliards, soit CHF 1,1 milliard de plus que le crédit initialement approuvé.<sup>31</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 14.05.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre du tunnel de base du Gothard (NLFA), le DETEC a octroyé, au mois de mars, à **AlpTransit Gothard (ATG) l'autorisation de construire pour la section d'Erstfeld (UR)**, y compris le portail nord. N'ayant pas fait l'objet de recours, celle-ci est entrée en force. En effet, estimant que le projet avait été optimisé et ne voulant pas retarder la mise service du Gothard, les associations environnementales ont renoncé à recourir. Les plans de la partie sud du tronçon d'Erstfeld comprennent les huit kilomètres du tunnel de base, la zone du portail et les voies jusqu'au point de courbure au kilomètre 98.2, englobant les communes de Schattdorf, Erstfeld et Silenen. Approuvant la section reliant Ried à Altdorf au nord du point d'inflexion, la décision du DETEC n'englobe pas la manière de traverser la rivière Schächen (variante montagne ou plaine). Le parlement devra au préalable se prononcer sur l'investissement pour la réalisation de la variante montagne longue. Suite aux négociations sur les recours et aux propositions approuvées par les services spécialisés, l'autorisation contient toutefois de nombreuses charges et conditions. ATG devra ainsi présenter au DETEC diverses modifications du projet qui résultent de l'approbation échelonnée et des charges imposées par le département. Etant donné les prévisions sur l'évolution du trafic, le DETEC n'a autorisé que quatre voies dans la zone de Rynächt. Si, dans le futur, des voies supplémentaires s'avèrent nécessaires en fonction de l'évolution du trafic, la portion dégagée permettra d'éviter que la zone soit à nouveau grevée d'un grand chantier. Si les quatre voies s'avéraient définitivement suffisantes, il y a l'obligation de démanteler le remblai.<sup>32</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 30.06.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération a étendu la concession du chemin de fer Lucerne-Stans-Engelberg (LSE) à la ligne du Brunig, qui appartient aux CFF. En même temps, elle a autorisé les CFF à vendre au LES l'infrastructure du chemin de fer du Brunig entre Lucerne et Interlaken. De cette manière, rien n'empêche, du point de vue de la Confédération, la **fusion du chemin de fer du Brunig et du LES**.<sup>33</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 12.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFT a mis en consultation des **nouveaux standards de sécurité pour les tunnels ferroviaires**, dont le coût est estimé à CHF 100 millions. Il propose de les classer selon leur dangerosité en fonction de trois critères: la longueur, la densité du trafic ferroviaire et le système de circulation. Les standards de sécurité à respecter varieraient en fonction du potentiel de risques. Selon cette classification, 81 tunnels de Suisse (12%) devraient adapter des exigences sécuritaires spécifiques. Parmi les mesures, l'OFT souhaiterait poser des mains courantes et des chemins de fuite dans les longs tunnels. Autre proposition: les trains en difficulté devraient pouvoir s'arrêter devant le tunnel ou le quitter en cas d'événement.<sup>34</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 28.09.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La facture des NLFA a été alourdie par des **surcoûts de CHF 440 millions**. Cette hausse est due à des conditions géologiques difficiles (zone carbonifère de Mitholz (BE), zones de Faido et Bodio (TI)), aux mesures prises au Lötschberg afin de respecter le délai d'ouverture, ainsi qu'aux développements de la technique ferroviaire pour le tunnel de base du Gothard. Les surcoûts liés à ce dernier axe s'élèvent à CHF 370 millions contre CHF 70 millions au Lötschberg. La fourchette de risques avancée par l'OFT articule un écart possible de CHF 1,1 milliard par rapport aux coûts finaux prévus. En rajoutant les surcoûts de CHF 56 millions du premier semestre 2005, la facture serait de CHF 16,402 milliards.<sup>35</sup>

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'élèveront 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.<sup>36</sup>

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.<sup>37</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 14.05.2008  
NICOLAS FREYMOND

En mai de l'année sous revue, l'OFT a adopté une réglementation fixant la **procédure applicable aux conducteurs des chemins de fer en cas de présomption de consommation de cannabis**. Cette procédure concerne les mécaniciens de locomotive et traminois, ainsi que les agents de train ayant des fonctions sécuritaires. L'office a également déterminé des valeurs-limites pour l'alcool et le cannabis induisant une inaptitude temporaire à la conduite. Les valeurs retenues correspondent à une tolérance zéro en matière de consommation d'alcool et de cannabis. Des dispositions pénales seront en outre introduites dans l'ordonnance sur les chemins de fer lors de sa prochaine révision.<sup>38</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 02.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, le Conseil fédéral a approuvé deux conventions avec les CFF pour le **raccordement de la Suisse orientale au réseau européen de lignes à grande vitesse**. L'Assemblée fédérale avait approuvé, en 2005 déjà, le financement de ces travaux pour un montant de CHF 47,2 millions. Les travaux ont débuté à l'automne. Les CFF ont par ailleurs annoncé l'investissement de CHF 110,2 millions pour l'élaboration d'avant-projets concernant le raccordement des régions de Winterthour et de l'aéroport de Zurich au réseau à grande vitesse.<sup>39</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 09.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT a décidé d'**augmenter de 80 à 100 km/h la vitesse maximale autorisée pour les trains de marchandises** dont le poids par essieu s'établit entre 20 et 22,5 tonnes (environ un quart du trafic marchandises). Les tests préalables ont indiqué que cette modification n'aurait aucune conséquence au niveau des nuisances sonores, mais qu'elle permettrait une utilisation optimale du réseau CFF. La vitesse maximale pour les trains de marchandises dont la charge par essieu est inférieure à 20 tonnes demeure quant à elle fixée à 120 km/h.<sup>40</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 13.02.2009  
NICOLAS FREYMOND

En réponse à une revendication du syndicat du personnel des transports (SEV), la direction des CFF a annoncé des mesures visant à **renforcer la sécurité du personnel des trains** face à une recrudescence des agressions. Il s'agit notamment de créer 125 nouveaux postes de personnel d'accompagnement, de sorte à garantir d'ici à 2014 la présence de deux agents de train sur chaque convoi grandes lignes. La direction a également opté pour un recours accru à la police ferroviaire et aux services de Securitas sur les lignes où les incivilités et autres actes délictueux sont les plus fréquents. Le SEV a accueilli très favorablement ce train de mesures.<sup>41</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 20.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le DETEC a publié les résultats des études préalables concernant le **tronçon d'accès sud de la NLFA entre Lugano et Chiasso**. Des quatre variantes étudiées, le groupe de suivi, composé de représentants de l'OFT, du canton du Tessin et des CFF, en a retenu deux en raison de leur impact moindre sur le paysage, notamment pour la traversée du lac de Lugano. Les deux tracés privilégiés sont directs et essentiellement souterrains. Si le troisième tracé, entièrement en surface, a été catégoriquement exclu, la quatrième variante, en quelque sorte intermédiaire, a été mise en attente et peut donc être reprise dans l'éventualité où les deux tracés retenus s'avèreraient irréalisables techniquement. La faisabilité géologique de ces derniers fait précisément l'objet de la prochaine étape des travaux préparatoires. D'un coût estimé entre CHF 5 et 5,2 milliards, ce projet est étudié dans la perspective de l'élaboration du message Rail 2030, lors de laquelle le Conseil fédéral tranchera les questions d'opportunité et de financement.<sup>42</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 18.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.<sup>43</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 10.04.2010  
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions

de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.<sup>44</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 05.07.2010  
NICOLAS FREYMOND

À peine une semaine après l'adoption du message gouvernemental, l'OFT a publié les **résultats de la contre-expertise**, qui a conclu à la nécessité d'augmenter les moyens alloués à l'entretien du réseau des CFF, dans une mesure toutefois moindre que ne l'avait revendiqué l'ancienne régie. En effet, en tenant compte du potentiel d'économies dû aux gains d'efficacité et en proposant d'étaler les travaux, les spécialistes mandatés par l'OFT ont estimé à CHF 500 millions par an les moyens supplémentaires nécessaires à l'entretien de l'infrastructure ferroviaire pour la période 2011-2016. Ce montant demeure toutefois largement supérieur à la hausse de la contribution proposée par le Conseil fédéral dans le projet de convention de prestations 2011-2012 (+ CHF 160 millions par an). Un financement complémentaire devra ainsi être trouvé lors de l'élaboration de la convention pour les années 2013 à 2016, de sorte à couvrir la facture globale de CHF 3,5 milliards. L'OFT a notamment souligné que, contrairement à la hausse de la subvention 2011-2012, les moyens supplémentaires pour la période 2013-2016 ne pourront pas être prélevés sur le fonds FTP (fonds pour les transports publics) sans remettre en cause la réalisation des projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB). Réagissant simultanément au message du Conseil fédéral et à la contre-expertise, le directeur général des CFF, Andreas Meyer, a estimé absolument nécessaire l'octroi par la Confédération de CHF 140 millions supplémentaires pour 2011 et 2012, afin d'éliminer les goulets d'étranglements les plus graves.<sup>45</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 18.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

S'agissant plus particulièrement du **raccordement de la Suisse orientale au réseau européen à grande vitesse (LGV)**, le Conseil fédéral a approuvé trois conventions de financement avec les CFF concernant des adaptations des installations d'accueil et du plan des voies à Sargans et des transformations d'installations à St-Gall et sur le tronçon Rorschach-Staad. Comme précédemment, ce cinquième paquet de conventions est financé par le fonds FTP à hauteur de CHF 37,2 millions, le solde étant à la charge des communes concernées. La mise en service des nouvelles installations surviendra au plus tard à fin 2012.

En fin d'année, le Conseil fédéral s'est exécuté et a approuvé le prolongement général de cinq ans des délais de construction et de mise en service des projets relatifs au

raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen de lignes à grande vitesse. Ainsi, les travaux doivent désormais démarrer d'ici à 2015 et les raccordements concernés entrer en service au plus tard en 2020.<sup>46</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 07.04.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im April des Berichtsjahrs verabschiedete der Bundesrat eine Zusatzvereinbarung mit den SBB, nach der nur CHF 62 Mio. des erweiterten **Infrastrukturkredits** von insgesamt CHF 140 Mio. (bis 2012), den das Parlament zusätzlich gesprochen hatte, in Infrastrukturerweiterungen investiert werden dürfen und der Restbetrag in den unterfinanzierten Unterhalt fliessen muss.<sup>47</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 03.09.2011  
SUZANNE SCHÄR

Ende August gaben Besteller (BAV), Ersteller (Alp Transit Gotthard AG) und Betreiberin (SBB) bekannt, ihre Zeitpläne auf eine **vorzeitige Eröffnung des Gotthard-Basistunnels** per Dezember 2016 eingerichtet und aufeinander abgestimmt zu haben. Anfang September meldeten sie den Beginn der letzten Bauphase, den Einbau der Bahntechnik.<sup>48</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 09.06.2012  
NIKLAUS BIERI

Im Juni des Berichtsjahres gab der Bundesrat die elfte Tranche für die Anbindung der schweizerischen Bahninfrastruktur an das **europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** frei. Vier Vorhaben sollen realisiert werden: Der Ausbau der Station Roggwil-Berg (CHF 20.8 Mio.), der Ausbau von mehreren Bahnhöfen zwischen Delsberg und Delle (CHF 17.1 Mio.), der Ausbau auf Doppelspur zwischen Hüntwangen und Rafz (Strecke Zürich-Schaffhausen bzw. -Stuttgart) sowie ein Spurwechsel in Schaffhausen (CHF 2.1 Mio.).<sup>49</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 03.12.2012  
NIKLAUS BIERI

Die bereits vor Ostern durchgeführte **Kampagne gegen Taschendiebstähle im Zug** wurde auch vor Weihnachten 2012 wieder aufgenommen. Auf den Strecken Basel-Interlaken, Basel-Chur, Basel-Luzern sowie Basel-Mannheim informierten gemischte Patrouillen der Transportpolizei der SBB und der deutschen Bundespolizei die Fahrgäste über die Tricks von Taschendieben und über einfache Vorsichtsmassnahmen. Die Zunahme von Diebstählen und Gewalt in Zügen wurde im Berichtsjahr von den Medien thematisiert. Im ersten Halbjahr 2012 habe die Gewalt gegen SBB-Personal um 20%, jene gegen andere Bahnkunden um 93% zugenommen. Diebstähle seien um 60% häufiger vorgekommen als im Vorjahr. Die SBB mahnte jedoch zur vorsichtigen Verwendung dieser Zahlen, da die Einstufung von Vorfällen zuweilen schwierig sei.<sup>50</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 29.05.2013  
NIKLAUS BIERI

Die im Rahmen der Bahnreform 2 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) angekündigte **Überprüfung der Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** hatte einigen Wirbel verursacht, in Vernehmlassungsantworten war die Rede von „Kahlschlag“. In den Verordnungsänderungen zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 schwächte der Bundesrat die Überprüfung nun ab: Regionalbahnen mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30% hätten vor der Anschaffung neuen Rollmaterials einen alternativen Betrieb mit Bussen zu prüfen. Es sei aber kein Automatismus vorgesehen, d.h. Regionalbahnlinien sollen nicht allein aufgrund eines tiefen Kostendeckungsgrades stillgelegt werden, sondern nur, wenn sich der Busbetrieb als wirtschaftlichere und kundenfreundliche Alternative anbiete. Zudem übernahm die Schweiz mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 wichtige Elemente der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie der EU, was den grenzüberschreitenden Bahnverkehr vereinfachen soll.<sup>51</sup>

**VERWALTUNGSAKT**  
DATUM: 08.12.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat stimmte in der Wintersession 2020 der **Abschreibung des Postulats betreffend den Ausbau der Bahnlinie Basel-Biel für Doppelstockzüge** zu. Die Abschreibung erfolgte im Rahmen der Behandlung der Botschaft zur Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur, der Systemaufgaben in diesem Bereich und zu Investitionsbeiträgen an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024 (BRG 20.044). In dieser war festgehalten worden, dass die notwendigen Arbeiten für den Ausbau von der SBB in ihre Planung aufgenommen wurden. Gemäss dieser Planung ist die Fertigstellung der Arbeiten bis 2035 vorgesehen.<sup>52</sup>



VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 01.09.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang September 2021 sicherte der Bundesrat den SBB **finanzielle Unterstützung im Jahr 2021 aufgrund der Corona-Pandemie** zu. Er wies dazu das EFD an, die Limite der SBB für Darlehen von CHF 750 Mio. auf CHF 950 Mio. zu erhöhen. Dadurch könne der Finanzierungsbedarf bis Ende 2021 abgedeckt werden. Für die darauf folgenden Jahre will der Bundesrat bis Ende 2021 eine Analyse mit «Varianten zur nachhaltigen finanziellen Stabilisierung des Unternehmens» erstellen.<sup>53</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 17.12.2021  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beschloss Ende 2021 **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB**, um die Verschuldung, in die die SBB aufgrund des Vorgehens zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie geraten waren, zu mindern und ihre Rentabilität zu stärken. Das Massnahmenpaket beinhaltete Kostensenkungen seitens der SBB (jährlich zusätzlich CHF 80 Mio. ab 2024), eine Reduktion der Trassenpreise (d.h. der Preise für die Benutzung des Schienennetzes) im Fernverkehr sowie eine Überprüfung des geplanten Ausbaus der Infrastruktur.<sup>54</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 19.10.2022  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Infolge der überwiesenen Motion 22.3008 «Unterstützung der Durchführung der SBB-Interventionen und einer langfristigen Vision in Covid-19-Zeiten» beschloss der Bundesrat im Oktober 2022, die bereits im Dezember 2021 festgelegten **Massnahmen zur finanziellen Stabilisierung der SBB weitgehend beizubehalten, jedoch einzelne Elemente anzupassen**: Mit einem A-Fonds-Perdu-Beitrag des Bundes in der Höhe von rund CHF 1.25 Mrd. sollen die 2020-2022 eingefahrenen Verluste im Fernverkehr ausgeglichen werden. Zudem sollen die Finanzierungsinstrumente der SBB besser definiert werden. Ausserdem beabsichtige der Bundesrat, die für den Ausbau des Schienennetzes fehlenden Mittel des BIF gänzlich auszugleichen. Für die Umsetzung dieser Punkte sei eine Revision des SBB-Gesetzes sowie des Schwerverkehrsabgabegesetzes geplant. Mit diesen geplanten Massnahmen würden die SBB zusätzliche Beiträge von insgesamt rund CHF 3 Mrd. erhalten.<sup>55</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 07.09.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Herbstsession 2020 schrieben die beiden Räte die Motion «**Ertragsausfälle im öffentlichen Verkehr. Der Bund steht in der Pflicht**» ab, da das Anliegen im Rahmen des dringlichen Bundesgesetzes über die Unterstützung des öffentlichen Verkehrs in der Covid-19-Krise erfüllt worden war.<sup>56</sup>

## Umweltschutz

### Lärmschutz

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 22.04.1995  
LIONEL EPERON

Au vu de la situation difficile dans laquelle se trouvent les finances des CFF, la direction de la régie fédérale a fait part de son intention de réduire des deux tiers la somme prévue pour l'**assainissement sonore de son réseau ferroviaire**.<sup>57</sup>

- 
- 1) Presse du 14.11.91.
  - 2) Presse du 7.2 et 8.2.92.
  - 3) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.
  - 4) Presse du 27.5 et 30.10.92.
  - 5) Presse du 11.2, 18.2 et 15.10.92; NZZ, 24.2 et 26.5.92; LM et LZ, 25.5.92; BZ, 24.11.92; JdG, 9.12.92.
  - 6) Presse du 24.1 et 19.6.92; TA, 5.12.92; Bund, 21.12.92.
  - 7) Presse des 9.2 et 26.6.93; NZZ, 17.3.93.
  - 8) Presse des 2.9 et 25.9.93; TA, 26.10.93; BZ et NZZ, 29.10.93; NZZ, 5.11.93.
  - 9) Presse du 10.1.96; Lib., 18.1.96; NQ, 28.1.96
  - 10) Presse des 5.5, 15.3 et 26.3.96; FF, 1996, II, p. 270 s.; NQ, 12.4.96; JdG, 16.4.96; 24 Heures, 17.4.96
  - 11) Presse des 10.5, 17.5, 1.7, 27.7, 27.8 et 31.8.96.52
  - 12) LT, 5.5.99; Bund, 6.5.99; BaZ, 14.5.99.
  - 13) NZZ, 17.3.99; NLZ, 17.3, 11.12 et 22.12.99; 24h, 19.11.99.
  - 14) LT, 25.1.00.; Presse du 20.6.00.
  - 15) FF, 2000, p. 5169 ss.; NZZ, 13.1.00; CdT, 30.5.00.
  - 16) OFT, communiqué de presse, 9.3.2001.
  - 17) FF, 2001, p. 1114.
  - 18) NLZ, 29.5.01; TG, 7.6 et 2.7.01; LT, 11.6, 9.7, 22.11 et 18.12.01; 24h, 30.6.01; presse du 3.9.01.
  - 19) TG, 28.3 (convention sur les prestations et Commission du Grand Conseil) et 29.6.02 (Grand Conseil); presse du 11.4.02 (Conseil d'Etat); LT, 4.7.02 (CF).
  - 20) LT, 18.6.02 et QJ, 7.9.03 (avant-projet); DETEC, communiqué de presse, 17.6.02.
  - 21) DETEC, communiqué de presse, 16.10.02.
  - 22) DETEC, communiqué de presse, 6.11.02.
  - 23) 24h, 12.2.02; LT, 22.8 et 26.10.02; presse du 12.4, 4.10 (OFT) et 8.11.02 (délégation).

- 24) BZ, 30.7.02 et BaZ, 14.8.02 (demande BLS); NZZ, 29.11.02 (refus).
- 25) LT, 6.12.02.
- 26) LT, 1.3 (fin du subventionnement) et 23.5.02; 24h, 4.9.02 (crédit CTI); Lib., 18.11.02 (AG); presse du 19.11 et 7.12.02.
- 27) 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).
- 28) NF, 16.1.03; DETEC, communiqué de presse, 15.1.03.
- 29) DETEC, communiqué de presse, 7.3.03.; OFT, communiqué de presse, 16.6.03
- 30) LT, 5.3.03 (oppositions); NF, 30.7.03 (échelonnement); OFT, communiqué de presse, 22.1, 4.3 et 29.7.03.
- 31) Presse du 20.2.04.; Presse du 20.3 et 31.3.04 (OFT).
- 32) NLZ, 28.4.04; presse du 15.5.04; DETEC, communiqué de presse, 16.3 et 14.5.04.
- 33) DETEC, communiqué de presse, 30.6.04.
- 34) Presse du 12.3.05
- 35) Presse du 15.1.05; 24h, 1.4.05; LT, 30.4 et 28.9.05.
- 36) 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.
- 37) Presse vom 14.2., 20.2., 13.5. und 2.-3.6.06.
- 38) TA, 14.5.08.
- 39) LT et NZZ, 28.8.08 (CF); LT, 2.9.08 (CFF).
- 40) NZZ, 9.12.08.
- 41) LT, 13.2.09.
- 42) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.
- 43) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.
- 44) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).
- 45) Presse du 29.6.10; LT, 5.7.10 (Meyer).
- 46) NZZ, 18.12.10.; SGT, 14.5.10.
- 47) NZZ und TA, 7.4.11
- 48) NZZ, 23.8.11; Presse vom 3.9.11.
- 49) NZZ, 9.6.12.
- 50) BZ, 20.7.; Medienmitteilung SBB vom 3.12.12.
- 51) Medienmitteilung BAV vom 29.5.13; NWS, 26.3.13.
- 52) AB SR, 2020, S. 1253 ff.
- 53) Medienmitteilung Bundesrat vom 1.9.21
- 54) Medienmitteilung Bundesrat vom 17.12.21
- 55) Medienmitteilung BR vom 19.10.22
- 56) AB NR, 2020, S. 1372 ff.; AB SR, 2020, S. 634 ff.
- 57) TA, 22.4.95