

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Transitverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Verwaltungsakt, 1999 – 2011*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	2

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ARE	Office fédéral du développement territorial
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
BLS	Chemin de fer du Lötschberg

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 28.05.2009
NICOLAS FREYMOND

La crise économique a entraîné une **forte baisse du volume de marchandises transportées à travers les Alpes**. Cette dernière a frappé plus durement le rail que la route, en raison de la forte concurrence entre transporteurs routiers, lesquels en viennent à facturer des montants inférieurs aux coûts réels des prestations. Afin de corriger ce biais et de remplir le mandat constitutionnel de transfert, l'OFT a décidé une hausse temporaire des subventions accordées au trafic combiné non accompagné de marchandises (conteneurs et caisses mobiles) à hauteur de CHF 50 millions, au titre de taux d'indemnisation plus élevés.¹

Strassenverkehr

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aéroports d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La cinquantaine d'instances et d'associations consultées a jugé très complexe le système de réservation pour le transit alpin proposé par le DETEC. Le Département a dès lors décidé de s'en tenir au système existant de gestion du trafic, ce dernier étant bien accepté et efficace. En revanche, la question de **la construction d'aires d'attente en dehors des autoroutes** a été jugée comme pressante et indispensable par les acteurs consultés. Le DETEC l'approfondira afin de la mettre en pratique.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.01.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de l'approbation des plans de la jonction autoroutière de Giornico, Bodio et Personico, dans la Léventine (TI), le Conseil fédéral a entériné le choix de la commune de Bodio pour accueillir le **centre de contrôle du trafic poids lourds du versant sud du Gothard**. Le centre disposera d'une aire de stationnement pour 300 véhicules. La mise en service est prévue pour 2009-2010.⁴

Eisenbahn

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.⁵

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.⁶

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.)⁷

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.⁸

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.⁹

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 prévoyaient 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.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

A la lumière de la faisabilité d'un tracé entièrement souterrain dans le canton d'Uri, diverses variantes de la future NLFA ont été développées. Moritz Leuenberger et les représentants du gouvernement uranais se sont ensuite rencontrés, afin de plancher sur les avantages et les inconvénients techniques des différentes variantes, sur leurs conséquences financières et sur les effets sur la planification de la construction. Tenant compte des réclamations uranaises et de la nécessité de réduire les nuisances sonores et environnementales, le Conseil fédéral a décidé d'enterrer complètement la NLFA. La variante "montagne" – entièrement souterraine – remplaçait ainsi le projet initial à ciel ouvert dans la plaine de la Reuss au nord d'Altdorf (variante "plaine"). Ce nouveau tracé impliquait des modifications du projet dans la future bifurcation souterraine Uri Sud, ainsi que des investissements préalables de CHF 100 millions pour pouvoir continuer plus tard le tracés souterrain sans interruption de l'exploitation. Les travaux de construction du tunnel de base du Gothard ne seraient toutefois pas retardés par ces adaptations. Le Conseil fédéral a en outre renoncé à faire passer la jonction entre la ligne existante et le tunnel de base sous la rivière Schaechen. Avec la mise en service du nouveau tracé, les investissements supplémentaires de CHF 250 millions ne se justifiaient plus. **La solution "montagne" se montera à CHF 2,2 milliards**, soit un milliard de plus que dans la planification. Ce prolongement de la ligne de base sous le Gothard entraînera la construction de 23 kilomètres de tunnel supplémentaires entre Brunnen (SZ) et Erstfeld (UR). S'ajoutant aux 57 kilomètres prévus de Erstfeld à Bodio (TI), la transversale alpine atteindra la longueur record de 80 kilomètres sous terre. La sécurité des transports sera assurée par deux sorties de "secours" à Flüelen (UR) et Erstfeld. Ces aménagements à ciel ouvert ont été critiqués par le canton d'Uri. La SA AlpTransit Gothard a été chargée d'élaborer un nouveau projet de mise à l'enquête pour la liaison avec la ligne existante (Uri Sud). Le Conseil fédéral se prononcera définitivement en 2003. Mais avant, il devra présenter au parlement un crédit de planification, puis le message comportant le tracé définitif et son financement. Ce dernier tiendra compte du fait que le montant de CHF 2,2 milliards ne peut être financé dans le cadre légal prévu par les transversales alpines. La réalisation du tracé souterrain est prévue à partir de 2020 et sous réserve d'une éventuelle votation populaire. Pour le Conseil fédéral, il ne pouvait être question d'une réalisation anticipée – le gouvernement d'Uri souhaitait le début des travaux en 2012 et a continué de le réclamer plus tard –, car cela risquerait de compromettre d'autres projets tels que les NLFA déjà décidées, la 2ème étape de Rail 2000 ou les raccordements au réseau européen ferroviaire à grande vitesse.¹¹

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.)¹²

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.¹³

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 dérogée 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.¹⁴

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.¹⁵

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.¹⁶

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.¹⁷

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.¹⁸

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.¹⁹

-
- 1) NLZ et NZZ, 29.5.09; OFT, communiqué de presse, 28.5.09.
 - 2) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
 - 3) LT, 18.10.03.
 - 4) TA, 24.1.08.
 - 5) NZZ, 17.3.99; NLZ, 17.3, 11.12 et 22.12.99; 24h, 19.11.99.
 - 6) LT, 25.1.00.; Presse du 20.6.00.
 - 7) FF, 2000, p. 5169 ss.; NZZ, 13.1.00; CdT, 30.5.00.
 - 8) 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.
 - 9) 24h, 12.2.02; LT, 22.8 et 26.10.02; presse du 12.4, 4.10 (OFT) et 8.11.02 (délégation).
 - 10) BZ, 30.7.02 et BaZ, 14.8.02 (demande BLS); NZZ, 29.11.02 (refus).
 - 11) 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).
 - 12) LT, 5.3.03 (oppositions); NF, 30.7.03 (échelonnement); OFT, communiqué de presse, 22.1, 4.3 et 29.7.03.
 - 13) Presse du 20.2.04.; Presse du 20.3 et 31.3.04 (OFT).
 - 14) NLZ, 28.4.04; presse du 15.5.04; DETEC, communiqué de presse, 16.3 et 14.5.04.
 - 15) Presse du 15.1.05; 24h, 1.4.05; LT, 30.4 et 28.9.05.
 - 16) 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.
 - 17) Presse vom 14.2., 20.2., 13.5. und 2.-3.6.06.
 - 18) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.
 - 19) NZZ, 23.8.11; Presse vom 3.9.11.