

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Bahninfrastruktur</b>
Akteure	<b>Herzog, Eva (BS, sp/ps), Leuenberger, Moritz (sp/ps) BR UVEK / CF DE TEC, Wessels, Hans-Peter (BS, sp/ps)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</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  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bahninfrastruktur, 1998 - 2009*. Bern:  
Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	1

# Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>KTU</b>	Konzessionierte Transportunternehmungen
<b>FinöV</b>	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
<b>BLS</b>	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
<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>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>ETC</b>	Entreprises de transport concessionnaires
<b>FTP</b>	Fonds de financement des transports publics
<b>BLS</b>	Chemin de fer du Lötschberg
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 23.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure.<sup>1</sup>

#### Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 07.11.1998  
LAURE DUPRAZ

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

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 07.12.1998  
LAURE DUPRAZ

Au cours de la session d'hiver, le **Conseil des Etats** est entré facilement en matière sur le projet de l'exécutif. Le parlement ne pouvait que l'accepter ou le rejeter en bloc, sans en modifier les dispositions. Les députés ont insisté sur la nécessité de donner plus d'autonomie aux CFF, dans le cadre de l'ouverture du marché et face à la concurrence de la route. Moritz Leuenberger a accordé que la convention avait un caractère très général et abstrait et qu'elle ne contenait pas d'éléments de la stratégie de la Confédération concernant la politique régionale, sociale ou salariale des CFF. Il précisa que ces éléments prendraient forme dans le cadre d'ordonnances du Conseil fédéral. En définitive, **la petite Chambre a adopté à l'unanimité les deux projets d'arrêtés fédéraux** du gouvernement.<sup>3</sup>

ANDERES  
DATUM: 22.09.1999  
LAURE DUPRAZ

En août, le gouvernement tessinois ainsi que des représentants d'Alp Transit Gothard SA ont également réclamé d'avancer la construction du **tunnel NLFA du Ceneri (TI)** qui fait partie de la seconde phase des NLFA. La construction, planifiée pour 2006, a été sollicitée pour 2002. Le conseiller fédéral Leuenberger a affirmé qu'une anticipation des travaux n'était pas envisageable, sauf en cas de financement privé.<sup>4</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 06.11.1999  
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dole-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).<sup>5</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 08.08.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a rencontré son homologue français, Jean-Claude Gayssot, pour examiner le volet financier de la convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français à grande vitesse, signée en novembre 1999. Les deux ministres sont tombés d'accord sur une participation financière égale entre les deux pays. La Confédération et la France s'engagent chacune à verser 135 millions d'euros. Cette somme sera injectée pour réhabiliter et moderniser la ligne **Genève-Mâcon** (ancienne ligne des Carpathes) et pour améliorer l'alimentation électrique et les infrastructures de l'arc jurassien, sur les lignes **Paris-Lausanne** et **Paris-Neuchâtel-Berne**. La mise en service de la ligne des Carpathes, baptisée ligne TGV-Mont-Blanc, est estimée à 220 millions d'euros. La Confédération devrait y participer à hauteur de 110 millions d'euros. De Genève, il ne faudra plus que trois heures pour se rendre au cœur de Paris en TGV: un gain de temps d'une demie-heure grâce à un gain de distance de 47 kilomètres par rapport à l'ancien itinéraire. Les travaux commenceront en 2004 et devraient s'achever à la mi-2006. Les 25 millions restants iront aux lignes de l'Arc jurassien qui nécessitent des travaux moins importants. Le financement helvétique provient du fonds plafonné à CHF 1,2 milliard, destiné à améliorer le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse. La France et la Suisse ont par ailleurs décidé d'évaluer un cofinancement au projet de TGV Rhône-Rhin, entre Dijon et Mulhouse, Paris ayant sollicité de la Suisse une participation de l'ordre de CHF 125 millions.<sup>6</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 – remplaçant 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.<sup>7</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 07.04.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de répondre aux diverses commissions parlementaires, le Conseil fédéral a utilisé le rapport que le DETEC et le DFF ont réalisé sur le financement de l'infrastructure ferroviaire (fonds FTP) et l'a intégré dans le rapport sur les NLFA. Le gouvernement propose de **renoncer à inclure une rallonge au crédit additionnel de CHF 900 millions** afin de faire face aux surcoûts. Il estime que la somme allouée serait suffisante pour financer les chantiers en cours lors des quatre prochaines années, sauf imprévu majeur. C'est à ce moment-là, vers 2007-2008, que le Conseil fédéral veut procéder à un réexamen global de la situation des NLFA et des grands projets ferroviaires FTP sous l'angle de la politique des transports et des finances. Il déterminera alors l'ampleur du nouveau crédit qu'il devra demander au parlement et décidera quelles parties des divers projets passeront à la trappe. La convention sur les prestations 2007-2010 étant connue, les projets FTP non encore lancés devront être redimensionnés ou reportés. Parmi les recalés se trouvent les tunnels du Zimmerberg (ZH) et du Hirzel (ZH), la deuxième étape de Rail 2000, la deuxième étape du raccordement aux réseaux des trains à grande vitesse, la gare souterraine de Zurich, la ligne Stabio (TI) – Arsizio (IT) et la liaison Cornavin (GE)-Annemasse (F). Revenant sur la polémique des surcoûts, Moritz Leuenberger a défendu un système de contrôle « transparent » permettant de détecter rapidement si la facture s'allonge. L'OFT a toutefois été chargé de mieux signaler les événements concernant les coûts et les finances de la part des maîtres d'œuvre. La communication avec la Confédération devra aussi être améliorée. Face aux critiques de la DSN sur la gestion des réserves, le Conseil fédéral a précisé qu'il entendait continuer à les utiliser pour financer les surcoûts plutôt que de recourir à des crédits supplémentaires.<sup>8</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 25.08.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé avec le ministre français des transports, Dominique Perben, trois accords bilatéraux pour la mise en œuvre de la convention bilatérale franco-suisse sur le **raccordement de la Suisse au réseau TGV français**. Le premier accord concerne le co-financement de la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Dijon-Dole-Lausanne/Neuchâtel-Berne (Arc Jurassien). La Suisse prendra en charge 50% des coûts estimés à 37 millions d'euros. Les investissements permettront d'augmenter la vitesse de circulation. Avec le second accord, la Suisse garantit sa participation financière à la revitalisation de la ligne ferroviaire Paris-Ain-Genève/Nord de la Haute-Savoie (ligne du Haut-Bugey). Ce projet prévoit que le trafic passera dorénavant à partir de Bellegarde par la ligne à simple voie, actuellement désaffectée, et qui conduit à Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) via Nurieux. Il est prévu de renouveler et d'électrifier toute la ligne, ainsi que d'adapter le profil des tunnels et des ponts. La Suisse y contribuera à hauteur de 100 millions d'euros. Un gain de 30 minutes est escompté. Dans le troisième accord, la Suisse participera à la construction de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône à raison d'un forfait de 100 millions d'euros. Cette nouvelle ligne TGV permettra de densifier le trafic Mulhouse-Paris et Mulhouse-Midi de la France, grâce à la construction du nouveau tronçon Belfort-Dijon. Les coûts de cette nouvelle ligne se chiffrent à 2 milliards d'euros. Cette nouvelle liaison fera gagner 30 minutes entre Bâle et Paris et une heure entre Bâle et Lyon. Le début des travaux est agendé pour 2006. La loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance est entrée en vigueur au 1er septembre 2005.<sup>9</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'éleveront 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>10</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>11</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 25.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

Die Räte billigten die **Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und den SBB für die Jahre 2007–2011** mit einem Zahlungsrahmen von CHF 5,88 Mrd. Davon entfallen rund CHF 1,8 Mrd. auf die Betriebskosten und CHF 4,1 Mrd. auf Investitionen (CHF 3,7 Mrd. für Substanzerhaltung). Bundesrat Leuenberger erklärte mit Hinweis auf die Entlastungsprogramme 2003 und 2004, dass der Zahlungsrahmen derart knapp berechnet sei, dass sich die SBB Kürzungsübungen nicht mehr ohne weiteres gefallen lassen könnten. Zum Infrastrukturfonds siehe hier.<sup>12</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 25.09.2006  
MAGDALENA BERNATH

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

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

Im Nationalrat stand eine weitere Erhöhung des KTU-Kredits auf CHF 920 Mio. zur Diskussion, welche die Mehrheit der Verkehrskommission vorschlug und die von der SP und den Grünen getragen wurde. CVP und FDP wollten sich dem Ständerat anschliessen (CHF 800 Mio.), die SVP unterstützte den Vorschlag des Bundesrats (CHF 600 Mio.). Die grosse Kammer folgte mit 109:80 Stimmen dem Ständerat und setzte den Rahmenkredit für die KTU auf CHF 800 Mio. fest. Ein Antrag der SVP, für Strecken, die längerfristig



stillzulegen sind, keine wertvermehrenden Investitionen zu tätigen, wurde mit 116:73 Stimmen verworfen. In der Gesamtamtstimmung hiess der Nationalrat den Rahmenkredit für die KTU mit 161:8 Stimmen bei 20 Enthaltungen gut. Die Umwandlung des der BLS Lötschbergbahn gewährten Baukredits in bedingt rückzahlbare Darlehen hatte die Verkehrskommission des Nationalrats erst andiskutiert, aber noch nicht beschlossen.<sup>13</sup>

**INTERPELLATION / ANFRAGE**  
DATUM: 16.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

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

Der Ständerat debattierte die Angelegenheit anlässlich einer dringlichen Interpellation Jenny (svp, GL) in der Herbstsession. Stadler (cvp, UR) bezeichnete die Vorwürfe des Interpellanten (u.a. Mausehelei bei der Vergabe des Bauloses, bewusstes in Kauf nehmen von Verzögerungen) als so gravierend, dass sich auch die NEAT-Aufsichtsdelegation damit beschäftige. Bundesrat Leuenberger betonte, die Alptransit AG sei bei der Vergabe korrekt vorgegangen. Hauptursache für die weiteren Verzögerungen beim Bau des Gotthard-Basistunnels und damit ausschlaggebend für die hohen Kostenfolgen sei die Ausgestaltung des Beschaffungsrechts. Daher prüfe der Bundesrat, ob es mit einer diesbezüglichen Gesetzesrevision möglich wäre, zeitliche Verzögerungen durch die Ergreifung von Rechtsmitteln zu reduzieren, beispielsweise, indem die Überprüfung von Entscheidungen durch die Beschwerdeinstanz auf Willkür beschränkt wird oder Beschwerden keine aufschiebende Wirkung mehr erhalten.<sup>14</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le

gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.<sup>15</sup>

---

1) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.

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

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

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

5) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.

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

7) 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).

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

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

10) LT, 23.6.11 (Leuenberger) et 6.12.05 (TI); QJ, 2.11.05 (écologistes); DETEC, communiqué de presse, 22.6 et 31.10.05.

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

12) BBl, 2006, S. 3817 ff.; AB SR, 2006, S. 570 ff.; AB NR, 2006, S. 1298 ff.; BBl, 2006, S. 8665 ff. und 9827 ff.; Presse vom 11.3.06.

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

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

15) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.