année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Dossier **Dossier: Anbindung an das europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Dossier: Anbindung an das europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV), 1998 - 2012*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 12.10.2024.

Inhaltsverzeichnis

Anbindung ans französische und italienische Eisenbahnnetz (HGV) (00.073) 1
Motion für HGV-Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (02.3121) 2
Anschluss der Ost- und Westschweiz an HGV (04.035) 3
Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses (2005) 5
Anbindung der Ostschweiz an HGV 5
Bahnanschluss für den Euroairport Basel-Mulhouse (09.4013) 6
Stand HGV 2011 6
Freigabe der 11. Tranche für die Anbindung an HGV 6

Abkürzungsverzeichnis

KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
FK-NR	Finanzkommission des Nationalrats
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs

---

CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CdF-CN	Commission des finances du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FTP	Fonds de financement des transports publics

Anbindung ans französische und italienische Eisenbahnnetz (HGV) (00.073)

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. [1]

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). [2]

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 30.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de garantir la planification du **raccordement de la Suisse avec le réseau ferroviaire européen à haute performance**, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier les **accords** signés l'année précédente **avec la France et l'Italie**. Il ne s'agissait pas d'un projet de construction détaillé, mais de conditions-cadres nécessaires à l'établissement de tels projets pendant les vingt prochaines années. Les projets individuels n'ont pas été définis. L'argent pour améliorer le raccordement de la Suisse avec le réseau européen était déjà garanti: le souverain avait accepté un financement de CHF 1,2 milliards en même temps que les NLFA. Toutefois, cette somme devrait être partagée entre la Suisse orientale et occidentale. Les mesures et les plans de financement, qui en découleront, donneront lieu à une loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance. Fin novembre, le Conseil des Etats a accepté à l'unanimité les deux messages du gouvernement sur la garantie de capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Les sénateurs ont donc donné le feu vert à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Italie et la France pour une intégration au réseau à haute performance italien (RHP) et aux trains à grand vitesse français (TGV). [3]

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 18.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Comme deuxième chambre, le Conseil national a lui aussi ratifié la convention de Bâle de 1999 entre la Suisse et l'Italie sur la **liaison des voies ferrées**. Il en a fait de même avec la **convention bilatérale** avec la France, donnant par la même occasion le coup d'envoi du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, conformément aux promesses faites en 1998 lors de la votation sur la modernisation du rail. Pour arriver à ses fins, la Suisse a admis une entorse au principe de territorialité : elle paiera une partie des travaux entrepris sur sol français. En effet, la majorité doit être effectuée en France, mais ce sont les Suisses qui en profiteront le plus. En revanche, la Confédération a refusé de participer au financement de travaux entrepris en Italie ou en Allemagne. [4]

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. [5]

Motion für HGV-Investitionen im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr (02.3121)

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 11.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Contre l'avis du Conseil fédéral qui voulait la transformer en postulat, le Conseil des Etats a adopté par 29 voix une motion de David (pdc, SG). Celle-ci demandait de prévoir, dans la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et romande au réseau européen des LGV, la possibilité de **déroger au principe de territorialité pour les investissements** dans les infrastructures ferroviaires étrangères, lorsque c'est dans l'intérêt de la Suisse. Le Conseil fédéral se voyait aussi chargé de trois tâches : 1) électrifier et doubler la ligne Schaffhouse-Singen et la ligne Schaffhouse-Waldshut, 2) développer les nœuds ferroviaires de Bregenz, Feldkirch (A) et Singen (D), 3) ouvrir des négociations avec l'Autriche et l'Allemagne afin que le tronçon Lindau-Geltendorf soit électrifié de 2005 à 2010. Le Conseil national a transmis la motion sous forme de postulat. [6]

Anschluss der Ost- und Westschweiz an HGV (04.035)

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet d'échelonnement** des crédits prévus pour le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au **réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements LGV)**. Le projet global, qui nécessite des investissements de CHF 1,3 milliard, se fera en deux phases. Seul, le crédit d'engagement de la première phase (2004-2010), d'un montant de CHF 590 millions, sera libéré. Il comprend les contributions de la Suisse aux projets bilatéraux « prêts à construire » en France: à savoir l'aménagement de la ligne Genève-Mâcon (Haut Bugey) et l'alimentation électrique de la ligne Vallorbe/Pontarlier – Dôle (axe Lausanne – Paris). Malgré la rigueur budgétaire, le Conseil fédéral ne voulait pas retarder la participation de la Suisse au raccordement du réseau français à grande vitesse. La Suisse financera aussi sur territoire français le projet TGV Rhin-Rhône à hauteur de CHF 125 millions (6% des coûts). Toujours dans la première phase, le raccordement de la Suisse orientale est au programme: aménagement sur le territoire suisse entre Zurich – Munich et Saint-Gall – Stuttgart. De légers aménagements sur les nœuds de Genève et de Lausanne sont également prévus. La deuxième phase subira un retard d'au moins une dizaine d'années: réaffectation de la ligne Delle – Belfort (raccordement du Jura au futur TGV Rhin-Rhône) et raccordement avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les projets en Suisse orientale, moins avancés, seront aussi retardés, notamment Zurich – Stuttgart et Saint-Gall – Munich. Pour cette deuxième phase, le Conseil fédéral soumettra un second arrêté fédéral aux Chambres en temps utile. [7]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet de raccordement LGV mis en consultation par le Conseil fédéral n'a pas complètement satisfait les cantons de la **Conférence des transports de Suisse occidentale** (CTSO). Ils ont admis sa division en deux phases, mais pas sans critiques. La première phase nécessitait des compléments. La liaison Bienne-Belfort devait s'y inscrire, moyennant un supplément de CHF 40 millions. Autre exigence, la CTSO réclamait la pérennité d'un troisième accès au réseau TGV dans la première phase, comprenant deux branches, une vers Lausanne et une vers Neuchâtel-Berne. Ces suppléments se monteraient à CHF 100 millions. Quant à la deuxième phase, elle était jugée trop floue et nécessitait des engagements sur le contenu et le délai de réalisation. Les **directeurs cantonaux des transports des cantons du Nord-Ouest** (BS, BL, AG, SO et JU) ont défendu le raccordement du réseau ferré suisse au TGV Rhin-Rhône comme prioritaire. Ils ont demandé au Conseil fédéral de mettre à disposition l'intégralité des CHF 1,35 milliard voté par le peuple pour relier le réseau suisse aux trains européens à grande vitesse. Ils ont également sollicité l'amélioration de la ligne Berne-Pontarlier-Dijon, la réactivation de la ligne Boncourt-Delle-Belfort et la liaison de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire européen. Prenant position, **les sept cantons de Suisse orientale** (GL, SH, SG, TG, GR, AI et AR) se sont estimés défavorisés et ont revendiqué le même traitement que la Suisse romande concernant le raccordement au réseau ferroviaire européen. Ils ont exigé CHF 415 millions pour le raccordement avec les pays limitrophes. La priorité devait aussi être donnée aux tracés ICE Zurich-Stuttgart et Zurich-Munich, de même qu'aux lignes secondaires permettant d'y accéder, en particulier celle de Coire-Sargans-St-Margrethen. De plus, les directeurs sollicitaient CHF 200 millions pour améliorer la liaison Zurich-Winterthour, point névralgique du trafic en direction du lac de Constance et de Munich. [8]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 26.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Adoptant le message sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire à grande vitesse (**raccordement aux lignes à grande vitesse LGV**) à l'intention du parlement, le Conseil fédéral a **maintenu les deux étapes** et a **demandé un crédit d'engagement de CHF 665 millions pour la première phase du raccordement**. Compte tenu des restrictions budgétaires, certaines lignes ont été redimensionnées. La première phase concerne les cinq axes à destination de Paris, Stuttgart et Munich. Le crédit global sera investi : 1) sur la liaison Suisse – Munich dans les aménagements St-Gall – St.Margrethen (CHF 80 millions) et dans l'électrification de la ligne Lindau – Geltendorf (CHF 75 millions) ; 2) sur la liaison Suisse – Stuttgart, dans les aménagements Bülach – Schaffhouse (CHF 130 millions) ; 3) sur la relation Nord-Ouest de la Suisse – Paris/Lyon dans les contributions pour la construction de la nouvelle ligne Belfort – Dijon (ligne à grande vitesse Rhin-Rhône) (CHF 100 millions) ; 4)

sur la relation Espace Mittelland – Arc jurassien – Paris dans les contributions aux aménagement Vallorbe/Pontarlier – Dole – Dijon (CHF 40 millions) ; 5) sur la ligne Genève – Paris dans les contribution à l'aménagement/revitalisation de la ligne Bellgarde – Nurieux – Bourg en Bresse (Haut-Bugey/ligne des Carpates) (CHF 165 millions) et dans l'aménagement du nœud de Genève (CHF 40 millions). CHF 10 millions sont également prévu pour la réserve et 25 pour la surveillance du projet. Il est à noter que la Confédération a pris en compte les demandes de la Suisse orientale issues de la consultation en incluant les lignes Bülach – Schaffhouse et Lindau – Geltendorf. Les projets non encore prêts en France et les projets en Suisse qui nécessitent une coordination approfondie avec la planification à long terme sont attribués à la deuxième phase du raccordement. Le Conseil fédéral propose de les revoir dans le cadre d'une vérification des grands projets ferroviaires non encore décidés ou financés (voir ici). [9]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des finances du Conseil national (CdF-N) a désavoué le Conseil fédéral en réhabilitant, par 15 voix contre 9, six des huit projets LGV qui avaient été écartés. Ce « sauvetage » représente une augmentation de l'ardoise de CHF 330 millions, soit un total de CHF 995 millions. La décision de la CdF-N est le fruit du lobbysme de dix-huit cantons romands, de Suisse orientale et du nord-ouest de la Suisse. La Commission des transports du National (CTT-N) a également donné tort au Conseil fédéral en recommandant de débloquer CHF 1,3 milliards pour les raccordements LGV au lieu des CHF 665 millions proposés. En repêchant toute une série d'aménagements, la commission a repris l'intégralité du concept accepté en 1998 par la population lorsqu'elle avait donné son aval au fonds FTP destiné à financer les grands projets ferroviaires. Parmi toutes les variantes proposées, le **Conseil national** a suivi sa CTT et a **approuvé** à une seule voix de majorité (92 contre 91 et 6 abstentions) celle au **montant maximum de CHF 1,3 milliard pour les raccordements LGV**. La variante du Conseil fédéral (CHF 665 millions) n'a pas trouvé grâce aux yeux des conseillers nationaux, ceux-ci lui ont préféré l'intégralité des projets LGV, tels que votés en 1998, à la rigueur budgétaire. Lors de ce vote, les socialistes et les Verts ont reçu le renfort de radicaux et de démocrates du centre. Les tronçons Lausanne – Vallorbe (CHF 130 millions), Berne – Neuchâtel – Pontarlier (CHF 100 millions), Genève – Lyon inclu l'aménagement du nœud de Genève (CHF 80 millions), Bienne – Belfort (CHF 40 millions), Bâle – Mulhouse (CHF 25 millions), Sargans – St.Margrethen (CHF 70 millions), St-Gall – Constance (CHF 60 millions) et Zurich – Winthertour (CHF 100 millions) ont été rajoutés aux projets contenus dans le message du Conseil fédéral. En plus de cela, le crédit pour la surveillance du projet a été augmenté à CHF 50 millions. [10]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Désavouant la variante du Conseil fédéral, pourtant soutenue par sa commission des transports (CTT-CE), le Conseil des Etats a accepté par 30 voix contre 10 de suivre le Conseil national en votant un crédit de CHF 1,09 milliard pour le **raccordement aux lignes à grande vitesse** (LGV). Les sénateurs n'ont toutefois pas repris l'intégralité de la variante votée par le National et ont opté pour celle proposée en 2004 par dix-huit cantons (CHF 990 millions). Ils y ont ajouté CHF 100 millions afin d'améliorer le tracé ferroviaire entre Zurich, l'aéroport de Kloten et Winterthur. Cet ajout répondait à une proposition Bürgi (udc, TG), avalisée par 17 voix contre 13. Se ralliant à la variante du Conseil des Etats, le Conseil national a accepté, par 95 voix contre 71, de reporter l'amélioration des gares de Genève et Lausanne. En vote final, la loi fédérale sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance a été approuvé par 112 voix contre 64 au Conseil national, et par 26 voix contre 12 au Conseil des Etats. [11]

Bundesbeschluss über den Verpflichtungskredit für die erste Phase des HGV-Anschlusses (2005)

Eisenbahn

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. [12]

Anbindung der Ostschweiz an HGV

Eisenbahn

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. [13]

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. [14]

Bahnanschluss für den Euroairport Basel-Mulhouse (09.4013)

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

Les chambres ont adopté une motion du sénateur Claude Janiak (ps, BL) chargeant le Conseil fédéral d'allonger de cinq ans les délais pour la réalisation du **raccordement de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire**. Ce projet est censé bénéficier du soutien de la Confédération pour un montant de CHF 25 millions au titre de la première phase du raccordement aux lignes à grande vitesse à condition toutefois que les travaux débutent d'ici à fin 2010 et s'achèvent au plus tard en 2015. Or, en raison du statut trinational de l'aéroport, l'élaboration du projet s'est avérée très complexe, exigeant notamment de longues négociations entre les partenaires des trois pays, de telle sorte que les travaux ne peuvent débuter en 2010. Si l'arrêté fédéral voté en 2005 laissait au gouvernement la possibilité de proroger ces délais, la motion transmise par les chambres l'y oblige. [15]

Stand HGV 2011

Eisenbahn

BERICHT
DATUM: 30.06.2011
SUZANNE SCHÄR

In seinem Standbericht per Mitte 2011 vermeldete das BAV die Betriebsaufnahme von drei Bahnstrecken, welche die Anbindung der schweizerischen Bahninfrastruktur an das **europäische Bahn-Hochleistungsnetz (HGV)** optimieren. Im Korridor St.-Gallen–St.-Margrethen wurden Ende 2010 die Anlagen Ostkopf und auf der Strecke St.-Gallen–St.-Fiden–Enggwil 2011 die Doppelspur dem Verkehr übergeben. Im Korridor St.-Gallen–Konstanz wurde die SOB-Spange in Betrieb genommen. Im Korridor Zürich-Flughafen–Winterthur wurde mit den Bauarbeiten für die Überwerfung Hürlistein und für den Südkopf bei Winterthur begonnen. Im Sektor West- und Nordwestschweiz wurden die Massnahmen zur Leistungssteigerung des Knoten Genfs (Genf–Châtelain) angegangen und im Korridor Bern–Pontarlier war Baubeginn am zweispurigen Rosshäuserntunnel. [16]

Freigabe der 11. Tranche für die Anbindung an HGV

Eisenbahn

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.06.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni des Berichtjahres 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.). [17]

1) TG, 12.2.98; LT, 19.9.98; NZZ, 7.11.98.
2) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.
3) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.
4) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.
5) Presse du 19.1.02 (accord financier); 24h, 13.6.02; LT, 8.8.02.
6) BO CE, 2002, p. 456; BO CN, 2002, p. 2067; SGT, 19.6.02.
7) 24h, 9.9.03; presse du 11.9.03; OFT, communiqué de presse, 10.9.03.
8) Exp., 13.12.03.; LT, 2.12.03.; Presse du 11.11.03.
9) FF, 2004, p. 3531 ss.; presse du 29.1 et 27.5.04; DETEC, communiqué de presse, 28.1 et 26.5.04.
10) BO CN, 2004, p. 2051 ss., 2061 ss. et 2125 ss.; LT, 21.8.04 (CdF-N); presse du 27.10 (CTT-N) et 17.12.04 (CN).
11) FF, 2005, p. 2195 ss.; BO CE, 2005, p. 23 ss. et 393; BO CN, 2005, p. 195 ss. et 472.
12) FF, 2005, p. 4885 ss; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.
13) LT et NZZ, 28.8.08 (CF); LT, 2.9.08 (CFF).
14) NZZ, 18.12.10.; SGT, 14.5.10.
15) BO CE, 2010, p. 184; BO CN, 2010, p. 1000 ss.
16) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (Hg.) (2011). Eisenbahngrossprojekte: Stand per 30. Juni 2011".

17) NZZ, 9.6.12.