

**20.044**

**Bahninfrastruktur, Systemaufgaben  
in diesem Bereich  
und Investitionsbeiträge  
an private Güterverkehrsanlagen  
in den Jahren 2021–2024.  
Finanzierung**

**Infrastructure ferroviaire, tâches  
systématiques de ce domaine  
et contributions d'investissement  
en faveur des installations privées  
de triage et de transbordement  
pour les années 2021–2024.**

**Financement**

*Zweitrat – Deuxième Conseil*

---

**CHRONOLOGIE**

NATIONALRAT/CONSEIL NATIONAL 21.09.20 (ERSTRAT - PREMIER CONSEIL)  
STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 08.12.20 (ZWEITRAT - DEUXIÈME CONSEIL)

---

**Präsident** (Hefti Thomas, erster Vizepräsident): Wir führen eine gemeinsame Eintretensdebatte zu den Vorlagen 1 und 2.

**Français** Olivier (RL, VD), pour la commission: Tout d'abord, j'aimerais faire un bref rappel. Ce projet, transmis par le Conseil fédéral en mai 2020, a été traité par le Conseil national lors de la session d'automne. Il a approuvé, par 184 voix contre 7 et 0 abstention, l'enveloppe de 14,4 milliards de francs pour entretenir et moderniser les infrastructures du réseau ferré entre 2021 et 2024. Le Conseil national a également accepté, à une importante majorité, par 189 voix contre 3 et 1 abstention, un crédit-cadre de 300 millions de francs pour des investissements en faveur des installations privées de transport de marchandises.

Venons-en au contenu de l'objet. Ce message constitue un bilan des structures et des infrastructures du réseau ferroviaire au sens large du terme, tant privées que publiques. Il y a deux projets. Le premier concerne le financement de l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire pour la période 2021–2024, avec un plafond de dépenses fixé à 14,4 milliards de francs. Le deuxième projet propose un crédit-cadre de 300 millions de francs pour cofinancer les installations privées de transport de marchandises à hauteur de 60 pour cent au maximum des coûts d'investissement.

Globalement, et selon le rapport détaillé du Conseil fédéral qui fait état des installations et de l'utilisation des capacités des infrastructures ferroviaires suisses, le réseau ferroviaire peut être qualifié de suffisant ou de bon, même en tenant compte du taux d'utilisation élevé et de la pression y relative subie.

AB 2020 S 1254 / BO 2020 E 1254

Il est intéressant de lire le document qui nous a été fourni. Pour résumer, il est question de pas moins de 9600 kilomètres d'installations de voie, 160 kilomètres de tunnels et 500 kilomètres de ponts. Le document contient aussi une évaluation du matériel roulant et de ce qui en permet l'entretien, des différents moyens de sécurité et des moyens de fourniture en électricité. C'est un excellent rapport, d'autant plus qu'il émane d'un comité. L'on peut se réjouir que les transporteurs ont défini, avec l'Union des transports publics, les règles de qualité de notre infrastructure.



La détérioration observée les années précédentes était due en partie au manque d'entretien et, Dieu merci, elle a pu être ralentie, voire stoppée. Pour certaines compagnies, il y a encore du travail à faire.

De plus, le rapport technique atteste que la sécurité de notre infrastructure ferroviaire est très élevée, et nous pouvons nous en réjouir. Cette évaluation permet ainsi de souligner quelques rappels dans les cas où ils seraient nécessaires, notamment quant à l'importance d'investir de façon adéquate dans l'infrastructure ferroviaire pour garantir non seulement sa qualité, mais aussi et surtout sa sécurité et sa durabilité.

Selon le message du Conseil fédéral proposant un plafond de dépenses quadriennal de 14,4 milliards de francs pour la période 2021–2024, la Confédération souhaite mettre des fonds à la disposition des entreprises ferroviaires pour la réhabilitation de tronçons de voie, de ponts, de tunnels ou de systèmes de signalisation. Cela permettra aux chemins de fer de maintenir en état le réseau ferroviaire et, si nécessaire, de le moderniser et de le mettre au niveau technique actuel.

A noter que ces dépenses sont conditionnées à la tenue d'objectifs clairs en matière d'exploitation, d'entretien et de développement technique de l'infrastructure ferroviaire. Dans les quatre années à venir, les gestionnaires d'infrastructure sont chargés d'assurer la sécurité du réseau ferroviaire et de garantir sa performance, et pas seulement d'en maintenir le niveau, mais de l'augmenter, il est important de le relever.

Quant aux compagnies ferroviaires, celles-ci sont tenues d'assurer une utilisation optimale des capacités disponibles, de veiller à la conservation de la valeur à long terme de l'infrastructure et de garantir une gestion efficiente des ressources disponibles.

Pour la période 2021–2024, les chemins de fer disposent de 1,2 milliard de francs de plus que dans la période actuelle. Les fonds supplémentaires serviront entre autres à adapter les stations et les arrêts aux besoins des personnes handicapées, comme l'exige la loi. En outre, cet argent devrait contribuer à améliorer la fiabilité et la qualité du réseau et, donc, également, à stabiliser le trafic ferroviaire dans son ensemble et à améliorer sa ponctualité, qui s'est dégradée ces dernières années.

Finalement, l'augmentation du financement par rapport à la période actuelle de quatre ans est également la conséquence de l'expansion de notre réseau ferroviaire durant ces dernières années. Il est à relever à cet effet que le réseau a peu augmenté en kilomètres, bien au contraire, mais qu'il est fortement sollicité de par son utilisation beaucoup plus intensive, ce qui a tout simplement des conséquences directes sur l'usure du matériel.

Pour l'aspect budgétaire du projet, ce fonds ne pèse pas directement sur le budget fédéral, car les dépenses pour l'exploitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires sont entièrement financées de par la création du fonds d'infrastructure ferroviaire. Rappelons qu'il a été adopté par le peuple en février 2014. Les conséquences financières de la pandémie actuelle pour le système ferroviaire ne font pas l'objet de l'arrêté 1 qui nous est soumis. Elles ont été abordées dans la loi fédérale urgente sur le soutien aux transports publics dans la crise du Covid-19. Néanmoins, il faudra rester attentif à l'alimentation du fonds d'infrastructure ferroviaire.

Pour les allocations prévues du fonds d'infrastructure ferroviaire, et sous réserve du règlement définitif des accords de services avec les différentes compagnies ferroviaires, environ 7,6 des 14,4 milliards de francs sont prévus pour les CFF et environ 5,9 milliards de francs pour les accords de services avec les autres compagnies ferroviaires en Suisse. Un montant supplémentaire d'environ 300 millions de francs est gardé en réserve pour couvrir des dépenses imprévisibles, notamment pour réparer les graves dommages causés par les catastrophes naturelles aux installations ferroviaires.

Le cadre de paiement prévoit également environ 500 millions de francs pour la gestion du système, c'est-à-dire pour le financement des tâches systémiques inter-réseaux et interentreprises que les CFF effectuent pour l'ensemble de l'exploitation ferroviaire, comme l'information des clients, le système de contrôle de la marche des trains, l'alimentation en courant de traction, et bien d'autres tâches.

J'en viens brièvement au deuxième projet. Celui-ci propose un crédit-cadre de 300 millions de francs pour des contributions d'investissement aux installations privées de transbordement destinées au transport combiné de marchandises, pour les années 2021–2024. Ce crédit-cadre servira à poursuivre la promotion actuelle du fret ferroviaire et donc également à renforcer la politique de décentralisation qui, rappelons-le, est mise à mal. La plupart des projets inclus dans ce crédit-cadre sont des projets de renouvellement de voies de garage, pour lesquels la Confédération contribue à hauteur de 60 pour cent au maximum des coûts d'investissement. En outre, certains projets plus importants dans le domaine des installations de transbordement pour le transport combiné sont également inclus dans le crédit.

Le cofinancement des installations privées de transport de marchandises n'est pas assuré par le fonds d'infrastructure ferroviaire, mais comme par le passé par des fonds provenant de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire et d'autres taxes affectées provenant de la circulation routière et du trafic aérien.

Les discussions ont eu lieu en particulier à la séance du 5 octobre 2020. La Commission des transports et



des télécommunications vous recommande à une très large majorité, soit par 11 voix sans opposition et 2 abstentions, d'entrer en matière sur l'arrêté 1. Ce financement est essentiel à la préservation d'infrastructures ferroviaires de qualité et, surtout, pour améliorer la qualité de l'exploitation et la sécurité de nos réseaux.

Les investissements de ces dernières années dans l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire ont permis de redresser la barre et de démontrer l'importance d'un investissement contenu, maîtrisé et ciblé, et de ne pas retomber dans des réductions des coûts telles que celles que l'on a observées au début du siècle.

Ce crédit-cadre permet de préserver l'infrastructure actuelle pour qu'elle soit plus sûre, qu'elle conserve sa valeur et qu'elle puisse continuer à remplir les fonctions qu'elle assure aujourd'hui. De plus, la commission, à l'unanimité, recommande à son conseil d'approuver le crédit-cadre de 300 millions de francs pour le cofinancement des installations privées de triage et de transbordement.

Comme lors du passage de l'objet devant notre commission soeur puis devant le Conseil national, une proposition déposée par M. Salzmann et soutenue par 2 voix au sein de notre commission visait à réduire le plafond de dépense de 493 millions de francs en basant son calcul sur l'extrapolation des investissements réalisés en 2020 appliquée sur quatre ans. Le crédit serait ainsi passé de 14,4 milliards de francs à 13,9 milliards de francs. M. Salzmann avançait des raisons de politique financière, comme le respect du frein à l'endettement et l'impact encore incertain de la crise actuelle sur le budget fédéral, appelant à la prudence. Par 11 voix contre 2, la commission a rejeté fermement cette réduction, répétant ce qui s'était passé au Conseil national.

La commission juge nécessaire d'approuver le montant total afin que tous les travaux nécessaires puissent être effectués et que le niveau qualitatif de nos réseaux puisse être garanti. Notre commission est d'avis que la dégradation du réseau a des conséquences à long terme, qu'elle entraîne des coûts supplémentaires et que, finalement, l'entretien et le développement du réseau ferroviaire nécessitent du temps. C'est pourquoi elle plaide pour un investissement opportun dans les infrastructures, en espérant que les délais formulés dans le message puissent être tenus.

AB 2020 S 1255 / BO 2020 E 1255

**Sommaruga** Simonetta, Bundespräsidentin: Mit dieser Botschaft informiert der Bundesrat zunächst einmal über den Anlagezustand, die Belastung und die Auslastung der Bahninfrastruktur, und dies bereits zum zweiten Mal. Der Kommissionssprecher hat es gesagt: Ich glaube, es lohnt sich wirklich, sich das einmal anzuschauen, um zu sehen, wie diese Bahninfrastruktur in der Schweiz genutzt wird.

Der Zustand der Eisenbahninfrastruktur kann trotz der hohen Belastung als ausreichend bis gut bezeichnet werden. Er ist in den letzten Jahren auch stabil geblieben. Ich denke, die in den früheren Jahren festgestellte Verschlechterung konnte also insgesamt gestoppt werden. Aber der Bericht zeigt eben auch, dass die Sicherheit im Bahnbetrieb hoch ist, die entsprechenden Mittel jedoch genutzt und die Arbeiten getan werden müssen, damit das so bleibt.

Der Bundesrat legt mit dieser Botschaft die Ziele für den Betrieb, die Erhaltung und die technische Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur fest. Von den Infrastrukturbetreiberinnen erwarten wir auf der einen Seite Sicherheit; die Leistungsfähigkeit des Netzes muss sichergestellt werden. Wir wollen eine optimale Nutzung der vorhandenen Kapazitäten gewährleisten und auch für einen langfristigen Werterhalt sorgen. Natürlich ist es auf der anderen Seite ebenfalls ein Ziel, die Produktivität und die Pünktlichkeit sicherzustellen.

Um diese Ziele zu erreichen, also für den Erhalt und die Modernisierung des Schienennetzes, beantragt Ihnen der Bundesrat einen Zahlungsrahmen von 14,4 Milliarden Franken für die Periode 2021–2024. Mit diesem Zahlungsrahmen stellt der Bund den Bahnen die Mittel zur Verfügung, damit diese die Fahrbahn sowie Brücken und Tunnels sanieren können. Das heisst, wir wollen die Substanz des Schienennetzes erhalten, es bei Bedarf aber auch modernisieren und auf den aktuellen Stand der Technik bringen. Mit diesem Zahlungsrahmen stehen den Bahnen 1,2 Milliarden Franken mehr als in der laufenden Vierjahresperiode zur Verfügung. Diese zusätzlichen Mittel dienen unter anderem dazu, die Bahnhöfe und die Haltestellen behindertengerecht anzupassen, die Qualität des Netzes zu verbessern und somit den Bahnverkehr zu stabilisieren. Es ist so, dass dieser Mittelbedarf den Bundeshaushalt nicht direkt belastet, weil die Ausgaben für den Betrieb und den Substanzerhalt der Bahninfrastruktur bekanntlich vollumfänglich aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert werden.

Mit der gleichen Botschaft beantragt Ihnen der Bundesrat einen Rahmenkredit von 300 Millionen Franken für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen, und zwar in den Jahren 2021 bis 2024. Dieser dient der Fortführung der bisherigen Förderung des Gütertransports auf der Schiene und natürlich auch der Verlagerung des Güterverkehrs durch die Alpen. Bei den meisten Projekten handelt es sich um Erneuerungen von Anschlussgleisen. Der Bund beteiligt sich mit maximal 60 Prozent an den Investitionskosten. Daneben gibt es noch einige grössere Projekte im Bereich Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr, die jetzt im Kre-



## AMTLICHES BULLETIN – BULLETIN OFFICIEL

Ständerat • Wintersession 2020 • Siebente Sitzung • 08.12.20 • 08h15 • 20.044  
Conseil des Etats • Session d'hiver 2020 • Septième séance • 08.12.20 • 08h15 • 20.044



dit auch mit eingerechnet sind. Die Mitfinanzierung der privaten Güterverkehrsanlagen erfolgt nicht über den Bahninfrastrukturfonds, sondern wie bisher über die Spezialfinanzierung Strassenverkehr; deren Einnahmen stammen ja zweckgebunden aus den Mitteln der Mineralölsteuer.

Ich möchte Sie noch darauf hinweisen, dass die finanziellen Auswirkungen der Corona-Pandemie separat aufgearbeitet werden. Sie sind nicht Gegenstand dieser Vorlage.

Der Nationalrat und auch Ihre Kommission haben beide die Notwendigkeit dieser Vorlage gewürdigt und dem Entwurf des Bundesrates zugestimmt. In diesem Sinne bitte ich Sie, den vorgeschlagenen Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und auch für die Systemaufgaben in diesem Bereich sowie den Rahmenkredit für die Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den kommenden vier Jahren zu unterstützen.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
L'entrée en matière est décidée sans opposition*

**1. Bundesbeschluss über den Zahlungsrahmen für die Finanzierung des Betriebs und Substanzerhalts der Bahninfrastruktur und der Systemaufgaben in diesem Bereich in den Jahren 2021–2024**

**1. Arrêté fédéral portant allocation d'un plafond de dépenses destiné au financement de l'exploitation et de la maintenance de l'infrastructure ferroviaire ainsi que des tâches systémiques dans ce domaine pour les années 2021–2024**

*Detailberatung – Discussion par article*

**Titel und Ingress, Art. 1–3**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

**Titre et préambule, art. 1–3**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

*Art. 1*

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.044/4071)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 20.044/4072)

Für Annahme des Entwurfs ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

**2. Bundesbeschluss über den Rahmenkredit für Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2021–2024**

**2. Arrêté fédéral portant allocation d'un crédit-cadre relatif aux contributions d'investissement en fa-**



## veur des installations privées de transport de marchandises pour les années 2021–2024

*Detailberatung – Discussion par article*

### **Titel und Ingress, Art. 1, 2**

*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Beschluss des Nationalrates

### **Titre et préambule, art. 1, 2**

*Proposition de la commission*

Adhérer à la décision du Conseil national

*Angenommen – Adopté*

### **Art. 1**

*Ausgabenbremse – Frein aux dépenses*

*Abstimmung – Vote*

(namentlich – nominatif; 20.044/4073)

Für Annahme der Ausgabe ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Das qualifizierte Mehr ist erreicht*

*La majorité qualifiée est acquise*

AB 2020 S 1256 / BO 2020 E 1256

*Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

(namentlich – nominatif; 20.044/4074)

Für Annahme des Entwurfes ... 42 Stimmen

(Einstimmigkeit)

(0 Enthaltungen)

*Abschreibung – Classement*

*Antrag des Bundesrates*

Abschreiben der parlamentarischen Vorstösse

gemäss Brief an die eidgenössischen Räte

*Proposition du Conseil fédéral*

Classer les interventions parlementaires

selon lettre aux Chambres fédérales

*Angenommen – Adopté*