

lors duquel il a estimé, par 30 voix contre 12 et aucune abstention, qu'il fallait en rester à la solution retenue par le Conseil fédéral, c'est-à-dire tenir compte de la période au bénéfice d'une admission provisoire.

C'est dire que la Conférence de conciliation n'a pas eu à réexaminer la question de l'article 9, puisqu'elle était déjà tranchée, et qu'elle a essentiellement dû examiner celle de l'article 33. Sur ce dernier article, la Conférence de conciliation a été saisie d'une proposition nouvelle consistant à tenir compte de la période passée au titre de l'admission provisoire, mais de n'en tenir compte que pour moitié – c'est ce qui figure dans votre dépliant. A une très courte majorité – soit par 13 voix contre 12 –, la Conférence de conciliation s'est ralliée à cette nouvelle proposition.

Dans le même temps, la Conférence de conciliation a réexaminé ce qu'il en était de l'article 9 alinéa 2. C'est une question qui est nettement moins conflictuelle et qui consiste à savoir quelles sont, parmi les années qu'un jeune passe en Suisse, celles qui peuvent compter à double. Nous étions de l'avis, comme le Conseil fédéral, que c'était entre 10 et 20 ans; le Conseil national considérait que cela devait être en 5 et 15 ans. Finalement, la proposition de la Conférence de conciliation porte sur la tranche d'âge allant de 8 à 18 ans.

Le dernier point sur lequel une divergence subsistait concerne la question traitée à l'article 36 de la loi et qui touche à la problématique de l'annulation d'une naturalisation et des possibilités de déposer une nouvelle demande de naturalisation. Sur ce point, la Conférence de conciliation s'est ralliée à la solution soutenue par le Conseil des Etats qui est d'ailleurs celle qui est défendue par le Conseil fédéral. Plus aucune divergence ne subsiste donc sur ce point-là.

Voilà ce qu'il en a été de nos travaux. Je rappelle encore une fois le vote clair du Conseil national qui a approuvé les travaux de la Conférence de conciliation par 128 voix contre 55 et 1 abstention.

Sommaruga Simonetta, Bundesrätin: Der Bundesrat hat mit dieser Vorlage drei Ziele verfolgt:

1. Wir wollen der Integration bei der Einbürgerung mehr Gewicht beimessen.
2. Wir wollen die grossen Unterschiede zwischen den Kantonen in Bezug auf deren Bestimmungen harmonisieren.
3. Wir wollen administrative Abläufe verbessern bzw. vereinheitlichen.

Die Punkte 2 und 3 konnten mit dieser Vorlage erfüllt werden, das darf man sagen. Bei Punkt 1 zur Integration hat man jetzt, so scheint mir, einen Schritt vorwärts und einen Schritt zurück getan. Die Integration wird zwar wichtiger, aber die Anstrengung wird nicht honoriert. Das ist schade, und das ist eine verpasste Chance.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit ... 26 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit ... 9 Stimmen

(7 Enthaltungen)

14.005

Oberaufsicht über den Bau der Neat im Jahre 2013. Bericht

Haute surveillance sur la construction de la NLFA en 2013. Rapport

Zweitrat – Deuxième Conseil

Bericht Neat-Aufsichtsdelegation 30.04.14 (BBI)

Rapport Délégation de surveillance de la NLFA 30.04.14 (FF)

Nationalrat/Conseil national 17.06.14 (Erstrat – Premier Conseil)

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14 (Zweitrat – Deuxième Conseil)

Levrat Christian (S, FR), pour la commission: Le contenu de ce rapport ne sera pas une grande surprise pour Madame la conseillère fédérale Leuthard puisqu'elle a déjà eu le plaisir d'entendre un rapport similaire au Conseil national, étant donné qu'il s'agit d'une commission mixte du Conseil des Etats et du Conseil national.

Je vais vous donner un aperçu du travail de la Délégation de surveillance de la NLFA. Le rapport d'activités 2013 a été adopté au début du mois de mai dernier et nous avons pu prendre en compte l'évolution des différents dossiers jusqu'à cette date. Nous nous sommes consacrés pour l'essentiel à la surveillance de la construction et de l'adjudication des lots de technique ferroviaire au Ceneri, ainsi qu'à la préparation de la mise en exploitation de l'axe du Saint-Gothard et de la mise en service du tunnel de base de ce même Saint-Gothard.

Nous avons examiné au cours de la période en question les concepts de sécurité des tunnels de base aussi bien au Lötschberg qu'au Saint-Gothard, avec des visites sur place et des démonstrations de la manière dont la sécurité devra être garantie dans ces tunnels lors de leur exploitation. Nous avons également suivi l'évolution des coûts prévisionnels de la planification et des risques de la NLFA.

La délégation a adressé deux recommandations durant cette année, une première à la Commission des transports et des télécommunications concernant la sécurité sur les quais de gare, et une seconde à la cheffe du DETEC au sujet de l'adjudication de la technique ferroviaire et des procédures en cours.

La réalisation de la NLFA suit son cours. Les projections des coûts et des échéances sont à ce stade toujours stables. A la fin de l'année 2013, l'Office fédéral des transports avait pour la première fois réduit les coûts prévisionnels de 185 millions de francs, en les ramenant à 18,5 milliards de francs indexés au niveau des prix de 1998.

Concernant le tunnel de base du Saint-Gothard, le forage et les travaux de gros oeuvre sont terminés. Le 16 décembre 2013, la phase d'exploitation expérimentale d'un tronçon de 14 kilomètres a pu être lancée dans le tube ouest entre Bodio et Faido. Cette phase expérimentale est importante pour permettre aussi bien à Alptransit Gotthard SA (ATG) qu'aux CFF d'accumuler l'expérience nécessaire dans les domaines de la coordination avec le gros oeuvre, de l'équipement et de la mise en place de la technique ferroviaire. Les choses à ce stade se passent bien, tant et si bien qu'une phase de tests d'exploitation fera suite à cette phase expérimentale. Elle commencera en octobre 2015 et englobera tout le système du tunnel de base, y compris les raccordements à la ligne actuelle nord et sud. L'objectif de tous ces travaux est la délivrance, d'ici fin juin 2016, d'une autorisation d'exploitation par l'Office fédéral des transports et la mise en exploitation à fin 2016 du tunnel de base du Saint-Gothard.

En résumé, s'agissant du tunnel de base du Saint-Gothard, les choses avancent correctement et conformément à la planification.

Nous avons également suivi le chantier du tunnel du Ceneri, chantier qui a connu des retards importants durant la période 2012/13, ce qui a nécessité une réévaluation et une intensification des travaux afin de tenir les délais qui avaient été fixés au départ avec une ouverture prévue en 2019. Concernant la planification à ce stade, l'ouverture est maintenue pour 2019. 76 pour cent du tunnel était percé au début avril 2014. Les retards accumulés en 2012/13 ont pu être compensés avec des mesures appropriées, qui ont évidemment eu un effet sur les coûts, mais qui déploient malgré tout l'effet souhaité. On a eu quelques difficultés d'ordre géologique, comme l'effondrement, en février de cette année, de 200 mètres cubes de roche. Ceci montre l'imprévisibilité de la géologie du Ceneri.

Le point le plus délicat, et qui requiert toute notre attention, est l'appel d'offres qui a été effectué sur la technique ferroviaire au Ceneri. En août 2013, ATG a adjugé les lots «Voie de roulement et logistique» et «Technique ferroviaire et coordination globale» à deux consortiums. Un recours déposé devant le Tribunal administratif fédéral contre chacune de ces adjudications a été partiellement admis et l'effet suspensif accordé. Selon les critères définis, l'adjudicataire a dû être exclu de la procédure. Le 14 avril 2014, il y a un peu plus de deux mois, ATG a décidé d'interrompre les deux procédures d'adjudication et d'ouvrir un nouvel appel d'offres. Les risques sur délais et les risques sur coûts qui sont à la charge de la Confédération se sont considérablement accrus, sans pouvoir être chiffrés en l'état actuel du dossier.

La Délégation de surveillance de la NLFA a examiné avec attention l'arrêt du Tribunal administratif fédéral. Tout en s'abstenant, dans le respect de la séparation des pouvoirs, de porter un jugement sur les motifs invoqués par les juges, elle ne se montre pas moins surprise de cette décision. Cette surprise semble partagée par les autres acteurs du dossier, tant il est vrai que les motifs s'éloignent des critères habituellement retenus pour ce type d'opérations. Pour votre gouverne, le Tribunal administratif fédéral retient que les références fournies par les entreprises et demandées par ATG ne répondaient pas aux conditions formelles posées par l'appel d'offres, quand bien même, matériellement, il s'agit d'entreprises dont la compétence a été avérée, sur le chantier du Lötschberg pour l'une et sur celui du tunnel de base du Saint-Gothard pour l'autre.

A ce stade, toutes les décisions font l'objet de recours. Des recours ont été déposés par les entreprises adjudicataires contre les deux décisions du Tribunal administratif fédéral. La décision d'annuler la procédure et de répéter l'appel d'offres a été attaquée par les entreprises qui n'avaient pas obtenu le mandat dans la procédure initiale. En résumé: tout est bloqué, dans l'attente des décisions de justice.

Un rapport circonstancié sur l'adjudication des lots de technique ferroviaire du tunnel de base du Ceneri, comprenant des scénarios de l'évolution des coûts et des délais, est attendu pour la fin du premier semestre 2014.

Sur d'autres points, notamment le travail sur les chantiers de la NLFA, le SECO exerce la haute surveillance sur les contrôles effectués par les cantons et octroie des permis réguliers et périodiques. Il contrôle également l'application de la loi sur les travailleurs détachés.

Concernant la sécurité et la protection de la santé des travailleurs, les objectifs de la SUVA ont été remplis au cours de l'exercice écoulé. Le nombre d'accidents de travail sur ces chantiers se situe à 20 pour cent en dessous de la moyenne suisse des travaux souterrains, quand bien même chaque accident de travail dans ces conditions est un accident de trop.

Ainsi, selon l'appréciation de la Délégation de surveillance de la NLFA, les choses se passent conformément à la planification et à nos attentes sur le chantier du Saint-Gothard, avec quelques difficultés d'ordre secondaire. Les choses sont plus difficiles au Ceneri: s'il a fallu tout d'abord investir des moyens considérables pour rattraper le retard dans le

développement des travaux, nous sommes aujourd'hui bloqués par des procédures judiciaires, dont il est difficile de percevoir l'issue. La situation est d'autant plus délicate que personne, semble-t-il, ne s'attendait à une décision de ce type de la part du Tribunal administratif fédéral. La question qui se pose aujourd'hui est de savoir si le Tribunal fédéral confirmera ou non cette évolution de la jurisprudence.

Je conclurai en remerciant les différents acteurs du développement de la NLFA: le DETEC et sa cheffe, Madame la conseillère fédérale Leuthard; les ingénieurs; les employés de l'Office fédéral des transports; Alptransit Gotthard SA ainsi que les travailleurs qui, sur les chantiers, prennent des risques pour faire avancer cette construction.

Leuthard Doris, Bundesrätin: Ich habe meinerseits zuerst der Aufsichtsdelegation zu danken, welche eine gute Arbeit macht. Je länger ich diesen Prozess verfolge, desto mehr glaube ich auch, dass diese Struktur, diese Kontrolle durch eine parlamentarische Aufsichtskommission, sehr sinnvoll und sehr hilfreich ist. Bei diesem Ausgabenvolumen und bei der zeitlichen und finanziellen Begleitung gibt uns dies auch ein gutes «sounding board». Das kann man für andere Grossprojekte also vielleicht auch einmal in Erwägung ziehen.

Wie der Kommissionssprecher zu Recht gesagt hat, konnten wir die Risiken insgesamt reduzieren. Der Gesamtkredit konnte um 185 Millionen Franken gesenkt werden. Somit werden sich die Endkosten wohl bei 18,5 Milliarden Franken, Preisstand 1998, rechnen lassen. Ganz wichtig: Wir sind nicht nur finanziell auf Kurs, sondern eben auch zeitlich. Wir gedenken nach wie vor, den Gotthard-Basistunnel am 31. Dezember 2016 in Betrieb zu nehmen. Wir sind deshalb auch bereit für die Planung der Feierlichkeiten im Juni 2016. Die Eröffnung soll ja dann auch mit dem Parlament und den internationalen Medien gefeiert werden, damit das Schweizer Jahrhundertwerk auch gebührend bekannt wird.

Beim Ceneritunnel – auch das hat der Kommissionspräsident klar zum Ausdruck gebracht – haben sich die Risiken erhöht. Nach jenem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichtes haben wir bei der Vergabe der Bahn Technik eine schwierige Situation. Andererseits haben sich beim Gotthard-Basistunnel auch noch Terminrisiken bei der Nachweisplanung der ATG manifestiert, was aber lösbar erscheint. Die Inbetriebnahme des Ceneritunnels bleibt für uns derzeit nach wie vor mit der Eröffnung im Dezember 2019 im Kalender. Das Bundesamt für Verkehr wird der Neat-Aufsichtsdelegation aber bis Ende dieses Monats noch eine Zusammenstellung der möglichen Szenarien liefern, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die unterlegenen Konsortien mittlerweile den Entscheid ans Bundesgericht weitergezogen haben. Deshalb müssen wir hier die verschiedenen Effekte auf den Endtermin nochmals überdenken. Die Neat-Aufsichtsdelegation wird sich somit ab dem Sommer über die Frage beugen können, was eine Verschiebung für Risiken nach sich zöge und welche Auswirkungen sie im Hinblick auf allfällige Mehrkosten hätte. Schliesslich wird auch zu ermitteln sein, wer die Verantwortung für diese allfälligen Mehrkosten zu tragen hätte.

Zur internationalen Entwicklung bezüglich der Neat nochmals das Gleiche, das ich heute Morgen schon zu den deutschen Zubaustrassen gesagt habe und das von Ihnen auch immer wieder moniert wird: Bei der Rheintalstrecke gibt es nach wie vor 200 000 Einsparungen. Viele Bürgerbewegungen fordern Lärmschutzinvestitionen in der Höhe von insgesamt einer Milliarde Euro. Sie können sich vorstellen, dass das auch für Deutschland nicht gerade ein Pappenstiel ist. Hier, denke ich, ist die Situation nach wie vor sehr offen. In Bezug auf Italien – das habe ich auch schon gesagt – sind wir jetzt daran, das Memorandum of Understanding, das ich im Januar mit Ministerkollege Lupi unterzeichnen konnte, auf Stufe des Infrastrukturbetreibers RFI und des Bundesamtes für Verkehr noch zu konkretisieren, was die Finanzmodalitäten und die Projektüberwachung betrifft. Somit bin ich eigentlich auch hier für die weitere Bearbeitung eher zuversichtlich.

Eine Information noch betreffend den 4-Meter-Korridor: Hier ist die Referendumsfrist am vergangenen 6. April abgelaufen. Somit können wir jetzt mit den Bauten beginnen. Das ist ja sowohl für die Verlagerung des internationalen Schienenverkehrs als auch – nochmals – für die Verbesserung der Kapazitäten auf der Nord-Süd-Achse ein weiterer grosser Meilenstein.

Eine kleine Ergänzung schlussendlich noch bezüglich des Bahnhofs Altdorf: Der Kanton Uri hat entschieden, dass der Bahnhof Altdorf zu einem Kantonsbahnhof ausgebaut werden soll, damit dort inskünftig auch Fernverkehrszüge halten. Wir haben das mittlerweile geprüft und sind zum Schluss gekommen, dass die Finanzierung des Kantonsbahnhofs Altdorf über den Neat-Kredit nicht gerechtfertigt ist, weil dieser für den eigentlichen Betrieb der Neat nicht notwendig ist. Deshalb haben wir jetzt einen Prozess eingeleitet, um eine alternative Finanzierungslösung aufzuzeigen.

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Die Kommission beantragt, vom Bericht Kenntnis zu nehmen.

*Vom Bericht wird Kenntnis genommen
Il est pris acte du rapport*

14.3108

**Interpellation Cramer Robert.
Fluglärm.
Einsperren ist nicht schützen
Interpellation Cramer Robert.
Bruit des avions.
Enfermer n'est pas protéger**

Ständerat/Conseil des Etats 19.06.14

Präsident (Germann Hannes, Präsident): Der Interpellant ist von der schriftlichen Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und beantragt Diskussion. – Dem wird nicht opponiert.

Cramer Robert (G, GE): Je trouve la réponse du Conseil fédéral extrêmement peu satisfaisante parce qu'il ne répond à aucune de mes deux questions.

La première question consiste à lui demander s'il entend mener à terme son projet de modification de l'ordonnance sur la protection contre le bruit, qui vise à favoriser le trafic aérien: il n'y répond pas!

La deuxième question était de savoir si ce projet, aux yeux du Conseil fédéral, est conforme aux principes applicables en matière de protection de l'environnement: je n'obtiens pas de réponse non plus. Alors, que je n'aie pas de réponse sur le premier point, à la limite je peux le comprendre. Le Conseil fédéral peut peut-être me dire: «Attendons le résultat de la consultation avant de savoir ce que nous allons faire.» En revanche, sur le deuxième point, c'est beaucoup plus problématique. Ce que l'on peut lire dans la réponse qui m'est faite, c'est, en substance, le contenu du projet envoyé en consultation. Mais en quoi ce projet est-il conforme aux principes juridiques applicables? On ne le dit pas! Or, il faut s'intéresser un peu aux principes précités parce qu'ils ont été voulus par le Parlement. C'est l'Assemblée fédérale qui les a adoptés en approuvant la loi sur la protection de l'environnement.

Le premier de ces principes, et il est essentiel en matière de protection de l'environnement, est inscrit à l'article 1 alinéa 2 de la loi sur la protection de l'environnement et il prévoit que «les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt». Là, c'est exactement le contraire que l'on fait. On n'essaye pas de réduire les atteintes qui peuvent être nuisibles ou incommo-

modantes, mais tout au contraire on essaye d'augmenter la population qui peut être concernée par cette nuisance environnementale qu'est le bruit d'un aéroport.

Et puis la loi précitée va plus loin parce qu'elle mentionne des choses précises en ce qui concerne le bruit. Par exemple, à l'article 22 alinéa 1 de la même loi, on peut lire que «les permis de construire de nouveaux immeubles destinés au séjour prolongé de personnes ne seront délivrés ... que si les valeurs limites d'immissions ne sont pas dépassées». A l'article 24 alinéa 1, il est indiqué que «les nouvelles zones à bâtir destinées à la construction de logements ou d'autres immeubles destinés au séjour prolongé de personnes, ne peuvent être prévues qu'en des endroits où les immissions causées par le bruit ne dépassent pas les valeurs de planification, ou en des endroits dans lesquels des mesures de planification ... permettent de respecter ces valeurs.»

Voilà un certain nombre de dispositions légales que je cite en exemple. Ces dispositions, ce sont celles qui ont été votées par notre Parlement et on voit bien qu'elles ne concernent pas l'émetteur du bruit, mais que ce sont les prescriptions qui sont faites aux autorités publiques. Du reste, l'opinion selon laquelle cette proposition de modification de l'ordonnance est très problématique par rapport à sa conformité à la loi, je ne suis pas le seul à l'avoir. Je lis, par exemple, un long courrier de la Conférence des chefs de service de la protection de l'environnement daté du 1er mai 2014 et dans lequel cette conférence attire l'attention de la secrétaire générale de la Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le fait que la modification proposée par le Conseil fédéral est très probablement illégale parce que non conforme au droit supérieur.

Mis à part ces questions de loi, il faut dire où se trouve le fond du problème: c'est que si l'on persiste à aller dans le sens de cette modification de l'ordonnance, vont se poser, à mon avis, trois grandes difficultés pour l'avenir. La première c'est que l'on donne un très mauvais message, parce que c'est la première fois que l'on mettra dans l'ordonnance des choses qui sont totalement contraires à l'esprit de la loi. L'esprit de la loi, c'est la prévention et là, plutôt que d'aller dans le sens de la prévention, on va dans le sens d'essayer de trouver des accommodements à des situations problématiques.

Le deuxième problème, on va le poser aux autorités cantonales. Bien sûr, ces dernières restent libres, à la suite d'une pesée des intérêts, de délivrer ou non des autorisations de construire, et c'est ce qui est indiqué dans le message qui accompagne la proposition de modification de l'ordonnance. Mais, dès l'instant où l'on modifie l'ordonnance, on amène un élément nouveau qui devra être pris en considération dans la pesée des intérêts.

Le troisième élément me semblant le plus important, Madame la conseillère fédérale, c'est le problème du précédent ainsi créé. La source de bruit la plus importante dans notre pays, ce sont les aéroports. Or si on commence à faire ce genre d'exceptions pour les aéroports, nous n'aurons aucune raison de ne pas continuer, demain, avec le bruit qui est lié au trafic routier ou ferroviaire. Pourquoi ferait-on des exceptions en faveur des aéroports et les refuserait-on aux chemins de fer – pour lesquels les mesures de protection nous coûtent beaucoup, on l'a vu ce matin – et au trafic routier?

Avant que le Conseil fédéral ne prenne une décision, je vous invite donc, Madame la conseillère fédérale, à réexaminer sérieusement cette affaire.

Je lis dans le message accompagnant le projet de modification de l'ordonnance que ce projet est le résultat d'un groupe de travail mixte réunissant la Confédération et le canton de Zurich. On peut regretter que les autres cantons aéroportuaires n'aient pas été invités à participer à ce groupe de travail. Dans tous les cas, on imagine que le groupe de travail a été focalisé sur la nécessité de trouver une solution pour un aéroport. Or pour régler le problème d'un aéroport, on ne doit pas démanteler tous nos principes en matière de protec-