

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

| | |
|--------------|--------------------------------------|
| Suchabfrage | 24.04.2024 |
| Thema | Verkehr und Kommunikation |
| Schlagworte | Terrorismus, Vernehmlassungen |
| Akteure | Basel-Landschaft |
| Prozesstypen | Keine Einschränkung |
| Datum | 01.01.1990 - 01.01.2020 |

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Terrorismus, Vernehmlassungen, Basel-Landschaft, 1992 – 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|-------------------------------------|---|
| Allgemeine Chronik | 1 |
| Infrastruktur und Lebensraum | 1 |
| Verkehr und Kommunikation | 1 |
| Strassenverkehr | 1 |
| Eisenbahn | 1 |

Abkürzungsverzeichnis

| | |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| NEAT | Neue Eisenbahn-Alpentransversale |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| EVED | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement |
| FinöV | Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs |
| ZEB | Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur |
| <hr/> | |
| DETEC | Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication |
| NLFA | Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| DFTCE | Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie |
| FTP | Fonds de financement des transports publics |
| ZEB | Développement de l'infrastructure ferroviaire |

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière « Via sicura »** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.¹

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Les représentants de **six cantons** (BS, BL, SO, AG, BE, ZH) **se sont élevés contre** la volonté des CFF et de la Confédération de **transférer sur les cantons et le trafic régional leurs problèmes financiers**. Ils ont particulièrement souligné que leurs budgets ne permettaient pas de prendre en charge les lignes régionales pour lesquelles, de surcroît, la Confédération s'est engagée (Rail 2000). Une telle politique irait à l'encontre du développement des transports publics et donc des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement.

Le DFTCE a entamé une consultation en vue de modifier la loi sur les chemins de fer au sujet du financement du trafic régional.²

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.³

1) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).

2) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.

3) 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.