

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Waadt, Wallis
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

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Waadt, Wallis, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	11
Luftfahrt	11
Post und Telekommunikation	12

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
Fedpol	Bundesamt für Polizei
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne

ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
TGV	Train à grande vitesse
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
Fedpol	Office fédéral de la police
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 11.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil des Etats a transmis** une motion de sa commission reprenant les termes d'une **initiative du canton du Valais** qui désire **favoriser la coordination et l'accélération des procédures** d'autorisation de projets. A ces fins, ce texte prévoit une modification de la législation fédérale permettant l'élimination des doubles voies procédurales, l'introduction de délais de traitement des dossiers et la restriction des possibilités de recours abusifs.²

STANDESINITIATIVE
DATUM: 02.03.1993
SERGE TERRIBILINI

Tout comme le Conseil des Etats en 1992, le **Conseil national a transformé en motion l'initiative du canton du Valais**, dont le but était de favoriser la coordination et l'accélération des procédures d'autorisation de projet.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (**Initiative des Alpes**), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
- Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 12.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national refusait à son tour par 77 voix contre 66 la **création d'un fond de cohésion nationale** pour venir en aide aux régions touchées par la libéralisation de Swisscom, de La Poste et des CFF. Avec leurs initiatives cantonales, le Valais (00.305), les Grisons, le Tessin (00.313) et Schaffhouse (00.316) réclamaient qu'une partie des bénéfices des ex-régions soient versés dans un fonds qui serve à financer les projets de reconversion professionnelle et à encourager l'innovation des services publics. En contre-courant des Chambres, le Conseil fédéral décidait en septembre d'accorder aux régions périphériques CHF 19 millions pour adoucir les restructurations. Cette somme s'ajoutait aux CHF 80 millions déjà libérés pour 2003-2004 et affectés aux projets de coopération touristique, inter-entreprises et inter-régionales. Le parlement devra toutefois se prononcer en 2002 sur la question.⁵

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST. Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants. S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.⁷

POSTULAT
DATUM: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS).⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a révisé l'ordonnance sur les routes nationales afin de modifier le mode de **répartition des contributions versées par la Confédération aux cantons pour l'entretien et la surveillance du trafic** basé sur une réévaluation de la capacité financière de ceux-ci. Les dix-sept cantons les plus riches ont ainsi vu diminuer la participation fédérale, tandis que six autres enregistraient une augmentation (dont notamment le VS et le JU).⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'égide de l'OFROU, les cantons du Valais et de Vaud, ainsi que les partenaires locaux ont négocié les derniers détails de la route Villeneuve (VD)-Le Bouveret (VS). La **"Transchablaisienne"** avait été prévue dans un arrêté du Conseil fédéral de 1961. Initialement conçu comme une rectiligne coupant à travers la réserve des Grangettes, son élaboration avait été bloquée et confiée à un comité de pilotage. Par le biais d'une analyse multicritère détaillée, une esquisse et un compromis s'étaient dégagés en 1999. Lors des dernières négociations, le comité de liaison mis en place par les associations écologistes a obtenu l'aménagement de quatre petites zones humides supplémentaires destinées à certains oiseaux d'eau. Le tronçon vaudois de la route coûtera CHF 72,6 millions, alors que la partie valaisanne est devisée à CHF 70 millions. La Confédération paiera près des deux tiers de la facture.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt - Porrentruy, Delémont - Choindrez et Moutier - Tavannes) et A9 (Sierre Est - Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.¹²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.¹³

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 25.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'instar de la mobilisation régionale en faveur d'une troisième voie CFF entre **Genève et Lausanne**, les organisations patronales et les partis bourgeois des deux cantons ont lancé une campagne pour la construction d'une **troisième piste autoroutière** entre les deux capitales cantonales. Il s'agit de remédier à l'engorgement récurrent de ce tronçon par un accroissement des flux. Ils ont déposé une pétition à l'Assemblée fédérale et fait approuver des propositions en ce sens dans leur Grand Conseil respectif.¹⁴

MOTION
DATUM: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage bevor die Bevölkerung von Mitholz von der Arbeitsgruppe Mitholz über Räumungsvarianten informiert wurde, reichte Ständerat Beat Rieder (cvp, VS) am 27. September 2019 eine Motion zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** ein. Der Motionär forderte die rasche Erstellung einer zweispurigen Strasse, welche Kandersteg und das Wallis von Norden her mit derselben Kapazität erschliessen soll, wie die bestehende, aber bei der Räumung des Munitionslagers gefährdete Strasse. Am selben Tag reichte Nationalrat Alfred Röstli (svp, BE) eine gleichlautende Motion (19.4345) im Nationalrat ein.

Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung: Da die Sicherheit von Strasse und Schiene beim Bund oberste Priorität geniessen und der Kanton Bern zudem eine Notumfahrung plane, seien weitere Massnahmen nicht notwendig. Bundesrätin Sommaruga sagte im Ständerat, der sich in der Wintersession 2019 mit der Motion Rieder befasste, dass der Bundesrat keine Parallelstrukturen neben der Projektgruppe des VBS aufbauen wolle, «sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist». Diese Ansicht des Bundesrates teilte der Ständerat nicht: Mit 24 zu 15 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion Rieder an.¹⁵

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 07.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Le canton du Valais a officiellement annoncé son soutien au projet des autorités italiennes d'un tunnel ferroviaire au Grand Saint-Bernard reliant Aoste et Martigny, tout en soulignant qu'une telle liaison devrait être complémentaire, et non concurrente, de l'axe Lötschberg-Simplon. Ce nouveau tronçon serait destiné à décharger le val d'Aoste de son important trafic automobile ainsi que de l'intégrer dans le réseau ferroviaire européen. D'une longueur de 40 km, il devrait coûter quelque 6 milliards de francs.¹⁶

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La commission du Conseil national a entamé ses délibérations durant l'été. A son avis, le montant total pour Alptransit se situera probablement aux alentours de 18 milliards de francs plutôt que de 10.1. Elle a, d'autre part, **pris connaissance des demandes de divers cantons concernant la NLFA.** Celui d'Uri exige le prolongement du tunnel du Gothard sur 8 km, d'Amsteg à Erstfeld, ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire l'impact d'Alptransit sur l'environnement. Le Tessin, pour sa part, désirerait, entre autres, le contournement de Bellinzone à l'aide d'un tunnel. Le Valais, quant à lui, refuse que le tunnel du Lötschberg débouche à Garnpel et demande sa prolongation jusqu'à Brigue ainsi que la construction d'un embranchement vers Loèche pour desservir le Valais central.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **revendications régionales** concernant des modifications du projet de NLFA (nouveaux tunnels ou raccordement) se sont poursuivies. Outre celle du canton des Grisons, ce fut celle du Valais qui occupa le devant de la scène. En début d'année, le Conseil fédéral a nettement rejeté la demande de ce canton de rallonger le **tunnel du Lötschberg et d'en faire un Y** dont l'une des branches déboucherait dans le Valais central (liaison avec la Suisse romande) et l'autre vers le Simplon (liaison vers l'Italie). Le gouvernement a déclaré que cela engendrerait des coûts supplémentaires trop importants, prolongerait de beaucoup les travaux (ce qui ne permettrait pas de fournir rapidement un service de ferroulage par cette voie) et qu'il ne pouvait plus revenir sur la planification, le message sur la NLFA ayant déjà été présenté aux Chambres. Toutefois, le Conseil d'Etat valaisan a ensuite fait une proposition de compromis: garder le principe du Y, mais avec des tunnels plus courts. Le Valais a trouvé, à cette occasion, l'appui des cantons romands et de Berne.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA.** Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés

dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 24.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Au **Conseil des Etats**, si personne ne s'est opposé à l'entrée en matière, beaucoup se sont cependant inquiétés des coûts du projet; le montant prévu à l'origine a été estimé largement insuffisant, la barre des CHF 20 milliards devant certainement être allègrement dépassée. Certains ont même parlé de CHF 40 milliards, auquel il faut rajouter quelques milliards de plus pour les travaux supplémentaires visant à satisfaire les aspirations des divers cantons. Pourtant, si A. Ogi a demandé de ne pas surcharger le projet d'adjonctions supplémentaires, la petite chambre a accepté, en plus du projet de base, toutes les propositions régionalistes adoptées par sa commission. Ainsi en alla-t-il du double embranchement en Valais du Lötschberg à Rarogne et à Mundbach à côté de Brigue (ce qui ajoute plus de 10 km de tunnel), du raccordement des Grisons au Gothard permettant d'éventuelles extensions en direction de la Surselva et dans la région de Luino et du lac de Côme pour le Tessin. En outre, la Suisse romande a obtenu que les liaisons TGV avec la France puissent se faire aussi par Boncourt, les Verrières et Vallorbe en plus de Bâle et Genève comme le prévoyait le projet du gouvernement. Par ailleurs, une proposition de la majorité de la commission et défendue par Daniöth (pdc, UR), obligeant le trafic de marchandises à passer en principe de la route au rail afin de soulager l'environnement et les régions traversées, a été acceptée.²⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.²¹

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 27.08.1992
SERGE TERRIBILINI

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont **finalemtent décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.²²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.²³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwyz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwyz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverner. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.²⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d'Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la**

question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.²⁶

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.²⁷

ANDERES
DATUM: 22.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 15 juin de l'année sous revue, le **tunnel du Lötschberg a été officiellement inauguré**. Son ouverture s'est effectuée en deux temps. Limitée au trafic marchandises du 15 juin au 8 décembre, elle a été étendue au trafic voyageurs avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF. À partir du 9 décembre 2007, quarante-deux trains de passagers empruntent quotidiennement le tunnel. Grâce à celui-ci et à la nouvelle ligne Rail 2000 Olten-Berne, les temps de parcours à destination du Valais et de l'Italie connaissent une réduction remarquable. Le trajet Zurich-Viège ne durera plus que deux heures au lieu de trois précédemment, et celui entre Bâle et Milan quatre au lieu de cinq.²⁸

ANDERES
DATUM: 30.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé l'**achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.²⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'OFT et les CFF ont lancé la **mise en œuvre du ZEB**. Ils ont en outre incité les cantons à préfinancer les projets sur leurs territoires pour accélérer leur réalisation, à l'instar des cantons de Vaud et Genève. Cette solution est par ailleurs à l'étude dans les cantons d'Argovie et de Zoug pour hâter la construction des tunnels du Wisenberg et du Zimmerberg, respectivement.³⁰

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT
DATUM: 22.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Afin de hâter la résolution du problème de **saturation de la ligne Lausanne-Genève**, les gouvernements vaudois et genevois ont conclu une convention comprenant notamment le préfinancement de la quatrième voie sur le tronçon Lausanne-Renens pour un montant de CHF 210 millions. Cette avance de fonds aux CFF vise en outre à relancer le projet de troisième voie entre Renens et Coppet, pour l'heure relégué dans le paquet Rail 2030. À cet égard, elle est destinée à financer les études préalables et avant-projets y-relatifs.³¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs

cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.³²

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 30.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Ouvert en 2007, le **tunnel du Lötschberg a déjà atteint sa capacité limite**, a annoncé la compagnie BLS au printemps. Son succès est tel que l'offre de sillons, en particulier en matière de trafic marchandises transalpin, ne parvient plus à satisfaire la demande et que des goulets d'étranglement sont apparus, notamment entre Berne et Thoune, dans la vallée de l'Aar, et entre Bâle et Olten (tunnel du Wisenberg). Afin de répondre à la demande croissante, la société a jugé nécessaire l'achèvement du tunnel, par l'équipement du second tube sur le tronçon Ferden-Mitholz, et la construction d'une troisième voie sur le tronçon Gümligen-Münsingen (BE). Selon les résultats d'une étude réalisée sur mandat de BLS, l'achèvement est techniquement réalisable dans un délai de 12 ans pour un montant total de CHF 1,33 milliard. Une variante réduite, se limitant à l'équipement du second tube, coûterait quant à elle CHF 790 millions. L'achèvement du tunnel permettrait d'offrir une cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs et de doubler la capacité pour le trafic marchandises. Les gouvernements bernois et valaisan ont accueilli avec enthousiasme les résultats de cette étude et se sont engagés à intervenir auprès de la Confédération afin que celle-ci intègre le Lötschberg à la variante 1 du projet Rail 2030. Ils ont par ailleurs proposé de financer les travaux au moyen des amortissements que verse BLS à la Confédération à raison de CHF 75 millions par an. Afin de mener la lutte sur le terrain fédéral, les deux cantons ont créés un « comité pour le Lötschberg ».³³

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 22.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Im März des Berichtsjahrs erfolgte die bereits 2010 angekündigte **Gründung des Lötschberg-Komitees**, das vom ehemaligen BLS-Direktor und bernischen BDP-Grossrat Mathias Tromp geführt wird. Die Interessenorganisation, der sich u.a. die Kantone Bern, Wallis, Aargau, Solothurn, Neuenburg und beide Basel angeschlossen haben, fordert zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz den durchgehend zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels und damit eine Stärkung der Achse Basel-Bern-Domodossola im Alptransit. (Zur Umwandlung des der BLS gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen siehe hier.)³⁴

POSTULAT

DATUM: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Bregy (cvp, VS) vom September 2019 regte eine **neuerliche Prüfung des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels** an: Mit dem in Planung befindlichen Ausbau der Bahntechnik müsse der Tunnel sowieso mehrere Monate für den Verkehr gesperrt werden. Es dränge sich die Frage auf, inwiefern diese Zeit für den Vollausbau des Bahntunnels genutzt werden könnte, begründete Nationalrat Bregy sein Anliegen.

Zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 war erst die östliche Röhre voll ausgebaut worden, die westliche Röhre war auf Teilstücken an beiden Portalen fertig ausgebaut – die Teilstücke führten nach einigen Kilometern jedoch in die Ost-Röhre – und auf weiteren Teilstücken im Rohbau belassen worden. Ein Teilstück der West-Röhre ist noch nicht ausgebrochen. Seit der Erreichung der Kapazitätsgrenze 2010 war der weitere Ausbau oder der Vollausbau der West-Röhre ein wiederkehrendes Anliegen insbesondere der Kantone Bern und Wallis und der BLS.

Der Bundesrat verwies auf die laufenden Abklärungen in der Planung des weiteren Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels und zeigte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, Informationen zu Kosten, Aufwand und Sperrzeiten eines Vollausbau in diese Abklärungen aufzunehmen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen würden dem Parlament im Rahmen des Zwischenberichts zum Ausbausritt 2035 voraussichtlich 2022 unterbreitet.

Im Dezember 2019 nahm der Nationalrat das Postulat diskussionslos an.³⁵

ANDERES
DATUM: 06.02.2018
NIKLAUS BIERI

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Am 6. Februar 2018 teilte Peter Füglistaler, Direktor des Bundesamtes für Verkehr, mit, die Postauto AG habe zwischen 2007 und 2015 rund CHF 78 Mio. an Subventionen ertragen. Dabei habe die Postauto AG Gewinne, die auf einigen Linien erwirtschaftet werden konnten, in andere Sparten verschoben und mit fingierten Kosten eine tiefere Wirtschaftlichkeit vorgetäuscht, um mehr Subventionen zu erhalten. Am selben Tag nahm Post-Chefin Susanne Ruoff zum sogenannten **Postauto-Skandal** Stellung. Sie bedaure die Vorgänge und hielt fest, dass sie erst im November 2017 von den Vorwürfen erfahren und danach vollkommene Transparenz geschaffen habe. Die Post habe eine interne Untersuchung eröffnet und werde mit allen Behörden kooperieren, um die Angelegenheit zu klären. Die CHF 78 Mio. werde die Post zurückzahlen. Der Leiter und der Finanzchef der Postauto AG mussten das Unternehmen per sofort verlassen. Auch die Politik reagierte auf den aufgedeckten Skandal: Die Präsidentin der KVF-NR, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (sp, TG) zeigte sich enttäuscht, appellierte an die Verantwortung der Post als Bundesbetrieb und kündigte an, die Kommission werde sich im März mit der Angelegenheit befassen.

Schon am 8. Februar kamen weitere Ungereimtheiten ans Licht. So wurde bekannt, dass einige Kantone bereits 2011/2012 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) deutlich gefordert hatten, die Verwaltung der Postauto AG gründlich zu überprüfen. Die Kantone Bern, Jura, Waadt und Neuenburg schrieben in ihrem gemeinsamen Brief, die Postauto AG weise Mängel in der Transparenz auf, die eine Einschätzung der wahren finanziellen Situation verunmöglichten. Das BAV hatte darauf nach einer Untersuchung rund CHF 13.7 Mio. von der Postauto AG zurückgefordert, ohne jedoch das Ausmass der Umbuchungstricks erkannt zu haben. Dieses sei dem BAV erst im Rahmen einer Reorganisation der Postauto AG aufgefallen. In Erklärungsnotstand geriet auch die Revisionsgesellschaft KPMG, welcher in den jährlichen Revisionen keine Ungereimtheiten aufgefallen waren. Den grössten Wirbel erzeugte aber der „Blick“, der schrieb, Post-Chefin Ruoff habe durch eine Aktennotiz schon seit 2013 von Kostenumbuchungen zu Lasten des öffentlich finanzierten Verkehrs gewusst. Ruoff beharrte jedoch auf ihrer Aussage, sie habe erst 2017 davon erfahren.

Am 14. Februar beschloss der Verwaltungsrat der Post, Susanne Ruoff als Post-Chefin im Amt zu belassen, mindestens bis zum Abschluss der Untersuchungen. Der Verwaltungsrat teilte weiter mit, dass die Boni von Ruoff und der Geschäftsleitung der Postauto AG für das vergangene Jahr vorerst nicht ausbezahlt würden. Zudem entschied der Verwaltungsrat, künftig auf ein Gewinnziel für die Postauto-Sparte zu verzichten. Zuvor liessen Medienberichte den Verdacht aufkommen, die Führung der Postauto AG habe sich unlauterer Methoden bedient, um den von der Post-Führung geforderten Gewinn erzielen zu können.

Ebenfalls am 14. Februar reichte das BAV eine Strafanzeige ein. Bundesanwalt Michael Lauber und der Generalstaatsanwalt des Kantons Bern, Michel-André Fels, lehnten es am 21. Februar jedoch ab, die Strafanzeige anzunehmen, da bei Subventionsbetrug das zuständige Amt zu verfolgen und beurteilen habe. Das BAV teilte mit, es habe keine Kapazitäten zur Verfolgung des Falls. Der Bundesrat betraute deshalb Ende Februar das Bundesamt für Polizei (Fedpol) mit der Untersuchung. Die Post rief im Februar eine Expertengruppe ins Leben, um die interne Untersuchung durchzuführen. Weil diese dem Verwaltungsratspräsidenten Urs Schwaller unterstellt war, wurde die Unabhängigkeit der Expertengruppe von Medien und Politik in Frage gestellt.³⁶

Luftfahrt

Les cantons de Genève et Neuchâtel ont déposé une **plainte pénale commune contre les administrateurs de SairGroup** auprès du parquet zurichois. Leur premier objectif était de récupérer quelque chose des CHF 57 millions perdus par Genève et du million de perte de valeur des actions et des emprunts obligataires souscrits par Neuchâtel. Par cette action, ils souhaitaient également établir les circonstances ayant mené à la débâcle financière du groupe et établir les responsabilités. La plainte est un document de plus de 50 pages, dirigé contre tous les administrateurs. Elle fait état de gestion déloyale, faux dans les titres, manipulation de cours en Bourse et d'avantages accordés à certains créanciers. Le canton de Vaud s'est joint à la plainte collective, tandis que les cantons de Fribourg et Jura ont renoncé à le faire.³⁷

GERICHTSVERFAHREN
DATUM: 27.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

ANDERES
DATUM: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)³⁸

Post und Telekommunikation

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Dès le 1er octobre, **les PTT ont mis à disposition un service pour les entreprises** dont les communications peuvent aussi bien être **gratuites** que coûter jusqu'à deux francs, les PTT percevant de 33 à 50 centimes. Ce canal, dont l'indicatif est le 156, a immédiatement été occupé en majorité par des messageries, services de dialogues ou d'histoires racontées à **caractère érotique**, voire pornographique. Il a semblé rencontrer un grand succès mais a aussi provoqué de nombreuses plaintes, car certains ont craint qu'un tel système soit trop accessible aux mineurs. Le procureur du canton de Vaud a même dénoncé les PTT au juge d'instruction pour complicité d'infraction au code pénal qui réprime les publications obscènes. Les ministères publics de Bâle et du Tessin ont agi de même. Les PTT ont dit n'être pas responsables du contenu des messages, même s'ils ont prétendu prendre l'affaire au sérieux.³⁹

ANDERES
DATUM: 13.11.1999
LAURE DUPRAZ

La mise en service de **trois nouveaux centres de tri informatisés** des colis de La Poste (**«Colis 2000»**), situés à Daillens (VD), Frauenfeld (TG) et Härkingen (SO) et devant remplacer les centres de tri manuels, a connu de multiples problèmes au cours de l'année. Les trois centres ont fonctionné à titre expérimental depuis le début avril, mais de nombreux incidents, notamment informatiques, se sont produits. A cause de l'extrême complexité du système, la mise en service totale des centres a été retardée. La Poste a dû remettre d'urgence en service les anciens centres de tri manuels pour faire face à la situation.⁴⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTEDATUM: 15.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'annonce du projet de restructuration a entraîné une cascade de **réactions négatives**. Les responsables de l'économie publique de Genève, du Valais et de Vaud ont manifesté leur désir de rencontrer les dirigeants de La Poste et les autorités fédérales. Rompant la convention collective de travail, les employés de Lausanne, Genève et des Grisons, suivis plus tard par ceux d'autres villes, ont voté la grève pour manifester contre la fermeture de leur centre de tri. Les syndicats ont exigé le maintien des postes de travail, spécialement dans les régions périphériques. Devant ce concert de protestations, La Poste a fait marche arrière en signant une trêve avec les syndicats et en s'engageant à réexaminer son projet. En échange, les syndicats de la communication et Transfair ont renoncé temporairement à des mesures de lutte. Deux variantes à l'étude ont été évoquées par La Poste ; la première prévoit de maintenir les trois centres, tout en gardant un nombre limité de petites unités régionales, dans la seconde le nombre de centres serait porté à cinq. Les deux emplacements retenus en plus se situeraient dans les régions de Lausanne et de Winterthur/Wil.⁴¹

STANDESINITIATIVEDATUM: 30.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil des Etats** a **entériné la restructuration REMA** en rejetant deux initiatives cantonales – valaisanne (02.314) et tessinoise – qui invitaient la Confédération à prendre en considération les intérêts régionaux. L'initiative tessinoise a été rejetée par 19 voix contre 6, alors que le texte valaisan a été repoussé tacitement. Ce sont les mesures prises en mars par le parlement et par l'ordonnance qui ont conduit le Conseil des Etats à ne pas donner suite aux deux initiatives.⁴²

VOLKSINITIATIVEDATUM: 18.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré le soutien du camp rose-vert et de quelques députés de droite, le **Conseil national** a décidé par 97 voix contre 85 de **recommander le rejet de l'initiative "Services postaux pour tous"**. Le National a jugé que l'essentiel des exigences du texte était satisfait dans la législation qui entraine en vigueur. Il a également repoussé par 90 voix contre 86 l'initiative parlementaire Hämmerle (ps, GR) (02.471), qui demandait que lors de la création et de la suppression d'emplois et de places d'apprentissage, La Poste assure l'équilibre entre régions développées et régions marginales. Le Conseil national n'a pas voulu non plus d'une initiative du Tessin (84 voix contre 82), qui visait à répartir les centres de tri sur les principales régions linguistiques et à examiner les conséquences des futurs assouplissements du monopole de La Poste pour les régions marginales (02.313). La Chambre du peuple a par contre approuvé, par 89 voix contre 78, une initiative parlementaire PDC (02.468) qui demandait d'inscrire dans la loi sur l'organisation de La Poste, une disposition obligeant La Poste à tenir compte des exigences des différentes régions du pays dans l'organisation de sa structure fonctionnelle. L'argument des radicaux et des démocrates du centre, selon lequel La Poste doit disposer d'un maximum de flexibilité pour s'imposer sur le marché, n'a pas porté. Ni celui affirmant que ce n'est pas à La Poste, mais à des mesures de politique régionale spécifique (agriculture, tourisme, investissement dans les régions de montagne) de soutenir les régions périphériques. Sans discussion, le Conseil national a rejeté une initiative du canton du Valais (02.314), qui demande que La Poste aménage au moins, dans les régions marginales, de petites entités de tri, et que des mesures de compensation soient prises en leur faveur à travers la décentralisation de certaines activités postales et des emplois.⁴³

STANDESINITIATIVEDATUM: 23.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2017 reichte auch der Kanton Wallis eine Standesinitiative betreffend das **Poststellennetz** ein. Dem Wallis ging es dabei um die Unterstützung der Standesinitiative des Kantons Tessin – die Walliser Standesinitiative nahm wörtlich dieselben Forderungen auf wie das Begehren aus dem Südkanton.

Im November 2017 fasste die KVF-SR mit dem Hinweis auf inhaltlich ähnliche Motionen (insbesondere die Motion 17.3356) den Beschluss, der Standesinitiative des Kantons Wallis keine Folge zu geben, der Rat folgte diesem Antrag Ende November 2017.⁴⁴

MOTIONDATUM: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Ende November 2017 behandelte der Ständerat gleich sieben Geschäfte zur **Postgesetzgebung** in einer Debatte. Die kleine Kammer hatte über die drei Motionen der KVF-NR zu befinden, welche im Nationalrat im Mai 2017 angenommen worden waren und welche die gesetzliche Regelung der Aufsichtsinstrumente der Postcom, die Stärkung des Wettbewerbs im Postmarkt und die Anpassung der Erreichbarkeitskriterien und des Dienstleistungsangebots betrafen. Weiter wurde über die Motionen Amherd (cvp, VS) beraten (16.3481 und 16.3482), welche eine grosse

inhaltliche Nähe zur Motion KVF-NR (17.3012) aufwiesen. Zudem beriet der Ständerat über die Standesinitiative des Kantons Tessin und über jene des Kantons Wallis, welche zur Unterstützung des Tessiner Vorstosses eingereicht worden war.

In der Debatte zeigten sich die ambivalenten Gefühle, welche die Post bei den Parlamentsmitgliedern auszulösen vermochte: So wurde die Post etwa von Paul Rechsteiner (sp, SG) zwar als funktionierendes und dynamisches Bundesunternehmen gelobt, auf das man stolz sei, andererseits gebe es da eine Malaise bei der Zugänglichkeit und der Präsenz. Eine „Vergangenheitsromantik“ machte hingegen Ruedi Noser (fdp, ZH) aus, der das veränderte Verhalten der Kundschaft und den Umbau des Poststellennetzes als Tatsache hinnahm und nur in den Motionen zum Wettbewerb und zu den Aufsichtsinstrumenten etwas Zukunftstaugliches sah. Bundesrätin Leuthard zeigte sich einmal mehr verständnislos für die Debatte: Sie wies darauf hin, dass die Schweizerische Post in internationalen Vergleichen regelmässig auf Rang 1 platziert sei, es sei ein hervorragendes Unternehmen, das hier einfach schlecht geredet werde. „Für mich ist das alles jetzt auch ein bisschen Klamauk, ehrlich gesagt“, wurde die Bundesrätin deutlich.

Die Motion KVF-NR „Gleich lange Spiesse im Schweizer Postmarkt“, vom Nationalrat im Mai 2017 angenommen und vom Bundesrat unterstützt, war von der KVF-SR mit 10 zu 3 Stimmen zur Ablehnung empfohlen worden. Die KVF-SR begründete ihren Antrag damit, dass der Postmarkt funktioniere und man vermeiden sollte, die Post in ihrem Geschäft zu schwächen. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission mit 23 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen).

Die Motion KVF-NR „Postgesetzgebung“ wurde mit einer kleinen Änderung der KVF-SR betreffend die Postagenturen vom Plenum mit 35 zu 5 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen, obschon Bundesrätin Leuthard festhielt, dass die Forderung bereits erfüllt sei und es eigentlich nichts zu regulieren gebe.

Die Motion KVF-NR „Die Aufsichtsinstrumente im Postbereich gesetzlich verankern“ war nicht bestritten und wurde stillschweigend angenommen.

Die beiden Motionen Amherd (16.3481 und 16.3482), die sich inhaltlich kaum von der Motion KVF-NR zur Postgesetzgebung unterschieden, wurden vom Ständerat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 34 zu 7 Stimmen (0 Enthaltungen) und mit 31 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Der Standesinitiative Tessin zum Poststellennetz sowie der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Tessiner Initiative wurden gemäss dem Antrag der KVF-SR keine Folge gegeben – die Anliegen der Standesinitiativen seien in den angenommenen Motionen bereits enthalten.⁴⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.10.2018
NIKLAUS BIERI

Der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Standesinitiative Tessin betreffend die **Verbesserung des Poststellennetzes** wurde im Oktober 2018 von der KVF-NR keine Folge gegeben. Die Kommission gab jedoch der Standesinitiative Jura Folge – sie beinhaltete dasselbe Anliegen wie die Standesinitiative Tessin und war im Gegensatz zu dieser zuvor im Ständerat angenommen worden.⁴⁶

STANDESINITIATIVE
DATUM: 11.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Standesinitiative Tessin zur **Verbesserung des Poststellennetzes und Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden** blieb, nachdem die KVF-NR schon im Oktober 2018 beschlossen hatte, ihr keine Folge zu geben, auch im Ratsplenum ohne Unterstützung: In der Sommersession 2019 folgte der Nationalrat der Kommission stillschweigend. Auch der Standesinitiative Wallis, welche zur Unterstützung der Standesinitiative Tessin eingegangen war, erteilte der Nationalrat am gleichen Tag eine Absage. Begründet wurde der Antrag der Kommission auf Ablehnung mit der Standesinitiative Jura, welcher 2018 Folge gegeben worden war und welche die Anliegen der Tessiner Standesinitiative ebenfalls enthält.⁴⁷

1) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BÜZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

2) BO CE, 1992, p. 1222 ss.

3) AB NR, 1993, S. 54 f.; AB NR, 1993, S. 56

4) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

5) BO CN, 2001, p. 2 ss.; TG, 6.3.01; presse du 12.9.01.

6) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.

7) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.

8) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.

9) Presse du 15.12.92.

10) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

11) LT, 9.2.02.

12) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.

- 13) Presse vom 20.7.06.
14) LT, Lib. et 24h, 25.9.08.
15) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, GeschaÖft 19.4345
16) Suisse, 6.3.90; JdG, 7.3.90.
17) LNN, 12.7. et 16.10.90; NZZ, 16.10.90.; NZZ, 16.11. et 24.11.90.; Presse des 14.7., 23.10. et 23.11.90; NZZ, 15.11. et 24.11.90.
Presse du 14.11.90.; Presse du 21.11.90; Bund, 22.11.90; BZ, 23.11. et 28.12.90; NF, 23.11. et 26.11.90.
18) Presse du 10.1.91; NF, 11.1., 17.1., 20.3., 21.3. et 6.6.91
19) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1.,12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.
20) BO CE, 1991, p. 628 ss.; Presse des 11.9., 18.9. et 19.9.91; SN, 21.9.91; NZZ, 8.5., 28.8.; 23.9.91; Vr, 25.9.91.;NF, 4.4. et 29.5.91;
21) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.
22) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.
23) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
24) BO CE, 1993, p. 472 ss.
25) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
26) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
27) 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.
28) Presse des 9.5 et 22.11.07 (horaire CFF); presse du 12 au 16.6.07 (inauguration).
29) LT, 30.8.08.
30) NLZ, 26.6.09 (ZG); presse du 1.12.09 (OFT/CFF); BaZ, 18.12.09 (AG); DETEC, communiqué de presse, 30.11.09.
31) 24h, 31.3.09; 24h, LT et TG, 3.4 et 22.12.09.
32) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).
33) Bund, 17.3.10 (BLS); NF, 24.3.10; presse du 30.10.10 (comité).
34) BZ, 9.3.11, SGT, 22.6.11.
35) AB NR, 2019, S. 2431
36) BZ, BaZ, Lib, SGT, 7.2.18; Blick, TA, 8.2.18; AZ, SGT, 9.2.18; LZ, 10.2.18; AZ, 12.2.18; SGT, 13.2.18; AZ, TA, 15.2.18; TA, 16.2.18; LMD, 17.2.18; TA, 19.2., 21.2., 22.2.18; AZ, SGT, 23.2.18; NZZ, 24.2., 28.3.18
37) Presse 27.2 (plainte), 11.7 (Vaud) et 13.7.02 (FR); QJ, 26.8.02 (JU).
38) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG).; Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup) ; TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).
39) LM, 5.10.91; 24 Heures, 10.10.,11.10. et 12.10.91; 15.10.91; Suisse, 15.10.91; Presse du 16.10. et 23.10.91. TA, 11.10.91;SGT, 24.10.91; NZZ, 26.10.91; Ww, 7.11.91.
40) 24h, 22.5 et 13.11.99.
41) Presse du 24.10, 29.10 (grève), 7.11 (réexamen et variantes), 12.11 (grève) et 15.11.02 (critiques cantonales); LT, 26.10 (responsables cantonaux VD, VS et GE) et 5.11.02 (grève); 24h, 28.10.02 (USS); TG 5.11.02 (grève).
42) BO CE, 2003, p. 985 ss.; Lib., 1.10.03.
43) BO CN, 2003, p. 2078 ss. et 2092 ss.; presse du 18.12 et 19.12.03.
44) Bericht KVF-SR vom 14.11.17
45) AB SR, 2017, S. 832 ff.
46) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18
47) AB NR, 2019, S. 977; AB NR, 2019, S. 977b