

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Christlichdemokratische Volkspartei (CVP; -2020), 1991 – 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 20.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	5
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	7
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	8

# Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>SECO</b>	Staatssekretariat für Wirtschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>FMG</b>	Fernmeldegesetz
<b>PG</b>	Postgesetz
<b>ComCom</b>	Eidgenössische Kommunikationskommission
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>ZEB</b>	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur

---

<b>DFF</b>	Département fédéral des finances
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>SECO</b>	Secrétariat d'Etat à l'économie
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>LTC</b>	Loi sur les télécommunications
<b>LPO</b>	Loi sur la poste
<b>ComCom</b>	Commission fédérale de la communication
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 28.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

**Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage** zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.<sup>1</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 13.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors des **entretiens de Watteville**, à l'automne, les partis gouvernementaux ont convenu de l'objectif à long terme d'instaurer une taxation de la mobilité (« Mobility Pricing ») afin de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transports. Une contribution accrue des usagers est notamment privilégiée par rapport aux diverses taxes et fonds dont dépendent la route, le rail et l'aviation actuellement et qui forment un système jugé excessivement complexe. Des propositions en ce sens sont attendues du Conseil fédéral dès 2011 et le message concernant Rail 2030.<sup>2</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 03.06.2015  
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cyp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" – was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.<sup>3</sup>

## Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.01.1999  
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations** (RPLP) qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.<sup>4</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 18.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêté fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions.<sup>5</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 28.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.<sup>6</sup>

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 01.09.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, posent problème à l'avenir. Une ébauche du contre-projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son

contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets des transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure, Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission. Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.<sup>7</sup>

**PARLAMENTARISCHE INITIATIVE**  
DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>8</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 18.05.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de promouvoir l'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison », ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en

transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

### **Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“**

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%

Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0

Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.

– Non: PRD, PDC (1\*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.

– Liberté de vote: CSC

\* Recommandations différentes des partis cantonaux <sup>9</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 27.11.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

En réponse à la consultation, **les différents protagonistes acceptaient le permis de conduire à l'essai**, mais sa mise en œuvre était en revanche controversée pour certains. Le PDC craignait trop de bureaucratie et demandait au DETEC de formuler moins d'exigences. L'UDC y voyait une discrimination des nouveaux conducteurs. A l'inverse, les Verts et l'ATE estimaient que les ordonnances n'étaient pas suffisantes pour assurer un comportement routier respectueux de l'environnement. Le DETEC n'a pas tenu compte de ces remarques et le permis de conduire à l'essai constituera le deuxième paquet de mesures, qui entrera en vigueur à partir de la fin 2005. <sup>10</sup>

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU  
VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 08.02.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires « leur mollesse » et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusèrent les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

### **Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004**

Participation : 45,6%

Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0

Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui : PRD (1\*), UDC (5\*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.

– Non : PS, PDC (5\*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.

\* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se



sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup>

### Eisenbahn

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.<sup>13</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 01.12.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Les partis gouvernementaux ont accueilli de manière globalement positive les propositions du Conseil fédéral, même si les partis bourgeois ont émis quelques réserves sur le mode de financement.** Ainsi le parti radical s'est opposé à la hausse du prix de l'essence, du moins tant qu'un fonds d'investissement pour les transports publics ne serait pas créé à l'instar de celui qui existe pour la route. L'UDC et le PDC ont également exprimé le souhait que la solution du financement spécial soit, dans un second temps, abandonnée en faveur d'un fonds pour les transports publics. De plus, conformément à ce qu'ils avaient déclaré lors de la consultation sur la taxe poids lourd liée aux prestations, les partis bourgeois se sont opposés à la version retenue en la matière par le gouvernement. Au sujet des deux variantes à choix, les partis socialiste et radical ont exprimé leur préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Tirillée entre ses sections bernoise et zurichoise, l'UDC n'a pas voulu s'exprimer à ce sujet, laissant au Conseil fédéral le soin de trancher. Après avoir exprimé sa préférence pour la réalisation en priorité du tunnel du Gothard, le PDC est, quant à lui, revenu sur

sa position devant la profonde émotion, voire les menaces de dissidence, exprimées par la section valaisanne.<sup>14</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 04.11.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le Département fédéral des finances (DFF) a mis en consultation le **projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF**, dont le Conseil fédéral lui avait confié l'élaboration l'année précédente. Le projet propose quatre variantes pour combler le manque de CHF 2,9 milliards. Si une variante ne prévoit aucune participation financière de la Confédération, les trois autres impliquent une recapitalisation des CFF respectivement à hauteur de CHF 0,7, 1,7 et 1,9 milliard. Les CFF ont estimé que seule la variante maximale, additionnée d'une réserve pour fluctuations de valeurs (soit une contribution totale de CHF 3,2 milliards), constituait une solution durable. Cependant, le Conseil fédéral privilégie nettement la variante à CHF 0,7 milliard, grâce à laquelle le taux de couverture atteindrait 97%, contre 92,4% à fin 2007. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a communiqué sa préférence pour une solution autonome, financée par les CFF, leurs employés et rentiers, voire, si nécessaire, par leurs clients, au moyen d'une hausse des tarifs. Le PRD, l'UDC et Economiesuisse ont également rejeté les variantes prévoyant une contribution étatique. À l'inverse, les syndicats SEV et USS, ainsi que le PS, ont prôné la contribution fédérale maximale de CHF 3,2 milliards. Le PDC s'est quant à lui rallié à la position du Conseil fédéral (CHF 0,7 milliard), tandis que personne n'a soutenu la variante à CHF 1,7 milliard.<sup>15</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 10.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'issue de la consultation lancée l'année précédente, le Conseil fédéral a confié au Département fédéral des finances (DFF) l'élaboration d'un message relatif à une contribution fédérale de CHF 1,148 milliard destinée à l'**assainissement de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**. Malgré l'opposition du PRD, de l'UDC et des groupes d'intérêts économiques, le gouvernement a estimé nécessaire une participation de la Confédération dans une proportion toutefois sensiblement inférieure à ce que souhaitaient le PS, le PDC et les syndicats. Il a cependant relevé que, selon toute vraisemblance, cette contribution fédérale ne permettrait pas d'assainir durablement la caisse de pension. Aussi, attend-il de la part des CFF et de leurs collaborateurs qu'ils fournissent un effort supplémentaire substantiel. Le conseil de fondation de la CP CFF a annoncé un train de mesures visant à redresser le taux de couverture de 79,2% à 100% en dix ans. Outre une contribution d'assainissement de 2,5% prélevée sur les salaires, les gérants ont décidé de supprimer l'adaptation des rentes au renchérissement et de relever l'âge de la retraite de 63,5 à 65 ans. L'intérêt servi sur les avoirs vieillesse est en outre abaissé au minimum légal. Au total, le personnel est mis à contribution pour un montant de CHF 1,22 milliard. L'employeur, quant à lui, consacrera CHF 1,32 milliard à l'assainissement sur vingt-cinq ans. Deux ans tout juste après le passage du système de primauté des prestations à celui de primauté des cotisations, les syndicats ont jugé ces mesures excessivement douloureuses pour le personnel et réaffirmé leur volonté d'une participation accrue de la Confédération (de l'ordre de CHF 3,4 milliards).<sup>16</sup>

**MOTION**  
DATUM: 25.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté, par 102 voix contre 74, une motion Reymond (udc, GE) chargeant le Conseil fédéral d'obtenir et de présenter au parlement les **comptes de résultat des lignes voyageurs intervalles des CFF**. À la suite du motionnaire, la majorité issue des rangs UDC, PLR, PDC et PBD a estimé ces informations nécessaires pour se prononcer sur les projets de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).<sup>17</sup>

## Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 20.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2019 reichten Vertreterinnen und Vertreter der SP-, Grünen-, Mitte- sowie der FDP.Libérale-Fraktion vier gleichlautende **parlamentarische Initiativen** ein (Pa.lv. 19.504 Munz (sp, SH); Pa.lv. 19.505 Roduit (cvp, VS); Pa.lv. 19.506 Eymann (lpd, BS); Pa.lv. 19.507 Trede (gp, BE)). Mit diesen Vorstössen wurde der Bundesrat aufgefordert, für **vergünstigte Tarife im öffentlichen Verkehr für Schulklassen** zu sorgen. Exkursionen von Schulklassen erfüllten wichtige pädagogische, soziale und kulturelle Funktionen für die Kinder und Jugendlichen und sollten entsprechend gefördert werden, so die Initiantinnen und Initianten.

Die zuständige KVF-NR befasste sich im Oktober 2020 mit den Initiativen und gab dem Vorhaben mehrheitlich Folge (15 zu 10 Stimmen). Die Kommission vertrat die Ansicht, dass ausserschulische Aktivitäten für die Bildung der Kinder und Jugendlichen wichtig seien. Eine Minderheit war hingegen der Auffassung, dass damit in die Kompetenz der Kantone und Gemeinden eingegriffen würde, die für Bildungsfragen zuständig seien.<sup>18</sup>

## Luftfahrt

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 31.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Après les débrayages à Genève et les menaces latentes, les représentants des syndicats et les employeurs se sont entendus sur les CHF 110 millions réclamés par les employés (versements pendant le délai de licenciement, indemnités de départ de quatre mois / cinq pour les pilotes et préretraites). Seul problème, personne ne savait d'où allait provenir le financement. La justice zurichoise a reconduit le sursis concordataire jusqu'au 5 juin 2002 pour SairGroup, SairLines, Swissair et Flightlease. Au parlement, l'UDC et le PDC ont demandé la mise sur pied d'une **commission d'enquête parlementaire** (CEP) sur la débâcle de Swissair (lv.pa. 01.458; lv.pa. 01.459). Les radicaux et les verts étaient opposés. Les socialistes, qui auraient pu assurer la création de la CEP avec leur appui, ont temporisé. Ils réservaient leur réponse à février 2002, mais soutenaient l'enquête de la commission de gestion des Etats. Celle-ci se penchait sur le devoir de surveillance de l'OFAC, sur le rôle de la Confédération en tant qu'actionnaire, sur la gestion de la crise par le Conseil fédéral et sur les raisons du grounding du 2.10. Lors de l'assemblée générale des actionnaires, le conseil d'administration de Crossair a démissionné dans sa totalité, y compris son fondateur Moritz Suter, afin de laisser place libre à une nouvelle équipe de onze membres présidée par le hollandais Pieter Bouw. Le **nouveau conseil d'administration** a approuvé le business-plan. Entre temps, le DETEC a octroyé à Crossair 31 concessions pour des lignes court et moyen-courriers qui étaient desservies par Swissair. En fin d'année, le Conseil fédéral a levé la garantie étatique pour risques liés aux actes de guerre ou de terrorisme. En effet, les assureurs garantissaient à nouveau la couverture des risques allant jusqu'à 1 milliard de dollars.<sup>19</sup>

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 12.06.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Contre l'avis de son Bureau, le Conseil national a accepté lors de sa session de printemps par 89 à 88 voix la proposition du PDC de créer une **Commission d'enquête parlementaire** (CEP) pour faire la lumière sur la débâcle de Swissair et pour déterminer la responsabilité de la Confédération dans cette faillite. A l'occasion du vote sur le mandat de la CEP et l'acceptation d'un crédit de CHF 2 millions pour les frais à engager, le Conseil national s'est ravisé et a rejeté son entrée en matière par 95 voix contre 82 et trois abstentions. Comme lors du premier vote, les fronts étaient marqués entre les socialistes, les radicaux et les verts qui ne voulaient pas de la CEP et les démocrates-chrétiens, les libéraux et les udc qui militaient en sa faveur. Les premiers jugeaient la CEP superflue, compte tenu du fait que la sous-commission de gestion du Conseil des Etats menait également une enquête parlementaire. Ils trouvaient aussi qu'il était inutile de dépenser une pareille somme pour une enquête qui était avant tout du ressort des autorités judiciaires et non politiques. Les seconds insistaient sur l'importance de la CEP mise en parallèle avec l'enquête de la sous-commission des Etats et celle du commissaire au sursis dans le but de faire toute la transparence sur le désastre de Swissair. Ils voulaient également savoir si l'OFAC avait bien effectué son devoir de surveillance et les raisons pour lesquelles la débâcle n'avait été ni anticipée, ni prévue par le SECO.<sup>20</sup>

**BERICHT**  
DATUM: 14.12.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le rapport de politique aérienne a été globalement bien accueilli par les différents milieux concernés. L'idée de **placer les aéroports sous la responsabilité de la Confédération** n'a par contre pas plu aux principaux intéressés. Genève et Zurich ont refusé le transfert de responsabilité. La question a divisé les partis gouvernementaux. Le PRD et l'UDC jugeaient que ce n'était pas du rôle de l'Etat d'exploiter de telles infrastructures. A l'inverse, pour le PS et le PDC, la portée d'intérêt national des aéroports nécessitait une prise en main gouvernementale. L'importance de Zurich-Kloten a également divisé les partis. Se rangeant du côté de la direction de l'aéroport, le PDC a défendu le développement de ce dernier. Pour le PS, l'UDC et le PRD, c'était le marché qui devait juger. Réagissant à la consultation, le Conseil fédéral a précisé qu'il était exclu que la Confédération assume des compétences directes dans l'exploitation des aéroports. Il voulait renforcer son influence uniquement sur le fonctionnement, la sécurité, la sûreté, l'établissement de liaisons optimales avec l'étranger et la réduction des régions touchées par le bruit.<sup>21</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 07.10.2008  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la **consultation de la première révision partielle de la loi sur l'aviation**, le Conseil d'Etat genevois a vivement dénoncé une tentative de la Confédération de s'approprier l'aéroport de Genève-Cointrin. Selon lui, le financement proposé de l'OFAC par la nouvelle taxe de surveillance vise à nationaliser les bénéfices des deux grands aéroports du pays au détriment des investissements nécessaires au développement des infrastructures du trafic aérien. Les milieux de l'aviation et l'UDC ont également condamné les nouvelles taxes et redevances, jugeant qu'elles alourdiraient excessivement les coûts et affaibliraient par conséquent la compétitivité de l'aviation suisse. Pour la même raison, le PRD et le PDC ont refusé la redevance de sécurité, mais ont soutenu la taxe de surveillance. Enfin, le PS fut le seul parti gouvernemental à soutenir pleinement le projet du Conseil fédéral, estimant nécessaire de consolider le financement de l'OFAC pour garantir la sécurité aérienne du pays.<sup>22</sup>

### Post und Telekommunikation

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 15.12.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

En septembre, le **Conseil fédéral a décidé de donner une base constitutionnelle à la création d'une banque postale et à l'abandon de la majorité du capital détenu dans Swisscom**. Cependant, il conservera un veto de vente pour protéger l'entreprise de reprises inamicales et de droit national. Le gouvernement a agi ainsi pour éviter tout litige de constitutionnalité retardant le projet et pour couper court au référendum annoncé par la gauche contre la privatisation. Avec ces deux articles constitutionnels, le Conseil fédéral a aussi frappé un coup à gauche et à droite. En élevant au niveau constitutionnel les deux problématiques, il a contribué à générer un équilibre entre elles et à les rendre moins vulnérables. Ces deux projets se répondaient ainsi l'un l'autre et ils apparaissaient donc comme les deux volets d'une même politique. Leur ancrage dans la constitution implique aussi qu'une votation populaire obligatoire soit tenue. L'UDC, le PDC et le PRD se sont déclarés plutôt satisfaits, sans cacher leur opposition à une banque postale. Par contre, le PS et les syndicats se sont opposés à la privatisation de Swisscom. La teneur explosive du sujet a engendré de nombreuses requêtes (interpellations, postulats et motions) de tout bord afin de réclamer soit une libéralisation pour la droite soit un maintien du service public pour la gauche (motions: 00.3239, 00.3260, 00.3307, 00.3607. postulats: 00.3045, 00.3046, 00.3259. interpellations: 00.3244, 00.3389, 00.3394, 00.3511). Le Conseil fédéral a calmé le jeu en répondant que tous les scénarios seraient étudiés pour la mouture finale.<sup>23</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 16.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Le **projet de libéralisation du dernier kilomètre a rencontré une large approbation**. Les deux autres points de la révision de la LTC n'ont pas été contestés. Les instances consultées s'accordaient sur le fait que la ComCom devait disposer d'instruments pour favoriser la concurrence dans la branche des télécoms. Elles estimaient aussi que le droit des télécommunications devait être ajusté au droit européen. L'association Inside Telecom, qui regroupe les plus importants nouveaux opérateurs de télécoms helvétiques, de même que l'Association suisse du secteur de l'information et des télécommunications (SICTA), ont plébiscité le projet du Conseil fédéral. L'UDC et le PRD ont également approuvé les plans gouvernementaux. Le PDC a affiché un certain scepticisme. Le PS a par contre fait part de son désaccord avec la libéralisation. Il a estimé que Swisscom risquait de se trouver en difficulté et que le dégroupage n'était ni dans l'intérêt de la Confédération, en tant qu'actionnaire principal, ni dans celui des contribuables. Quant à la principale intéressée, l'entreprise Swisscom, elle s'est

défendue de l'accusation de monopole et s'est fermement opposée à l'obligation de dégrouper les lignes de raccordement téléphoniques. D'après elle, le dernier kilomètre était déjà en concurrence avec d'autres infrastructures comme le réseau câblé. Elle craignait que les autres opérateurs ne profitent de ce dégroupage pour concentrer leur offre sur des villes et les clients commerciaux les plus lucratifs. S'il n'est pas entendu, l'opérateur, qui parle d'expropriation, se réserve le droit d'engager des démarches juridiques.<sup>24</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 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.<sup>25</sup>

**INTERPELLATION / ANFRAGE**  
DATUM: 14.12.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

A la fin du mois de novembre, le chef du DFF, Hans-Rudolf Merz, a annoncé **l'intention du Conseil fédéral de privatiser Swisscom** et de rapidement mettre ce projet en consultation. D'après lui, la Confédération ne pouvait plus assumer la double casquette d'actionnaire et de régulateur et elle devait cesser d'assumer les risques financiers auxquels l'entreprise était exposée. Il a précisé que la décision du gouvernement avait été prise sans avoir consulté Swisscom. Le projet de privatisation a divisé les partis gouvernementaux en deux camps; d'un côté, le PS et le PDC se sont prononcés contre la vente, et de l'autre, l'UDC et le PRD en sa faveur. Suite à une confidence révélée aux médias par Christoph Blocher, le porte-parole du DFF a dû confirmer le lendemain de l'annonce de la privatisation que le **Conseil fédéral s'opposait à tout engagement important de Swisscom à l'étranger** tant que la Confédération resterait majoritaire dans son capital. Initialement, le gouvernement avait prévu de finaliser avec Swisscom sa nouvelle marge de manœuvre réduite avant de la communiquer aux médias. Justifiant le choix du gouvernement, Hans-Rudolf Merz a indiqué que la Confédération ne voulait pas que l'opérateur helvétique prenne à l'étranger d'importantes responsabilités pour des infrastructures ou du personnel. Le PS, le PDC et le PRD ont réagi avec incompréhension à cette annonce. Seule l'UDC a appuyé la stratégie du gouvernement. Réagissant dans un communiqué, Swisscom a pris acte de la position de son propriétaire. La stupéfaction était néanmoins de mise, car l'opérateur était à la veille de signer avec l'opérateur irlandais Eircom, son premier gros contrat d'expansion à l'étranger par acquisition. Afin d'apporter des précisions à l'interdiction de tout engagement de Swisscom à l'étranger, le ministre de tutelle de l'opérateur national, Moritz Leuenberger, a relevé que celle-ci n'était pas absolue. Elle s'appliquait avant tout aux rachats importants, mais pas à des échanges technologiques avec des partenaires sous la forme de joint-ventures. Exigeant des précisions supplémentaires, le PS, le PDC, le PRD et l'UDC ont demandé un débat urgent sur la privatisation de Swisscom. Les quatre partis gouvernementaux et les Verts ont chacun déposé une interpellation à ce sujet (05.3721 / 05.3722 / 05.3729 / 05.3724 / 05.3730).<sup>26</sup>

Anfang April präsentierte der Bundesrat seine **Botschaft zur Privatisierung der Swisscom**. Er beantragte, die Mehrheitsbeteiligung des Bundes von derzeit 62,45% (mit einem Marktwert von rund CHF 16 Mrd.) zu verkaufen. Die Entlassung der Swisscom aus der Abhängigkeit des Bundes dränge sich auf, weil die Telekommunikation als schnelllebiges Geschäft eine ständige Anpassung der Geschäftsmodelle und hohe Risikobereitschaft erfordere. Sinkende Preise und Umsätze im Inland zwingen das Unternehmen, im Ausland zu wachsen. Private Investoren könnten solche Risiken eher eingehen als der Bund. Für diesen sei es sinnvoll, sich auf die Gewährleistung guter Rahmenbedingungen zu beschränken. Mit dem Rückzug könne er auch die Interessenkonflikte, die sich aus seiner Mehrfachrolle als Gesetzgeber, Regulator, Eigentümer und Kunde der Swisscom ergeben, reduzieren. Die Grundversorgung sei durch die bestehende Fernmeldegesetzgebung breit abgesichert und könne auch in Zukunft den sich wandelnden Bedürfnissen und technischen Möglichkeiten angepasst werden.

Im Gegensatz zum Vernehmlassungsentwurf verzichtete der Bundesrat auf flankierende Massnahmen wie eine Sperrminorität. Auch die Volksaktie, mit der er den Verkauf der Bundesbeteiligung der Bevölkerung hatte schmackhaft machen wollen, hatte sich als nicht mehrheitsfähig erwiesen. Die Mehrheit der Kantone (insbesondere die Gebirgskantone) hatte sich gegen die Veräusserung der Bundesbeteiligung ausgesprochen, ebenso wie die CVP, die SP und die Gewerkschaften. Auf Zustimmung gestossen war das Ansinnen bei der SVP, der FDP und den Wirtschaftsverbänden.

Der Nationalrat würdigte das rasche Handeln des Bundesrates und die Bedeutung des Geschäfts: Erstmals müsse das Parlament über die Privatisierung einer der grundlegenden Infrastrukturen befinden. Die Mehrheit der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-NR) plädierte für Nichteintreten auf die Vorlage. So sei unklar, wer die Swisscom übernehmen solle: Die Regierung präsentiere das Unternehmen ausländischen Investoren auf dem Silbertablett und gefährde damit die flächendeckende Grundversorgung in der Schweiz. Da die Swisscom für den technologischen Fortschritt der Schweiz von strategischer Bedeutung sei, verberge sich der Bund mit einer Veräusserung der Firma die Möglichkeit, diesen mitzugestalten. Als weitere Einwände führten die Kommissionssprecher sicherheitspolitische und finanzpolitische Überlegungen an: So sei die Swisscom zuständig für die Wartung von geheimen Anlagen, und durch den Verkauf der Unternehmung entgingen der Bundeskasse erhebliche Einnahmen. Eine Kommissionsminderheit aus Mitgliedern der FDP- und der SVP-Fraktion setzte sich für Eintreten auf die Vorlage ein. Nur so liesse sich der Interessenkonflikt des Bundes (als Eigner, Regulator, Gesetzgeber und Grosskunde) mit der Swisscom lösen. Die Bundesbeteiligung stelle zudem ein Klumpenrisiko dar. Ausserdem sei mit dem Fernmeldegesetz die Grundversorgung gesichert. Bundesrat Merz erklärte, die Privatisierung der Swisscom sei für das Unternehmen, für die Branche und für die Volkswirtschaft als Ganzes die beste Lösung. Die Strategie des Bundesrates werde von Verwaltungsrat und Konzernspitze mitgetragen. Die Grundversorgung sei basierend auf den geltenden Gesetzen gewährleistet, die Entflechtung von Swisscom und Armee bereits im Gang. In einer namentlichen Abstimmung folgte der Nationalrat der Mehrheit der CVP-Fraktion, den Sozialdemokraten und den Grünen und beschloss mit 99:90 Stimmen und vier Enthaltungen, nicht auf die Vorlage einzutreten. Der Rat lehnte eine parlamentarische Initiative Vanek (Alliance de Gauche, GE) (05.462) im Vorprüfungsverfahren ab, welche die Teilprivatisierung der Swisscom von 1998 rückgängig machen wollte.

Mit Stichentscheid ihres Präsidenten beantragte die Mehrheit der KVF dem Ständerat, auf das Geschäft einzutreten und es dann an den Bundesrat zurückzuweisen. Das Parlament müsse seine Aufgaben wahrnehmen, nötig sei eine neue Vorlage und eine neue Vernehmlassung. Über eine Privatisierung könnten die Räte erst entscheiden, wenn folgende Punkte geklärt seien: Sinn und Umfang einer Privatisierung, Gewährleistung der Grundversorgung, Marktöffnung, Sicherheitspolitik, Staatsunabhängigkeit von Radio und Fernsehen, Verbreitungsinfrastruktur sowie Rollenkonflikte beim Bund. Eine aus Mitgliedern der CVP-Fraktion und den Sozialdemokraten zusammengesetzte Minderheit beantragte Nichteintreten, um dem Bundesrat Zeit zu geben, in aller Ruhe eine neue, bei Parlament und Volk mehrheitsfähige Lösung zu erarbeiten. Die für die Grundversorgung wichtige Telekom-Infrastruktur solle nicht in ausländische Hände fallen; bis jetzt habe die Regierung nicht gezeigt, wie sie dieses Kernproblem lösen wolle. Bundesrat Merz unterstützte den Rückweisungsantrag der Kommissionsmehrheit, um das Geschäft neu aufzugleisen, eine Privatisierungsstrategie zu entwickeln und die Grundversorgung auch der Randgebiete vertieft abzuklären. Eine Vollprivatisierung – das hätten die Debatten in beiden Räten



gezeigt – sei nicht sofort machbar. Mit 23:21 Stimmen beschloss der Ständerat, nicht auf die Vorlage einzutreten. Mit dieser Entscheidung war das Geschäft erledigt. Die Leitung der Swisscom gab bekannt, dass sie trotz dieses negativen Parlamentsentscheids weiterhin die vollständige oder zumindest teilweise Abgabe der Bundesbeteiligung am Unternehmen wünsche.<sup>27</sup>

#### MOTION

DATUM: 06.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

In der Herbstsession billigte der Ständerat eine Motion Pfisterer (fdp, AG) (06.3246), welche einen Abbau der Beteiligung des Bundes an der Swisscom auf 51% oder einen Drittel mit Garantien in Bezug auf die Grundversorgung in ländlichen Regionen verlangte. Eine ebenfalls überwiesene Motion Escher (cvp, VS) fordert, dass die **Swisscom eine schweizerisch beherrschte Gesellschaft** bleibt, welche die Grundversorgung sicherstellt. Bundesrat Merz erklärte, in dieser Legislatur keine neue Vorlage zum Abbau der Bundesbeteiligung an der Swisscom vorlegen zu wollen. Es brauche nun Zeit für Reflexion und eine umfassende Auslegeordnung. Der Nationalrat stimmte einem Postulat der CVP-Fraktion für die Ausarbeitung eines Berichts über die Folgen der Privatisierungen ehemaliger Telekom-Monopolisten in den europäischen Ländern zu (06.3331).<sup>28</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 20.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Gegen Stimmen aus der SVP- und der FDP-Fraktion und gegen den Antrag des Bundesrates verabschiedete das Parlament eine **Revision des Postorganisationsgesetzes**, welche auf eine parlamentarische Initiative der CVP-Fraktion zurückgeht. Sie verlangt, dass die Post in ihrer Organisation und in Bezug auf ihre Produktionsstruktur der regionalen Vielfalt des Landes Rechnung trägt, soweit dies wirtschaftlich tragbar ist. Ziel ist die Aufrechterhaltung dezentraler Betriebsstrukturen sowie von Arbeits- und Ausbildungsplätzen. (Zur Annahme der Initiative im Nationalrat 2003, siehe hier.)<sup>29</sup>

#### VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS

DATUM: 22.10.2008  
NICOLAS FREYMOND

À la surprise générale, et contre l'avis de Moritz Leuenberger, le Conseil fédéral est revenu sur sa décision de l'année précédente en optant pour une **accélération du rythme de la libéralisation**. Selon le projet mis en consultation en février, le monopole sera abaissé à 50 grammes dès le 1er avril 2009, puis supprimé en 2012 (au lieu de 2011 et 2014 respectivement). Estimant que la loi sur la poste (LPO) lui en donnait la compétence, le collège gouvernemental a en outre décidé de procéder **par voie d'ordonnance**, c'est-à-dire sans passer par le parlement. Pour l'ouverture complète, par contre, une révision de la LPO, soumise au référendum facultatif, sera nécessaire. Le service universel y sera maintenu et confié à la Poste pour la période 2012-2017. En 2017, il sera mis au concours. Sous la pression des milieux bancaires, le Conseil fédéral a finalement renoncé à proposer d'octroyer une licence bancaire à PostFinance. La Poste a réagi négativement, jugeant une réforme des conditions cadres nécessaire avant l'abaissement du monopole, afin de garantir l'égalité de traitement avec ses concurrents. Elle a en outre réitéré sa demande de licence bancaire en échange de la suppression de la garantie d'Etat. Le Syndicat de la communication a, lui, fustigé la « soumission » du Conseil fédéral à Economiesuisse et prédit à court terme la suppression de nombreux bureaux de poste et emplois.

Lors de la consultation, le PS, les Verts et les syndicats ont rejeté le projet du Conseil fédéral car il ne garantit pas le service universel pour tous, c'est-à-dire pour les habitants de toutes les régions, et laisse présager la suppression de nombreux emplois et la dégradation des conditions de travail dans la branche. Le PS a par ailleurs plaidé en faveur d'une véritable banque postale. À l'inverse, le PDC, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et la Fédération des entreprises suisses se sont montrés très favorables, jugeant que la libéralisation procurera une plus grande liberté de choix, une meilleure qualité des prestations et une baisse des prix. Le projet a divisé les associations de consommateurs : alors que la FRC romande s'est déclarée hostile à la libéralisation, la Konsumentenforum a plaidé en sa faveur. Enfin, l'association des communes suisses y est opposée, car le projet du Conseil fédéral ne garantit pas le service universel généralisé.

Au parlement, la manière de faire du Conseil fédéral a été vivement critiquée. Dans un premier temps, l'Assemblée fédérale a biffé l'abaissement dès 2009 du monopole de la Poste sur les lettres de 100 à 50 grammes du programme de législature. En dépit de cet avertissement, le Conseil fédéral a décidé, le 22 octobre, d'abaisser, par voie d'ordonnance, la limite du monopole pour les lettres de 100 à 50 grammes dès le 1er

juillet 2009. S'il a rappelé sa volonté de libéraliser totalement le marché postal, il a toutefois renoncé à fixer une échéance précise. De plus, la version définitive du projet dissocie clairement la révision prochaine de la législation postale et la libéralisation. Cette dernière fera en effet l'objet d'un arrêté fédéral distinct, soumis au référendum facultatif. Enfin, le gouvernement a renoncé à soumettre à terme le service universel à un appel d'offres, ralliant l'opinion fréquemment émise lors de la consultation qu'aucun concurrent de La Poste ne pourrait offrir ce service.<sup>30</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 20.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Peu après ces nouvelles attaques et moins d'une année après sa prise de fonction, **Claude Bégli a annoncé sa démission**, invoquant les « attaques non pertinentes contre [sa] personne, associées à des diffamations publiques ». Réagissant à cette annonce, les partis ont unanimement demandé au Conseil fédéral d'assigner une ligne stratégique claire à La Poste. Le PLR a jugé nécessaire de nommer une personnalité politique solide à la présidence du Conseil d'administration (CA), tandis que l'UDC a réclamé que le gouvernement in corpore se saisisse du dossier de La Poste, critiquant au passage sa gestion par Moritz Leuenberger. Le PS a quant à lui plaidé pour un rééquilibrage des rapports entre CA et direction et exclu un retour au pouvoir de la « vieille garde ». Si la presse romande a souligné la virulence de sa consœur alémanique, le président du PDC, Christophe Darbellay, a dénoncé une « campagne haineuse organisée par quelques apparatchiks ». Le président de la CTT-CE, Christoffel Brändli (udc, GR) a pour sa part estimé que les compétences de Claude Bégli n'étaient pas en cause, jugeant positivement le choix de Moritz Leuenberger.<sup>31</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 21.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Dès le lendemain après la démission de Claude Bégli, le Conseil fédéral a annoncé la **nomination de Peter Hasler**, ancien directeur de l'Union patronale suisse (UPS), à la présidence du Conseil d'administration (CA) de La Poste. Interrogé sur la rapidité de cette nomination, Moritz Leuenberger a confié avoir lancé la procédure de sélection suite à l'annonce de la démission de Wolfgang Werlé, deux semaines auparavant. Par la même occasion, il a révélé que l'enquête du groupe de travail avait conclu à l'impossibilité de rétablir les liens de confiance entre Claude Bégli et les cadres supérieurs du géant jaune, rendant nécessaire un changement à la présidence du CA. Cette nomination a été globalement bien accueillie par les partis politiques, exception faite de l'UDC, qui a dénoncé une élection précipitée. Le PLR et le PDC ont salué le choix d'une personnalité expérimentée et parfaitement en phase avec la culture politique suisse, alors que le PS a émis quelques réserves quant à l'adéquation des conceptions de l'ancien patron des patrons au fonctionnement des services publics. Les syndicats ont exprimé leur satisfaction, voyant dans le zurichois une personne apte au compromis. La presse a pour sa part relevé la méconnaissance de Peter Hasler du secteur postal.<sup>32</sup>

1) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

2) LT, 13.11.10.

3) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

4) Presse du 16.7.99.

5) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.

6) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1. 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.

7) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.

8) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.

9) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.

10) LT, 27.11.03 (résultats de la consultation); TG, 27.11.03.

11) FF, 2004, p. 2045 s.; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.

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

13) 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.

14) Cdt, 31.8.95; 24 Heures, 11.11.95; NF et LZ, 16.11.95; NZZ, 26.11.95; TA, 15.11.95; JdG et CdT, 16.11.95; 24 Heures, 17.11. et 1.12.95.

15) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).

16) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.

17) BO CN, 2009, p. 1927 s.

18) Medienmitteilung KVF-NR vom 20.10.20

19) Presse du 27.11 et de décembre 2001; LT, 27.3.02.

20) BO CN, 2002, p. 246 ss. et p. 877 ss. Lit. "Le rôle du Conseil fédéral et de l'administration fédérale en relation avec la crise de Swissair. Rapport de la commission de gestion du Conseil des Etats du 19 septembre 2002."

21) LT, 14.12.04.; LT, 4.9.04.

22) TG, 30.9.08 (GE); LT, 4.10.08 (UDC et milieu de l'aviation); NZZ, 7.10.08 (PDC, PRD et PS).

23) Projet du CF; presse du 7.9.00. Interventions parlementaires; BO CN, 2000, p. 1195, 1199, 1205, 1599 et 1607; BO CE, 2000, p. 799.



- 24) LT, 16.10.02.  
25) BO CN, 2003, p. 2078 ss. et 2092 ss.; presse du 18.12 et 19.12.03.  
26) Presse du 24.11 au 26.11 et du 28.11 au 1.12.05.  
27) AB NR, 2006, S. 621 ff.; Presse vom 11.4. (Kommission) und 8.-11.5.06; AB NR, 2006, S. 652 und Beilagen II, S. 170 f.; AB SR, 2006, S. 327 ff.; Presse vom 22.5. (Kommission) und 7.-8.6.06.; BBl, 2006, S. 5221 ff.; Presse vom 5.5.06.  
28) AB SR, 2006, S. 887 ff.; AB NR, 2006, S. 1577 und Beilagen IV, S. 477.  
29) BBl, 2006, S. 3967 ff. (Kommission) und 3979 ff. (BR); AB NR, 2006, S. 1071 ff. und 2045; AB SR, 2006, S. 818 ff., 1130 ff. und 1265; BBl, 2007, S. 3; Presse vom 3.10.06.  
30) Presse du 17.9.08; LT, 19.9.08 (AF); presse du 23.10.08 (CF); Presse du 28.2.08. ; TA, 5.3.08 (PS); LT, 16.6.08; LT et NZZ, 17.6.08; LT, 4.7.08 (communes).  
31) Presse du 20.1.10.  
32) Presse du 21.1.10.