

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Eisenbahn
Akteure	Grüne Partei der Schweiz (GPS)
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

Bühlmann, Marc
Dupraz, Laure
Rinderknecht, Matthias
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bühlmann, Marc; Dupraz, Laure; Rinderknecht, Matthias; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Grüne Partei der Schweiz (GPS), 1991 – 2013. 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
Eisenbahn	3
Umweltschutz	3
Allgemeiner Umweltschutz	3
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	4
Parteien	4
Linke und ökologische Parteien	4

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
IWF	Internationaler Währungsfonds
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
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
WWF	World Wide Fund for Nature
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
FMI	Fonds monétaire International
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
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
WWF	World Wide Fund for Nature
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté son **message sur l'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**, déposée en 1990. Ce texte entend protéger les régions de montagne des nuisances dues au trafic de transit et prescrit, pour cela, le transfert complet du trafic de transit de la route au rail. Selon le gouvernement, cette initiative, lancée en 1989, est devenue caduque car, entre temps, toute une série de mesures ont été prises (réduction des émissions de substances polluantes et de bruit, protection de la nature et du paysage, étude d'impact, promotion des transports publics, accroissement de la capacité du Gothard et du Lötschberg, nouvelles transversales alpines, Rail 2000 et Cargo 2000, restrictions de la loi sur la circulation routière à l'encontre des poids lourds, Convention sur la protection des Alpes, traité sur le transit, etc.). De plus, elle irait à l'encontre de certains engagements internationaux pris par la Suisse. En particulier, elle violerait le principe de non-discrimination à l'égard des étrangers et pourrait provoquer des mesures de rétorsion de la part des autres pays. Enfin, elle contredirait le principe du libre choix du moyen de transport. En conséquence, le Conseil fédéral a recommandé le rejet sans contre-projet de ce texte, position sur laquelle le Conseil national s'est entièrement aligné, malgré l'opposition des verts et du PS.

La grande chambre a encore décidé de ne pas donner suite à une initiative du canton d'Uri (lv.ct. 91.303); celle-ci ayant un contenu quasiment identique à l'initiative populaire précitée, les mêmes arguments ont prévalu à son encontre.¹

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.²

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil fédéral a présenté son **message complémentaire sur la NLFA** concernant **l'intégration de la Suisse orientale à ce projet** (BRG 91.042), ce qui était prévu dans le message de 1990 sur Alptransit. Le gouvernement proposa ainsi de créer une nouvelle ligne entièrement en tunnel (tunnels de **l'Hirzel**, permettant le lien de la Suisse orientale sans détour par Zurich, et du **Zimmerberg**, assurant la liaison du nouveau tronçon Zurich-Thalwil (Rail 2000) au tunnel de l'Hirzel) et d'améliorer la ligne qui relie Saint-Gall au tunnel de l'Hirzel via Rapperswil par un doublement des voies sur certains tronçons. Ces travaux permettraient ainsi de faire accéder la Suisse orientale à la ligne du Saint-Gothard plus rapidement et plus facilement, tout en offrant une capacité de transport supplémentaire. Le montant de ces travaux est estimé à 850 millions de francs, financés selon le même mode que les transversales alpines. Il est par ailleurs prévu d'agrandir la gare de Coire, afin d'améliorer le lien entre les Grisons, la Suisse centrale et le Saint-Gothard. Si le parlement a adopté le projet du Conseil fédéral, le Conseil national dut néanmoins faire face à une proposition de non-entrée en matière de la part de la minorité de la commission (Friderici (pl, VD) et Biel (adi, ZH), soutenus par les verts, les automobilistes et une partie de l'AdI). Cette dernière s'opposait avant tout à l'aménagement de la gare de Coire qu'elle considérait n'avoir rien à faire avec le projet de NLFA.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytzois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties.⁵

Umweltschutz

Allgemeiner Umweltschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.1999
LAURE DUPRAZ

Au printemps, le **Conseil national** s'est penché sur la loi concernant la coordination et la simplification des procédures d'approbation des plans, comprenant le message général et un complément concernant la modification de la loi sur les routes nationales. Les députés ont souligné la nécessité d'une telle réforme. Les Verts ont toutefois estimé que le projet de l'exécutif était plus axé sur la satisfaction des besoins de l'économie que sur ceux de la protection de l'environnement. De nombreuses modifications de détail ont été apportées au projet. Nous retiendrons notamment que, dans la loi sur la protection de la nature et du paysage, le délai de recours a été fixé en règle générale à 30 jours pour tous les cantons. Cette disposition a été acceptée par 76 voix contre 58, bien que Moritz Leuenberger s'y opposa pour des motifs de souveraineté cantonale. Les députés ont rejeté une proposition de prolonger la durée de mise à l'enquête publique de la demande d'approbation des plans et de sa publication (organes officiels des cantons et des communes et Feuille fédérale) de 30 à 60 jours. Dans l'ensemble, la plupart des modifications concernant la loi sur les routes nationales, proposées par le Conseil fédéral, ont été acceptées. Le National a modifié la durée des zones réservées dans la loi sur les routes nationales et la loi sur les chemins de fer, passant de 8 à 5 ans, avec une prolongation de 3 ans au plus (l'exécutif prévoyait 4 ans). Concernant la modification de la loi sur les forêts, pour des projets cantonaux, les députés ont décidé que lorsque la surface de défrichage dépassera 5'000 m² ou quand elle sera située sur le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci consulteront l'OFEFP. Cet amendement, proposé par la majorité de la Ceate, a été approuvé par 94 voix contre 44; puis le projet a été accepté par 121 voix contre 4.⁶

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Linke und ökologische Parteien

PARTEICHRONIK
DATUM: 14.09.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

In der Legislaturbilanz grenzte sich die Grüne Partei unter anderem **deutlich von der SP ab**; laut Monika Stocker (ZH) begegne die Leitung der sozialdemokratischen Partei der Frage des wirtschaftlichen Wachstums zunehmend unkritischer. Diese Abgrenzung gegen die SP verdeutlichte sich unter anderem an der Delegiertenversammlung vom 14. September in Luzern, an welcher die GPS beschloss, gegen die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), welche als **Inbegriff eines zerstörerischen Wirtschaftswachstums** interpretiert wurde, das Referendum zu ergreifen. Es handelt sich dabei um das erste von der GPS ergriffene Referendum; Volksinitiativen hat sie noch nie lanciert. Die GP forderte auch einen Abbruch der EWR-Verhandlungen und kündigte Widerstand gegen ein eventuelles EG-Beitritts-gesuch an. Während der NEAT-Referendums-Entscheid nur zu geringer Kontroverse Anlass bot, opponierten welsche Delegierte vergebens gegen die europapolitischen Standortbestimmungen.⁷

WAHLEN
DATUM: 20.10.1991
MATTHIAS RINDERKNECHT

Bei den Nationalratswahlen **übertraf die GPS ihr Minimalziel der Konsolidierung der elf Sitze um drei Mandate** (neu vierzehn Sitze) und konnte ihren Wähleranteil von 4,9 auf 6,1% erhöhen. Diese Gewinne waren allerdings weitgehend auf die Beitritte von Kantonalsektionen, welche 1987 zum Grünen Bündnis gehört hatten, zurückzuführen. In den Kantonen der Westschweiz ging der Wähleranteil ausser in Neuenburg überall leicht zurück, was laut Parteipräsidentin Gardiol (VD) auf die Tatsache schliessen lässt, dass die Wählerschaft in der Romandie im Gegensatz zu jener in der Deutschschweiz die fundamentalistischen Positionen der GPS bezüglich der Europäischen Integration und der NEAT nicht geschätzt hätte. Bei Wahlen in die **kantonalen Parlamente** zeigte sich eine **rückläufige Bewegung in allen Kantonen ausser Freiburg**, wo neu vier grüne Abgeordnete Einsitz fanden.⁸

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 07.09.1992
MATTHIAS RINDERKNECHT

Bei der eidgenössischen Abstimmung über den **IWF-Beitritt** konnte die **klare Spaltung** innerhalb der GP zwischen beitriftswilligen Romands und ablehnenden Deutschschweizern, für welche die Bretton-Woods-Institutionen primär ein Mittel zur Ausbeutung der Entwicklungsländer darstellen, nicht überwunden werden; die **Gegner der Vorlage** setzten sich in der DV mit **72 zu 31 Stimmen** durch. Auch die **NEAT** wurde von der GP **abgelehnt**, weil sie in ihren Augen – genauso wie der Transit-Vertrag mit der EG – die Wirtschaftsphilosophie der EG, welche im wesentlichen auf ein Wirtschaftswachstum mit verheerenden Konsequenzen für die Umwelt ausgerichtet sei, widerspiegle.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.11.2013
MARC BÜHLMANN

In der **Verkehrspolitik** wollten die Grünen ihre Position für weniger Mobilität verteidigen. Bereits im Januar kündigte Co-Präsidentin Regula Rytz an, ein Referendum zu unterstützen, sollte der Bau einer zweiten Gotthardröhre beschlossen werden. Das bis anhin von den Grünen besetzte VCS-Präsidium wollte man ebenfalls nicht kampflos der SP überlassen: neben der letztlich gewählten Evi Allemann (sp, BE) trat deshalb auch Aline Trede (gp, BE) an. Mitte April brachten die Grünen zudem die Idee eines Gelegenheits-Halbtax-Abonnements in die Diskussion um die Preise im öffentlichen Verkehr ein. Die „Bahnkarte 25“ soll für CHF 50 im Jahr die Bahnreisen um 25% verbilligen. Damit würden Anreize für Gelegenheitszugfahrer gesetzt, die vermehrt auf die Strasse ausweichen würden, gab Regula Rytz, Co-Präsidentin der Grünen in einem Interview zu Protokoll. Eine ähnliche Idee war in Deutschland mit einigem Erfolg im Jahr 2002 eingeführt worden. Schliesslich forderten die Delegierten im November in einer Resolution, dass bis 2050 nur noch Autos auf Schweizer Strassen fahren dürfen, die mit grünem Strom fahren. Dies soll durch eine Erhöhung der Auto-Importsteuer und der Umwandlung von Parkplätzen in Standplätze mit Ladestationen erreicht werden. Darüber hinaus müsse möglichst rasch ein verursachergerechtes Mobility-Pricing eingeführt werden.¹⁰

1) BO CN, 1992, p. 2606 ss.; FF, 1992, II, p. 965 ss.; Presse du 13.2 et 17.12.92; LNN, 14.12.92; TA, 16.12.92.

2) 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.

- 3) BO CE, 1991, p. 675 ss.; BO CN, 1991, p. 1653 ss.; FF, 1991, III, p. 1176 ss.; FF, 1991, III, p. 1570 ss.; Presse du 27.6.91.
- 4) Bund, 20.6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91. JdG, 20.11.91.
- 5) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.
- 6) BO CN, 1999, p. 49 ss.; BO CN, 1999, p. 53 ss.
- 7) Presse vom 4.7.91 und 16.9.91; Ww und L'Hebdo vom 19.9.91; info-CPS, November 1991; GPS-Informationdienst vom 6.11.91; TW vom 12.10.91;
- 8) NZZ vom 20.9.91; JdG vom 4.10.91; Presse vom 4.11.91; BZ vom 12.11.91
- 9) Parolen 1992 ; Presse vom 17.1.92 und 7.9.92; NZZ vom 31.1.92; BZ und JdG vom 27.4.92; 24 Heures vom 6.5.92; Bund vom 13.8.92
- 10) NZZ, 21.1.13; AZ, 22.4.13; So-Bli, 22.9.13; NZZS, 20.10.13; NZZ und TG, 11.11.13.