

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>20.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Freisinnig Demokratische Partei, Die Liberalen (FDP), Grünliberale Partei der Schweiz (GLP)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</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  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Grünliberale Partei der Schweiz (GLP), Freisinnig Demokratische Partei. Die Liberalen (FDP), 1997 – 2019*. 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	3
Eisenbahn	10
Luftfahrt	12
Post und Telekommunikation	13

# Abkürzungsverzeichnis

<b>EFD</b>	Eidgenössisches Finanzdepartement
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>POG</b>	Postorganisationsgesetz
<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>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>FMG</b>	Fernmeldegesetz
<b>PG</b>	Postgesetz
<b>ComCom</b>	Eidgenössische Kommunikationskommission
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<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>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>LOP</b>	Loi sur l'organisation de la Poste
<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>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>LTC</b>	Loi sur les télécommunications
<b>LPO</b>	Loi sur la poste
<b>ComCom</b>	Commission fédérale de la communication
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ZEB</b>	Développement de l'infrastructure ferroviaire

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**ANDERES**  
DATUM: 02.06.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Suite à l'annulation de cette rencontre, les négociations bilatérales sur le dossier des transports entrèrent dans une **période de quasi-blocage pendant près de cinq mois**. Face à cette situation critique s'élevèrent de nombreuses voix sur le plan interne demandant au Conseil fédéral d'assouplir de façon plus conséquente sa position. De l'avis que les enjeux étaient encore plus importants pour la Suisse sur les autres principaux dossiers (transport aérien, recherche, libre circulation des personnes), les milieux économiques firent part de leur souhait de voir les négociations se conclure encore cette année, quitte à faire d'importantes concessions. Certains partis bourgeois (UDC et PRD) proposèrent, afin de sortir de l'impasse, de soumettre au souverain un nouvel article constitutionnel beaucoup moins contraignant que le texte de l'initiative des Alpes. A l'autre extrême, le parti écologiste et les mouvements de défense de l'environnement (ATE, Comité de l'initiative des Alpes, WWF) laissèrent clairement entendre que toute taxation en dessous des CHF 500 serait motif à référendum.<sup>1</sup>

**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>2</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 31.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{3}{4}$  actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.<sup>3</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 01.10.2010  
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.<sup>4</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>5</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 François (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionmehrheit 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 François 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>6</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 19.06.2015  
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 19. Juni 2015 wurde der Bundesbeschluss zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** vom Nationalrat mit 123 zu 66 Stimmen bei 5 Enthaltungen gutgeheissen. Die ablehnenden Stimmen gehörten der geschlossenen SVP-Fraktion und einem Teil der FDP-Fraktion. Im Ständerat wurde der Bundesbeschluss in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 32 zu 4 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen.<sup>7</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 02.03.2016  
NIKLAUS BIERI

Als Reaktion auf den Verlagerungsbericht 2013 reichte die FDP-Fraktion im März 2014 ein Postulat ein, mit welchem der Bundesrat mit der Prüfung eines neuen, **realistischen Verlagerungsziels** gemäss Artikel 3 des Güterverkehrsverlagerungsgesetzes (GVVG) beauftragt wird. Im Juni 2014 wurde das Postulat bekämpft, im März 2016 stimmte der Nationalrat schliesslich zu. Die Debatte wurde nur drei Tage nach dem Urnengang zur Sanierung des Gotthardstrassentunnels geführt, was die ohnehin emotionale Debatte zusätzlich erhitze. So wurde den Verfechtern eines neuen Verlagerungsziels vorgeworfen, sie hätten im gerade zu Ende gegangenen Abstimmungskampf für die zweite Röhre stets betont, dass die Verlagerungspolitik nicht in Frage gestellt werde. Mit dem so kurz nach der Abstimmung erfolgenden Infragestellen des Verlagerungsziels entstehe der Eindruck, die FDP hätte im Abstimmungskampf mit falschen Karten gespielt. Diese Vorwürfe, vorgebracht von Nationalrätin Rytz (gp, BE) und Nationalrat Bäumle (glp, ZH), konterte der Sprecher der FDP-Fraktion Fluri (fdp, SO) damit, dass es seit Jahren unbestritten sei, dass das Verlagerungsziel von 650'000 alpenquerenden Lastwagen pro Jahr bis 2018 nicht zu erreichen sei. Ein Rechtsstaat werde unglaubwürdig, wenn er in Gesetzen an unrealisierbaren Forderungen festhalte, so Fluri. Während es den Befürwortern des Postulats darum ging, die Verlagerungspolitik mit einem erreichbaren Ziel zu versehen, forderten die ablehnenden Stimmen, das geltende Gesetz müsse halt konsequenter umgesetzt werden. Das Postulat wurde schliesslich denkbar knapp angenommen: Mit 91 (Fraktionen von SVP und FDP) zu 90 Stimmen bei 7 Enthaltungen.<sup>8</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 01.12.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Rahmen des Verlagerungsberichts 2017 erfüllte der Bundesrat das Postulat der FDP-Fraktion bezüglich eines **realistischen Verlagerungsziels**. Der Bundesrat prüfte verschiedene Modifikationen des Verlagerungszieles, spielte den Ball aber an das Parlament zurück: Die bisherige Nichterreichung mache das bestehende Verlagerungsziel nicht ungültig. Eine Veränderung des Zieles sei eine rein politische Frage und könne vorgenommen werden, wenn das Parlament den konkreten Auftrag dazu gebe.<sup>9</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 02.06.2018  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat beantragte im März 2018 – nachdem er im Dezember 2017 den geforderten Bericht publiziert hatte – im Rahmen des Berichts über «Motionen und Postulate der gesetzgebenden Räte im Jahre 2017» die Abschreibung des Postulats der FDP-Fraktion zur **Festlegung eines realisierbaren Verlagerungsziels**. Im Sommer 2018 folgte der Nationalrat diesem Antrag stillschweigend und schrieb das Postulat als erfüllt ab.<sup>10</sup>

## Strassenverkehr

**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, Gastosuisse et la Fédération suisse des vignerons.<sup>11</sup>

**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>12</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>13</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>14</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, poseront 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>15</sup>

#### INTERPELLATION / ANFRAGE

DATUM: 29.05.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les routiers et quatre interpellations (02.3011, Heim (pdc, SO), 02.3024, UDC, 02.3030, PRD et 01.3098, Odilo Schmid (pdc, VS)) lui demandaient un allègement durant les périodes de fort trafic, le Conseil fédéral a maintenu la **circulation alternée des camions dans le tunnel du Gothard**. Il a expliqué que le dispositif augmentait la sécurité dans le tunnel et permettait de faire passer 3'500 camions par jour. Il ajoutait que les engorgements produits les jours de grande affluence étaient dus plus à la circulation des voitures que des camions. Néanmoins, Moritz Leuenberger s'est déclaré d'accord de réunir les différents acteurs de ce dossier – transporteurs, cantons alpins, organisations écologiques – pour en discuter. A l'issue de la première table ronde, Moritz Leuenberger a annoncé deux mesures immédiates destinées à fluidifier le trafic. L'interdiction de croiser qui frappait les camions, demeurait maintenue, mais la direction du trafic était changée plus souvent : toutes les deux heures au lieu de trois. D'autre part, la réouverture du col du Gothard au trafic poids lourds après les mois d'hiver était anticipée de quelques semaines. Cette mesure ne s'appliquait qu'aux camions sans remorque dans le but explicite de favoriser le trafic régional par opposition au trafic de transit international. Autre mesure: les zones d'attente devraient à l'avenir être situées en dehors de l'autoroute. Les camionneurs et l'Italie ont continué de dénoncer l'alternance.<sup>16</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>17</sup>

Se penchant sur l'initiative Avanti, la **CTT-CN** a proposé au terme d'un vote serré (14 à 11) un **contre-projet qui englobait toutes les revendications d'Avanti** (doublement du Gothard et extension à six pistes de l'A1) et allait même plus loin que le texte des milieux routiers. Les membres de la commission y ont en effet intégré le financement du trafic dans les villes et dans les agglomérations que le gouvernement proposait en charge. Et en prime, ils ont ajouté la création d'un **fonds routier juridiquement autonome**. Celui-ci serait financé par le transfert des recettes des taxes sur les carburants – CHF 3,7 milliards étaient à disposition. Le fonds, limité dans le temps, et ne serait pas soumis au principe du frein à l'endettement. L'idée d'un tel fonds était d'assurer un financement aux travaux prévus. Concernant l'initiative des Alpes, la commission maintenait le texte, mais une exception était faite à l'interdiction d'augmenter la capacité des routes alpines de transit: elle touchait la construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo (Gothard). Réagissant, la gauche et les associations environnementales ont fait part de leur opposition. Kaspar Villiger en a fait de même quant à un éventuel transfert des taxes de carburant au fonds routier. En votation, le Conseil national a accepté par 94 voix contre 83 et 7 abstentions le contre-projet de la CTT-CN et repoussé l'initiative Avanti. L'UDC, le PRD et le PL ont été les artisans de la victoire du contre-projet, au grand dam du PS et des Verts. Le PDC a tenté de proposer une solution médiane au doublement du Gothard: il demandait de ne pas inscrire le deuxième tunnel directement dans le contre-projet, mais de préciser qu'il fallait quand même en prévoir la planification. Cette proposition a été rejetée par 87 voix contre 37 et 59 abstentions (socialistes et écologistes). Sur le fonds routier, le National a décidé que le solde devra toujours rester positif et qu'aucun versement d'intérêts ne sera prévu en cas d'utilisation d'une partie des montants disponibles à d'autres fins.<sup>18</sup>

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>19</sup>

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédant 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 récusaient 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>20</sup>

**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.<sup>21</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>22</sup>

## MOTION

DATUM: 26.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP. Die Liberalen-Fraktion verlangte, das Strassenverkehrsgesetz so zu ändern, dass **Weiterbildungskurse** nur mehr für jene Neulenker obligatorisch seien, welche in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen hätten. Begründet wurde die Motion mit den übermässig hohen Kosten, welche Neulenker zu tragen hätten. Die Sicherheit sei bereits durch die Einführung des Probezeit-Verfahrens gestiegen und werde durch die obligatorischen Weiterbildungskurse für alle nicht weiter erhöht. In der Debatte vom 26. September wies Bundesrätin Leuthard darauf hin, dass eine Studie der BfU (Beratungsstelle für Unfallverhütung) keinen Effekt der obligatorischen Weiterbildungskurse auf die Sicherheit hätte zeigen können. Sie beantragte trotzdem die Ablehnung der Motion, da bereits eine Arbeitsgruppe daran sei, die Weiterbildungskurse zu evaluieren, diese Ergebnisse aber noch nicht vorlägen. Der Nationalrat folgte ihrem Antrag nicht und nahm die Motion mit 109 zu 75 Stimmen an. Für die Motion stimmten FDP und GLP sowie Mehrheiten von SVP und CVP, geschlossen dagegen stimmten Grüne und SP zusammen mit einer knappen Mehrheit der BDP.<sup>23</sup>

## BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 13.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Ständerat Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitenanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre“, welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie

über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengelassen.<sup>24</sup>

**MOTION**  
DATUM: 20.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der FDP-Liberalen-Fraktion, welche **obligatorische Weiterbildungskurse** nur noch für jene Neuliker vorsieht, die in der Probezeit eine schwere Verkehrsregelverletzung begangen haben, war im Vorjahr vom Nationalrat angenommen worden. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates KVF-SR beantragte, wie auch Bundesrätin Leuthard, die Ablehnung der Motion. Gemäss einem Evaluationsbericht der Beratungsstelle für Unfallverhütung habe die Zweiphasenausbildung zu mehr Verkehrssicherheit geführt, könne aber noch verbessert werden, so Leuthard. Die Motion führe jedoch nicht zu einer Verbesserung der Situation. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission und der Bundesrätin und lehnte die Motion in der Frühjahrsession 2014 ab.<sup>25</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 15.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die FDP-Fraktion eine **Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufsschauffeure** erreichen. Das im Mai 2014 eingereichte Begehren verlangte vom Bundesrat, dass dieser prüfe und Bericht erstatte, wie eine Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufsschauffeure, insbesondere bei der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrtschreiberkarten, möglich sei. Der Bundesrat wies in seiner Stellungnahme vom August 2014 darauf hin, dass Vereinfachungen in der Ausstellung von Fähigkeitsausweisen und Fahrtschreiberkarten bereits in den Abläufen des Bundesamtes für Strassen implementiert seien. Der Bundesrat betrachtete deshalb die Anliegen des Postulats als bereits erfüllt. Der Nationalrat sah dies anders: Im Juni 2016 nahm die grosse Kammer das Postulat mit 98 gegen 74 Stimmen (5 Enthaltungen) an.<sup>26</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Mit einer im März 2017 eingereichten Motion verlangte die FDP-Fraktion, dass die rechtlichen Grundlagen im Strassenverkehrsgesetz geschaffen werden sollen, um die Zulassung und den Verkehr von **automatisierten und selbstfahrenden Fahrzeugen** auf Verordnungsstufe zu regeln. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat stimmte im Juni 2017 stillschweigend zu.<sup>27</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.03.2018  
NIKLAUS BIERI

Eine Motion der Grünliberalen Fraktion verlangt, die **gesetzlichen Hürden zur Einführung von autonomen Fahrzeugen** seien **abzuschaffen**, sobald entsprechende Sicherheitsnachweise gegeben seien. Die vorzunehmende Änderung der Strassenverkehrsgesetzgebung soll die Erlaubnis zum Loslassen des Lenkrades enthalten, eine Regressmöglichkeit für Versicherungen aufnehmen, damit Hersteller für Fehler autonomer Fahrzeuge haften, und den Fahrzeugen erlauben, die Umgebung aufzunehmen und zu speichern. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und der Nationalrat folgte diesem Antrag im März 2018 diskussionslos.<sup>28</sup>

**MOTION**  
DATUM: 27.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Auch im Ständerat war die Motion der GLP-Fraktion zur **Abschaffung gesetzlicher Hürden bei der Einführung von autonomen Fahrzeugen** nicht umstritten. Nachdem Bundesrätin Leuthard dem Rat versichert hatte, sie sei «schon mittendrin in der Ausarbeitung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes», nahm die Ständekammer die Motion im September 2018 stillschweigend an.<sup>29</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 05.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der Grünliberalen Fraktion verlangte vom Bundesrat, die **Auswirkungen von Fahrassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit** zu prüfen. Der Bund solle wissenschaftlich erheben, welche Fahrassistenzsysteme in welcher Art zu mehr Verkehrssicherheit führen könnten und welche Ressourcen und gesetzlichen Anpassungen allenfalls notwendig seien, um die Verkehrssicherheit dank Fahrassistenzsystemen optimal zu erhöhen. Im Plenum wurde keine Kritik vorgebracht, Nationalrat Burkart (fdp, AG), der das Postulat bekämpft hatte, war nicht im Saal. Bundesrätin Sommaruga zeigte sich bereit, ein entsprechendes Forschungsprojekt

aufzunehmen, und bat den Rat um Annahme des Postulats. Die geschlossene Ablehnung durch die Fraktionen von SVP und FDP sowie einer grossen Mehrheit der CVP-Fraktion führte jedoch zur Ablehnung des Postulats mit 119 zu 69 Stimmen (keine Enthaltungen).<sup>30</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 05.03.2019  
NIKLAUS BIERI

Mit ihrem Postulat «**Mobilität 4.0 für mehr Mobilität**» wollte die Fraktion der Grünliberalen Partei den Bundesrat beauftragen, in einem Bericht die Entwicklung der sogenannten «Mobilität 4.0» mit den grossen Investitionen in die Strasseninfrastruktur zu vergleichen. Unter Mobilität 4.0 versteht die Fraktion einerseits den systematischen Einsatz von Informationstechnologien zur Optimierung der Nutzung von Infrastruktur, andererseits aber auch die vernetzte Mobilität (Carsharing, Fahrgemeinschaften). Die Fraktion führte aus, diese neuen Ansätze müssten geprüft werden, bevor langwierige und teure Investitionen wie etwa der Dreispurausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne in Angriff genommen würden. Der Bundesrat beantragte im Februar 2018 die Annahme des Postulats. Das Geschäft wurde im Nationalrat im März wie auch im September 2018 bekämpft und verschoben. Im März 2019 debattierte schliesslich der Nationalrat darüber. Während für die GLP-Fraktion Nationalrätin Chevalley (glp, VD) das Anliegen empfahl, begründete der Genfer Nationalrat Nidegger (svp, GE), weshalb das Postulat bislang bekämpft worden war. Er bezeichnete den Ausbau der Nationalstrasse zwischen Genf und Lausanne als dringende Notwendigkeit, alles andere sei einfach nicht seriös, sei Verzögerungstaktik und «Science-Fiction». Bundesrätin Sommaruga hielt fest, dass es nicht darum gehe, entweder die Infrastruktur auszubauen oder digitale Mittel einzusetzen. Vielmehr empfehle sich, beides zu tun. Sie sehe nicht, was man gegen die Mittel der Mobilität 4.0 haben könne, sprach Sommaruga die ablehnenden Ratsmitglieder an. Diese behielten in der Abstimmung aber deutlich die Oberhand: Mit 115 zu 71 Stimmen (bei 3 Enthaltungen) wurde das Postulat abgelehnt.<sup>31</sup>

#### MOTION

DATUM: 10.09.2019  
NIKLAUS BIERI

Die Motion der Grünliberalen Fraktion für **grüne Zonen für Elektrofahrzeuge** – vom Nationalrat im März 2019 gutgeheissen – wurde im September 2019 auch im Ständerat angenommen. Die kleine Kammer stimmte der Forderung nach zentralen, mit Auflademöglichkeiten versehenen und für Elektrofahrzeuge reservierten Parkzonen diskussionslos zu.<sup>32</sup>

### Eisenbahn

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 20.01.1998  
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil national** a examiné le projet de **réforme des chemins de fer**, approuvé en 1997 par la petite Chambre. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Les députés ont estimé que la réforme était nécessaire afin de répondre à la pression de l'Union européenne, qui a déjà entamé la réforme du rail. Plusieurs députés ont néanmoins relevé les difficultés auxquelles seront confrontés les CFF en matière de compétitivité et de rendement.

Concernant le premier volet de la réforme, **la libéralisation du réseau ferroviaire** (loi sur les chemins de fer), les députés n'ont apporté que quelques modifications de détail par rapport à la version du Conseil des Etats. Une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda que les installations ferroviaires soient dimensionnées de façon à rendre possible une concurrence efficace, en particulier pour l'accès de tiers au réseau. Elle fut nettement rejetée par les députés qui ont estimé qu'elle ouvrait la porte à des investissements supplémentaires inacceptables. Il a été souligné que l'infrastructure devait être adaptée à la concurrence dans le cadre des réalisations de Rail 2000, des NLFA et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Les députés ont accepté une proposition Loeb (prd, BE) qui réclame pour les entreprises de chemins de fer une totale liberté de choix sur l'installation de services accessoires dans les gares et dans les trains. Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne seront pas applicables à ces services. Les députés ont ainsi contré la version du Conseil des Etats qui demandait que ces services soient désignés par le Conseil fédéral. La majorité de la CTT, soutenue par la gauche et combattue par les rangs bourgeois, souhaite permettre au Conseil fédéral de verser des contributions limitées dans le temps pour financer des technologies nouvelles dans le domaine du trafic marchandises par rail. Elle fut acceptée par la voix prépondérante du président (en raison d'une égalité des voix), créant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Finalement, le vote sur l'ensemble a été accepté par 122 voix contre 6.

Dans la **loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route**, les conseillers nationaux se sont ralliés à la version de leurs pairs sénateurs, sauf sur la question des concessions pour le transport professionnel de personnes. Le National a souhaité s'en tenir à la version du gouvernement, renonçant aux éléments de concurrence introduits par le Conseil des Etats. En outre, les députés ont avalisé la loi fédérale sur le transport public dans la version du Conseil des Etats, sans aucune modification.

Concernant le deuxième volet de la réforme, le **la restructuration des CFF** (loi sur les chemins de fer fédéraux), les dispositions sur la séparation de l'infrastructure et des transports, le renforcement du principe de la commande et le libre accès au réseau ont été adoptés conformément à la version du Conseil des Etats. Une proposition de minorité UDC et PRD souhaitait remplacer le statut de fonctionnaire du personnel des CFF par des conditions d'engagement de droit privé, conformément au code des obligations. Elle fut rejetée par 93 voix contre 54. Les députés ont accepté que les CFF deviennent une **société anonyme de droit public** et que les employés soient soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral. La question du financement du déficit de la caisse de pension et de secours de la régie a été l'objet de débats nourris. La minorité de la CTT a réussi à faire admettre, par 83 voix contre 60, un délai de six ans pour que la Confédération comble le déficit d'environ CHF 5 milliards de la caisse de pension des CFF. Mais les députés, suivant une proposition de minorité UDC et PRD, ont assoupli la prise en charge du découvert par la Confédération, en spécifiant que cette dernière pouvait prendre en charge la totalité ou une partie du découvert de la caisse. Finalement, la loi a été acceptée par 128 voix contre 4.

Concernant le troisième volet, le **refinancement de la régie**, l'arrêté sur le refinancement des CFF n'a pas été contesté. Les conseillers nationaux ont adhéré à la version du Conseil des Etats sur tous les articles. Les prêts à long terme, d'un montant de CHF 8 milliards, accordés par la Confédération, seront convertis en capital propre des Chemins de fer fédéraux. Sur les prêts restant, CHF 3,6 milliards seront convertis en prêts à intérêt variable, remboursables sous conditions. L'opération englobe la reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.<sup>33</sup>

**MOTION**  
DATUM: 16.06.1999  
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a rejeté une **Motion** du PRD chargeant le Conseil fédéral de présenter aux Chambres un **projet concernant la deuxième étape de la réforme des chemins de fer**. Celui-ci devait comprendre le remplacement des CFF par des unités juridiquement indépendantes de droit privé, le détachement de secteurs de prestations annexes et finalement l'engagement du personnel conformément aux dispositions du code des obligations. S'en tenant aux statuts juridiques des CFF (société anonyme de droit public) et des employés (soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral), décidés en 1998 par le parlement, les députés ont rejeté l'objet par 73 voix contre 50.<sup>34</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>35</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>36</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>37</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 26.09.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat der FDP-Liberalen-Fraktion vom Mai 2014 beauftragte den Bundesrat mit der Überprüfung des Prozesses zur Bewertung und Priorisierung der **Bahnausbauprojekte des zweiten Fabi-Ausbauschnittes** (ab 2025). Der Bundesrat soll dem Parlament einen Bericht über die Priorisierung der Bahnausbauprojekte vorlegen. Die Priorisierungsmethodik des Bundesamtes für Verkehr basiert auf den Nachhaltigkeitsindikatoren Bahn (Niba). Ein externes Audit soll sicherstellen, dass das Niba-System transparent, nachvollziehbar und zweckmässig ist. In seiner Stellungnahme betonte der Bundesrat, dass die Niba periodisch von externen Stellen auditiert würden und erklärte sich bereit, dem Parlament dazu einen Bericht vorzulegen. Das Postulat wurde in der Herbstsession 2014 vom Nationalrat angenommen.<sup>38</sup>

### Luftfahrt

**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>39</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 taxe et redevance, 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>40</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>41</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 dégroupier 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>42</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 13.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a publié un rapport sur la suite de **l'ouverture du marché postal à la concurrence**. Il se fera en deux temps. Le marché des colis sera entièrement libéralisé en 2004 (La Poste a actuellement le monopole des paquets de moins de 2 kilos) et la limite pour les lettres sera abaissée à 100 grammes en 2006. Le Conseil fédéral a décidé d'inscrire dans l'ordonnance sur la poste des critères pour l'établissement du réseau des offices de poste. Il approuvait ainsi l'initiative de la CTT-CN, sauf sur la question de puiser dans la caisse fédérale pour financer ce réseau. En outre, le Conseil fédéral

soumettra les acteurs privés à des concessions dès 2004. Il leur faudra respecter les règles en matière de droit du travail, être financièrement solides et fournir des prestations de qualité. Ces concessions s'accompagneront de redevances qui pourraient contribuer à financer le service universel.

Bien que la loi ne donne qu'au Conseil fédéral la compétence d'abaisser les dites limites, le Conseil national et le Conseil des Etats ont pu donner leur avis sur le scénario proposé. Le Conseil national a suivi la voie de la libéralisation progressive défendue par le Conseil fédéral par 98 voix contre 65. Il a refusé le demi-moratoire de la gauche ; celle-ci acceptait l'ouverture totale du marché des colis, mais à condition qu'elle soit retardée de deux ans (2006), et elle demandait que la libéralisation du courrier ne soit posée qu'à ce moment-là. L'ouverture "express" dès 2005 pour les lettres, soutenue par les radicaux et les libéraux, a également été rejetée. Pour que le peuple puisse s'exprimer via un référendum, deux propositions socialistes de Hofmann (AG) et Grobet (GE) demandaient que la réduction des limites de poids pour le libre transport des paquets et des lettres soit inscrite dans la loi. Toutes deux ont été écartées. Le Conseil national a par ailleurs refusé de lier l'octroi d'une concession à des concurrents privés à une convention collective de travail. Tout comme le Conseil National, le Conseil des Etats a approuvé par 28 voix contre 14 la voie médiane du Conseil fédéral. Il a écarté la proposition de Gentil (ps, JU), qui aurait voulu suspendre l'ouverture du marché jusqu'en 2006, ainsi que le vote de défiance proposé par Studer (ps, NE). Ce dernier contestait la légitimité de la démarche du Conseil fédéral, qui, à son avis, n'avait pas à requérir l'appui politique du parlement pour une décision qui est de sa seule compétence. A la différence du National, les Etats ont demandé que l'on exige des titulaires de concessions le respect du droit des conditions de travail usuelles dans la branche.<sup>43</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 16.08.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Au début d'avril, le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet de modification de l'ordonnance sur La Poste**. Découlant de la révision de la loi sur La Poste, elle faisait aussi office de contre-projet indirect à l'initiative "Services postaux pour tous". L'association des opérateurs postaux privés l'a critiquée. Celle-ci trouvait que le projet d'ordonnance bridait la concurrence, plutôt que d'en assurer le bon fonctionnement. Les huit principaux concurrents de La Poste contestaient notamment la taxe de concession sur les activités de courrier. Celle-ci devait les faire participer au financement du service universel de La Poste. Un autre point litigieux avait trait aux prescriptions sur l'emploi, qui imposaient des conditions de travail analogues à celles des CCT de La Poste. Le projet de révision se voyait aussi **attaqué de toutes parts** par les partis. La droite et Economiesuisse souhaitaient une libéralisation plus rapide. Les socialistes et les syndicats voulaient, au contraire, la stopper, car ils craignaient un démantèlement du réseau postal. Ils critiquaient l'absence de dispositions claires obligeant La Poste à assurer ses prestations sur l'ensemble du pays. Par ailleurs, tant la gauche que la droite émettaient de sérieux doutes sur les sources de financement prévus pour permettre à la Poste de couvrir les coûts du service universel sans subvention fédérale.<sup>44</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>45</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 07.06.2006  
MAGDALENA BERNATH

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 zwängen 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, vergebe 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 diesem Entscheid 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>46</sup>

#### POSTULAT

DATUM: 23.03.2007  
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé sans discussion un postulat du groupe radical-libéral demandant au Conseil fédéral de présenter un **rapport sur l'avenir de la Poste dans un marché libéralisé**. Le gouvernement doit notamment étudier les effets d'une libéralisation totale du marché postal sur l'ensemble des acteurs concernés (la Poste et ses concurrents, ainsi que leurs clients). Le rapport doit également proposer une définition du service public compatible avec un marché totalement libéralisé et évaluer les avantages et inconvénients d'une privatisation de la Poste.<sup>47</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>48</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 Bégélé 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 Bégélé n'étaient pas en cause, jugeant positivement le choix de Moritz Leuenberger.<sup>49</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 21.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Dès le lendemain après la démission de Claude Bégélé, 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 Bégélé 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>50</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 23.09.2010  
NICOLAS FREYMOND

Dans un tel contexte, le **débat d'entrée en matière au Conseil national** fut vif et nourri. Si tous les partis à l'exception des Verts ont jugé nécessaire une redéfinition des conditions cadres du marché postal contenues dans la loi sur la poste (LPO), le PS a communiqué qu'il refuserait la loi et lancerait le référendum si le plénum y réintroduisait la libéralisation totale. Egalement exprimé par les Verts, ce refus catégorique de la suppression du monopole a été motivé par les risques de hausse de prix, de péjoration des conditions de travail et de dégradation des prestations du service universel (notamment la fermeture d'offices de poste et la suppression de boîtes aux lettres). À l'inverse, le PLR a annoncé qu'il refuserait la LPO si l'ouverture complète du marché postal était biffée du projet, celui-ci perdant alors tout son sens. L'UDC a également plaidé en faveur de la libéralisation totale, tout en se disant prêt à accepter le report de la suppression du monopole tel que proposé par la majorité de la CTT-CN. Les groupes PBD et PDC-PEV-Verts libéraux ont quant à eux plaidé pour le report de la libéralisation. Concernant le projet de loi sur l'organisation de La Poste (LOP) (09.050), le PS et les Verts se sont opposés à l'entrée en matière, critiquant la transformation de La Poste en société anonyme de droit public et la possibilité ainsi offerte à la Confédération de céder une partie de ses actions à des entreprises postales étrangères. Ils ont par ailleurs rejeté l'ouverture du capital de Postfinance, en raison du risque de privatisation des bénéfices de cette filiale dont dépend la survie économique de l'ancienne régie. Les partis bourgeois ont au contraire jugé positivement ces changements. Au terme de ce débat, les députés ont approuvé l'entrée en matière sur les deux projets de loi, respectivement par 157 voix contre 18 et par 118 voix contre 57.

**POSTULAT**  
DATUM: 20.06.2014  
NIKLAUS BIERI

Ein im März 2014 im Nationalrat eingereichtes Postulat der FDP-Liberalen-Fraktion beauftragt den Bundesrat zu prüfen, ob eine Anpassung der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) den **Ausbau der Mobilfunkversorgung** verbessern könnte. Durch die in der Schweiz sehr tiefen Strahlungsgrenzwerte werde einerseits der Mobilfunknutzer einer höheren Strahlenbelastung ausgesetzt, weil die Geräte mehr leisten müssen, andererseits werden wegen der tiefen Grenzwerte viele Antennen benötigt, um das ständig wachsende Datenvolumen zu bewältigen. Mit weniger strengen Grenzwerten (welche vergleichbar wären mit jenen unserer Nachbarländer) wären weniger Antennen nötig und die Strahlenbelastung würde für die Nutzer sinken. In seiner Stellungnahme wies der Bundesrat auf ein überwiesenes Postulat Noser (fdp, ZH) von 2012 hin, bei dessen Beantwortung der Bundesrat auch auf die im vorliegenden Postulat gestellten Fragen eingehen werde. Der Bundesrat beantragte die Annahme des Postulates und der Nationalrat folgte diesem Antrag diskussionslos.<sup>51</sup>

**POSTULAT**  
DATUM: 07.06.2016  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesrat legte im Februar 2015 einen Bericht über **zukunftsstaugliche Mobilfunknetze** vor und erfüllte damit die Aufträge der Postulate Noser (fdp, ZH) (12.3580) und FDP-Liberale Fraktion (14.3149). Im Juni 2016 schrieb der Nationalrat das Postulat der FDP-Liberale Fraktion ab.<sup>52</sup>

- 
- 1) Presse des 2.6 et 4.6.97; TA, 28.8.97; JdG, 16.9.97.10
  - 2) 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.
  - 3) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).
  - 4) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.
  - 5) LT, 13.11.10.
  - 6) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15
  - 7) AB NR, 2015, S. 1306; AB SR, 2015, S. 685
  - 8) AB NR, 2016, S. 126 ff.; CdT, NZZ, 3.3.16
  - 9) Bericht BR vom 01.12.2017
  - 10) BBl, 2018, S. 2253 ff.
  - 11) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
  - 12) Presse du 16.7.99.
  - 13) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.
  - 14) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.
  - 15) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.
  - 16) 24h, 16.3.02 (Interpellations); LT, 21.3 (1ère table ronde) et 29.5.02 (camionneurs); NF, 14.5.02.; BO CN, 2002, p. 423 (Heim, pdc, SO), 424 ss., 430 ss. (PRD, UDC) et 449 s. (Schmid, pdc, AI).
  - 17) 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.
  - 18) BO CN, 2002, p. 2015 ss. et 2045 ss.; presse du 11.12 et 12.12.02.; Presse du 23.10.02 (contre-projet CTT-CN); CdT, 20.11.02 (réactions).
  - 19) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
  - 20) 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.
  - 21) LT, Lib. et 24h, 25.9.08.
  - 22) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
  - 23) AB NR, 2013, S. 1732.
  - 24) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBl, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14
  - 25) AB SR, 2014, S. 341 f.
  - 26) AB NR, 2016, S. 1111 f.
  - 27) AB NR, 2017, S. 1195
  - 28) AB NR, 2018, S. 530
  - 29) AB SR, 2018, S. 782 f.
  - 30) AB NR, 2019, S. 46
  - 31) AB NR, 2019, S. 46 f.
  - 32) AB SR, 2019, S. 627 f.
  - 33) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.
  - 34) BO CN, 1999, p. 1202 s.
  - 35) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).
  - 36) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
  - 37) BO CN, 2009, p. 1927 s.
  - 38) AB NR, 2014, S. 1833.
  - 39) LT, 14.12.04.; LT, 4.9.04.
  - 40) TG, 30.9.08 (GE); LT, 4.10.08 (UDC et milieux de l'aviation); NZZ, 7.10.08 (PDC, PRD et PS).
  - 41) 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.
  - 42) LT, 16.10.02.
  - 43) BO CE, 2002, p. 1164 ss. et 1309.; BO CN, 2002, p. 1602, 1604 ss., 1680 et 2176.; FF, 2002, p. 4683 ss.; presse du 23.5.02.
  - 44) FF, 2003, p. 2425 ss.; presse du 10.4 (lancement de la consultation); 22.7 (entreprises privées) et 16.8.03 (partis).
  - 45) Presse du 24.11 au 26.11 et du 28.11 au 1.12.05.
  - 46) 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.
  - 47) BO CN, 2007, p. 576.
  - 48) 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).
  - 49) Presse du 20.1.10.
  - 50) Presse du 21.1.10.

51) AB NR, 2014, S. 1278.  
52) Bericht BR