

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Anderer Verband im Energiebereich, Touring Club Schweiz (TCS)</b>
Prozesstypen	<b>Bundesratsgeschäft</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  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Mach, André  
Schär, Suzanne

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Mach, André; Schär, Suzanne 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bundesratsgeschäft, Touring Club Schweiz (TCS), Anderer Verband im Energiebereich, 1992 – 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	1
Erdöl und Erdgas	2
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	6
Eisenbahn	7
Umweltschutz	8
Naturschutz	8
Klimapolitik	8

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>StromVV</b>	Stromversorgungsverordnung
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>StromVG</b>	Stromversorgungsgesetz
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>OApEL</b>	Ordonnance sur l'approvisionnement en électricité
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>LApEI</b>	Loi sur l'approvisionnement en électricité
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Energiepolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 03.06.1997  
LIONEL EPERON

Au vu de l'écho globalement positif obtenu par l'avant-projet de loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> durant la procédure de consultation, le Conseil fédéral a transmis au parlement un message relatif à cet objet. Visant à concrétiser à l'échelon national les engagements contractés par la Suisse dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques, la nouvelle politique proposée par le gouvernement reprend les grandes orientations de l'avant-projet: Ainsi, la loi sur le CO<sub>2</sub> a pour but principal de parvenir, d'ici 2010, à une réduction totale de 10% des rejets de gaz carbonique dans l'atmosphère par rapport à leur niveau de 1990. Deux objectifs partiels ont en outre été fixés pour les combustibles (-15% par rapport à 1990) et les carburants (-5%). Pour atteindre ces résultats, le Conseil fédéral table avant tout sur l'augmentation des droits de douane sur les carburants prévue dans le cadre du financement des transports publics, sur la taxe poids lourds liée aux prestations, sur la taxe sur le transit alpin ainsi que sur la LEn et le programme Energie 2000. Ces diverses mesures qui relèvent des politiques sectorielles des finances, des transports et de l'énergie seront en outre complétées par des actions librement consenties par les consommateurs de combustibles fossiles ou de carburants.

Ne figurant dans le projet de loi qu'à titre subsidiaire, la taxe sur le CO<sub>2</sub> n'interviendra qu'à partir de 2004 et seulement au cas où les mesures décrites ci-dessus s'avèreraient inaptes à réaliser les objectifs fixés. Son montant maximal a néanmoins déjà été établi à CHF 210 par tonne de CO<sub>2</sub> afin de permettre aux milieux concernés d'évaluer la taxe maximale dont ils auront éventuellement à s'acquitter. En donnant par ailleurs la possibilité aux entreprises suisses d'être exemptées de la taxe si celles-ci s'engagent formellement à limiter de manière appropriée leurs émissions de gaz carbonique, la réglementation proposée évite que la compétitivité de la place économique helvétique soit diminuée au niveau international. Quant aux éventuelles recettes qui pourraient découler de cette ponction incitative, elles n'auront aucun effet sur le budget de la Confédération puisqu'elles seront intégralement redistribuées aux ménages et aux entreprises, après déduction des frais d'exécution.

A la publication du message, les réactions des divers milieux concernés furent pour le moins contrastées: Les défenseurs de l'environnement – qui à l'image du WWF et de la FES avaient demandé que l'objectif de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici l'an 2010 soit porté à 20% – virent d'un oeil peu enthousiaste les mesures envisagées. En revanche, le Vorort et le Forum pour l'énergie se déclarèrent globalement satisfaits par le projet du gouvernement, surtout en ce qui concerne le caractère facultatif de la taxe qui ne devra intervenir qu'en dernier recours, ont-ils précisé. Quant à l'économie pétrolière, elle a jugé que la loi sur le CO<sub>2</sub> était prématurée en l'absence d'un consensus international sur la question.<sup>1</sup>

#### Netz und Vertrieb

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 17.09.1998  
LAURE DUPRAZ

Sous la pression de l'ouverture du marché de l'électricité dans l'Union européenne prévue pour 1999, la Suisse s'apprête elle aussi à libéraliser ce secteur jusqu'ici en situation monopolistique. Le Conseil fédéral a mis en consultation en début d'année un avant-projet de loi sur le marché de l'électricité. Ce dernier consiste en une loi cadre qui s'appuie sur les principes de coopération et de subsidiarité. Il propose un accès réglementé au réseau sur la base d'un accord et formule les principes régissant la gestion du réseau, la compatibilité et la sécurité de l'approvisionnement. La libéralisation se fera par étapes sur neuf années. A l'entrée en vigueur de la loi, seuls les gros consommateurs auront accès au libre marché. Cette première étape concernera 114 entreprises suisses consommant plus de 20 gigawattheures annuellement. Elle permettra de libéraliser 21% de l'ensemble du marché. Après trois ans, la part s'élèvera à 33%, puis à 60% après six ans et enfin à la totalité au bout de neuf ans. Parallèlement, les petites usines de distribution devront vendre un courant issu du marché libre à hauteur de 10% pour les trois premières années, de 20% pour les trois suivantes, puis de 50% et atteindre les 100% après neuf ans. Selon l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), les investissements non amortissables (INA) s'élèveraient à CHF 4.8 milliards si l'ouverture se faisait totalement en 1999. Ce montant diminuerait avec une libéralisation progressive pour atteindre entre CHF 700 millions et 1.8 milliard. Les

consommateurs devront payer cette somme; le projet de loi autorise en effet les fournisseurs à augmenter temporairement (10 ans au maximum) leurs tarifs afin de rembourser ces investissements. Cela consistera en une hausse du kwh de 0.18 à 0.45 centime, selon l'Office fédéral de l'énergie. Le produit de cette augmentation sera réuni dans un fonds privé qui servira à indemniser les INA ainsi qu'à maintenir ou rénover des centrales hydrauliques. Les centrales nucléaires n'ont pas été exclues de l'indemnisation des INA. Le projet demande d'encourager au moyen d'un fonds de soutien les énergies renouvelables. Les distributeurs d'électricité devront en acquérir une part minimale. Le projet recommande également la création d'une seule société suisse de réseau qui sera issue du rapprochement entre les six grandes compagnies nationales. Une commission d'arbitrage est aussi prévue. Quant aux 900 sociétés de distribution au détail, elles devront se concentrer.

**L'avant-projet de loi s'est heurté en procédure de consultation à d'âpres résistances,** même si la majorité des acteurs concernés ont reconnu la nécessité de la libéralisation. L'encouragement des énergies renouvelables et la compensation des INA – deux pièces majeures du dossier – ont fait l'objet de critiques acerbes. Il en a été de même pour la création d'une société suisse unique pour l'exploitation du réseau. Concernant la priorité donnée aux énergies renouvelables, le Vorort, l'USAM, l'UCS, Migros, l'Union des villes suisses, plusieurs partis (PRD, PL, UDC) et la commission de la concurrence s'y sont opposés. Parmi les partisans d'un encouragement aux énergies renouvelables, le PS et le PDC ont souhaité maintenir la compétitivité des centrales hydroélectriques avec l'aide d'une taxe sur les énergies non renouvelables. Les cantons de montagne ont réclamé haut et fort cette taxe pour accompagner l'ouverture du marché de l'électricité. Ils ont demandé que la moitié des recettes de la taxe soit affectée à l'encouragement des énergies renouvelables. Concernant l'indemnisation des INA, le Vorort a exprimé son désaccord, estimant que les consommateurs n'avaient pas à payer pour les mauvais investissements des centrales. L'USAM, l'Union suisse des paysans et la commission de la concurrence s'y sont opposés. Les milieux écologistes et le PS se sont opposés à toute indemnisation des INA pour les centrales nucléaires. Concernant la création d'une société suisse unique pour l'exploitation du réseau, la gauche est d'accord, le Vorort, l'UCS, l'UDC et le PRD sont contre. L'UCS a proposé un bureau de coordination pour les lignes du réseau et réclamé un rythme d'ouverture plus lent. La commission de la concurrence, qui a vivement critiqué tout le projet, a néanmoins soutenu ce dernier point.<sup>2</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 12.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

La mise en œuvre de la loi sur l'approvisionnement en électricité (LApEI) a encore suscité passablement de discussions au cours de l'année sous revue. En début d'année, lors du congrès de l'Association des entreprises électriques suisses (AES), son président, Kurt Rohrbach, a regretté l'accueil pour le moins mitigé que les gros consommateurs de courant ont réservé à l'**ouverture du marché**. En effet, la plupart d'entre eux ont préféré continuer à s'approvisionner auprès de leur distributeur et payer l'électricité au prix de revient, plutôt qu'accéder au marché libre, dont les tarifs sont plus élevés. Le président a fortement critiqué cette possibilité offerte par l'ordonnance sur l'approvisionnement électrique (OApEI), estimant qu'elle constituait une distorsion de la concurrence.<sup>3</sup>

## Erdöl und Erdgas

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.10.1992  
ANDRÉ MACH

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral avait proposé aux Chambres un projet de loi concernant l'augmentation des droits d'entrée sur les carburants de 25 centimes. Ces mesures avaient été acceptées par le Conseil des Etats lors de la session de juin. A cette occasion, le parti des automobilistes, l'ACS et le TCS avaient déjà laissé planer la menace d'un référendum contre ce projet. Devant l'ampleur des déficits de la Confédération, le Conseil fédéral a décidé dans le courant de l'été de faire passer cette hausse des taxes sur les carburants sous la forme d'un arrêté fédéral urgent, ce qui d'une part permettrait d'assurer l'application des mesures pour une année au moins, mais, en revanche, rendrait nécessaire une votation populaire 12 mois après leur entrée en vigueur. Les Chambres ont largement rejeté la clause d'urgence; seuls les socialistes et les écologistes y étaient favorables. Le projet du Conseil fédéral prévoyait une hausse de 25 centimes des droits de base – la moitié de ceux-ci revenant au compte routier et l'autre moitié à la caisse fédérale – sans augmentation de la surtaxe, qui, elle, est entièrement consacrée au compte routier. Lors des débats parlementaires, plusieurs députés bourgeois, avant tout romands, ont proposé, sans succès, d'augmenter la surtaxe au détriment des

droits de base afin d'accélérer l'achèvement du réseau des routes nationales et d'obtenir plus facilement le soutien des associations routières; pour leur part, les députés indépendants avaient proposé une hausse totale de 30 centimes. En fin de compte, **les Chambres** se sont tenues au principe soutenu par le Conseil fédéral – pas d'augmentation de la surtaxe – mais **se sont contentées d'une hausse de 20 centimes des droits de base** après plusieurs navettes entre les deux Chambres.<sup>4</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 31.12.1992  
ANDRÉ MACH

La réduction de cinq centimes, soutenue par les députés bourgeois, avait pour but de contrecarrer les chances de succès du référendum annoncé par le parti des automobilistes et obtenir le soutien des associations routières. Seul le TCS a finalement décidé de ne pas soutenir le référendum du «Comité contre l'imposition parasitaire du trafic privé», composé du parti des automobilistes, de la Lega dei Ticinesi, du Centre patronal vaudois, de l'ACS et de certains parlementaires de droite. **Le référendum a abouti relativement facilement**, puisque près de 100'000 signatures ont été transmises à la Chancellerie fédérale au début de l'année 1993.<sup>5</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 09.03.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.<sup>6</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.07.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).<sup>7</sup>

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusicherung der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.<sup>8</sup>

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsverfahren gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das



Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinsertate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Insertate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Insertate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Insertate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Insertate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Insertate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Insertate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der **Volksabstimmung** vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

### **Abstimmung vom 24. November 2013**

Beteiligung: 53,6%  
Ja: 1 087 368 (39,5%)  
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3\*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

\* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen <sup>9</sup>

## Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.09.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.<sup>10</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>11</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 15.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des

travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». <sup>12</sup>

## Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 29.11.1998  
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percevant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

## Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics

### Votation du 29 novembre 1998

Participation: 37,7%

Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons

Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6\*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3\*), PdL, DS (1\*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

\* Recommandations différentes des partis cantonaux. <sup>13</sup>

## Umweltschutz

### Naturschutz

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 20.05.1997  
LIONEL EPERON

Ouverte en 1996 auprès des milieux de l'administration fédérale, des cantons, des partis politiques et des organisations directement concernées, la procédure de consultation relative au projet «**Conception paysage suisse**» a été étendue en début d'année à l'ensemble de la population suisse. Ce document - qui trouve ses fondements légaux dans les lois sur la protection de la nature et du paysage et sur l'aménagement du territoire - a pour but d'établir les bases d'un développement durable du paysage. A cette fin, le concept construit sous l'égide de l'OFEFP autour des mots d'ordre «conserver» et «valoriser» table sur la fixation d'objectifs et l'adoption de mesures dans des domaines aussi divers que le tourisme et les loisirs (restrictions concernant les installations de transports), l'agriculture (retrait de 65'000 hectares de la production intensive), les transports (promotion des transports publics, des sentiers pédestres et des pistes cyclables), la sylviculture (détermination de zones forestières protégées), les constructions fédérales, l'énergie, l'aménagement du territoire, la politique régionale, l'utilisation de la force hydraulique, l'aménagement des cours d'eau, l'aviation civile, la défense nationale ainsi que la protection de la nature, du paysage et du patrimoine à proprement parler. Contraignante pour la Confédération, la «Conception paysage suisse» ne vise en revanche qu'à orienter l'action des cantons dans les domaines où ceux-ci sont compétents. Les **opinions** des acteurs ayant pris part à la procédure de consultation ont été pour le moins contrastées: Si la grande majorité des cantons a globalement salué le projet des autorités moyennant certaines nuances, les deux Appenzell, Nidwald, Vaud, Zug, Zurich et les Grisons l'ont toutefois rejeté, craignant que celui-ci n'empiète de manière trop importante sur les prérogatives cantonales. Sur les 67 organisations consultées, 43 d'entre elles ont apporté leur soutien au concept de l'OFEFP. Les 24 organisations restantes ont pour leur part témoigné une antipathie plus ou moins prononcée à son égard, les plus critiques se recrutant parmi les milieux économiques (Vorort, USAM, Centre patronal) et les associations d'automobilistes (TCS et ACS). Quant aux partis politiques, seuls les libéraux ont catégoriquement refusé d'entrer en matière sur les propositions des autorités fédérales. Ce rejet cinglant a d'ailleurs été relayé à l'échelon parlementaire via le dépôt d'une interpellation du conseiller national F. Leuba (pl, VD). Les griefs formulés par ce dernier ont principalement porté sur la faiblesse de la base légale à partir de laquelle a été développé ce concept, sur sa compatibilité avec le programme de revitalisation de l'économie suisse ainsi que sur les coûts qu'il induira.<sup>14</sup>

### Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 22.03.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (economiesuisse), la branche du tourisme, le secteur de l'énergie (Union pétrolière suisse), le PRD et toutes les associations liées aux transports routiers (Fédération routière suisse, TCS) ont refusé la taxe et ont plaidé pour le « centime climatique » (variante 4). Le PDC s'est prononcé en faveur de la variante mixte, en soutenant la taxe sur les combustibles et le centime climatique (variante 3). Les démocrates chrétiens se sont opposés à la taxe sur les carburants, car elle toucherait les régions périphériques. L'UDC a rejeté les quatre variantes en bloc car elles prêteraient « gravement » l'économie et l'industrie. Le PS et les Verts, l'Alliance pour une politique climatique responsable, la Société des industries chimiques, les distributeurs Migros et Coop, l'Union syndicale suisse et les associations écologistes (WWF, Greenpeace, Association Transports et Environnement), de consommateurs et d'entraide se sont, en revanche, prononcés en faveur de la taxe sur le CO2 pour les combustibles et pour les carburants. Les positions variaient quant au montant à prélever (variante 1 ou 2). Pour plus de précisions au sujet des quatre variantes voir ici.<sup>15</sup>

1) FF, 1997, III, p. 395 ss.; TW, 3.1.97; presse des 11.1 et 18.3.97.

2) Presse du 21.2.98; Bund, 16.2.98; NZZ et LT, 25.4.98; NZZ, 29.4 et 14.7.98; TA, 12.5 et 18.5.98; Lib., 15.5.98; presse du 17.9.98.

3) CdT et NZZ, 12.1.10.

4) BO CE, 1992, p. 1004 ss.; BO CE, 1992, p. 1038; BO CE, 1992, p. 1070; BO CE, 1992, p. 546 ss.; BO CE, 1992, p. 948 ss.; BO CN, 1992, p. 1783 ss.; BO CN, 1992, p. 1882 ss.; BO CN, 1992, p. 1978 ss.; BO CN, 1992, p. 2039 ss.; BO CN, 1992, p. 2070 ss.; BO CN, 1992, p. 2217 s.; FF, 1992, III, p. 341 ss.; FF, 1992, V, p. 1171 ss.; FF, 1992, VI, p. 103 ss.; LM, 19.6.92; NQ, 20.6.92.

5) FF, 1993, I, p. 612 s.; NQ, 18.9.92; Suisse, 11.10.92; NQ et LM, 30.10.92; presse du 16.1.93.

6) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.

7) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.

8) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. \*ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum

Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

9) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013".; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

10) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.

11) Presse du 16.7.99.

12) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.

13) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.

14) NZZ, 18.2 et 12.7.97; BÜZ, 18.4.97; SGT, 25.4.97; NLZ, 20.5.97

15) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.