

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Verband im Energiebereich, Touring Club Schweiz (TCS)
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Bühlmann, Marc
Caretto, Brigitte
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Gerber, Marlène
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Mach, André
Mosimann, Andrea
Ory, Gisèle
Porcellana, Diane
Rinderknecht, Matthias
Scherrer, Debora
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bühlmann, Marc; Caretti, Brigitte; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Mach, André; Mosimann, Andrea; Ory, Gisèle; Porcellana, Diane; Rinderknecht, Matthias; Scherrer, Debora; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Touring Club Schweiz (TCS), Anderer Verband im Energiebereich, 1979 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Öffentliche Finanzen	1
Indirekte Steuern	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	3
Wasserkraft	5
Kernenergie	5
Alternativenergien	7
Erdöl und Erdgas	8
Verkehr und Kommunikation	9
Verkehrspolitik	9
Strassenverkehr	12
Eisenbahn	16
Umweltschutz	18
Naturschutz	18
Gewässerschutz	18
Luftreinhaltung	19
Klimapolitik	20
Sozialpolitik	22
Bevölkerung und Arbeit	22
Arbeitszeit	23
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	23
Verbände	23
Verkehr	23

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
BFE	Bundesamt für Energie
UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
BJ	Bundesamt für Justiz
EnDK	Konferenz Kantonalen Energiedirektoren
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
MWST	Mehrwertsteuer
StromVV	Stromversorgungsverordnung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
StromVG	Stromversorgungsgesetz
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VRV	Verkehrsregelnverordnung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
WWF	World Wide Fund for Nature
SSV	Schweizerischer Städteverband
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
AZG	Bundesgesetz über die Arbeit in Unternehmen des öffentlichen Verkehrs
AZGV	Verordnung zum Arbeitszeitgesetz
SAV	Schweizerischer Anwaltsverband
SAB	Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete
VSE	Verband schweizerischer Elektrizitätswerke
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
NAGRA	Nationale Genossenschaft für die Lagerung radioaktiver Abfälle
VSE	Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
<hr/>	
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFEN	Office fédéral de l'énergie
CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
OFJ	Office fédéral de la justice
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
OApEL	Ordonnance sur l'approvisionnement en électricité
USAM	Union suisse des arts et métiers
LApEI	Loi sur l'approvisionnement en électricité
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics

OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
CEE	Communauté économique européenne
WWF	World Wide Fund for Nature
UVS	Union des Villes Suisses
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
LDT	Loi fédérale sur le travail dans les entreprises de transports publics
OLDT	Ordonnance relative à la loi sur la durée du travail
FSA	Fédération suisse des avocats
SAB	Groupement suisse pour les régions de montagne
UCS	Union des centrales suisses d'électricité
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
CEDRA	Société coopérative nationale pour le stockage des déchets radioactifs
AES	Association des entreprises électriques suisses

Allgemeine Chronik

Öffentliche Finanzen

Indirekte Steuern

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 14.04.1990
MATTHIAS RINDERKNECHT

Die Zurückhaltung der Automobilverbände entsprang nicht einer Ablehnung der Ziele der beiden Volksinitiativen, sondern der Absicht, ihrer Kräfte auf die **Neugestaltung der Strassenbenützungsgeldern** für die Zeit nach 1994 zu konzentrieren. Das im Berichtsjahr dazu abgeschlossene Vernehmlassungsverfahren hatte gezeigt, dass das Prinzip der Fortführung dieser Abgaben nur von den Strassenverkehrsverbänden abgelehnt wird. Die bürgerlichen Bundesratsparteien möchten mit der konkreten Ausgestaltung allerdings warten, bis die Europäische Gemeinschaft entsprechende Beschlüsse gefasst hat. Die CVP, die FDP, die SP und die Grünen sprachen sich für eine leistungsabhängige Ausgestaltung der Abgaben aus. Die Pauschalabgabe für die Vignette müsste demnach durch einen Treibstoffzuschlag ersetzt werden. Der VCS sprach sich für die Ablösung aller heutigen Belastungen (also auch der kantonalen Motorfahrzeugsteuern) durch eine leistungsabhängige Abgabe aus. Der Strassenverkehrsverband (FRS), dem als Dachorganisation namentlich der ACS, der TCS und der Nutzfahrzeugverband Astag angehören, sprach sich grundsätzlich gegen eine Weiterführung von Schwerverkehrsabgaben und Vignette aus. Seiner Meinung nach deckt der Strassenverkehr die von ihm verursachten Kosten auch ohne diese Steuern vollumfänglich.¹

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.1987
BRIGITTE CARETTI

Ce nouvel article constitutionnel 24 octies concrétiserait une politique énergétique nationale puisqu'il doterait la Confédération de compétences lui permettant d'édicter des prescriptions sur la consommation d'énergie des installations, des véhicules et des appareils. En sus, l'Etat aurait pour tâche de favoriser les économies d'énergie ainsi que de développer des techniques énergétiques nouvelles. L'avant-projet comporte trois innovations par rapport à l'article constitutionnel refusé en 1983: il désire renforcer la collaboration avec les cantons; il prévoit que la Confédération obtienne une compétence en matière d'établissement des principes applicables à la fourniture et à l'emploi de l'énergie, ce qui lui permettrait non pas d'imposer des prix mais, par exemple, d'interdire les tarifs dégressifs; il veut instituer une taxe non affectée sur l'énergie. La principale nouveauté réside dans ce dernier point. Trois versions de cet impôt ont été étudiées: elles s'établiraient à deux, quatre ou dix pourcent et permettraient progressivement, outre le financement spécifique de la politique énergétique, des dépenses dans le domaine de la protection de l'environnement, des mesures connexes touchant les transports publics et une incitation accrue à des économies d'énergie.

Si l'on se réfère au **résultat de la procédure de consultation**, on remarque que tous les partis – excepté le Parti libéral suisse – les syndicats et tous les cantons – sauf Vaud et le Jura – approuvent l'idée d'un article constitutionnel. Les opposants se recrutent principalement parmi les organisations d'employeurs (USAM notamment), des transports privés routiers (dont le TCS, l'ACS, l'ASTAG) et du secteur de l'énergie. Remarquons néanmoins que l'Union des centrales suisses d'électricité (AES) a recommandé à ses membres d'abandonner les tarifs dégressifs d'énergie électrique, ceux-ci encourageant les consommateurs à ne pas économiser. Selon lesdits adversaires, les dispositions actuelles suffiraient pour permettre à la Confédération d'agir; de plus, un article constitutionnel permettrait une politique fédérale trop dirigiste. Le principe d'un impôt énergétique est encore plus controversé. Les partis bourgeois gouvernementaux ainsi qu'une minorité de cantons le refusent. Les milieux patronaux, le secteur de la production énergétique et les organisations faïtières des transports (sauf l'AST) sont opposés à tout principe de taxation. Pour eux, seule une énergie très chère conduirait à de véritables économies d'énergie mais une taxe élevée nuirait à la compétitivité de notre industrie. Pour dix-neuf cantons, les syndicats, le Parti socialiste suisse, les consommateurs, les milieux écologiques, la Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (CDEn), une telle taxe est souhaitable, voire

indispensable.

Dans le **projet finalement adopté par le Conseil fédéral**, résultant de la procédure de consultation, la Confédération se trouve dotée d'un devoir («doit» agir) alors que, dans l'avant-projet, la formulation était plus suggestive («peut» agir). Par contre l'exécutif renonce à l'insertion, dans le nouvel article, de l'impôt énergétique, suite aux nombreuses oppositions émises à son encontre lors de la consultation, notamment de la part des milieux patronaux et énergétiques. Le gouvernement n'abandonne pas pour autant une telle taxation; celle-ci fera l'objet d'une réglementation séparée, discutée par le parlement dans le cadre du nouveau régime des finances fédérales. A ce titre, le DFF a demandé à un groupe d'économistes bâlois un rapport en vue de la suppression de la taxe occulte; il en résulte que celle-ci n'est envisageable que dans le cadre d'une compensation par l'imposition de tous les agents énergétiques.²

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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂ était prématurée en l'absence d'un consensus international sur la question.³

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.10.1998
LAURE DUPRAZ

Lors des **procédures de consultation**, le PDC, le PS et les Verts se sont déclarés favorables aux deux projets qui permettront d'accompagner l'ouverture du marché de l'électricité. Le PS a souhaité que l'article constitutionnel, en tant que base pour une réforme fiscale écologique, soit traité de manière indépendante de l'arrêt du National. Les Libéraux ont refusé clairement le projet de la Chambre du peuple. Ils se sont par contre exprimés favorablement sur le premier volet du projet de la Ceate (taxe sur les énergies non renouvelables pour réduire les cotisations sociales), mais ont rejeté le second (article constitutionnel transitoire encourageant les énergies renouvelables). Le PRD a rejeté le projet du Conseil national, mais il a soutenu celui de la Ceate. L'UDC a refusé strictement toute taxe sur l'énergie, il a été très critique sur les deux projets. Le Vorort a renvoyé catégoriquement le projet du National à l'instar de celui de la Ceate avec toutefois un bémol, puisqu'il a accepté les discussions au sujet d'un projet de

réforme fiscale écologique. L'Union des centrales suisses d'électricité (UCS) s'est opposée aux deux projets. Finalement, la Fondation Suisse de l'Énergie a soutenu le projet du National et encouragé à long terme l'élaboration d'une réforme fiscale écologique.⁴

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 23.09.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Devant la pléthore de combinaison de votes possibles pour les trois objets (8), chacune des parties a dû faire un effort dans son argumentaire afin de donner un **mot d'ordre** clair. Le PS, les Verts, le Parti chrétien-social ont prôné le **triple oui**. A ces derniers se sont associés l'Union syndicale suisse, l'UPS, la Fondation suisse de l'énergie (FSE), la Fondation suisse pour l'énergie solaire et Electricité sans atome. Dans le camp des oui se trouvaient aussi les adversaires habituels des écologistes, à savoir les cantons de montagne et les paysans. Les buts de cette alliance inhabituelle n'était pas les mêmes pour les écologistes ou les cantons de montagne. Ces derniers étaient surtout intéressés au contre-projet, car il leur permettait d'obtenir un soutien pour leur usines hydroélectriques, toutefois, pour des raisons tactiques, ils soutenaient aussi l'initiative solaire. La position officielle du Conseil fédéral et des Chambres face aux trois objets était de rejeter l'initiative solaire et d'accepter en corrélation son contre-projet, ainsi que le deuxième contre-projet. L'objectif était, d'une part de provoquer un changement de comportement dans la consommation d'énergie et donc de respecter les promesses de la Conférence de Kyoto pour la réduction des gaz polluants et, d'autre part, d'intégrer une composante écologique dans le système fiscal dont la réforme serait menée dans les années à venir. Le seul parti gouvernemental à suivre les recommandations du Conseil fédéral et du parlement a été le PDC. Le camp du **triple non** était composé du PRD, de l'UDC et du PL. A ces derniers s'ajoutaient les associations faitières de l'économie (Economiessuisse et USAM), les organisations proches de l'automobile (ACS et TCS), l'industrie des machines, l'association des entreprises électriques de Suisse, le Forum suisse de l'énergie et la branche de l'énergie atomique. Les arguments des opposants aux taxes énergétiques étaient que celles-ci seraient un frein au développement économique et que la législation sur le CO2 était suffisante pour assurer le développement des énergies renouvelables et la protection de l'environnement.⁵

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'après 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.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.1998
LAURE DUPRAZ

Les milieux de l'électricité, les organisations de protection de l'environnement ainsi que les pouvoirs publics se sont mis d'accord sur la construction et l'extension de trois lignes à haute tension. Cet accord a été conclu dans le cadre d'un groupe de résolution des conflits des lignes de transports mis en place par la Confédération en 1993 dans le cadre du programme d'action d'Energie 2000. L'objectif était de désamorcer les conflits entre les représentants des milieux écologistes et ceux de la branche, et d'activer les procédures d'approbation des nouvelles constructions de lignes. La planification de ce groupe prévoit 68 projets d'extension dont 20 constructions de nouveaux tronçons. D'ores et déjà, trois projets ont été acceptés: l'extension des lignes de Mörel-Ulrichen-All'Aqua et de Massaboden-Ritom reliant Valais et Tessin et une troisième ligne Rapperswil-Gossau (SG). La planification sera évaluée dans le cadre d'une procédure de consultation, elle devra ensuite être approuvée par le Conseil fédéral. La discussion relative à une motion Semadeni (ps, GR) (Mo. 98.3284) a été renvoyée à une date ultérieure par le Conseil national. La motion chargeait le Conseil fédéral de réviser la législation sur les lignes à courant fort, de manière à ce que les personnes concernées puissent être indemnisées de façon appropriée selon le principe de causalité, grâce à l'internalisation des coûts. L'objet sera combattu ultérieurement par le député Steiner (prd, SO).⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.02.1999
LAURE DUPRAZ

Dans ce contexte d'ouverture prochaine du marché suisse de l'électricité et d'ouverture effective du marché européen en février, **les producteurs suisses d'électricité ont accéléré leurs projets de restructuration et d'alliances nationales et étrangères.** Notamment, quatre compagnies de la partie orientale du pays ont annoncé la mise en commun de leurs propres réseaux de transport au sein de Swissgrid SA. Il s'agit des Forces motrices de la Suisse centrale (CKW), d'Electricité de Laufenburg (EGL), des Forces motrices du Nord-Est de la Suisse (NOK) et des entreprises d'électricité de la ville de Zurich (EWK). Dans un premier temps, la nouvelle société sera chargée de l'exploitation et de l'entretien des réseaux. A terme, elle devrait devenir propriétaire des lignes de transport des quatre partenaires. Ce regroupement des réseaux des compagnies de l'Est fait suite à un processus identique de la part du groupe Ouest qui a constitué la SNG SA (société de réseau suisse) à la fin 1998. Ce groupe comprend Energie Ouest Suisse à Lausanne (EOS), Aar et Tessin SA d'électricité à Olten (Atel) et les Forces motrices bernoises (FMB). Ce sont donc dans les faits deux sociétés régionales de réseaux qui se sont constituées. Le Groupe Ouest s'est déclaré farouchement opposé à l'idée d'une société unique d'exploitation propriétaire des infrastructures, tandis que le Groupe Est a adhéré à cette proposition. Quant à l'Union des centrales suisses d'électricité (UCS), elle a proposé une sorte d'agence de coordination du réseau regroupant les différents propriétaires de réseaux, l'OSCAR (Office suisse de coordination d'accès au réseau) qui serait chargé de la distribution sur une base non discriminatoire.⁸

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.⁹

Wasserkraft

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.08.1996
LIONEL EPERON

La Fondation suisse de la Greina (FSG) pour la protection des fleuves alpins s’est prononcée à la mi-août en faveur de l’instauration d’un moratoire de dix ans en matière de construction de nouvelles centrales hydro-électriques. Ce moratoire devrait en outre être accompagné de mesures visant à utiliser l’énergie de manière plus rationnelle ainsi que de travaux de rénovation et de modernisation des installations hydrauliques existantes. A peine formulée, la proposition de la FSG s’est heurtée aux critiques nourries de l’Union des centrales suisses d’électricité.¹⁰

Kernenergie

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 04.06.1997
LIONEL EPERON

Menée sous la houlette de l’Union des centrales suisses d’électricité (UCS), l’étude «Possibilités et limites d’un approvisionnement décentralisé de l’électricité en Suisse» est parvenue à la conclusion que **l’abandon de l’énergie nucléaire dès l’an 2030 est techniquement réalisable à l’échelon national**. L’auteur de cette expertise, le directeur des Forces motrices du Nord-Est de la Suisse, Hans Rudolf Gubser, a envisagé à cette fin la construction d’environ 240’000 petites centrales thermiques décentralisées avec chauffage à distance produisant à la fois du courant et de la chaleur (couplage chaleur-force). Selon ce scénario, il suffirait alors d’ériger quelques grosses centrales électriques alimentées au gaz pour que la Suisse puisse se passer entièrement de l’atome qui, à l’heure actuelle, fournit 39% de l’électricité consommée dans le pays. Bien que jugée praticable sur le plan théorique, cette option ne manque cependant pas de soulever certains problèmes quant à sa réalisation, comme a tenu à le préciser M. Gubser. Sur le plan économique tout d’abord, cette solution engendrerait des investissements de l’ordre de CHF 46 milliards. Par ailleurs, elle contribuerait à une augmentation significative des rejets de CO₂ dans l’atmosphère. Enfin, la décentralisation de la production de courant se traduirait par d’importantes dépenses organisationnelles.

En raison de l’immense écho médiatique rencontré par cette expertise, l’Union des centrales suisses d’électricité a tenu à relativiser l’intérêt à porter à un éventuel abandon de l’atome en rappelant que les avantages et inconvénients de cette option étaient à mettre en balance avec les nombreux autres scénarios que l’UCS a élaborés depuis 1995 en vue de garantir l’approvisionnement futur de la Suisse en courant électrique. Les producteurs d’électricité ont ainsi confirmé dans une large mesure leur attachement au nucléaire qui, selon eux, doit être utilisé tant que les centrales atomiques suisses sont rentables et sûres. Quoi qu’il en soit, l’étude de l’UCS semble néanmoins illustrer une certaine baisse d’intérêt pour l’option nucléaire indigène au sein des milieux énergétiques dont les causes résident en grande partie dans les perspectives qu’ouvre la libéralisation du marché de l’électricité à l’échelon européen: En laissant entrevoir la possibilité de s’approvisionner à meilleur compte en courant nucléaire étranger, cette libéralisation rend en effet nettement moins attractive l’éventuelle réalisation d’infrastructures coûteuses et politiquement contestées que sont les centrales nucléaires.¹¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 24.10.1998
LAURE DUPRAZ

En début d’année, le DETEC a mis en place un groupe de travail chargé de dégager un consensus sur la gestion des déchets nucléaires en vue de la nouvelle loi sur l’énergie atomique. Le groupe de travail a réuni les exploitants des centrales, la CEDRA, les organisations écologistes et les différents offices fédéraux concernés. Sous la direction du Professeur d’éthique sociale Hans Ruh de l’Université de Zurich, le rapport final du groupe de travail a rendu ses conclusions au DETEC. **Les parties en présence ont eu toutes les peines à trouver des propositions de compromis** qui ont finalement été

faites par le directeur du rapport lui-même. Le désaccord des participants a porté **sur quatre éléments principaux**. Premièrement, la question du maintien de la production nucléaire. Les exploitants souhaitaient que les centrales restent en service tant que la sécurité était assurée, les organisations écologistes réclamaient un référendum pour toute poursuite de l'activité au-delà de 30 ans. Hans Ruh a proposé une solution de compromis: le Conseil fédéral pourrait prolonger lui-même de 10 ans l'exploitation (en plus des 40 ans autorisés), au-delà, le référendum serait nécessaire. Deuxièmement, la question de l'entreposage des déchets faiblement et moyennement radioactifs. Les organisations écologistes exigeaient un dépôt de longue durée, contrôlé et récupérable, auquel on puisse avoir accès en tout temps. Les exploitants réclamaient un entreposage définitif et scellé. Concernant les déchets hautement radioactifs, les parties se sont mises d'accord pour l'élaboration d'un dépôt durable contrôlé et récupérable. Le troisième point sensible concernait le projet de dépôt de Wellenberg (NW) au sujet duquel le désaccord fut total. Hans Ruh a proposé que la CEDRA poursuive ses travaux et perce une galerie de sondage, et qu'en parallèle le Conseil fédéral étudie le concept d'un dépôt durable, contrôlé et récupérable. Par la suite, un bilan devra être établi sur la base d'une comparaison des deux projets. Dernier point de litige, le retraitement de combustibles nucléaires épuisés. Les milieux écologistes réclamaient son interdiction, les exploitants son encouragement. Le président Ruh a proposé de soumettre à autorisation l'exportation de ces déchets. Finalement, des accords de principe ont été trouvés: toute nouvelle construction de centrale sera soumise au référendum facultatif, un fonds pour l'élimination des déchets radioactifs provenant des installations nucléaires sera créé et la question de la responsabilité civile devra être réglée.¹²

ANDERES
DATUM: 22.01.2014
NIKLAUS BIERI

Nach dem AKW-Unfall in Fukushima 2011 wurden die Konzepte für den Schutz bei Unfällen in Atomkraftwerken überarbeitet. Der Bundesrat teilte im Januar 2014 mit, dass die Bevölkerung in einem Umkreis von 50 Kilometern um Atomkraftwerke vorsorglich **Kaliumjodidtabletten** erhalten soll. Bisher hatte die Bevölkerung innerhalb eines Radius von 20 Kilometer Jodtabletten erhalten. Es erhalten so rund 4,9 Millionen Menschen vorsorglich Jod, bis dahin waren es nur 1,2 Millionen. Die Mehrkosten von 20 Millionen Franken wurden den AKW-Betreibern auferlegt. Diese wehrten sich gegen die Kostenübernahme und kritisierten, dass die Revision der Verordnung politisch motiviert sei. Der Branchenverband Swissnuclear betonte, sobald die Betreiber eine beschwerdefähige Verfügung zur Kostenübernahme erhielten, werde diese angefochten. Als die Jodtabletten im Herbst 2014 ausgeliefert wurden, war weiterhin unklar, wer die Kosten dafür tragen wird. Im November 2014 erhielt eine Million Haushalte im Umkreis von 50 Kilometer um die Atomkraftwerk einen Brief, der sich als offizielles Begleitschreiben zur Jodtablettenverteilung ausgab und gezeichnet war mit Geschäftsstelle Kaliumjodidversorgung, in Wahrheit aber von der Umweltorganisation Greenpeace versendet worden war. Der Brief erläuterte, dass die Einnahme der Jodtabletten nur einen sehr beschränkten Schutz vor den Folgen radioaktiver Strahlung biete. Im Weiteren könnten die Behörden keine Garantie geben, dass im Unglücksfall rechtzeitig zur Einnahme der Tabletten aufgefordert werden würde. Auch ein Evakuierungskonzept bestehe nicht und überhaupt sei die Stilllegung der Atomkraftwerke der einzige wirksame Schutz gegen nukleare Risiken. Viele Medien berichteten über den gefälschten Brief und Reaktionen der Bevölkerung zeugten von Verunsicherung, aber auch von Verärgerung und von Belustigung. Viele beunruhigte Menschen meldeten sich auf der Hotline der Geschäftsstelle Kaliumjodidversorgung.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 10.11.2018
MARCO ACKERMANN

Das St. Galler Tagblatt sowie die Aargauer Zeitung berichteten über die **Auflösung** der einst in Bern sehr einflussreichen **Atomenergie-Dachlobbyorganisation Aves**, die zu Spitzenzeiten über 100 Bundesparlamentarierinnen und -parlamentarier als Mitglieder verzeichnete. Der stetige Niedergang der Macht war geprägt von der Reaktorkatastrophe von Fukushima im Jahr 2011 und dem vom Volk angenommenen Energiegesetz im Jahr 2017, das den Bau neuer Atomkraftwerke in der Schweiz per Gesetz verbietet. Zuletzt war SVP-Präsident und Nationalrat Albert Rösti Präsident der Organisation. Weiterhin bestehen bleiben aber die Regionalgruppen, die sich womöglich neuen Schwerpunkten zuwenden wollen.¹⁴

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 16.03.2019
MARCO ACKERMANN

Seit dem Jahr 1985 sind Betreiber von Atomkraftwerken verpflichtet, jährliche Beiträge in den Stilllegungsfonds und seit dem Jahr 2002 zusätzlich in den Entsorgungsfonds zu leisten. Grundlage für die Berechnung ebendieser Einzahlungen bilden Kostenstudien. Mit der vorliegenden Revision will der Bundesrat die **Stilllegungs- und Entsorgungsverordnung (SEFV) auf Basis der Kostenstudie von 2016 anpassen**. Zentrale Änderungen der Verordnung sind die Streichung eines 2015 eingeführten allgemeinen, pauschalen Sicherheitszuschlags von 30 Prozent, der mit der neuen Berechnungsmethode bei den Kostenstudien nicht mehr nötig ist. Mit jenem Zuschlagssatz, gegen welchen sich die Betreiberfirmen vor dem Bundesgericht erfolglos gewehrt hatten, hatte man ursprünglich das Ziel verfolgt, mögliche Finanzrisiken abzufangen. Nebst dieser Änderung beinhaltet die Vorlage weitere Anpassungen wie beispielsweise die Senkung der nominalen Anlagerendite (von bisher 3.5% auf 2.1%) und der Inflationsrate (von bisher 1.5% auf 0.5%) betreffend die finanzielle Anlage der Fondsgelder. Diese Senkung hat zur Folge, dass auf die einbezahlten Beiträge eine tiefere Realrendite (diese entsteht aus der Differenz von Anlagerendite und Inflationsrate) berechnet wird und dadurch die Betreiberfirmen höhere Beträge einzahlen müssen – die BKW beispielsweise nannte gegenüber der NZZ einen eigenen Mehraufwand von CHF 100 Mio. Unzufrieden über einige geplante Anpassungen der Verordnung sowie über die vorgesehene Senkung der Realrendite um 0.4 Prozent auf 1.6 Prozent äusserte sich einerseits der Branchenverband Swissnuclear. Gemäss der Basler Zeitung haben die Betreiberfirmen der Schweizer Atomkraftwerke deshalb im Januar 2019 eine weitere Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht in St. Gallen eingereicht. Andererseits übte beispielsweise die atomkritische Schweizerische Energiestiftung (SES) auch generelle Kritik an der in den Beiträgen eingebauten Sicherheitsmarge – dem Zuschlag auf die berechneten Basiskosten der Stilllegung und Entsorgung, um mögliche Kostenüberschreitungen finanziell trotzdem decken zu können: Gemäss einer von der SES in Auftrag gegebenen Studie seien die derzeitigen Einzahlungen in den Fonds viel zu tief und es bestehe die Gefahr, dass die Steuerzahlenden am Ende für die Entsorgung und Stilllegung aufkommen müssten, berichtete etwa das St. Galler Tagblatt. Der Bundesrat schickte die Vorlage Ende 2018 in die Vernehmlassung, die bis Mitte März 2019 dauert.¹⁵

Alternativenergien

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.07.1997
LIONEL EPERON

Décidée dans le cadre du budget 1997 de la Confédération, **l'augmentation de CHF 10 à 14 millions du crédit destiné à soutenir les énergies renouvelables** a permis à l'OFEN et au groupe Swissolar de lancer un nouveau programme de promotion de l'énergie solaire. La somme de CHF 5.2 millions qui a été débloquée à cette seule fin ne servira plus – comme ce fut le cas sous l'égide du programme de lancement – à cofinancer des installations pilotes ou de démonstration, mais à promouvoir la réalisation d'installations solaires classiques chez les particuliers ainsi que dans l'industrie et les bâtiments publics (ce montant de CHF 5 millions devrait être augmenté de deux ou trois millions supplémentaires en 1998).¹⁶

ANDERES
DATUM: 30.11.2006
ANDREA MOSIMANN

Die BKW Energie AG, die Genossenschaft Ökostrom Schweiz, der Bernische Bauernverband (Lobag) und der Schweizerische Bauernverband haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam die **Organisation und die Produktion von Ökostrom in der Landwirtschaft** voranzutreiben. Die Zusammenarbeit zielt auf die Unterstützung der Bauern bei der Planung und beim Betrieb von Biogasanlagen und auf eine Verbesserung der staatlichen Rahmenbedingungen ab.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 06.06.2019
MARCO ACKERMANN

Gemäss der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket der Energiestrategie 2050 aus dem Jahr 2013 liege das nachhaltig nutzbare **Potenzial der Photovoltaik in der Schweiz** bei 11,1 TWh elektrischer Energie. Um den Zubau solcher Anlagen voranzutreiben, liessen das Bundesamt für Energie BFE, das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie MeteoSchweiz sowie das Bundesamt für Landestopografie swisstopo eine Website (sonnendach.ch) erstellen, auf welcher für jede Liegenschaft der Schweiz das Potenzial für Wärme- und Elektroenergie kostenlos ermittelt werden kann. Mithilfe dieser Analysen rechnete das BFE mit einem viel grösseren Produktionspotential als dies der Bundesrat im ersten Massnahmenpaket vorgesehen hatte. Gemäss einer Medienmitteilung des BFE vom April 2019 liege demnach das gesamte jährliche Solarstrompotential der Schweizer Gebäude bei rund 67 TWh. Gegenüber der Erzeugung im Jahr 2017 könnte somit die Produktion um den Faktor 40 gesteigert

werden und würde demnach etwa 110 Prozent des Gesamtschweizer Strombedarfs decken, rechnete der Tages-Anzeiger vor. Medienberichten zufolge hat sich jedoch genau diese Jahresproduktion nicht – wie vom Dachverband Swisssolar erwartet – ausreichend stark nach oben entwickelt. Gemäss einer Studie der Schweizerischen Energiestiftung liege die Schweiz zudem im internationalen Vergleich bei der Solarenergie weit hinten und erreichte auf der Rangliste von 29 europäischen Ländern den fünftletzten Platz.¹⁸

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.¹⁹

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 1993.²⁰

BERICHT
DATUM: 09.12.1997
LIONEL EPERON

Conformément à ce qui avait été annoncé en 1996, **l'OFEN a publié en début d'année un rapport** sur l'ouverture du marché suisse du gaz à la concurrence. Etabli par un groupe de travail placé sous la direction de Jean Cattin, ce document **recommande à l'industrie gazière de se préparer d'ores et déjà à la libéralisation** de ce secteur, ceci afin d'être en mesure d'emboîter le pas à l'Union européenne, alors en tractations au sujet de la libéralisation de son propre marché du gaz. Parmi les différentes mesures préconisées, les auteurs du rapport souhaitent que les gros consommateurs puissent choisir leur fournisseur, ce qui présuppose que l'accès aux réseaux de distribution soit accordé à des tiers (Third Party Access). De l'avis du groupe de travail, un désengagement de l'Etat dans le secteur gazier est par ailleurs nécessaire: Ainsi, la privatisation de l'industrie du gaz, encore largement en mains publiques, a été recommandée, de même que la suppression de tout impôt masqué dans les tarifs et des éventuelles subventions croisées. Bien que se rapportant à un secteur moins conflictuel que celui de l'électricité, les propositions émises dans ce rapport ont suscité des réactions mitigées au sein des milieux du gaz: Si l'Association suisse de l'industrie gazière (ASIG) a qualifié le document de bonne base de discussion, certains transporteurs de gaz – au bénéfice de monopoles régionaux – n'ont pas manqué de rejeter les conclusions du groupe de travail. En revanche, le Vorort a salué l'ensemble des mesures retenues par le groupe Cattin du fait que celles-ci sont virtuellement porteuses d'une diminution des tarifs pratiqués en Suisse. Suite à l'accord passé en fin d'année entre les membres de l'UE sur une ouverture minimale de 20% du marché

européen du gaz, cette problématique devrait connaître de rapides développements en Suisse durant les mois à venir.²¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.02.1998
LAURE DUPRAZ

Le processus d'ouverture du marché du gaz s'est accéléré avec la **mise en place de deux groupes de travail** constitués par l'Association suisse de l'industrie gazière (ASIG) et Swissgas. Les débats n'ont toutefois pas atteint l'intensité de ceux liés à l'ouverture du marché de l'électricité. Faisant suite à la publication en 1997 du rapport Jean Cattin, ces deux groupes de travail internes à la branche ont été **chargés d'examiner les modalités d'une ouverture du marché du gaz**. Ils devront proposer des modèles pour l'approvisionnement, le transport et la distribution du gaz. La Suisse devrait se rapprocher des directives européennes relatives à l'ouverture de ce marché, adoptées à la fin de l'année 1997. Les lignes directrices de l'Union européenne contenaient trois points principaux: le «Third Party Access» (TPA), c'est-à-dire l'accession du réseau à des tiers, la séparation des comptes selon les activités au sein de la branche et l'échelonnement de l'ouverture selon la taille des consommateurs. L'ASIG souhaiterait, concernant le TPA, éviter le choix d'une seule catégorie de clients soumis à l'ouverture qui serait trop lourd à supporter pour les collectivités publiques qui possèdent la plupart des entreprises d'approvisionnement en gaz. Le second principe de l'UE ne devrait pas poser de problème particulier pour la Suisse, car les fonctions de transport et de distribution sont déjà fournies par des sociétés séparées. Finalement, l'ASIG souhaiterait des conditions spéciales pour la Suisse, concernant le début et la durée de l'ouverture, en raison de l'étroitesse du marché du gaz suisse par rapport aux pays membres de l'UE et de l'existence de grandes différences régionales en terme de parts de marché des gros clients.²²

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.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.06.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.²⁴

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 faitière 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.²⁵

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.²⁶

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).²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

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.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

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 Abstimmungsprozedere 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 Insertatedichte 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 ²⁹

Strassenverkehr

Bereits vor dem Bundesratsentscheid hatte ein privates Komitee unter der Führung eines Automobiljournalisten eine **Volksinitiative «Pro Tempo 100/130»** angekündigt, welche die bis dahin gültigen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankern möchte. Begründet wurde der Vorstoss damit, Reduktionen von Tempolimiten seien umweltpolitisch unbegründet; sie stellten vielmehr eine neue «Schikane» für den Automobilisten dar. Unterstützt wird er vom ACS und vom TCS. Im Parlament löste der Bundesratsentscheid verschiedene Reaktionen aus. Der Ständerat lehnte eine Motion (Mo. 84.560) ab, welche für die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten das Parlament zuständig erklären wollte. Als direkte Antwort auf das gestartete Volksbegehren «Pro Tempo 100/130» reichte Nationalrat A. Herzog (poch, ZH) eine Einzelinitiative (Pa.Iv. 84.225) ein, welche die Fixierung von Tempo 80 und 100 in der Bundesverfassung verlangt. ³⁰

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf. Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative** (St. Iv. 83.202) **des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwies National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt.³¹

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.³²

**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, Gastro suisse et la Fédération suisse des vigneron.³³

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.³⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.1999
LAURE DUPRAZ

En fin d'année, le **Touring Club Suisse a lancé une initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»** demandant à la Confédération de résoudre les problèmes de capacité des infrastructures de transport et de développer et entretenir les infrastructures des routes et du rail. Elle demande concrètement que les travaux pour améliorer la capacité des tronçons des routes nationales (Genève – Lausanne, Berne – Zurich, Erstfeld – Airolo) soient entrepris dans un délai de dix ans au plus tard après acceptation de l'initiative.³⁵

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 28.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a entériné la **modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière**. Dès le 1er janvier 2001, les trains routiers et les **camions avec remorque pourront circuler à 80km/h** maximum hors des localités (augmentation de 20km/h). Le Conseil fédéral a aussi admis plusieurs recours déposés par le TCS au sujet de certaines décisions cantonales à propos de la vitesse maximale autorisée sur les autorités, comme par exemple à Zurich pour l'A1 – 100 km/h au lieu de 120 – ou à Berne – 80 km/h au lieu de 100 sur trois tronçons (A1, A6 et A12). Les cantons incriminés doivent faire marche arrière et rétablir les vitesses maximales précédemment en vigueur. En revanche, l'Exécutif a donné son feu vert à un abaissement de la vitesse maximale lorsque les émanations de dioxyde d'azote dépassent la norme.³⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La **récolte de signatures pour l'initiative populaire Avanti** s'est déroulée durant le cours l'année. Le nombre requis a été atteint en onze mois; munis de 107'727 signatures, le TCS (Touring Club Suisse) et l'ACS (Automobile Club de Suisse) ont pu la déposer auprès de la Chancellerie fédérale.³⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 04.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiateur – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les

Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous" Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux ³⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS**
DATUM: 11.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux. ³⁹

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'organisations 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).)⁴⁰

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 (...) ». ⁴¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing". Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%. ⁴²

Eisenbahn

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse

orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.⁴⁵

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 perçant 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%) / 13/2 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. ⁴⁴

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'OFEPF 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'OFEPF. 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. ⁴⁵

Gewässerschutz

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.05.2011
MARLENE GERBER

Im Berichtsjahr publizierte das UVEK die Anhörungsergebnisse zur Umsetzung der parlamentarischen Initiative der UREK-SR zu Schutz und Nutzung der Gewässer, welche auch einer Anpassung der **Gewässerschutzverordnung** bedurfte. Notwendig geworden sind die Anpassungen aufgrund der Annahme des indirekten Gegenvorschlages zur - daraufhin bedingt zurückgezogenen - Volksinitiative „Lebendiges Wasser“. Die Anpassung betrifft in erster Linie die Renaturierung der Gewässer, Massnahmen im Bereich Schwall und Sunk, Geschiebehaushalt sowie die Finanzierung. Die Umweltorganisationen sowie die Hälfte der Kantone bewerteten den Entwurf positiv. Über 70 der 173 eingegangenen Stellungnahmen äusserten sich jedoch auch negativ zum Entwurf und 34 Vernehmlassungsteilnehmer lehnten ihn sogar vollständig ab. Zu Letzteren gehörten neben sechs Kantonen auch der Bauernverband und die SVP. Bedenken äusserten des Weiteren Vertreter der Elektrizitätswirtschaft und die Kraftwerke. Umstritten war insbesondere die Festlegung der Breite des Gewässerraumes. Während Umwelt- und Fischereiverbände eine weitere Ausdehnung des Gewässerraumes forderten, erachtete die Mehrheit der restlichen Vernehmlassungsteilnehmer den in der Anhörung präsentierten Wortlaut als zu weitgehend. Darüber hinaus wurde stark kritisiert, dass die Regelungen den Kantonen zu wenig Spielraum gewähren würden. Der Bundesrat hielt jedoch daran fest, den Gewässerraum genau zu definieren, wie dies auch die Kernforderung der zurückgezogenen Initiative vorsah. Damit werden ca. 4000 km Ufer von Fließgewässern

revitalisiert. Darüber hinaus sei der Gewässerraum bei Gewässern mit mehr als 15 m Breite für die Gewährleistung der natürlichen Funktionen und für den Hochwasserschutz zu reservieren. Der Bundesrat zeigte sich jedoch auch zu Kompromissen bereit. Nach diesen darf der Gewässerraum in urbanen Zentren in gewissen Fällen vermindert werden und auf die Festlegung eines Grenzwertes für den Wasserstand bei Wasserkraftanlagen wird verzichtet. Der Bundesrat bleibt dabei, dass die Landwirte den Gewässerraum in ländlichen Gebieten nur extensiv nutzen dürfen. Für diese Einschränkung werden die Landwirte jedoch entschädigt und zwar mit Aufstockung des Landwirtschaftsbudgets um CHF 20 Mio. pro Jahr. Die Verordnung trat in dieser Form am 1. Juni 2011 in Kraft. Die Kantone sind angehalten, innerhalb von vier Jahren die Grundlagen zur Planung der Revitalisierung und der Massnahmen zur Sanierung der Wasserkraftwerke zu schaffen.⁴⁶

Luftreinhaltung

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 25.09.1979
GISÈLE ORY

On rappela aussi au gouvernement les **promesses** faites lors du rejet de l'initiative Albatros, **concernant les autres matières toxiques des gaz d'échappement**. Pour prendre des mesures plus sévères, l'exécutif devrait résilier la convention de la Commission économique pour l'Europe sur les équipements et pièces de véhicules à moteur, signée en 1973 et qui énumère les normes internationales concernant les gaz. Afin d'éviter l'opposition des autres Etats, le gouvernement chercha un compromis. Il décida, en juillet également, de résilier la convention et d'édicter des règlements plus stricts, mais qui n'entreront pleinement en vigueur qu'en 1986. A partir de 1982 la Suisse connaîtra les normes existant actuellement en Suède et aux Etats-Unis. La nouvelle fut mal accueillie. Les organisations de protection de l'environnement approuvèrent la résiliation de l'accord, mais estimèrent que reculer le délai d'application jusqu'en 1986 était une manière de tromper les citoyens, à qui l'on avait promis des délais plus courts. Elles se plainquirent de la perméabilité du Conseil fédéral aux considérations de l'industrie. Le Touring Club Suisse critiqua en revanche la résiliation, pensant qu'elle conduirait à un gonflement des stations fédérales d'examen et d'essai, et rendrait difficile l'importation directe de véhicules. Il soutint qu'on ne pourrait atteindre ces normes jusqu'en 1986, pour des raisons techniques. L'organisation faïtière des importateurs et constructeurs suisses de la branche des véhicules s'exprima de la même manière. La CEE s'étonna et déclara n'être pas en mesure de livrer des voitures correspondant aux nouvelles normes. La presse releva en conclusion que le gouvernement avait essayé de choisir une voie moyenne entre des oppositions irréductibles, et n'avait pas ainsi fait preuve de beaucoup de courage.⁴⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 07.09.1989
SERGE TERRIBILINI

Une **polémique s'est développée entre l'OFEFP et le Touring club suisse (TCS) autour de ces mesures**. Les milieux routiers ont accusé l'OFEFP d'exagérer la pollution due au trafic automobile et les mesures y afférent et de se montrer trop clément avec les autres pollueurs. Opposé aux restrictions envisagées par le Conseil fédéral contre les voitures individuelles, le TCS s'est appuyé sur plusieurs études pour conclure que l'OFEFP se basait, d'une part, sur des données surannées pour estimer la pollution due au trafic routier et, d'autre part, fixait des limites beaucoup trop faibles pour les chauffages et les stations d'incinération par rapport à leurs possibilités techniques. La situation ne s'est pas débloquée lors d'une rencontre organisée entre le TCS et l'OFEFP en vue de trouver un compromis; le TCS est resté persuadé que grâce à l'utilisation croissante des pots catalytiques, les émissions de NOx seront identiques à celles de 1960 alors que l'OFEFP maintenait que le train de mesures proposé par le Conseil fédéral ne sera pas de trop pour parvenir à ce résultat.⁴⁸

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 02.12.1995
LIONEL EPERON

Réalisée en étroite collaboration avec l'Allemagne et l'Autriche ainsi qu'avec la participation du TCS et de l'Astag, une étude de l'OFEFP sur les émissions polluantes dues au **trafic routier entre 1950 et 2010** a révélé que les prescriptions en matière de gaz d'échappement ainsi que les mesures techniques telles que le catalyseur ont permis de réduire, dès 1980, la plupart des substances nocives produites par les véhicules à moteur. Cette tendance devrait en outre s'affirmer, et ce malgré l'augmentation du trafic routier. Alors que les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'hydrocarbures (HC), qui ont retrouvé en 1993 la charge de 1960, devraient encore diminuer de 50 à 65% d'ici l'an 2010, les émissions de CO₂ - qui sont actuellement onze fois plus élevées qu'en 1950 - devraient pour leur part continuer de croître de 12 à 27% entre 1990 et 2010, et ce principalement en raison de la progression du trafic lourd

de marchandises.⁴⁹

INTERKANTONALE ZUSAMMENARBEIT

DATUM: 27.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst einigten sich die Kantone darauf, Massnahmen gegen Ozon im Sommer und Feinstaub im Winter künftig regional (und nicht nach Kantonen) entsprechend der tatsächlichen Luftbelastung einzuführen. Ihr „**Interventionskonzept Feinstaub**“ sieht drei Stufen vor: Übersteigt das Tagesmittel den Immissionsgrenzwert um das 1,5-fache und kündigt die Wetterprognose eine Inversionslage für mehr als drei Tage an, informieren die Behörden die Bevölkerung und fordern sie dazu auf, alles zu unternehmen, um eine weitere Entstehung von Feinstaub zu vermeiden (Informationsstufe). Übersteigt das Tagesmittel das Doppelte des Feinstaub-Grenzwertes, kommen restriktive Massnahmen zum Zug. Dabei werden alle Verursacher in die Pflicht genommen, nicht nur Autofahrer, für die im betroffenen Gebiet auf den Autobahnen Tempo 80 und ein Überholverbot für Lastwagen gilt. Die Bevölkerung darf keine Cheminées mehr betreiben, die lediglich dem Wohlbefinden dienen; die Land- und Forstwirtschaft muss auf Feuer im Freien verzichten (Interventionsstufe 1). In der zweiten Interventionsstufe (Tagesmittel übersteigt den Grenzwert um das Dreifache) ist das Gewerbe betroffen, indem der Einsatz von dieselbetriebenen Baumaschinen ohne Partikelfilter verboten wird. Das Konzept gilt für die gesamte Schweiz; die Auslösung und Aufhebung der einzelnen Stufen geschieht aber in den fünf dazu geschaffenen Regionen. Jeder Kanton kann zudem über weitere Massnahmen verfügen. Der TCS sprach sich gegen die Tempolimiten aus, während der VCS, die Ärzte für Umweltschutz und die Krebsliga Massnahmen bereits beim gesetzlich festgelegten Grenzwert von 50 Mikrogramm/m³ verlangten.⁵⁰

VERORDNUNG / EINFACHER

BUNDESBECHLUSS

DATUM: 27.11.2010
NICOLAS FREYMOND

Sollicité par les cantons de Genève et du Tessin, le Conseil fédéral a exprimé le souhait de permettre l'instauration de **zones environnementales dans les villes**, telles qu'il en existe à Berlin et Milan, afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Un projet d'ordonnance censé fournir la base juridique nécessaire a été mis en audition à la fin de l'été. Le gouvernement y prévoit l'introduction d'un système de vignettes permettant de classer les véhicules automobiles en fonction de leurs émissions polluantes (oxydes d'azote et particules fines en particulier). Sur la base de cette classification, les cantons pourront définir des objectifs en matière de qualité de l'air et exclure telle ou telle catégorie de véhicules d'un périmètre déterminé. En cas d'infraction, les contrevenants seront passibles d'une amende de 100 francs. Des exceptions sont toutefois prévues pour les services de secours. Le PS, les Verts et l'ATE ont salué le projet, rappelant que, dans les villes, les valeurs limites en matière pollution atmosphérique sont régulièrement dépassées. À l'inverse, le PLR a jugé le système proposé excessivement contraignant et émis des doutes sur ses effets concrets en faveur de l'environnement, tandis que l'UDC a dénoncé une attaque contre le trafic individuel et les entreprises. Le TCS a quant à lui mis en garde contre le risque d'un chaos routier et de tracasseries administratives inutiles. Quant aux cantons, outre Genève et le Tessin, Berne, Bâle-Ville, les Grisons et le Jura ont soutenu la proposition du Conseil fédéral, tandis que Zurich, Argovie et plusieurs petits cantons s'y sont opposés.⁵¹

Klimapolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 26.06.1993
MATTHIAS RINDERKNECHT

Nachdem die Benzinzollerhöhung um 20 Rappen pro Liter vom Volk angenommen worden war, drängte sich in der **Diskussion um die CO₂-Abgabe** die Frage auf, ob nur Brennstoffe oder auch Treibstoffe besteuert werden sollten, wodurch die Autofahrer und die Transportunternehmer zusätzlich belastet würden. BUWAL-Direktor Philippe Roch heizte die Diskussion um die CO₂-Abgabe noch mehr an, als er in einem Interview ankündigte, eine Lenkungsabgabe von acht Rappen pro Liter Benzin resp. Diesel werde stufenweise bis ins Jahr 2000 eingeführt. Da der Bundesrat bezüglich der CO₂-Abgabe noch keinen Entscheid gefällt hatte, wurde Roch nach Einleitung einer Administrativuntersuchung durch seine Departementsvorsteherin Dreifuss für sein Vorprellen verwarnt. Der Bundesrat hat noch keinen Grundsatzentscheid in Sachen CO₂-Abgaben getroffen. Um den Ausgang der Abstimmung über die Einführung der Mehrwertsteuer nicht zu gefährden, verschob er einen ersten Entscheid und das Vernehmlassungsverfahren vorerst auf 1994. Innerhalb der Bundesratsparteien zeichnete sich immerhin schon ein relativ breiter Konsens zugunsten einer CO₂-Abgabe ab. Im Gefolge der intensiven Diskussionen um eine Umweltabgabe kündigte der TCS prophylaktisch ein Referendum gegen eine eventuelle CO₂-Abgabe an, ohne deren

genaue Ausgestaltung überhaupt zu kennen.⁵²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 02.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé en juillet **deux mandats de prestations** visant à réduire la consommation d'énergie et les émissions de CO₂, l'une avec l'Agence de l'énergie pour l'économie (AEnEC) et l'autre avec l'Agence suisse des énergies renouvelables (ASER). Des deux textes, le premier est celui qui a la plus grande portée. La directive à l'intention des milieux économiques a été élaborée conjointement par l'OFEFP, l'OFEN et les milieux économiques. Elle doit convaincre les branches partenaires (machines, métallurgie, construction, chimie) à inciter leurs membres à entreprendre l'assainissement énergétique. Deux possibilités sont offertes aux entreprises. Elles pourront passer une convention avec l'AEnEC pour profiter des programmes de l'agence et de SuisseEnergie afin de réduire leur émissions de CO₂. Mais elles pourront également signer un engagement formel par lequel elles se fixent un objectif contraignant. Une démarche similaire pour le bâtiment et les transports est en cours de préparation. En cas d'introduction de la taxe en 2004, tous les acteurs privés qui auront pris des engagements volontaires de réduction de CO₂ – et qui les auront respectés – en seront exemptés. Le mécanisme volontaire de mise en place s'accompagne d'un système de "certificats" négociables : les acteurs, ayant réduit les émanations de CO₂ au-delà des exigences demandées, peuvent les céder à d'autres acteurs. De la même manière, il sera tenu compte des réductions opérées par des sociétés suisses à l'étranger.⁵³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 11.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les partisans de la taxe et ceux du centime climatique n'ont pas attendu que la Confédération mette en consultation ses variantes pour s'affronter et promouvoir la leur. Appuyé par un comité de soutien parlementaire, l'Union Pétrolière, la Société suisse des propriétaires fonciers et le TCS ont **défendu le centime climatique** en affirmant qu'il permettrait de dégager des recettes pour subventionner des mesures environnementales tout en ne freinant pas la croissance économique. Les partisans du centime climatique craignent en effet un renchérissement dû à la taxe sur les carburants et les combustibles. De plus, ils lui reprochaient une future perte de rentrées fiscales essentielles, selon eux, au budget fédéral. Au niveau environnemental, l'Union Pétrolière a présenté les résultats de « Plate-forme CO₂ », une étude financée par ses soins. D'après celle-ci, la provenance des certificats achetés est secondaire compte tenu des effets planétaire du CO₂. Avec l'achat de mesures bon marché à l'étranger, les partisans du centime climatique reconnaissaient toutefois que la Suisse ne bénéficierait pas des effets secondaires d'une réduction des émissions de CO₂ en Suisse. Le PS, les Verts, les associations environnementales et ProClim (Forum sur le climat de l'Académie suisse des sciences) ont exhorté le Conseil fédéral à **introduire la taxe sur le CO₂**, afin de respecter le Protocole de Kyoto. Ils considéraient le centime climatique comme une mesure annexe, l'essentiel étant d'agir sur la consommation de carburants et de combustibles en Suisse, afin de ne pas de se défaire de ses responsabilités. De plus, l'entrée en vigueur du centime climatique est, à leurs yeux, un signal négatif envers les entreprises qui avaient déjà consentis à des efforts pour réduire leurs émissions de CO₂. Répondant aux risques de perte de croissance et de revenus fiscaux, les partisans de la taxe ont rétorqué que son introduction engendrerait de nombreux investissements et de nouveaux emplois et que l'économie récupérerait le montant sous forme de rétribution aux assurances-maladie.⁵⁴

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.⁵⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger et la «Fondation pour le centime climatique», qui regroupe l'Union pétrolière suisse, economiesuisse et le TCS, ont signé une **convention d'objectifs pour réduire les émissions de CO2**. La Fondation s'est engagée à les diminuer d'au moins 1,8 million de tonnes au total par an entre 2008 et 2012. Le **centime climatique** a été introduit le 1er octobre 2005. Le taux de la taxe a été fixé à 1,5 centime par litre d'essence et de diesel. Il variera ensuite entre 1,3 et 1,9 centime. La Fondation disposera ainsi d'environ 100 millions de francs par an pour financer des projets énergétiques nationaux et acheter des certificats d'émissions à l'étranger. Les projets nationaux devront permettre une réduction d'au moins 0,2 million de tonnes de CO2 par an, alors que les certificats d'émissions de CO2 étrangers pourront être acquis pour un maximum de 1,6 million de tonnes par an, conformément au Protocole de Kyoto. La Fondation est libre de choisir les projets comme elle l'entend. Elle a lancé un appel d'offre pour des projets de réduction de CO2 jusqu'au 31 mars 2006. La convention définit également les modalités d'établissement des rapports et fixe les règles de coordination et de coopération pour la collaboration avec les offices fédéraux compétents (OFEN et OFEFP). À l'appui d'un business plan montrant les mesures prises et leur efficacité, ainsi que d'un rapport annuel pour 2006, la Fondation devra apporter jusqu'au 30 juillet 2007 la preuve qu'elle peut atteindre les objectifs fixés. Dans le cas contraire, le Conseil fédéral a manifesté son intention d'introduire la taxe sur le CO2 pour l'essence.⁵⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 03.07.2015
MARLÈNE GERBER

Anfangs Juli 2015 gab das BAFU die Zahlen zur Beurteilung der Zwischenziele für die Reduktion der CO2-Emissionen im Jahr 2014 bekannt. In Einklang mit den aus dem Protokoll zu Kyoto II erwachsenden Bestimmungen, die bereits Bestandteil des 2011 revidierten CO2-Gesetzes sind, verpflichtet sich die Schweiz bis 2020 zu einer Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen um 20% im Vergleich zu 1990. Wie der Bund bekannt gab, wurde **das zwischenzeitliche Reduktionsziel für das Jahr 2014 verfehlt**. Aus diesem Grund wird die CO2-Abgabe auf Brennstoffen mit Beginn des Jahres 2016 von 60 auf 84 CHF pro Tonne CO2 angehoben, was eine Verteuerung des Liters Heizöl extraleicht um 6 Rappen (von 16 auf 22 Rappen) und eines Kubikmeters Erdgas um 5 Rappen (von 12 auf 17 Rappen) bedeutet. Das Reduktionsziel für fossile Brennstoffe wurde jedoch nur knapp verfehlt: Der durch Brennstoffe bedingte CO2-Ausstoss betrug 78,5% des Wertes von 1990. Zur Erreichung des Zwischenziels hätte dieser Wert bei 76% oder tiefer liegen müssen. Noch immer über dem Wert von 1990 (+11%) liegen die CO2-Emissionen aus Treibstoffen; diese sind im Vergleich zum Vorjahr lediglich um 0,7% gesunken. Als lenkende Massnahmen sieht das CO2-Gesetz hier zum einen die Vorschriften zum CO2-Ausstoss für neue Personenwagen und zum anderen die Kompensationspflicht für Treibstoffimporteure vor. Letztere müssen bis 2020 10% der Emissionen aus dem Verkehr mit inländischen Klimaschutzprojekten gutmachen. Während der WWF die jüngsten Zahlen des BAFU zum Anlass nahm, eine deutliche Verschärfung der bestehenden Kompensationspflicht zu fordern, empörten sich der Hauseigentümerverband, die Erdöl-Vereinigung und der Dachverband für Brennstoffhändler ob der angekündigten Massnahmen für die fossilen Brennstoffe aufgrund einer lediglich knappen Verfehlung des Zwischenziels.⁵⁷

Sozialpolitik

Bevölkerung und Arbeit

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 09.12.2018
DIANE PORCELLANA

Arbeitszeit

Suite à la refonte partielle de la loi sur la durée du travail (LDT), l'**ordonnance relative à la loi sur la durée du travail** (OLDT) est totalement **révisée**. Le projet prévoit un assouplissement des dispositions sur le temps de travail et de repos pour répondre à l'évolution des besoins sociaux, tout en protégeant les travailleuses et travailleurs. La procédure de consultation s'est déroulée de septembre 2017 à janvier 2018. Sur les 78 réponses obtenues, la plupart provenaient d'entreprises de transport concessionnaires, d'associations des transports publics et de syndicats du secteur. Les cantons se sont positionnés plutôt en faveur du projet, comme le PS et le CSPO. Du côté des associations faïtières, l'Union des villes suisses (UVS) et le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) ont approuvé les modifications, contrairement à l'USAM et à la Fédération suisse des avocats (FSA). Ces dernières ont pointé du doigt l'insécurité du droit générée par l'extension du champ d'application de la LDT aux travailleuses et travailleurs employés par des tiers. S'agissant des autres milieux intéressés, la révision a généralement été saluée. La version révisée entrera en vigueur le 9 décembre 2018.⁵⁸

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Verbände

Verbände

Der Automobilistenverband **TCS** lancierte mit Unterstützung des ACS im Winter eine Volksinitiative mit dem Kurztitel „Avanti“ für einen Ausbau des Nationalstrassennetzes (Verbreiterung von einigen Teilstücken auf sechs Spuren und zweite Röhre durch den Gotthard) und konnten diese noch vor Jahresende einreichen. In ähnlich kurzer Zeit konnten zwei Tierschutzorganisationen die nötigen Unterschriften für zwei Volksinitiativen zusammenbringen, welche die Rechtsstellung der Tiere (insbes. der Haustiere) verbessern wollen. Die eine stammte von Franz Weber, die andere vom **Schweizer Tierschutz** und weiteren Verbänden.⁵⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.12.2000
HANS HIRTER

Verkehr

Beim Touring-Club der Schweiz (TCS) hatten in der Vergangenheit mehrmals Mitglieder Anstoss an seinen verkehrspolitischen Stellungnahmen genommen. Nachdem 1989 rund 5'000 Mitglieder schriftlich ihrem **Protest gegen die Ja-Parole zur Volksinitiative <Tempo 100/130>** Ausdruck gegeben hatten, führte der TCS eine repräsentative Umfrage unter seinen rund 1,2 Mio Mitgliedern durch. Knapp die Hälfte der Befragten befürworteten eine Fortsetzung des politischen Engagements des TCS, bei Verkehrsfragen waren es sogar 60%. Eine starke Minderheit von rund 40% sprach sich hingegen für eine strikte Beschränkung auf Dienstleistungen aus. Die Delegiertenversammlung beschloss, in Zukunft aus Rücksicht auf diese Minderheit **mehr argumentativ denn plakativ in die Meinungsbildung** einzugreifen und z.B. auf konkrete Abstimmungsparolen zu verzichten.

Trotz Protestaustritten hatte 1989 der Mitgliederbestand des TCS um 38'979 auf 1'205'359 zugenommen.⁶⁰

VERBANDSCHRONIK
DATUM: 23.06.1990
HANS HIRTER

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN
DATUM: 28.10.1992
HANS HIRTER

In den Interessenorganisationen der Verkehrsteilnehmer sorgte die Volksabstimmung über die **NEAT** für einigen Konfliktstoff. Im **ACS opponierten** vor allem die Westschweizer Sektionen gegen dieses als zu teuer bezeichnete Bauwerk, das zu 25% aus Treibstoffzollgeldern finanziert werden soll. Angesichts dieser Stimmungslage beschlossen die **Delegierten Stimmfreigabe**. Auf gleiche Weise zog sich der Nutzfahrzeugverband **ASTAG aus dem Dilemma**. Beim Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) waren es vor allem die welschen Sektionen, welche sich gegen die fundamentalistischen Verkehrsgegner namentlich der Zürcher Sektion und gegen die direkt betroffenen Urner für die NEAT einsetzten. Mit einem recht **deutlichen Ergebnis von 54:29 Stimmen** behielten die Pragmatiker unter den Delegierten die Oberhand. Beim TCS bereitete der Entscheid zugunsten der Unterstützung der NEAT keine Probleme.

Der TCS entschied zudem mit einer **deutlichen Mehrheit**, das von der Auto-Partei, dem ACS, dem Centre patronal und der ASTAG lancierte Referendum gegen die

POSITIONSPAPIER UND PAROLEN

DATUM: 14.07.1994
HANS HIRTER

Obwohl sie bei der Volksabstimmung über die Alpen-Initiative - welche unter anderem ein Verbot für den Bau und Ausbau alpenquerender Transitstrassen in die Verfassung festschrieb - eine Niederlage einstecken mussten, gingen der TCS und der ACS in die verkehrspolitische Offensive. Beide forderten den **Ausbau des Autobahnnetzes** und dabei insbesondere den Bau einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard sowie die Verbreiterung der N1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Der TCS kündigte dazu die Lancierung einer Volksinitiative an.⁶²

VOLKSINITIATIVE

DATUM: 18.06.2008
HANS HIRTER

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenützern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.⁶³

VERBANDSCHRONIK

DATUM: 19.06.2010
MARC BÜHLMANN

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** vermochte den Rückgang der Mitgliederzahlen weiterhin nicht zu stoppen. Waren 2006 noch 1.637 Mio Autofahrerinnen und Autofahrer Mitglied beim TCS, waren es Ende 2010 rund 22 000 weniger. Zu schaffen macht dem TCS die unentgeltliche Pannenhilfe von Autoversicherungen. An seiner Delegiertenversammlung machte sich der TCS gegen eine Aushöhlung der Zweckbindung von Strassenverkehrs- und Treibstoffabgaben stark.⁶⁴

VERBANDSCHRONIK

DATUM: 26.11.2011
DEBORA SCHERRER

Der **Touring Club der Schweiz (TCS)** reformierte an einer ausserordentlichen Versammlung die Strukturen seiner nationalen Dachorganisation, wählte einen neuen Zentralpräsidenten und stimmte einer Revision seiner Statuten zu. Ein einziges nationales Führungsorgan mit 24 Verwaltungsräten, bestehend aus einem Zentralpräsidenten und den Vorsitzenden der Sektionen löst das bisher duale System bestehend aus einem Verwaltungsrat und Sektionsräten ab. Zudem bekräftigten die Delegierten, dass sie gegen das CO2 Gesetz das Referendum ergreifen wollten.⁶⁵

1) Presse vom 14.4.90

2) FF, 1988, I, p. 297 ss.; Presse du 12.2. et 22.10.87.; Schwartz (1987). La taxe sur l'énergie selon l'avant-projet d'un nouvel article énergétique de la Constitution (art. 24 octies).

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

4) NZZ, 12.9 et 13.10.98.

5) Presse des mois d'août et de septembre 2000.

6) 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.

7) BO CN, 1998, p. 2840 s.; NZZ et TA, 11.8.98.

8) Bund, 8.1.99; LT, 6.2.99.

9) CdT et NZZ, 12.1.10.

10) Bül, 12.8 et 13.8.96; presse du 13.8.96.35

11) SoZ, 16.3.97; presse du 17.3 et 2.4.97; Blick, 6.4.97; NF et Lib., 12.5.97; NQ, 4.6.97.

12) Presse du 24.10.98.

13) NZZ, 23.1., 4.6., 17.10., 27.10.14; TA, 29.10., 14.11.14

14) Medienmitteilung AVES vom 15.11.18; AZ, SGT, 15.11.18

15) Medienmitteilung BR vom 30.11.18; Medienmitteilung Swisssnuclear vom 25.2.19; NZZ, 1.12.18; AZ, SGT, 20.12.18; NZZ, 23.1.19; BaZ, 12.2.19; AZ, SGT, 11.3.19; NZZ, 14.3.19; AVF, 16.3.19

16) Presse du 15.2.97; SZ, 21.7.97; NZZ, 23.7.97.

17) NZZ, 30.11.06.

18) BBI, 2013, S. 7591; Medienmitteilung BR vom 15.4.19; BaZ, 4.1.18; TG, 8.1.18; LZ, 15.1.18; NZZ, 19.1.18; LZ, 4.4.18; AZ, 19.5.18; TA, 26.5.18; SGT, 29.5.18; BLZ, BaZ, 30.5.18; SGT, 8.8.18; WW, 6.9.18; TA, 3.5.19; LT, 28.5.19; NZZ, 6.6.19

19) 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 s.; 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.

20) 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.

21) Presse des 26.2., 27.2., 27.5 et 9.12.97; NQ, 3.6 et 15.6.97; SHZ, 5.6.97.

22) NZZ, 26.2.98.

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

24) Presse du 20.6.08.

25) 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).

26) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

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

- 28) 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".
- 29) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBI, 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".
- 30) AB SR, 1984, S. 623 ff.; BBI, 1984, I, S. 766 ff.; BaZ, 25.2. und 27.3.84; NZZ, 27.3., 9.10. und 29.11.84; BZ, 18.4., 28.6. und 30.8.84.; Verhandl. B. vers., 1984, V, S. 17
- 31) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBI, 1985, I, S. 953 ff.; BBI, 1985, II, S. 1335.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85 ; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff. ;TA, 12.1.85; 19.1.85 ; 29.1.85; 5.2.85 ; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85; 30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85;TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85; 2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85 ; 7.5.85 ; 14.5.85 ; 24.9.85 ; 5.12.85. ; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86
- 32) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
- 33) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
- 34) Presse du 16.7.99.
- 35) FF, 2000, p. 107 ss.
- 36) 24h et CdT, 16.11.00; NF, 28.11.00.
- 37) FF, 2000, p. 107ss. et 2001, p. 1102 ss.; presse du 29.11.00.
- 38) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
- 39) Presse du 16.5 et 11.10.01.
- 40) 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.
- 41) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 42) NZZ, 8.12.07.
- 43) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
- 44) 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.
- 45) NZZ, 18.2 et 12.7.97; Büz, 18.4.97; SGT, 25.4.97; NLZ, 20.5.97
- 46) NZZ und SoS, 5.5.11.
- 47) BO CN, 1979, p. 1152 ss.; BO CN, 1979, p. 1369; LNN, 3.7., 12.7. et 13.7.79; Presse du 13.7.79; SGT, 24.11.79.
- 48) BaZ, 17.6. et 23.6.89; Presse du 26.7, 28.7., 29.7., 9.8., 10.8. et 11.8.89; NZZ, 2.8., 3.8., 14.8., 15.8., 1.9. et 7.9.89; Bund, 5.8. et 19.8.89; RFS, 29.8.89; DP, 24.8.89.
- 49) Presse du 2.12.95
- 50) Presse vom 21.4. und 27.9.06.
- 51) TA, 31.8.10; BaZ, 1.9 et 27.11.10; TG, 1.9.10; NZZ et QJ, 27.11.10.
- 52) Presse vom 1.4., 19.6., 21.6. und 24.6.93 ; Suisse, 20.6.93; Ww, 24.6.93; BZ, 15.5. und 18.12.93; NQ, 20.12.93; NZZ, 26.6.93
- 53) Presse du 3.7.01; DETEC, communiqué de presse, 2.7.01.
- 54) Lib, 4.3.04; presse du 23.3, 27.3, 12.5 et 29.10.04; 24h, 11.5.04.
- 55) LT, 15.1, 17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.
- 56) DETEC, communiqué de presse, 30.8.05; presse du 31.8.05; TG, 4.10.05.
- 57) Medienmitteilung BAFU vom 3.7.15; NZZ, SGT, 4.7.15
- 58) Communiqué de presse CF du 29.9.2017; Rapport sur les résultats de la consultation
- 59) BZ, 29.1.00; NZZ, 18.8. und 23.12.00. Siehe oben, Teil I, 4c (Protection des animaux).23; Siehe Teil I, 6b (Constructions routières).22
- 60) NZZ, 23.6.90; SCT, 23.6.90
- 61) Bund, 12.10.92; TA, 26.10.92; NZZ, 20.6.92 und 28.10.92; NZZ und TA vom 13.6. und 25.6.92; Presse vom 15.6.92
- 62) BZ, 11.6.94. TCS: TA, 25.6.94; BZ, 11.7.94; Ww, 14.7.94
- 63) NZZ, 18.6.08.
- 64) SZ, 25.10.10; NZZ, 19.6.10.
- 65) NZZ, 26.11.20.