

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Verband im Energiebereich, Greenpeace
Prozesstypen	Bundesratsgeschäft
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bundesratsgeschäft, Anderer
Verband im Energiebereich, Greenpeace, 1991 - 2010*. Bern: Année Politique Suisse,
Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen
am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	1
Kernenergie	2
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	3
Umweltschutz	3
Klimapolitik	3

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UREK-NR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
EU	Europäische Union
BJ	Bundesamt für Justiz
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
KEG	Kernenergiegesetz
StromVV	Stromversorgungsverordnung
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
StromVG	Stromversorgungsgesetz
WWF	World Wide Fund for Nature

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CEATE-CN	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
UE	Union européenne
OFJ	Office fédéral de la justice
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
LENu	Loi sur l'énergie nucléaire
OApEL	Ordonnance sur l'approvisionnement en électricité
USAM	Union suisse des arts et métiers
LApEI	Loi sur l'approvisionnement en électricité
WWF	World Wide Fund for Nature

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.06.1997
LIONEL EPERON

Au vu de l'écho globalement positif obtenu par l'avant-projet de loi sur la réduction des émissions de 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.¹

Netz und Vertrieb

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.09.1998
LAURE DUPRAZ

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

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

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

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.³

Kernenergie

Greenpeace, la Fondation suisse de l'énergie et le WWF ont décidé de ne pas lancer, ni de soutenir un référendum contre la LENu. Ces associations estimaient que la nouvelle loi comportait des améliorations par rapport à l'ancienne. Le délai référendaire a échoué en septembre sans avoir été utilisé. **La LENu n'entrera toutefois en vigueur que le 1er janvier 2005**, car d'importants travaux législatifs devront être accomplis avant: 1) adoption d'une nouvelle ordonnance sur l'énergie nucléaire qui précisera les diverses dispositions de la LENu et instaurera des dispositions nouvelles concernant entre autres les matériels nucléaires, l'exploitation et la désaffectation des installations et les déchets radioactifs; 2) modification des ordonnances existantes (en particulier pour ce qui concerne la radioprotection, la protection d'urgence, les fonds de désaffectation et de gestion des déchets); 3) modification de l'ordonnance sur l'énergie (marquage du courant et compensation des surcoûts dus à l'injection d'électricité produite au moyen d'énergie renouvelable). La mise en œuvre de la LENu nécessitera encore d'autres ordonnances ayant trait par exemple aux qualités exigées du personnel des installations nucléaires, les récipients nucléaires sous pression et les équipements électriques et mécaniques.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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 (...) ». ⁵

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail. ⁶

Umweltschutz

Klimapolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La **consultation sur l'introduction de la taxe sur le CO2** a confirmé sans surprise les positions de ses partisans et de ses opposants. L'économie et le commerce (economicsuisse), 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.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.2010
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'**initiative populaire «Pour des véhicules plus respectueux des personnes et de l'environnement»** et à une modification de la loi sur le CO2 qui tient lieu de contre-projet indirect. Soutenu par les Verts, le PS, l'ATE, le WWF et Greenpeace, le texte déposé par les jeunes verts propose, à des fins de protection de l'environnement et de renforcement de la sécurité routière, d'interdire l'importation des véhicules qui émettent plus de 250 grammes de CO2 par kilomètre, ainsi que les voitures de tourisme qui pèsent plus de 2,2 tonnes à vide ou présentent un danger élevé pour les autres usagers de la route. À titre de dispositions transitoires, il prévoit en outre que les véhicules en circulation violant ces nouvelles normes soient soumis à une limite de vitesse plus sévère (100 km/h) et que les émissions de particules fines des véhicules diesel immatriculés jusqu'au 31 décembre 2008 n'excèdent pas 2,5 mg/km. Le gouvernement a réaffirmé son rejet du texte en raison de la restriction excessive du choix de modèles de voitures de tourisme qui en découlerait. Il a également mis en doute la pertinence des mesures proposées, tout en partageant l'avis des initiants sur la nécessité d'édicter des normes légales afin de réduire les émissions nocives du trafic routier. Pour cette raison, le gouvernement a décidé de lui opposer un **contre-projet indirect** par lequel il met par ailleurs en œuvre la motion de la CEATE-CN en faveur d'un alignement sur les normes de l'UE que lui avait transmise le parlement en 2007. Le message transmis aux chambres comporte ainsi, outre un projet d'arrêté fédéral recommandant au peuple de rejeter l'initiative, un projet de modification de la loi sur le CO2 abaissant la valeur moyenne d'émission des voitures neuves à 130 gr/km d'ici à 2015, conformément aux normes de l'UE en la matière. Le Conseil fédéral propose d'échelonner la réalisation de cet objectif, fixant respectivement à 65% en 2012, 75% en 2013, 80% en 2014 et 100% en 2015 la proportion des nouvelles immatriculations devant satisfaire à la nouvelle valeur limite. En cas de non respect, les importateurs devront compenser les émissions excédentaires, soit financièrement, soit par la vente de voitures moins polluantes. Le gouvernement a estimé que cette manière de procéder permettait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de dioxyde de carbone visé par l'initiative, sans interdire les voitures de collection et de sport. S'agissant des émissions de particules fines par les voitures de tourisme diesel, le gouvernement a proposé de s'en tenir à la norme Euro 5 (4,5-5 mg/km, selon la méthode de mesure), jugeant inutile de s'en distancier alors que les émissions effectives des véhicules homologués jusqu'au 31 décembre 2008 (env. 0,6 mg/km) sont de toute manière nettement inférieures tant à la norme européenne qu'à celle voulue par les initiants. Quant à la sécurité des piétons, des cyclistes et des autres usagers de la route, il a estimé que des progrès considérables ont été réalisés ces dernières années, notamment grâce aux normes visant à réduire la gravité des blessures des piétons en cas d'impact. Assurant vouloir poursuivre dans cette voie, le Conseil fédéral a toutefois rappelé qu'il souhaite le faire en concertation avec les pays voisins afin d'éviter aux importateurs des obstacles supplémentaires sur le marché helvétique.⁸

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

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

3) CdT et NZZ, 12.1.10.

4) LT, 24.5.03 (associations); DETEC, communiqué de presse, 2.9.03.

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

6) Bund, 20:6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91. JdG, 20.11.91.

7) LT, 15.1.17.1 et 22.3.05; presse des 19.1 et 21.1.05.

8) FF, 2010, p. 885 ss; presse du 22.1.10.