

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Anderer Umweltschutzverband, Bern
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bernhard, Laurent
Caretti, Brigitte
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Mach, André
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bernhard, Laurent; Caretti, Brigitte; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Mach, André; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Bern, Anderer Umweltschutzverband, 1987 - 2016*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Wasserkraft	1
Kernenergie	2
Verkehr und Kommunikation	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	4
Umweltschutz	5
Klimapolitik	5

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
HSK	Hauptabteilung für die Sicherheit der Kernanlagen
EU	Europäische Union
EnDK	Konferenz Kantonaler Energiedirektoren
BPUK	Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
EHS	Emissionshandelssystem
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
WWF	World Wide Fund for Nature
Swissoil	Dachverband der Brennstoffhändler in der Schweiz
Aerosuisse	Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation der Schweizerischen Stromverbundunternehmen
Swissmem	Verband der Schweizer Maschinen-, Elektro- und Metall-Industrie
BKW	Bernische Kraftwerke
EV	Erdöl-Vereinigung
KWO	Kraftwerke Oberhasli AG
<hr/>	
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DSN	Division principale de la sécurité des installations nucléaires
UE	Union européenne
CDEn	Conférence des directeurs cantonaux de l'énergie
DTAP	Conférence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
SEQE	Système d'échange de quotas d'émission
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
WWF	World Wide Fund for Nature
Swissoil	association nationale des négociants en combustibles
Aerosuisse	Fédération faîtière de l'aéronautique et de l'aérospatiale suisse
SIAA	Swiss International Airport Association
swisselectric	Organisation des entreprises du réseau d'interconnexion suisse d'électricité
Swissmem	L'association de l'industrie suisse des machines, des équipements électriques et des métaux
FMB	Forces motrices bernoises
UP	Union Pétrolière
KWO	Forces motrices de l'Oberhasli SA (Kraftwerke Oberhasli AG)

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Wasserkraft

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 16.12.1988
BRIGITTE CARETTI

Profitant des craintes suscitées par l'approvisionnement énergétique helvétique suite à l'abandon de Kaiseraugst, les partisans de l'énergie hydraulique ont fait valoir quelques projets. Ils ont été en cela appuyés par le Conseil national qui a adopté, sous forme de postulat, la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 88.780) demandant une politique plus favorable en matière de centrales électriques. Ainsi, **les Forces motrices de l'Oberhasli (KWO)**, appuyées par celles du canton de Berne (FMB), **ont lancé un projet appelé «Super-Grimsel»**, qui multiplierait par quatre la capacité du lac artificiel existant (de 100 millions de m³ actuellement à 410 millions). Le but de cet agrandissement spectaculaire résiderait dans l'«affinage d'énergie», c'est-à-dire la production de courant électrique de façon plus souple, principalement dans les périodes de forte demande. Cependant, la quantité nette d'électricité ainsi créée (après déduction faite pour le pompage) ne serait pas plus élevée que celle produite actuellement. Or, «Super-Grimsel» serait catastrophique pour l'environnement puisque le bassin d'accumulation noierait des zones particulièrement intéressantes de la plus grande réserve naturelle bernoise (forêt du Breitenwald, forêt d'arolles du Grimsel notamment). De surcroît – selon les opposants – en cas de rupture de la structure, les habitants de la vallée ne pourraient être évacués à temps. Les adversaires du projet s'opposent à son gigantisme, tant pour ses répercussions humaines et environnementales qu'énergétiques; les opposants sont la commune de Guttannen (sur le territoire de laquelle se trouve le Grimsel), le WWF, le Club alpin de Zofingue, la Fondation suisse pour la protection de l'environnement et l'aménagement du paysage ainsi que les Amis de la nature.¹

KANTONALE POLITIK
DATUM: 27.09.1993
ANDRÉ MACH

Les citoyens bernois ont rejeté par 57,4% des voix l'initiative populaire pour la «loi sur la protection des paysages de l'Aare», soutenue par les partis de gauche et les écologistes. Le principal enjeu de la votation portait sur l'extension de différentes installations hydro-électriques le long de l'Aare; en cas d'acceptation de l'initiative, deux importants projets d'extension de centrales existantes (Grimsel-Ouest et Wynau) auraient dû être abandonnés.²

KANTONALE POLITIK
DATUM: 22.02.1994
LIONEL EPERON

Les écologistes bernois, dont l'initiative populaire visant la protection de l'Aar avait été rejetée en 1993 par 57,4% des votants, **ont déposé un recours de droit public auprès du Tribunal fédéral**. Les plaignants demandent en effet que la votation soit répétée en raison de fausses informations que les milieux énergétiques bernois auraient diffusées durant la campagne.³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.12.1996
LIONEL EPERON

La publication du rapport des Forces motrices bernoises (FMB) sur les alternatives possibles à l'utilisation de l'énergie nucléaire sur le site de Mühleberg (BE) ainsi que l'établissement début mai, par le Conseil fédéral, de l'inventaire des sites marécageux dignes d'être protégés (concrétisation de l'initiative populaire Rothenturm) ont fait ressurgir le projet d'agrandissement des installations hydro-électriques de Grimsel-Ouest (BE) à l'avant-plan du débat sur les ouvrages d'accumulation susceptibles d'être encore réalisés en Suisse. Conformément à la requête qui lui avait été adressée en novembre 1995 par les autorités bernoises, le gouvernement fédéral a suspendu une première fois sa décision concernant l'opportunité de faire figurer les marais du Grimsel aux côtés des zones humides répertoriées dans l'inventaire, auquel cas la réalisation du barrage aurait d'emblée été condamnée. Appelé à se prononcer jusqu'à la fin août sur la nécessité de protéger ou non le Grimsel, l'exécutif bernois a recommandé au gouvernement de ne pas inscrire ce site marécageux dans l'inventaire fédéral, tant que la pesée des intérêts entre écologie et énergie n'aurait pu être exhaustivement tranchée. A la satisfaction des autorités cantonales, **le Conseil fédéral a décidé de repousser une seconde fois sa prise de position concernant ce site marécageux** afin de déterminer si son inscription dans l'inventaire irait à l'encontre d'un intérêt national prépondérant. A l'annonce de cette non-décision, les associations

écologistes ont fait part de leur déception et ont à nouveau clamé leur opposition au projet alors que de nombreux juristes ont émis des doutes quant à la constitutionnalité de la démarche adoptée par le gouvernement.⁴

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, la direction du Département de la construction, des transports et de l'énergie du canton de Berne a rendu une décision positive à la demande de permis de construire déposée en 2005 par les Forces motrices de l'Oberhasli (FMO) en vue du **réhaussement du niveau du barrage du lac du Grimsel (BE)**. Pour un coût de 220 millions de francs, la surélévation du mur du barrage de 23 mètres permettra de faire passer la capacité de retenue de 170 millions à 265 millions de mètres cube. La production supplémentaire est estimée à 600 gigawattheures, grâce au pompage-turbinage aux heures creuses. En contrepartie, les FMO devront prendre douze mesures compensatoires en faveur de l'environnement. Cette décision a nécessité la levée de 237 oppositions émanant notamment d'organisations environnementales qui dénonçaient le sacrifice d'une surface considérable dans un paysage d'importance nationale. Le gouvernement l'a justifiée par les intérêts nationaux en matière d'approvisionnement électrique et par la stratégie cantonale visant à accroître la part des énergies renouvelables (essentiellement l'énergie hydraulique) de 60% aujourd'hui à au minimum 80% d'ici 2035. Les organisations environnementales ont réagi très négativement, contestant la pesée d'intérêts effectuée par le gouvernement. Elles estiment d'une part que cet agrandissement ne revêt pas de signification nationale pour l'approvisionnement électrique et d'autre part qu'il exige non seulement un permis de construire mais surtout une concession octroyée par le Grand conseil bernois et soumise au référendum facultatif. Elles ont déposé un recours auprès du Tribunal administratif bernois. Les autorités bernoises préparent pour leur part une consultation populaire sur le sujet.⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 09.11.2011
LAURENT BERNHARD

Le rehaussement du barrage du **lac du Grimsel (BE)** a continué à susciter des contestations au cours de l'année sous revue. En avril, plusieurs organisations écologiques ont décidé de maintenir leur opposition en recourant contre le projet des Forces motrices de l'Oberhasli (FMO) qui consiste à relever la hauteur du barrage de 23 mètres pour un coût estimé à 260 millions de francs. Les organisations écologiques ont fait valoir qu'un site marécageux risquait d'être inondé en cas de rehaussement du barrage. En plus, elles ont rappelé que le projet ne servait pas à augmenter la production du barrage, mais uniquement à accroître sa capacité de stockage afin de lisser les pics de consommation. En revanche, les organisations écologiques ont décidé de ne plus s'opposer à deux autres projets d'exploitation hydroélectrique dans la même région, à savoir l'aménagement de deux centrales souterraines supplémentaires à Innertkirchen et à Handeck ainsi que l'installation d'un nouveau système de pompage au Grimsel.⁶

KANTONALE POLITIK
DATUM: 19.10.2012
LAURENT BERNHARD

Pour ce qui est du rehaussement du barrage du **lac du Grimsel (BE)**, le Grand Conseil bernois a octroyé en septembre, sur demande du gouvernement cantonal et avec la bénédiction du Conseil fédéral, la concession du projet. Le parlement a dans la foulée refusé le recours des organisations environnementales.⁷

Kernenergie

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.02.1992
ANDRÉ MACH

A la surprise des observateurs, **la population bernoise s'est prononcée** à une majorité de 51,4% des voix **contre l'octroi d'un permis non-limité** dans le temps pour l'exploitation de la centrale de Mühleberg (BE) et l'autorisation d'augmenter de 10% la puissance du réacteur. Elle a ainsi désavoué ses autorités qui s'étaient déclarées favorables à la requête des Forces Motrices Bernoises (FMB). Ce vote n'avait toutefois qu'une valeur consultative, la décision finale relevant de la compétence du Conseil fédéral. Les incertitudes quant à la sécurité de la centrale, qui est en fonction depuis vingt ans, et les risques accrus du fait de l'augmentation de la puissance du réacteur ont pesé de façon décisive dans le résultat de la votation. Au lendemain de la votation; le chef du DFCTE s'est à nouveau entretenu avec le gouvernement bernois, ainsi qu'avec des représentants des partisans et des adversaires de la demande des FMB. Les organisations écologistes ont reproché au gouvernement de mener une politique trop favorable au nucléaire; ils ont même entamé une procédure pour demander la récusation d'Adolf Ogi sur le dossier de Mühleberg, car, selon elles, le «parti-pris» du

DFTCE, en particulier des membres de la Division de la sécurité des installations nucléaires (DSN), en faveur du nucléaire rendait impossible une décision neutre.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.12.1992
ANDRÉ MACH

Au mois de décembre, **le Conseil fédéral a finalement décidé d'autoriser l'augmentation de 10% de la puissance du réacteur**, mais seulement pour une période de 10 ans. Pour justifier sa décision, le gouvernement a invoqué la dépendance accrue de la Suisse pour son approvisionnement énergétique. Il a ajouté que la sécurité de la centrale serait maintenue à son niveau actuel par la réalisation de travaux supplémentaires et que l'augmentation de la puissance du réacteur n'entraînerait qu'un très léger réchauffement de l'Aar. Les partis écologiste et socialiste bernois, ainsi que les organisations anti-nucléaires ont vivement déploré la décision du Conseil fédéral qui, selon eux, met en cause l'armistice énergétique issu des votations de 1990 et contourne le moratoire de dix ans contre la construction de nouvelles centrales nucléaires. Certaines organisations ont également annoncé leur intention de suspendre leur participation au programme «Energie 2000». Pour leur part, les FMB se sont déclarées satisfaites tout en regrettant la limitation à 10 ans.⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 06.11.1998
LAURE DUPRAZ

L'expertise, demandée par Moritz Leuenberger en 1997 à un consultant allemand afin de s'assurer que **les fissures révélées dans le manteau du réacteur de Mühleberg (BE) ne présentaient pas de danger** pour la sécurité de l'installation, a donné ses résultats en début de l'année sous revue. Les experts allemands sont parvenus aux mêmes conclusions que la DSN. Les fissures apparues dans le manteau du réacteur ne mettraient pas en péril la sécurité de la centrale puisqu'elles n'empêcheraient en aucun cas l'arrêt du réacteur ni son refroidissement si une panne éventuelle se produisait. Concernant la demande des forces motrices bernoises (FMB) d'une exploitation illimitée de Mühleberg adressée au Conseil fédéral en 1996, le canton de Berne devait faire part au gouvernement de sa position. Le Conseil d'Etat bernois a donné un avis favorable aux autorités fédérales. Il a refusé l'arrêt de la centrale nucléaire pour 2002 et proposé une prolongation du délai d'autorisation d'exploitation. Le Conseil fédéral décida par la suite de prolonger la concession de la centrale jusqu'en 2012. Le combat des antinucléaires bernois ne s'est pas arrêté pour autant. Il fut relancé par la création d'une association «Berne sans atome» qui a entamé la récolte de signatures pour une initiative populaire cantonale réclamant la fermeture de Mühleberg (BE) dès 2002. Le texte, s'il était accepté, demanderait une modification de la Constitution bernoise. Il obligerait le canton, qui détient 69% des parts de la centrale, de décider l'arrêt rapide et définitif de l'installation et de renoncer à toute autre centrale sur le canton. Le comité est constitué d'organisations écologistes, du PS et des Verts.¹⁰

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.1987
KATRIN HOLENSTEIN

Nach dem Entscheid des Parlaments vom Vorjahr über die Belassung der umstrittenen Teilstücke im Nationalstrassennetz startete der VCS zusammen mit regionalen Komitees vier eidgenössische Volksinitiativen gegen den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murten und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16). Diese sogenannten Kleeblatt-Initiativen wurden gesamtschweizerisch von der SPS, der GPS sowie verschiedenen Umweltschutzorganisationen unterstützt. Sie kamen in weniger als drei Monaten zustande. Da mit der **Einreichung der vier** Initiativen für die Fortsetzung der Bauarbeiten keine aufschiebende Wirkung erzielt werden kann, drängten die Initianten auf ein rasches Tempo bei der Behandlung der Volksbegehren. Eine von der LdU/EVP-Fraktion eingereichte Motion (Mo. 87.593) verlangte ebenfalls ein Moratorium im Autobahnbau bis zur Abstimmung über die **Kleeblatt-Initiativen**.

Indessen gingen die Planungsarbeiten für diese Teilstücke zum Teil forciert weiter, was namentlich die Regierungen der Westschweizer Kantone begrüßten. Der Bundesrat genehmigte das generelle Projekt Avenches - Murten/Löwenberg der N 1 und kam dabei mit der Raumplanung in Konflikt, da das neue Trasse nicht mehr mit den Richtplänen der Kantone Bern, Freiburg und Waadt übereinstimmt. Dies führte allein im Raum Murten zu über 100 Einsprachen. Der Kanton Jura protestierte mit aller Entschiedenheit gegen das Bestreben der Initianten nach einem autobahnfreien Jura und begrüßte die bundesrätliche Genehmigung der Pläne für die Transjurane, die vom

Parlament 1984 als Ergänzung ins Nationalstrassennetz aufgenommen worden war. Die vom Kanton Solothurn nach der Ablehnung seiner Standesinitiative gewünschten Verbesserungen am Ausführungsprojekt des N 5-Abschnittes Biel - Solothurn wurden vom Bund weitgehend akzeptiert. Trotzdem blieb der Widerstand ungebrochen, und auch ein bisher unter Verschluss gehaltener Umweltverträglichkeitsbericht kam zum Schluss, dass die N 5 die Jurafuss-Gemeinden nicht wesentlich vom Verkehr entlasten würde.¹¹

Eisenbahn

Wie unmittelbar nach dem Parlamentsbeschluss von Ende 1986 angekündigt, wurde gegen die Vorlage «Bahn 2000» das Referendum ergriffen. Die Opposition richtete sich nicht gegen eine Angebotsverbesserung bei der Bahn an sich, sondern gegen die Neubaustrecken und den mit ihnen verbundenen Kulturlandverlust. Die Gegnerschaft war geografisch auf das von der geplanten Neubaustrecke Mattstetten-Oltten betroffene Gebiet des bernischen Oberaargaus und des Kantons Solothurn konzentriert. Entsprechend fiel denn auch das Sammelergebnis aus: Von den gut 80'000 Unterschriften kamen über 50'000 aus dem Kanton Bern und weitere 18'000 aus dem Kanton Solothurn.

In der Kampagne vor der Abstimmung erhielten die Gegner nur wenig zusätzliche Unterstützung. Von den Parteien sprachen sich auf nationaler Ebene einzig die äussere Rechte (NA, OFP und EDU) und die Auto-Partei gegen die «Bahn 2000» aus, wobei sich lediglich die letztere aktiv dagegen einsetzte. In den Kantonen Bern und Solothurn gaben zudem die SVP bzw. die FDP und die CVP die Nein-Parole aus. Ähnlich schwach fiel die Unterstützung durch Interessenorganisationen aus: Nur gerade die dem Strassentransportgewerbe nahestehende "Aktionsgemeinschaft Strassenverkehr" propagierte die Ablehnung, Vertreter des TCS und des ACS äusserten sich hingegen eher positiv. Auch der Schweizerische Gewerbeverband sprach sich – trotz Otto Fischers Warnungen vor einem Finanzdebakel und einer Mehrbelastung der Steuerzahler – knapp zugunsten von «Bahn 2000» aus.

Die Organisationen des Umweltschutzes befanden sich in einem gewissen Dilemma: Zum einen befürworteten sie die Vorlage als Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, zum andern stellten sie jedoch die grundsätzliche Frage, ob damit wirklich ein Umsteigeeffekt erzielt werden könne oder ob nicht vielmehr der Tendenz zu einer weiteren Zunahme der Mobilität mit ihren negativen Auswirkungen auf die Umwelt Vorschub geleistet werde. Der VCS und der Naturschutzbund stimmten dem Konzept «Bahn 2000» trotz dieser Bedenken zu, andere Organisationen wie zum Beispiel der WWF und die SGU verzichteten auf eine Parole. An der bezahlten Werbung in den Medien war auffallend, dass die Quantität der Ja-Propaganda diejenige der Gegner um ein Mehrfaches übertraf und dass dabei vor allem versucht wurde, die Automobilisten anzusprechen.

Bahn 2000. Abstimmung vom 6. Dezember 1987

Beteiligung: 47.7%
Ja: 1'140'857 (56.7%)
Nein: 860'893 (43.3%)

Parolen:

– Ja: FDP*, CVP*, SP, SVP*, GPS, LP*, LDU, EVP, POCH*, PDA; SGB, CNG, Vorort, SGV, SBV; SGU, VCS.

– Nein: NA, AP.

*abweichende Kantonalsektionen

In der Volksabstimmung vom 6. Dezember wurde das Konzept «**Bahn 2000**» mit einer Mehrheit von 57 Prozent gutgeheissen. Neben Schwyz und Appenzell Innerrhoden lehnten die von den Neubaustrecken betroffenen Kantone Solothurn, Bern und Freiburg die Vorlage ab. Sehr positiv fiel das Ergebnis demgegenüber in den verkehrsunünstig gelegenen Kantonen der Jurakette und der Ostschweiz sowie im Tessin aus. In einer repräsentativen Nachbefragung zeigte sich, dass die Verbesserung des Verkehrsangebotes bei den Befürwortern eine grosse Rolle gespielt hatte. Ein noch wichtigeres Motiv war allerdings der Schutz der Umwelt und dabei insbesondere die von der «Bahn 2000» erhoffte Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr. Bei den von den Gegnern genannten Gründen hielten sich die Einwände gegen den Landverschleiss und

gegen die hohen Kosten die Waage.

Mit der Zustimmung des Souveräns zur «Bahn 2000» trat auch der vom Parlament 1986 gutgeheissene Bundesbeschluss zur Realisierung des Konzepts in Kraft. Die SBB werden darin ermächtigt, Verpflichtungen im Umfang von CHF 5.4 Mia für Infrastrukturvorhaben einzugehen.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die Vernehmlassung führte zu einer Häufung von kontroversen Stellungnahmen und Analysen in den Medien. Wie erwartet setzten sich die Kantonsregierungen für die geographisch am nächsten bei ihnen durchführende Variante ein: Die Westschweiz und Bern favorisierten die Lötschberg-Simplon-Lösung, die Kantone der Innerschweiz (Uri allerdings nur mit Vorbehalten) und der Nordwestschweiz sowie Zürich, Schaffhausen und Tessin votierten für einen Gotthardbasistunnel, und die Ostschweiz verlangte die Einlösung des historischen «Ostalpenbahn-Versprechens». Schon vor der Vernehmlassung war die Bevorzugung der Gotthard-Variante durch die SBB beziehungsweise des Lötschbergtunnels durch die BLS bekannt. Von den politischen Parteien wurden im Berichtsjahr erst wenige Stellungnahmen abgegeben, und die FDP verlangte gar eine Fristverlängerung, um den Delegiertenrat über die Antwort entscheiden zu lassen. Demgegenüber sprach sich der TCS für einen raschen Bau der NEAT aus, ohne aber zur Linienwahl Position zu beziehen.

Die dem Umweltschutz verpflichteten Verbände zeigten sich gegenüber der Notwendigkeit einer neuen Transitlinie skeptisch. Im Sinne eines Kompromisses stellte sich der VCS nach einigem Zögern hinter eine sogenannte Netz-Variante, die zuerst von der LITRA in die Diskussion gebracht worden war. Diese sieht vor, sowohl am Gotthard als auch am Lötschberg einen Basistunnel zu bohren, dafür aber auf die aufwendigen und nur mit schweren Eingriffen in die Landschaft zu verwirklichenden neuen Zufahrtslinien zu verzichten. Eine derartige Lösung wurde ebenfalls von der SP gewünscht, welche – wie auch der Schweizerische Bund für Naturschutz (SBN) und der VCS – ihre Zustimmung zur NEAT von flankierenden Massnahmen zur Reduktion des Strassenschwerverkehrs abhängig machte. Die Grüne Partei der Schweiz sprach sich grundsätzlich gegen den Bau einer NEAT aus, da neue Verkehrswege nicht eine Umlagerung der Verkehrsströme auf die Schiene, sondern bloss zusätzlichen Verkehr bringen würden.¹³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement urais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytzois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchéraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenu à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.¹⁴

Umweltschutz

Klimapolitik

Les modifications légales nécessaires pour le **couplage des système d'échange de quota d'émission (SEQE) suisse et européen** ont été mises en **consultation**, en même temps que la révision totale de la loi sur le CO2 et l'approbation de l'Accord de Paris. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faïtières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Le projet de couplage a rencontré un large soutien – tous les cantons sauf Schwyz et Berne, les commissions et conférences communales, le PBD, le PCS, le PDC, les Vert'libéraux, le PLR, les associations faïtières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie, quelques organisations des transports publics et privés et autres organisations l'ont approuvé. D'après les partisans, le couplage permettrait à

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

l'économie suisse d'être sur un pied d'égalité avec ses concurrents directs dans l'UE et la Suisse aurait ainsi accès à un marché plus liquide des droits d'émission. Sur les 256 avis, 26 participants ont rejeté le projet. Il s'agit des cantons de Berne, de Schwyz, des Verts, des Jeunes Vert-e-s, de l'UDC, de la SES, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et d'autres organisations. L'efficacité du système européen comme instrument de politique climatique a été mise en doute en raison des bas prix des droits d'émission. Plusieurs participants souhaitaient intégrer l'aviation dans le système d'échange afin que ce secteur réduise également ses émissions. Cette mesure était supportée par 15 cantons (FR, JU, AR, AI, GR, GL, ZG, ZH, UR, GE, SG, OW, LU, VS, NW), la Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, le PS, les Verts, les Jeunes Vert-e-s, le PDC, le PLR, la SES et les organisations de protection de l'environnement. Elle était refusée par le Centre Patronal, l'USAM, economiesuisse, l'UP, Aerosuisse et la SIAA. Le principal argument avancé était que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) avait déjà proposé des mesures dans ce domaine. Sur la question de l'intégration des centrales thermiques à combustibles fossiles dans le SEQE, 14 cantons (BL, ZH, UR, AR, AI, GR, GL, ZG, SG, OW, LU, VS, NW, FR) y étaient favorables. La Conférence gouvernementale des cantons alpins, la DTAP, l'EnDK, l'UP, Forum suisse de l'énergie, l'AES, la SES, Swisselectric, les organisations de protection de l'environnement ont également approuvé la proposition. Finalement, le Centre Patronal, l'USAM, Swissmem, l'USP et economiesuisse ont proposé que les entreprises puissent demander de sortir du SEQE ou à y être intégré.

Le Conseil fédéral a pris connaissance de ces résultats. Il présentera un message au Parlement pour l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 30.11.2016
DIANE PORCELLANA

La **procédure de consultation** a permis de recueillir 256 avis relatifs à la **politique climatique post-2020**, particulièrement quant à l'approbation de l'Accord de Paris sur le climat, la révision de loi sur le CO₂ et l'approbation de l'accord sur le couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques. La ratification de l'Accord de Paris récolte un large soutien. Toutefois, les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont plus disputés. La plupart des participants sont favorables à l'objectif global de réduction des émissions de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030. A propos de la répartition des parts de réduction d'émissions entre la Suisse et l'étranger, une très faible majorité estime que la part à réaliser en Suisse devrait être plus élevée que celle proposée dans le projet. Les acteurs de l'économie, les entreprises et un nombre assez important de cantons appellent à la flexibilisation de ces parts. Finalement, la fixation d'un objectif moyen révèle des avis mitigés. Au sujet du couplage des SEQE, seul un quart des participants s'y oppose. Du côté des partisans, un nombre important d'acteurs doutent de l'efficacité du système européen en raison des prix bas des droits d'émission. D'autres souhaiteraient intégrer l'aviation dans le SEQE pour que le secteur réduise aussi ses émissions. Pour le projet de révision de la loi sur le CO₂, la hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants est favorable au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles, au maintien de l'obligation de compenser pour les importateurs de carburants, au maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules, au maintien des activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels. Un tiers des participants est pour l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie, ne rencontre pas de soutien. Suite à la procédure de consultation, le Conseil fédéral a pris connaissance des résultats. Le projet concernant l'approbation de l'Accord de Paris a été transmis au Parlement dans le cadre d'une procédure accélérée.¹⁶

L'**approbation de l'Accord de Paris** a été discutée dans le cadre de la **consultation** sur la politique climatique de la Suisse, en même temps que le projet de couplage du SEQE suisse et européen, et la révision totale de loi sur le CO₂. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politique énergétique, des organisations des transports publics et privés, des organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

Environ 95% des participants sont favorables à la ratification de l'accord. Tous les cantons sauf Schwyz, les partis politiques excepté l'UDC, les conférences et les commissions communales, les associations faitières de l'économie, les acteurs du secteur de l'énergie excepté Swissoil, les représentants du secteur des transports et les organisations de protection de l'environnement figurent parmi les partisans. Ils s'attendent à des effets positifs sur l'économie suisse et soulignent l'efficacité de l'accord pour lutter contre les changements climatiques. Les quelques opposants estiment que les objectifs de réduction des émissions de CO₂ sont trop élevés, et que la croissance économique et la compétitivité de la Suisse seraient mises en péril.

Concernant l'objectif global (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 50% par rapport à 1990 d'ici 2030) et l'objectif moyen (réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35% en moyenne par rapport à 1990 entre 2021 et 2030) de la Suisse, les positions sont moins unanimes. Un peu plus de la moitié des participants est d'accord avec le principe de l'objectif global. La Suisse refléterait ainsi une image responsable. S'agissant de l'objectif moyen, 43 participants s'y opposent contre 37 en faveur. Certains interrogés aimeraient que les objectifs soient augmentés, alors que d'autres voudraient les voir à la baisse. La majorité des organisations de protection de l'environnement et de politique énergétique, quelques associations faitières de l'économie et des partis politiques, cantons et communes refusent les objectifs car ils ne sont pas assez ambitieux. Enfin, des participants voudraient seulement l'objectif global. C'est maintenant au tour du Parlement, de statuer sur le projet d'approbation de l'Accord de Paris.¹⁷

Le **projet de révision totale de la loi sur le CO₂ pour la période postérieure à 2020** a été soumis à **consultation** en parallèle de l'approbation de l'Accord de Paris et du projet de couplage des SEQE suisse et européen. Des acteurs du secteur de l'énergie, des organisations de politiques énergétiques, organisations des transports publics et privés, organisations de protection de l'environnement et des associations faitières de l'économie ont pris part à la consultation outre les entités cantonales, communales et les partis politiques.

La hausse du montant maximal de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles satisfait la plupart des cantons, presque toutes les commissions, conférences et associations de communes et quelques partis politiques. Les organisations de protection de l'environnement, appuyé par certains partis politiques, voudraient un montant plus élevé que 240 francs ou alors qu'aucun montant maximal ne soit fixé pour pouvoir adapter la taxe au degré d'atteinte des objectifs. La majorité des participants sont favorables au maintien des exemptions de la taxe sur le CO₂ perçue sur les combustibles. Toutefois, un grand nombre d'entre eux rejettent le critère d'exemption proposé. S'agissant de l'aménagement de l'exemption de la taxe, le modèle "harmonisation" est préféré à celui de la "dissociation". Plusieurs associations faitières de l'économie souhaiteraient une combinaison d'aspects des deux modèles. L'obligation de compenser pour les importateurs de carburants convainc les organisations de l'environnement, les cantons et la plupart des partis politiques. Un rehaussement du taux de compensation en Suisse est demandé notamment par les partis politiques, les acteurs du secteur de l'énergie et les organisations de protection de l'environnement. Principalement, les représentants du domaine des transports souhaitent abaisser le taux, alors que d'autres le voudraient plus flexibles. Les cantons, les commissions, les conférences et associations de communes suggèrent de fixer le taux de compensation entre 10 et 20%. La procédure de consultation fait ressortir l'aval des acteurs pour le maintien des prescriptions relatives aux émissions de CO₂ pour les véhicules. Beaucoup déplorent le manque de mesures de réduction plus efficaces dans le domaine des transports. D'autres souhaitent davantage d'encouragement pour les carburants et véhicules émettant peu ou pas de CO₂. Les activités de formation, d'information au public et de conseil aux professionnels doivent continuer d'exister d'après les acteurs consultés. La plupart des entreprises, la majorité des cantons et une petite majorité des partis politiques rejettent l'interdiction subsidiaire des chauffages à combustibles fossiles. La proposition de l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au Programme Bâtiments, ainsi que l'abandon de l'affectation partielle du produit de la taxe sur le CO₂ au fond de technologie est refusée par les

-
- 1) Délib. Ass. féd., 1988, IV, p. 95; L'Hebdo, 4.8.88; Suisse, 30.8.88.
 - 2) Bund, 3.7 et 9.9.93; TW, 7.7.93; presse du 27.9.93.
 - 3) TW, 25.1 et 28.1.94; presse du 22.2.94.
 - 4) BaZ, 17.2.96; presse des 4.4, 22.4, 29.8, 25.9, 29.10 et 19.12.96; NZZ, 6.4.96; TA, 2.5 et 23.7.96; TW, 10.5, 11.5 et 15.8.96; BZ, 14.5.96; NQ, 3.6.96; Bund, 14.9.96; SGT, 1.11 et 20.12.96; AZ, 14.12.96.
 - 5) NZZ, 17.3 et 17.8.07
 - 6) NZZ, 6.4.11; QJ, 9.4.11; LT, 15.7.11; NZZ, 9.11.11.
 - 7) BZ et Bund, 6.9.12; LT, 19.10.12.
 - 8) BZ, 3.2 et 5.2.92; NQ, 11.2.92; Bund, 12.2.92; presse du 17.2.92.
 - 9) Bund, 18.3 et 3.4.92; BZ et TW, 30.5 et 26.11.92; JdG, 17.9.92; TA, 12.10.92; presse du 15.12.92; WoZ, 18.12.92; Ww, 24.12.92.
 - 10) Presse du 20.2.98; NZZ, 21.2.98; NZZ, 19.3.98; presse du 24.10.98; Bund, 6.11.98.
 - 11) BBl, 1988, I, S. 306 ff.; SZ, 23.2.87; 20.5.87; 24.6.87; 13.7.87; NZZ, 5.3.87; 17.6.87; 3.7.87; 11.9.87; 17.9.87; SHZ, 12.3.87; Dém., 14.4.87; 16.4.87; 16.6.87; 3.10.87; Bund, 20.5.87; 30.5.87; 17.6.87; 17.8.87; Ww, 25.6.87; Lib., 13.8.87; BaZ, 16.9.87; 17.10.87.; VCS-Zeitung, 1987, Nr. 1, S. 7; Nr. 2, S. 4 ff.; Nr. 6, S. 4 ff.; Verhandl. B. vers., 1987, III, S. 33
 - 12) AS, 1988, S. 364 f.; BBl, 1987, I, S. 46 f.; BBl, 1987, II, S. 482 ff.; BBl, 1988, S. 162 f.; BBl, 1988, S. 569 ff.; SZ, 23.1.87; Presse vom 23.11.-5.12.1987, 7.12.87; TA, 11.4.87 und AT, 27.11.87; TW, 14.11.87; WoZ, 6.11.87 und Ww, 19.11.87; Bund, 11.4.87; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 6. Dezember 1987, Zürich 1988.
 - 13) Bund, 24.12.88; Vat., 29.12.88; LNN, 30.11. und 15.12.88; BZ, 2.12.88; Bund, 16.12.88; NZZ, 17.12.88; SGT, 13.2.88.
 - 14) BO CE, 1993, p. 472 ss.
 - 15) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 16) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16
 - 17) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; OFEV-Rapport sur les résultats de la procédure de consultation relative à l'Accord de Paris; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, 1.12.16
 - 18) DETEC-Rapport explicatif relatif au projet mis en consultation; Résultats de la consultation relative à la politique climatique post-2020; SN, TG, 1.12.16