

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Keine Einschränkung
Akteure	Lausanne
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1989 - 01.01.2019

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Lausanne, 1990 – 2010*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	2
Post und Telekommunikation	2

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe
TGV	Hochgeschwindigkeitszug
S-Bahn	S-Bahn

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
ARE	Office fédéral du développement territorial
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
TGV	Train à grande vitesse
RER	Réseau express régional

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

KANTONALE POLITIK
DATUM: 09.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En Suisse romande, les péages urbains suscitent plutôt le doute, voire l'hostilité. Si la ville de Genève n'a pas encore pris position, le conseiller d'Etat écologiste Robert Cramer en rejette le principe, le jugeant antisocial et privilégiant le développement des transports publics pour désengorger la capitale cantonale. Le syndic de Lausanne et conseiller national écologiste Daniel Brélaz s'est quant à lui montré sceptique au sujet des chances du projet de franchir à la fois les obstacles parlementaire et référendaire au niveau fédéral. Il a en outre émis des doutes sur la faisabilité et les coûts de l'introduction d'un tel système.¹

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 25.09.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'instar de la mobilisation régionale en faveur d'une troisième voie CFF entre **Genève et Lausanne**, les organisations patronales et les partis bourgeois des deux cantons ont lancé une campagne pour la construction d'une **troisième piste autoroutière** entre les deux capitales cantonales. Il s'agit de remédier à l'engorgement récurrent de ce tronçon par un accroissement des flux. Ils ont déposé une pétition à l'Assemblée fédérale et fait approuver des propositions en ce sens dans leur Grand Conseil respectif.²

Eisenbahn

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 20.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'intégration de la Suisse dans le réseau européen des TGV est également l'un des **grands soucis ferroviaires helvétiques**. Cela concerne plus spécifiquement le raccordement de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse aux lignes françaises. En 1990, le gouvernement français a présenté son schéma directeur des lignes TGV et l'a mis en consultation. Ce projet prévoit la réalisation du TGV Rhin-Rhône, relié au TGV Est Paris-Strasbourg, passant par Belfort, et se prolongeant jusqu'à Bâle et Zurich. En ce qui concerne la Suisse occidentale, la situation est moins positive: au grand dam des Romands, Matignon a donné sa préférence au TGV Paris-Milan via le Mont-Cenis. La ligne TGV Genève-Mâcon, permettant le désenclavement de Genève et la revalorisation de la ligne du Simplon, fut laissée au second plan. Considérant que rien n'était perdu, A. Ogi a exhorté les cantons romands à former un front uni en faveur de ce tronçon, en abandonnant notamment d'autres projets, telle l'amélioration de la ligne Lausanne-Paris par Vallorbe, afin de tenter de convaincre les autorités françaises; cela n'eut pas l'heur de plaire à bon nombre de Vaudois, dont le désaccord fut partagé par beaucoup d'élus du canton. A. Ogi, dans la réponse qu'il donna en fin d'année à M. Delebarre, ministre des transports français, sur son plan directeur, put cependant se prévaloir du soutien de tous les cantons pour plaider en faveur des raccordements de la Suisse par Belfort-Bâle et Genève-Mâcon.³

POSTULAT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Par ailleurs, le Conseil national a accepté le postulat Schmidhalter (pdc, VS) demandant que la Suisse participe à la commande franco-germano-belgo-néerlandaise de rames de **TGV quadricourant** afin d'assurer la liaison **directe Paris-Milan par Genève, Lausanne et Brigue**.⁴

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le RER (**réseau express régional**) zurichois est entré en service en 1990. Son élaboration s'est principalement faite sur un réseau déjà existant par une rationalisation, une optimisation et une amélioration de l'offre, des horaires et des correspondances. Un tel modèle tente plusieurs autres agglomérations suisses. En premier lieu, Berne, dont le projet est assez avancé puisqu'il a été présenté par le gouvernement cantonal et que la commission du grand Conseil a entamé ses travaux. Le parlement devrait se prononcer en 1991 et le RER, prévu pour desservir toute la région environnante, devrait être prêt pour 1997. Bâle, Lausanne et Genève ont également commencé à étudier la possibilité de créer une telle infrastructure.⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 03.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le «**tramway du sud-ouest lausannois**» (TSOL) a été inauguré et mis en service au mois de juin. Cette ligne de métro relie Lausanne avec sa banlieue ouest en passant par l'Université et l'EPFL. Sa longueur est de 7.8 km et sa construction a coûté près de 200 millions de francs, dont un quart a été pris en charge par la Confédération.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation le projet de **financement des programmes d'agglomération**. Au total, CHF 6 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure seront investis sur vingt ans. L'Assemblée fédérale a déjà attribué CHF 2,6 milliards à vingt-trois projets urgents. D'ici à fin 2009, le Conseil fédéral doit proposer au parlement une répartition des CHF 3,4 milliards restants, dont CHF 1,5 milliard dès la période 2011-2014 et CHF 1,16 milliard pour 2015-2018. Les CHF 780 millions restants constitueront une réserve pour les agglomérations n'ayant pas reçu d'aide. Les trente projets déposés à l'ARE représentent un coût total de CHF 17 milliards. La Confédération ne pouvant y pourvoir qu'à hauteur de CHF 3,4 milliards, le Conseil fédéral entend soutenir seulement vingt-six projets sélectionnés en fonction de leur rapport coût/utilité. Pour la première tranche (CHF 1,5 milliard), le Conseil fédéral propose de soutenir prioritairement les grandes agglomérations, confrontées aux plus graves problèmes de transports et d'environnement, soit Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la procédure de consultation débutée l'année précédente, le Conseil fédéral a adopté le message relatif à l'arrêté fédéral sur la **libération des crédits du programme en faveur du trafic d'agglomération à partir de 2011**. Il y confirme sa décision d'investir CHF 1,51 milliards pour la réalisation des programmes d'agglomération urgents entre 2011 et 2014 et CHF 1,23 milliards de 2015 à 2018. Un montant résiduel de CHF 699 millions est ainsi prévu pour les agglomérations qui n'ont pas bénéficié d'une aide lors des étapes précédentes. Avec ces CHF 3,4 milliards, le soutien de la Confédération couvre environ 40% du coût total des programmes retenus. Par ce projet d'arrêté, le gouvernement demande au parlement son aval pour dépenser la première tranche de CHF 1,51 milliard afin de soutenir les programmes des agglomérations présentant les plus graves problèmes de trafic (Zurich, Bâle, Genève, Berne et Lausanne-Morges). Il a toutefois précisé que les dépenses effectives pourraient être moindres, dans la mesure où le programme de consolidation des finances fédérales pourrait pénaliser l'alimentation du fonds d'infrastructure. Il en résulterait par conséquent le report de certains projets.⁸

Post und Telekommunikation

POSTULAT
DATUM: 20.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis le postulat Zisyadis (pdt, VD) qui demande au gouvernement d'élargir la zone lausannoise dans laquelle les **employés PTT** peuvent bénéficier d'une **allocation complémentaire à l'indemnité de résidence**.⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 22.02.2010
NICOLAS FREYMOND

La Poste a annoncé une **restructuration de ses services express et coursier** entraînant la suppression de 100 postes de travail sur les 260 actuellement répartis entre Aarau, Bâle, Genève, Lausanne, Olten, Winterthour et Zurich. L'entreprise a en effet enregistré un recul de 15% de son volume d'activité dans ce secteur. Un plan social a été négocié avec les syndicats.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, La Poste a lancé l'expérimentation de **nouveaux processus de distribution (projet Distrinova)** procédant d'une mécanisation accrue du tri du courrier dans la région de Saint-Gall, dans l'agglomération de Kriens-Sarnen, ainsi qu'en ville de Lausanne. La technologie est ainsi censée permettre une réduction sensible du temps de travail des facteurs dédié au tri manuel des lettres. Durant la période de test, La Poste a fixé l'heure de clôture de la distribution à 14 heures dans les zones concernées. Les nouveaux processus accordent la priorité aux entreprises, le courrier adressé aux particuliers n'étant distribué qu'en fin de matinée, voire en début d'après-midi. Cette annonce a suscité les critiques du régulateur postal, Marc Furrer, selon lequel le fait de privilégier les entreprises par rapport aux particuliers est contraire aux exigences du service universel, qui prévoient expressément l'obligation pour La Poste de fournir les mêmes prestations à tous ses clients. Dans le même sens, Syndicom s'est élevé contre « l'émergence d'une société à deux classes ». Il s'est également inquiété des conséquences de la mécanisation pour le personnel, estimant à 3'000 le nombre d'emplois de facteurs menacés. À l'automne, le syndicat a organisé une manifestation à Berne afin d'exiger que la direction de l'ancienne régie garantisse le maintien des places de travail menacées par Distrinova. Le projet a également rencontré de virulentes oppositions dans les régions concernées, où habitants et élus ont dénoncé la distribution tardive du courrier. Face à l'ampleur du mécontentement ainsi exprimé, La Poste a annoncé en fin d'année qu'elle renonçait à cette mesure et ramenait l'heure de clôture de la distribution à 12h30.¹¹

1) TG, 8-9.12.07.

2) LT, Lib. et 24h, 25.9.08.

3) 24 Heures, 7.3.90; NZZ, 15.3., 17.3., et 17.8.90; SHZ, 26.4.90; Suisse et Dém., 9.6.90 ainsi que DP, 981, 1.2.90 et 991, 19.4.90.; BO CE, 1990, p.299ss.; Bund, 28.4.90; presse du 14.6.90; NF, 15.6.90; BZ et CdT, 16.6.90. Etude du projet par la SNCF: Dém., 19.7.90; NZZ et JdG, 20.7.90; NF, 30.7.90.; JdG, 27.10.90.; JdG, 7.6.90. Suisse, 21.6.90; JdG, 30.6.90; Dém., 25.7.90. Suisse, 26.7.90; NZZ, 18.8.90; NF, 18.8. et 21.8.90; JdG, 4.4., 27.9. et 1.10.90; 24 Heures, 5.10. et 17.10.90. JdG, 10.10.90; presse du 3.11.90; 24 heures, 17.12. et 20.12.90.; Presse du 18.10.90.; TGV Rhin-Rhône: LNN, 1.3.90; NZZ, 2.3., 14.4., 7.6., 17.8., 24.8. et 15.9.90; BaZ, 25.8.90; presse du 28.8. et 14.9.90; Express, 16.10.90. Dém., 21.6. et 5.10.90; Suisse, 20.8.90.

4) BO CN, 1992, p. 2755; NZZ, 20.7.92.

5) TA, 14.5.90; NZZ, 17.5., 30.7. et 4.9.90; presse du 18.5.90 ainsi que DP, 998, 7.6.90. Presse bernoise des 27.2. et 14.9.90; Bund, 24.8.90; NZZ, 12.10.90. Autres projets: presse du 31.10.90.

6) Presse des 24.5. et 25.5.91; 24 Heures, 3.6.91.

7) Presse du 20.12.08.

8) FF, 2009, p. 7509 ss.; presse du 12.11.09.

9) BO CN, 1992, p. 631

10) LT et NLZ, 22.2.10.

11) Presse des 18.8, 20.8, 25.10 (manifestation) et 15.12.10 (Poste).