

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Preisüberwachung, Schifffahrt, Wettbewerb
Akteure	Keine Einschränkung
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
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Preisüberwachung, Schifffahrt, Wettbewerb, Bundesratsgeschäft, 1990 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	6
Post und Telekommunikation	8

Abkürzungsverzeichnis

UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
BAKOM	Bundesamt für Kommunikation
POG	Postorganisationsgesetz
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
FMG	Fernmeldegesetz
PG	Postgesetz
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission

ONU	Organisation des Nations unies
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
OFCOM	Office fédéral de la communication
LOP	Loi sur l'organisation de la Poste
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
LTC	Loi sur les télécommunications
LPO	Loi sur la poste
ComCom	Commission fédérale de la communication

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.01.1998
LAURE DUPRAZ

Le **Conseil national** a examiné le projet de **réforme des chemins de fer**, approuvé en 1997 par la petite Chambre. L'entrée en matière a été décidée sans opposition. Les députés ont estimé que la réforme était nécessaire afin de répondre à la pression de l'Union européenne, qui a déjà entamé la réforme du rail. Plusieurs députés ont néanmoins relevé les difficultés auxquelles seront confrontés les CFF en matière de compétitivité et de rendement.

Concernant le premier volet de la réforme, **la libéralisation du réseau ferroviaire** (loi sur les chemins de fer), les députés n'ont apporté que quelques modifications de détail par rapport à la version du Conseil des Etats. Une proposition Baumberger (pdc, ZH) demanda que les installations ferroviaires soient dimensionnées de façon à rendre possible une concurrence efficace, en particulier pour l'accès de tiers au réseau. Elle fut nettement rejetée par les députés qui ont estimé qu'elle ouvrait la porte à des investissements supplémentaires inacceptables. Il a été souligné que l'infrastructure devait être adaptée à la concurrence dans le cadre des réalisations de Rail 2000, des NLFA et du raccordement au réseau européen des trains à grande vitesse. Les députés ont accepté une proposition Loeb (prd, BE) qui réclame pour les entreprises de chemins de fer une totale liberté de choix sur l'installation de services accessoires dans les gares et dans les trains. Les dispositions cantonales et communales en matière d'heures d'ouverture et de fermeture ne seront pas applicables à ces services. Les députés ont ainsi contré la version du Conseil des Etats qui demandait que ces services soient désignés par le Conseil fédéral. La majorité de la CTT, soutenue par la gauche et combattue par les rangs bourgeois, souhaite permettre au Conseil fédéral de verser des contributions limitées dans le temps pour financer des technologies nouvelles dans le domaine du trafic marchandises par rail. Elle fut acceptée par la voix prépondérante du président (en raison d'une égalité des voix), créant ainsi une divergence avec le Conseil des Etats. Finalement, le vote sur l'ensemble a été accepté par 122 voix contre 6.

Dans la **loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route**, les conseillers nationaux se sont ralliés à la version de leurs pairs sénateurs, sauf sur la question des concessions pour le transport professionnel de personnes. Le National a souhaité s'en tenir à la version du gouvernement, renonçant aux éléments de concurrence introduits par le Conseil des Etats. En outre, les députés ont avalisé la loi fédérale sur le transport public dans la version du Conseil des Etats, sans aucune modification.

Concernant le deuxième volet de la réforme, **la restructuration des CFF** (loi sur les chemins de fer fédéraux), les dispositions sur la séparation de l'infrastructure et des transports, le renforcement du principe de la commande et le libre accès au réseau ont été adoptés conformément à la version du Conseil des Etats. Une proposition de minorité UDC et PRD souhaitait remplacer le statut de fonctionnaire du personnel des CFF par des conditions d'engagement de droit privé, conformément au code des obligations. Elle fut rejetée par 93 voix contre 54. Les députés ont accepté que les CFF deviennent une **société anonyme de droit public** et que les employés soient soumis aux mêmes règles que le personnel fédéral. La question du financement du déficit de la caisse de pension et de secours de la régie a été l'objet de débats nourris. La minorité de la CTT a réussi à faire admettre, par 83 voix contre 60, un délai de six ans pour que la Confédération comble le déficit d'environ CHF 5 milliards de la caisse de pension des CFF. Mais les députés, suivant une proposition de minorité UDC et PRD, ont assoupli la prise en charge du découvert par la Confédération, en spécifiant que cette dernière pouvait prendre en charge la totalité ou une partie du découvert de la caisse. Finalement, la loi a été acceptée par 128 voix contre 4.

Concernant le troisième volet, le **refinancement de la régie**, l'arrêté sur le refinancement des CFF n'a pas été contesté. Les conseillers nationaux ont adhéré à la version du Conseil des Etats sur tous les articles. Les prêts à long terme, d'un montant de CHF 8 milliards, accordés par la Confédération, seront convertis en capital propre des Chemins de fer fédéraux. Sur les prêts restant, CHF 3,6 milliards seront convertis en prêts à intérêt variable, remboursables sous conditions. L'opération englobe la

reprise par la Confédération de prêts de CHF 5,6 milliards que les CFF avaient contractés auprès de leur caisse de pension. La régie sera en outre déchargée de son déficit 1997 qui avoisinait les CHF 150 millions.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.03.1998
LAURE DUPRAZ

Saisi à nouveau du dossier, le **Conseil des Etats** s'est penché sur les **divergences** avec le Conseil national. Dans la loi sur les chemins de fer, le Conseil des Etats a maintenu une divergence. Les sénateurs, par 20 voix contre 15, se sont prononcés contre le subventionnement de technologies nouvelles destinées à augmenter la productivité du trafic marchandises par le rail. Les députés ont refusé d'introduire de nouvelles subventions en raison de la situation précaire des finances fédérales.

Concernant la loi fédérale sur le transport de voyageurs et les entreprises de transport par route, et plus particulièrement sur les concessions pour les transports professionnels de personnes: la Chambre des cantons a souhaité maintenir les éléments qu'elle avait préalablement introduits pour permettre plus de concurrence.

Dans la loi sur les chemins de fer fédéraux, la petite Chambre a décidé que la Confédération aura l'obligation, et non seulement la possibilité, de prendre à sa charge le découvert de la caisse de pension des CFF. En outre, le découvert devra être pris dans sa totalité, dans un délai de six ans après l'entrée en vigueur de la loi. Les sénateurs ont ainsi souhaité donner toutes leurs chances aux CFF, en les allégeant d'un poids financier supplémentaire, afin qu'ils puissent affronter au mieux le marché concurrentiel. De retour au Conseil national, **la réforme des chemins de fer a finalement été avalisée**. Le National a fini par se rallier aux décisions du Conseil des Etats.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté son **message sur la réforme des chemins de fer 2**. Il comprend quatre points: 1) Suite à l'acceptation de la nouvelle péréquation financière, une réglementation des compétences financières claire sera axée sur deux niveaux: la Confédération financera le réseau de base, les cantons le réseau complémentaire. Les financements mixtes seront supprimés. 2) La réforme des chemins de fer 2 vise à mettre sur pied d'égalité les chemins de fer privés et les CFF. Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer privés feront l'objet de conventions de prestations, telles qu'elles existent déjà pour les CFF. Cela implique une gestion axée sur des objectifs et une augmentation de la marge de manœuvre entrepreneuriale. 3) Pour enrayer le vandalisme, les actes d'incivilité et les voies de fait contre les clients et le personnel des gares, la protection des voyageurs sera régie par la loi et le service de sécurité des transports publics bénéficiera d'une base légale. Les entreprises de transport (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques) devront procéder à une analyse des risques de leur réseau, puis mettre en place l'un des deux types de **services de sécurité**: soit elles confient cette mission à une police des transports chargée exclusivement de tâches de sécurité, soit le personnel d'exploitation ou du roulement, spécialement formé, s'en charge (double fonction). Les agents de sécurité dans les transports ne porteront pas d'armes à feu. Ils continueront à ne pas pouvoir procéder à des arrestations au sens strict du terme. Ils pourront tout au plus remettre une personne à des policiers. Les tâches des polices cantonales et communales resteront inchangées et la collaboration sera encore intensifiée. Le financement de la sécurité dans les transports publics n'est pas réglé par le projet de loi. Dans son message, le Conseil fédéral indique que les coûts doivent être assumés en première ligne par les entreprises elles-mêmes. À certaines conditions, ces dernières pourront demander à la collectivité publique, dont relève leur activité, de supporter une partie du financement. 4) L'accès non-discriminatoire au réseau a été assuré jusqu'à présent grâce à la séparation comptable et organisationnelle de l'infrastructure et des transports, ainsi qu'à l'aide d'une **commission d'arbitrage indépendante**. Pour améliorer son efficacité, cette commission sera dotée de compétences accrues dans son activité de surveillance. Ainsi, elle pourra ouvrir des enquêtes d'office lorsqu'elle supposera que des comportements discriminatoires ont lieu en relation avec l'accès au réseau.

Dans son message, le Conseil fédéral a souligné que la loi est compatible aux directives européennes. La réforme des chemins de fer 2 crée les conditions permettant de reprendre les **deux paquets ferroviaires de l'UE**: l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la concurrence. Les trains devront pouvoir circuler sans entraves à travers les frontières nationales. La construction des lignes ferroviaires et la fabrication

du matériel roulant approprié seront facilitées par la standardisation des procédures de contrôle et par leur reconnaissance réciproque. Le gouvernement souhaite aussi participer à l'élaboration des normes UE, afin d'harmoniser les normes techniques et le régime général de la sécurité d'exploitation.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté le **message sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle vise principalement à adapter le réseau ferroviaire suisse aux normes techniques en vigueur dans toute l'Europe de sorte à garantir l'interopérabilité des réseaux nationaux et ainsi abolir les obstacles techniques entravant le trafic international. Outre la reprise des premier et deuxième paquets ferroviaires de l'UE, le projet prévoit l'introduction du système de mise au concours des concessions pour le transport des voyageurs par bus et rend possible son introduction pour le transport par rail. Le gouvernement propose également de renforcer la Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer (CACF) en lui permettant d'ouvrir d'office des enquêtes et de prendre des décisions en cas d'irrégularités dans l'accès au réseau. Le projet comporte par ailleurs une base légale obligeant les gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à prendre en charge les coûts des services de protection (pompiers, services de sauvetage, etc.) mis à disposition par les cantons. Enfin, la réforme prévoit l'attribution au Conseil fédéral de la compétence de déterminer la valeur-limite d'alcoolémie applicable à la conduite des bateaux.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Beide Räte setzten sich im Verlauf des Berichtsjahrs mit dem letzten Teil der 2005 in Angriff genommenen Bahnreform 2 auseinander, die neben dem schienen- auch Aspekte des strassen- und wassergebundenen öffentlichen Verkehrs neu regelt. Der Bundesrat hatte die Botschaft zum **Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2** im Vorjahr (2010) verabschiedet. Politisch umstritten war das über verschiedene Gesetze verteilte Massnahmenpaket hauptsächlich in zwei Punkten: In der Frage des diskriminierungsfreien Netzzugangs für alle potenziellen Bahnbetreiber (Wettbewerb bei der Trassenvergabe und damit beim Betrieb) sowie beim Ausschreibungsverfahren im regionalen Personenverkehr (vorerst auf der Strasse). Weniger umstritten war die Stärkung der Schiedskommission im Eisenbahnverkehr. Bis anhin Schlichtungsstelle für Streitigkeiten über Netzzugänge oder Trassenpreise, soll sie neu auch Marktüberprüfungen auf diskriminierendes Verhalten durch einzelne Marktteilnehmer vornehmen und Sanktionen aussprechen können. Keine Diskussionen provozierten jene Bereiche der Botschaft, die formale Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes, die Schaffung von Grundlagen zur Gewährleistung der technischen Verträglichkeit, sprich Interoperabilität, des schweizerischen mit dem europäischen Schienennetz, einen Beitrag der Konzessionäre des öffentlichen Verkehrs an die Vorhaltekosten der (kantonal organisierten und finanzierten) Wehrdienste sowie die Einführung eines Alkoholgrenzwerts für die private Binnenschifffahrt forderten. (Zum ersten, 1999 umgesetzten Teil der Bahnreform siehe auch hier (1998) und hier (1999).

Die Grosse Kammer beschloss die Botschaft zum Bundesgesetz über den zweiten Schritt der Bahnreform 2 als Erstrat mit 162 zu 1 Stimme Eintreten ohne Gegenantrag. Die Anpassungen des Behindertengleichstellungs- und des Bundesgerichtsgesetzes wurden stillschweigend angenommen. Auch unbestritten waren die Bestimmungen zur Interoperabilität sowie zur Kompetenzerweiterung der Schiedskommission. Zur konkreten Ausgestaltung des Personenbeförderungsgesetzes präsentierte eine Mehrheit der KVF-NR eine Präzisierung der Bundesratsvorlage. Im Grundsatz unterstützte sie die gesetzliche Verankerung des Wettbewerbs im regionalen Personenverkehr, schrieb aber die vom Bundesrat vorgesehene Ausnahmeklausel in eine zweite, vollwertige Vergabevariante in der Form einer Leistungsvereinbarung ohne vorangehende Ausschreibung um. Damit suchte sie, für bestehende Leistungsträger die Planungssicherheit zu erhöhen und bei kleineren, weniger lukrativen und marktfähigen Angeboten aufwendige Ausschreibungsverfahren zu verhindern. Die Grosse Kammer folgte mit 108 zu 55 Stimmen der Kommissionsmehrheit. Stillschweigend nahm der Nationalrat auch eine Präzisierung der Bussenbestimmungen zum Schwarzfahren im Nahverkehr an. Dies nachdem das Bundesgericht in den Strafbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes eine eigentliche Gesetzeslücke moniert hatte. In seinem Entscheid hielt das Gericht fest, dass die in Art. 57 des Personenbeförderungsgesetzes enthaltene Strafandrohung nur im Fall eines nicht entwerteten Fahrausweises zutreffen würde, nicht aber auf den Sachverhalt eines nicht gelösten Einzelbillets anzuwenden sei und damit der Grundsatz „keine Strafe ohne

Gesetz“ zutrefte. Zum Personenbeförderungsgesetz wurden sechs Minderheitsanträge eingereicht, die mit Ausnahme des Vorstosses von Rotz (svp, OW) alle von der Ratslinken stammten. Letzterer versuchte vergeblich eine Darlehensbestimmung zu kippen, die über die Zusatzbotschaft zur Bahnreform 2 per 1.1.2010 in Kraft getreten war. Demnach können Darlehen an Unternehmen des regionalen Personenverkehrs umgewandelt oder sistiert werden, um den betroffenen Unternehmungen, die aufgrund des Abgeltungsmechanismus kaum Reserven bilden können, Modernisierungen und Sanierungen zu ermöglichen. Die fünf Minderheitsanträge der Ratslinken fokussierten auf die Angebotsplanung und die prinzipielle Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens im regionalen Personenverkehr. Ein Vorstoss Teuscher (gps, BE) verlangte, dass bei der Bestimmung des Verkehrsangebots und der entsprechenden Abgeltung auch der Aspekt der Grunderschliessung zu berücksichtigen sei. Das Ansinnen wurde mit 77 zu 79 Stimmen knapp abgelehnt. Auch chancenlos waren zwei Anträge Hämmerle (sp, GR), die den Bahntransport aufgrund seiner hohen ökonomischen Komplexität gänzlich aus der Ausschreibungsplanung ausnehmen wollten. Die Minderheitsanträge Levrat (sp, FR) und Lachenmeier (gp, BS), die im Kontext von Grundversorgung und Wettbewerbsverzerrung auf eine Einschränkung der Ausschreibung abzielten, fanden nur im eigenen Lager Unterstützung. In der Gesamtabstimmung passierte die Vorlage mit 162 zu 1 Stimme.

Auch der Ständerat beschloss Eintreten ohne Gegenantrag auf den zweiten Teil der Bahnreform 2. In der Frage des freien Netzzugangs hatte sich eine Kommissionsmehrheit für eine Beschränkung auf den internationalen Güterverkehrskorridor und die Bedingung der Reziprozität für internationale Abkommen ausgesprochen. Eine Minderheit Büttiker (fdp, SO) plädierte für die diskriminierungsfreie Variante, ohne dabei aber das von der Kommissionsmehrheit portierte Reziprozitätsprinzip in Frage zu stellen. Knapp, mit 18 zu 16 Stimmen entschied sich der Ständerat für diesen Minderheitsantrag und folgte damit dem Bundes- und Nationalrat. Im Gegensatz zur Grossen Kammer sprach er sich damit aber für die prinzipielle Verankerung des gegenseitigen Netzzugangs bei internationalen Verträgen aus. Die Präzisierung des Ausschreibungsverfahrens war auch im zweiten Rat unbestritten. Desgleichen unterlagen auch hier jene Stimmen, die eine grundsätzliche Beschränkung der Ausschreibung auf den konzessionierten Busverkehr erreichen wollten. Die Kleine Kammer band die Besteller zusätzlich an die Auflage, bei der Ausschreibungsplanung die Grundversorgung zu berücksichtigen – ein Anliegen, das der Erstrat noch knapp abgelehnt hatte. Vor dem Hintergrund der schwierigen Finanzierung des öffentlichen Verkehrs folgte der Ständerat einem Kommissionsvorschlag, der die Rechtsgrundlagen für die Tarifgestaltung flexibilisieren will. Die Kleine Kammer passte damit die Tarifbestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes dahingehend an, dass die Transportunternehmungen die Kosten, die mit dem vom Bundesrat bestellten Angebot zusammenhängen, angemessen auf die Tarife und damit auf die Nutzer übertragen können. Zusätzlich unterstützte die Ratsmehrheit eine von der Kommission vorgeschlagene Anpassung des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen. Dabei wurde die Tarifgestaltung bzw. Preissetzung im Personenfernverkehr verbindlich von den Gewinnvorgaben abhängig gemacht, wie sie in der Leistungsvereinbarung zwischen dem Bund und der SBB festgehalten werden. Mit dem Ersatz des Äquivalenzprinzips durch ein betriebswirtschaftliches Primat bei der Preisgestaltung wurde die bisherige Rolle des Preisübersichters in der Tarifgestaltung für den öffentlichen Verkehr gegen dessen Willen in Frage gestellt. In seinem Jahresbericht monierte dieser denn auch ein Aushebeln des Preisüberwachungsgesetzes. In einem Kompromissvorschlag schlug das BAV Ende Jahr vor, das Interventionsrecht, ein eigentliches Vetorecht des Preisübersichters bei den Bahntarifen, in ein Anhörungsrecht anlässlich der Bestimmung der finanziellen Eigenerziele umzuwandeln. Die modifizierte Vorlage passierte die Abstimmung im Ständerat einstimmig.

Der Nationalrat ging die Differenzbereinigung noch Ende Jahr an. Mit den Stimmen der Grünen, Grünliberalen und der SP sowie 26 von insgesamt 28 CVP-Stimmen schwenkte er in der Frage der Reziprozität auf die Linie des Ständerats um und beschloss deren gesetzliche Verankerung. Die vom Ständerat im Personenbeförderungsgesetz ergänzten Tarifbestimmungen wurden angenommen, wobei der Passus ergänzt wurde, dass ordentliche Fahrkarten keinen Gültigkeitseinschränkungen bezüglich Zeit, Strecke und Transportmittelkategorie unterstellt werden dürfen. Desgleichen wurde die vom Ständerat festgehaltene Pflicht zur Berücksichtigung lokaler und regionaler Strukturen in der Ausschreibungsplanung übernommen. Hingegen strich der Nationalrat auf Antrag seiner Kommission den vom Ständerat im SBB-Gesetz eingefügten Passus zur Tarifgestaltung. Die Diskussion der Differenzen im Ständerat ist für die Frühjahrsession 2012 traktandiert.⁵

In der Frühjahrssession versuchte das Parlament, die Differenzen zur Bahnreform 2 zu bereinigen. Es ging dabei hauptsächlich um die Frage, welche **Rolle der Preisüberwacher in der Tarifgestaltung des öffentlichen Verkehrs** spielen soll. Der Ständerat beharrte im Februar des Berichtsjahres auf dem von ihm 2011 aufgenommenen Passus, welcher dem Preisüberwacher eine beratende Rolle im Tarifgestaltungsprozess zuschreibt, ihm aber das Veto bezüglich der Tarife entzieht. Der Nationalrat nahm diesen Punkt im März des Berichtsjahres auf. Die Fraktionen wiesen grossmehrheitlich darauf hin, dass es eben zur Rolle des Preisüberwachers gehöre, unbequem zu sein. Es sei aus institutionellen Gründen falsch, dem Preisüberwacher das Veto über die Tarife zu entziehen, da er eine Kontroll- und nicht eine Gestaltungsfunktion innehatte. Nur die CVP/EVP-Fraktion stellte sich hinter die Änderung des Ständerats und unterstützte Bundesrätin Leuthard, welche sich ebenfalls für diese Lösung stark machte. Der Nationalrat lehnte die Änderung des Ständerates mit 151 zu 29 Stimmen ab und gab das Geschäft zurück in die kleine Kammer. Die KVF-SR beantragte ihrem Rat in der Folge, den Passus zu streichen und die Rolle des Preisüberwachers zu belassen. Der Ständerat folgte seiner Kommission, wies aber darauf hin, dass damit eine Chance verpasst worden sei, den alten Konflikt zwischen dem Preisüberwacher des Bundes und den SBB, welche als Bundesbetrieb unter anderem den Gewinnvorgaben des Bundes Folge leisten und dazu entsprechende Tarife einführen muss, zu beseitigen. Die so bereinigte Vorlage wurde Mitte März des Berichtsjahres in beiden Räten einstimmig angenommen. Per Anfang Dezember schloss der Bundesrat eine Gesetzeslücke, welche das Büssen von Schwarzfahrern betrifft. Das Bundesgericht hatte im Februar 2011 eine Bestimmung zum Büssen von Schwarzfahrern wörtlich ausgelegt, was zur Folge hatte, dass nur jene Schwarzfahrer gebüsst werden konnten, welche über eine Fahrkarte verfügen, diese aber nicht entwertet hatten, nicht aber jene, die gar keine Fahrkarte auf sich trugen. Ab Dezember können auch Schwarzfahrer ohne Billett von den Transportunternehmungen juristisch hieb- und stichfest gebüsst werden.⁶

In Erfüllung der Motion 10.3881 legte der Bundesrat dem Parlament im April 2014 eine Botschaft zur **Totalrevision des Gütertransportgesetzes** vor. Die Vorlage zielte auf eine Institutionalisierung des Planungsprozesses für den Schienengüterverkehr, in den auch die Kantone und die betroffenen Akteure einbezogen werden sollen. Mit Netznutzungskonzept und -plänen soll der Verdrängung des Güterverkehrs durch den Personenverkehr aus dem Netz vorgebeugt werden. Der Bundesrat wollte die SBB von der Verpflichtung, Güterverkehr als Kerngeschäft anzubieten, befreien. Investitionsbeiträge für Anschlussgleise und Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs soll der Bund als A-fonds-perdu-Beiträge leisten, Darlehen soll der Bund für Umschlagsanlagen im Ausland gewähren können. Der Bund kann Förderbeiträge für neue Angebote auszahlen oder sich an Bestellungen von Transportangeboten der Kantone beteiligen. Die Fördermöglichkeiten sind jedoch bis 2027 befristet. Der Bundesrat forderte zudem, dass Güterverkehrsangebote grundsätzlich eigenwirtschaftlich sein müssen. Von einem Verlagerungsziel in der Fläche analog zum Verlagerungsziel im alpenquerenden Güterverkehr sah der Bundesrat ab. Der Nationalrat hatte in der Frühlingssession 2015 dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt, den Güterverkehr nicht mehr als Kernaufgabe der SBB festzuschreiben. Mit der Annahme einer Motion der KVF-NR (14.3998) ging die grosse Kammer sogar noch weiter: Die SBB-Cargo solle aus der SBB herausgelöst und als eigenständiges Unternehmen weitergeführt werden. Der Ständerat, der im Juni 2015 die Behandlung der Totalrevision des Gütertransportgesetzes aufnahm, war mit dieser Stossrichtung nicht einverstanden und lehnte die Motion der KVF-NR ab. Mit der Annahme eines Postulats der KVF-SR (15.3496) beauftragte die kleine Kammer den Bundesrat aber, eine „Evaluation der Weiterentwicklungsmöglichkeiten von SBB Cargo“ vorzunehmen. Die KVF-SR empfahl, über die wichtige Frage der Zukunft der SBB-Cargo erst zu beschliessen, wenn dieser Bericht vorliege.

Im September 2015 diskutierte der Nationalrat die Differenzen zum Ständerat. Während er bei einigen Differenzen auf die Formulierungen der kleinen Kammer einschwenkte, so blieb er doch in der Frage hart, ob der Bund nicht nur Bau und Erweiterung, sondern auch die Erneuerung von Anschlussgleisen und Umschlaganlagen unterstützen können soll. Erneuerungen würden zum betrieblichen Aufwand gehören, welcher in der Regel gerade nicht mehr unterstützt werden sollte, warnte Bundesrätin Leuthard vergebens vor den Kosten dieses „neuen Subventionstatbestands“. Der Ständerat gab in der Debatte vom 21. September nach und akzeptierte die Position des Nationalrates in der letzten Differenz stillschweigend. In den Schlussabstimmungen vom 25. September nahm der Nationalrat die Totalrevision des Gütertransportgesetzes mit 142 zu 53 Stimmen (1 Enthaltung) an, der Ständerat stimmte mit 43 Stimmen einstimmig zu.⁷

Schifffahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.10.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats, tout comme le Conseil national en 1989, a pris acte du **rapport sur la protection du tracé des voies navigables** présenté par le gouvernement en 1987. Ce dernier, estimant que les grands travaux en matière d'infrastructure routière et ferroviaire seront aptes à répondre à toutes les demandes en matière de trafic, n'envisage pas de projets importants en ce domaine.⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a demandé au parlement d'octroyer **un crédit cadre** pour cautionnement **de CHF 350 millions** et d'une durée de dix ans **afin d'assurer un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Selon le gouvernement, une telle politique est indispensable pour assurer les besoins d'approvisionnement de la Suisse de manière indépendante. En période de crise, il serait vital pour la politique de sécurité helvétique de disposer d'un tonnage suffisant. Or, l'effectif des navires suisses est passé, depuis 1985, de 34 à 23 unités, d'où la nécessité d'une politique de cautionnement attractive.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le parlement a également adopté le projet du gouvernement d'octroi d'un **crédit cadre** pour cautionnement de CHF 350 millions et d'une durée de dix ans, **afin de garantir un effectif suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.¹¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans son message, le Conseil fédéral a demandé au parlement de renouveler le crédit-cadre de CHF 600 millions qui sert à garantir l'acquisition de cargos naviguant sous le pavillon à croix blanche. L'appui de la Confédération assure l'avenir de la **flotte suisse de haute mer** pour les dix années à venir. Pour le gouvernement, sans cette aide, la marine suisse n'a aucune chance de survivre, car la navigation maritime est fortement subventionnée dans le monde entier. Par cette décision, la Confédération poursuit la politique menée depuis 1959; un soutien qui n'a pas coûté un sou au contribuable, puisque le cautionnement n'a jamais été mis à contribution jusqu'à présent. L'objectif gouvernemental est de maintenir un effectif et une composition adaptés aux nécessités d'un approvisionnement de crise. La flotte suisse de haute mer comprenait, en 2001, 24 unités, essentiellement des vraquiers, six petits cargos mixtes pouvant charger des conteneurs, deux chimiquiers et un tanker.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil des Etats a approuvé à l'unanimité le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. En 2002, le parlement avait déjà adopté un tel crédit, d'un montant de CHF 600 millions, afin de faciliter le remplacement graduel sur dix ans des navires suisses et de permettre ainsi le maintien d'une flotte commerciale nationale capable de garantir l'approvisionnement du pays en cas de crise. Actuellement, la flotte compte environ 25 navires représentant une capacité totale de chargement supérieure à 800'000 tonnes. Or, la reprise économique observée depuis 2003 a occasionné une augmentation d'au moins 50% du prix des navires. Par conséquent, près de 75% du crédit alloué par les Chambres a d'ores et déjà été investi et les fonds restants ne suffiront pas pour achever le remplacement. Le renouvellement

approuvé par la Chambre haute vise à accroître le crédit-cadre de CHF 500 millions et à le prolonger de cinq ans de sorte à remédier à cette situation.¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé sans discussion, par 153 voix contre 2, le **renouvellement d'un crédit-cadre pour cautionnement visant à garantir un nombre suffisant de navires de haute mer battant pavillon suisse**. Cette augmentation de CHF 500 millions du crédit accordé par les chambres en 2002 (CHF 600 millions) constitue une adaptation à la hausse des prix des navires occasionnée par la reprise économique mondiale dès 2003. Le délai pour le renouvellement complet de la flotte commerciale suisse est par ailleurs prolongé de cinq ans.¹⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message concernant l'approbation de l'Accord européen relatif au **transport international des marchandises dangereuses** par voies de navigation intérieures. Cet accord vise à harmoniser les conditions juridiques de ce type de transport. Elaboré par la Commission économique pour l'Europe de l'ONU, il reprend les dispositions du règlement du 29 novembre 2001 pour le transport de matières dangereuses sur le Rhin (ADNR) et en étend l'application aux autres voies fluviales européennes. L'adhésion de la Suisse n'occasionnera aucun changement, puisque le Rhin, qui est la seule voie navigable suisse sur laquelle ont lieu d'importants transports de marchandises dangereuses, est déjà soumis à ces règles. Le Conseil fédéral propose d'ailleurs d'exclure les eaux frontalières (lac Léman, lac Majeur et lac de Lugano) de l'accord, dans la mesure où aucune marchandise dangereuse n'y est transportée, à l'exception du lac de Constance, pour lequel des prescriptions spécifiques sont appliquées. L'adhésion doit permettre à la Suisse de défendre ses intérêts en matière de sécurité et de protection de l'environnement dans ce domaine sensible. Au parlement, le projet n'a suscité ni discussion ni opposition. En votation finale, les chambres ont adopté l'arrêté fédéral, respectivement par 190 voix contre 2 et à l'unanimité.¹⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.03.2017
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp,

SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.¹⁸

Post und Telekommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.07.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La ComCom a écarté la requête de dégroupage de TDC/Sunrise Switzerland (ex-Diax). Pour motiver le rejet de la plainte de TDC, la ComCom s'est basée sur l'arrêt rendu le 3 octobre 2001 par le Tribunal fédéral dans le cas Commcare contre Swisscom. Celui-ci avait conclu que la législation en vigueur ne contenait aucune base légale ni pour une obligation d'interconnexion des lignes louées, ni pour le dégroupage du dernier kilomètre. En dépit de cette décision négative, la ComCom se prononçait en faveur de la libéralisation. C'est pourquoi elle a invité le Conseil fédéral à prendre position sur le sujet. Ce dernier n'a pas tardé à réagir au cri d'alarme de la ComCom et a accepté de supprimer l'ultime privilège de Swisscom. Après avoir hésité sur la manière d'agir, le Conseil fédéral a mis en juin son **projet en consultation** : il choisissait d'ouvrir le dernier kilomètre du réseau à la concurrence par voie d'une ordonnance plutôt que par une modification de la loi sur les télécommunications (LTC) ; cela aussi pour éviter un éventuel référendum. Selon le projet présenté, **Swisscom sera tenu de proposer trois offres de dégroupage de la prise du téléphone à ses concurrents**. Ceux-ci pourront choisir en fonction des prestations qu'ils entendent offrir et de l'infrastructure qu'ils peuvent mettre en place. La première offre est le dégroupage total de la boucle locale (full access). Elle implique que Swisscom loue totalement la paire de cuivre, soit le dernier kilomètre, à un autre opérateur qui commercialise seul une gamme de produits de télécommunications, y compris la transmission de données à haut débit. La seconde (bitstream access) prévoit que Swisscom donne accès à une liaison permettant de fournir à l'abonné des services d'accès à haut débit. La troisième (shared line access) envisage l'utilisation partagée de la paire de cuivre, d'après laquelle Swisscom continuerait de fournir le service de téléphonie alors que l'autre opérateur proposerait des services à haut débit sur la même ligne. En cas de désaccord, les opérateurs feraient appel à la ComCom qui devrait trancher. Parallèlement, le Conseil fédéral propose de soumettre clairement la location des lignes au régime de l'interconnexion : Swisscom, qui pratique des prix élevés en comparaison européenne, serait tenu de les ajuster aux coûts tant qu'il domine le marché. La ComCom serait chargée du contrôle en cas de plainte. Le Conseil fédéral entend renforcer le rôle de cette commission en lui donnant la possibilité d'intervenir spontanément sur le marché du dernier kilomètre. La ComCom pourrait ainsi obliger Swisscom à présenter des offres standards. Cette nouvelle compétence nécessite toutefois une modification de la LTC. Le Conseil fédéral proposait d'adapter en même temps d'autres points de la loi au droit européen. Il n'y aurait ainsi plus besoin d'une concession pour fournir des services de télécommunication à des tiers. Une simple annonce auprès de l'Office fédéral de la communication suffirait, sauf pour le service universel, assuré par Swisscom, et pour l'utilisation de fréquences radio. Par ailleurs, les messages publicitaires par fax, e-mails, SMS ou téléphone ne seraient autorisés que si le destinataire y consent.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le **projet de libéralisation du dernier kilomètre a rencontré une large approbation**. Les deux autres points de la révision de la LTC n'ont pas été contestés. Les instances consultées s'accordaient sur le fait que la ComCom devait disposer d'instruments pour favoriser la concurrence dans la branche des télécoms. Elles estimaient aussi que le droit des télécommunications devait être ajusté au droit européen. L'association Inside Telecom, qui regroupe les plus importants nouveaux opérateurs de télécoms helvétiques, de même que l'Association suisse du secteur de l'information et des télécommunications (SICTA), ont plébiscité le projet du Conseil fédéral. L'UDC et le PRD

ont également approuvé les plans gouvernementaux. Le PDC a affiché un certain scepticisme. Le PS a par contre fait part de son désaccord avec la libéralisation. Il a estimé que Swisscom risquait de se trouver en difficulté et que le dégroupage n'était ni dans l'intérêt de la Confédération, en tant qu'actionnaire principal, ni dans celui des contribuables. Quant à la principale intéressée, l'entreprise Swisscom, elle s'est défendue de l'accusation de monopole et s'est fermement opposée à l'obligation de dégroupier les lignes de raccordement téléphoniques. D'après elle, le dernier kilomètre était déjà en concurrence avec d'autres infrastructures comme le réseau câblé. Elle craignait que les autres opérateurs ne profitent de ce dégroupage pour concentrer leur offre sur des villes et les clients commerciaux les plus lucratifs. S'il n'est pas entendu, l'opérateur, qui parle d'expropriation, se réserve le droit d'engager des démarches juridiques.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a publié un rapport sur la suite de **l'ouverture du marché postal à la concurrence**. Il se fera en deux temps. Le marché des colis sera entièrement libéralisé en 2004 (La Poste a actuellement le monopole des paquets de moins de 2 kilos) et la limite pour les lettres sera abaissée à 100 grammes en 2006. Le Conseil fédéral a décidé d'inscrire dans l'ordonnance sur la poste des critères pour l'établissement du réseau des offices de poste. Il approuvait ainsi l'initiative de la CTT-CN, sauf sur la question de puiser dans la caisse fédérale pour financer ce réseau. En outre, le Conseil fédéral soumettra les acteurs privés à des concessions dès 2004. Il leur faudra respecter les règles en matière de droit du travail, être financièrement solides et fournir des prestations de qualité. Ces concessions s'accompagneront de redevances qui pourraient contribuer à financer le service universel.

Bien que la loi ne donne qu'au Conseil fédéral la compétence d'abaisser les dites limites, le Conseil national et le Conseil des Etats ont pu donner leur avis sur le scénario proposé. Le Conseil national a suivi la voie de la libéralisation progressive défendue par le Conseil fédéral par 98 voix contre 65. Il a refusé le demi-moratoire de la gauche ; celle-ci acceptait l'ouverture totale du marché des colis, mais à condition qu'elle soit retardée de deux ans (2006), et elle demandait que la libéralisation du courrier ne soit posée qu'à ce moment-là. L'ouverture "express" dès 2005 pour les lettres, soutenue par les radicaux et les libéraux, a également été rejetée. Pour que le peuple puisse s'exprimer via un référendum, deux propositions socialistes de Hofmann (AG) et Grobet (GE) demandaient que la réduction des limites de poids pour le libre transport des paquets et des lettres soit inscrite dans la loi. Toutes deux ont été écartées. Le Conseil national a par ailleurs refusé de lier l'octroi d'une concession à des concurrents privés à une convention collective de travail. Tout comme le Conseil National, le Conseil des Etats a approuvé par 28 voix contre 14 la voie médiane du Conseil fédéral. Il a écarté la proposition de Gentil (ps, JU), qui aurait voulu suspendre l'ouverture du marché jusqu'en 2006, ainsi que le vote de défiance proposé par Studer (ps, NE). Ce dernier contestait la légitimité de la démarche du Conseil fédéral, qui, à son avis, n'avait pas à requérir l'appui politique du parlement pour une décision qui est de sa seule compétence. A la différence du National, les Etats ont demandé que l'on exige des titulaires de concessions le respect du droit des conditions de travail usuelles dans la branche.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir promulgué en février l'ordonnance, le Conseil fédéral a adopté un message au parlement visant à modifier la loi sur les télécommunications (LTC). Le projet de loi comprend la libéralisation du dernier kilomètre, l'accès à haut débit et les lignes louées que le Conseil fédéral a déjà introduit par voie d'ordonnance. **Swisscom sera obligé de laisser ses concurrents accéder directement à leurs clients et devra renoncer à l'abonnement mensuel** qu'il perçoit auprès de tous les usagers du téléphone. L'opérateur restera propriétaire des lignes, mais il devra les mettre à disposition à des tarifs établis en fonction des coûts. Les termes de la nouvelle loi reprennent les propositions faites en consultation l'année précédente. Un organe de conciliation sera créé en vue de résoudre rapidement les litiges entre les utilisateurs et les fournisseurs de services de télécommunication. Par ailleurs, proposition est faite de modifier la loi contre la concurrence déloyale pour y inscrire le principe de l'interdiction de l'envoi de masse de messages publicitaires non sollicités. Le projet du Conseil fédéral renonce à conférer à la ComCom un trop grand pouvoir d'ingérence. Il préconise que celle-ci n'interviendra que sur plainte d'un opérateur. Pour les services à valeur ajoutée (numéros 0900), le Conseil fédéral pourra fixer des prix plafond, régler l'indication des prix et obliger l'entreprise à avoir un siège en Suisse. De nouvelles barrières seront aménagées pour que les données sur la localisation des clients et les données stockées sur des

appareils appartenant à autrui (cookies) ne soient pas utilisées au détriment de la sphère privée.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.05.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Suite à une coalition de députés socialistes, de démocrates du centre et de quelques démocrates-chrétiens, la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national (CTT-N) n'est pas entrée en matière sur le projet de **révision de la loi sur les télécommunications**. Celui-ci doit permettre d'ouvrir le dernier kilomètre de raccordement téléphonique de Swisscom à ses concurrents. Les **conseillers nationaux** ont toutefois désavoué leur commission en **entrant en matière sur la libéralisation du dernier kilomètre** par 98 voix contre 83. Ce volte-face est le résultat d'un repositionnement de l'UDC. Reprenant le dossier, la CTT-N a proposé de limiter l'ouverture du marché de la téléphonie au « last mile » et de la conditionner à des investissements de la part des concurrents de Swisscom. A la différence du projet du Conseil fédéral, la commission n'a pas voulu inscrire dans la loi une série de critères pour juger d'une position dominante. Elle a préféré l'option d'une liste exhaustive de tous les types d'accès au « last mile », auxquels un concurrent de Swisscom peut prétendre.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré les conséquences funestes avancées par la gauche, le **Conseil national a décidé**, par 91 voix contre 59, **d'ouvrir le dernier kilomètre de raccordement téléphonique**. L'accès a toutefois été limité au fil de cuivre de l'abonné, aux lignes louées et aux canalisations détenues par Swisscom. En effet, les conseillers nationaux ont renoncé à étendre la réglementation aux autres technologies, telles que la téléphonie mobile, les fibres optiques ou les réseaux à haut débit sans fil. Par 97 voix contre 93, cette idée a été acceptée suite à une proposition de Amstutz (udc, BE), Noser (prd, ZH) et Jermann (pdc, BL), alors qu'elle n'avait pas été discutée en commission. Les conseillers nationaux l'ont préférée à celle de la CTT, qui souhaitait assortir l'ouverture à l'obligation d'investir dans les infrastructures. Afin d'éviter que certains opérateurs ne profitent des investissements consentis par Swisscom, **l'accès au haut débit a été limité à deux ans**, une fois que la prestation est réellement disponible des points de vue technique et commercial. Cette possibilité sera accordée pendant six ans après l'entrée en vigueur de la loi. Le Conseil national a par ailleurs accepté qu'un office de conciliation, créé par l'Office fédéral de la communication (OFCOM), soit chargé de régler les différends entre fournisseurs et clients. Les conseillers nationaux ont également renforcé les moyens de lutte contre la publicité de masse. Le Conseil fédéral est ainsi chargé de déterminer les moyens de lutte appropriés contre les « spamming » ou autres « pourriels ».²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.06.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Après le Conseil national, le **Conseil des Etats** a accepté **d'abolir le monopole de Swisscom sur la téléphonie traditionnelle** (le « dernier kilomètre »). Suivant leur commission des transports et des télécommunications (CTT-CE), les conseillers aux Etats sont toutefois allés plus loin que leurs homologues du National, en ouvrant à la concurrence l'accès aux canalisations de câbles, à l'interconnexion, aux lignes louées et à l'accès au haut débit. Cette décision touchait également Cablecom sur le câble coaxial. La proposition du gouvernement de dégroupement total a été repoussée. Pour s'assurer que la concurrence fonctionnera dans l'accès à haut débit, le Conseil des Etats a prévu une clause de sécurité. Trois ans après l'entrée en vigueur de la libéralisation, les opérateurs qui n'auront pas investi pour se doter de leurs propres infrastructures et faire jouer la concurrence dans l'ensemble du pays pourront être exclus du marché par les autorités. Les sénateurs ont par ailleurs voulu anticiper les développements technologiques futurs, en précisant que le parlement pourra libéraliser « d'autres formes d'accès » en fonction de « l'évolution technique et économique ». Ils se sont également prononcés en faveur de l'amélioration de la protection des consommateurs et de la lutte contre les messages publicitaires non sollicités. Au vote final, la révision de la loi sur les télécommunications a été adoptée par 22 voix contre 7. L'opposition est venue des représentants de la gauche et de quelques radicaux. Toutes leurs tentatives visant à encadrer strictement l'ouverture du marché ont été tenues en échec. Seule la motion Sommaruga (ps, BE), demandant davantage de transparence dans les tarifs de télécommunications, a passé la rampe.²⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil national a refusé l'ouverture totale proposée par le Conseil des Etats et, suivant sa commission des transports et des télécommunications (CTT-CN), lui a préféré une version plus restrictive. Les conseillers nationaux butaient sur les modalités du dégroupage du réseau de fil de cuivre de Swisscom et sur l'ouverture à des tiers de l'accès au haut débit. Ils craignaient qu'une réglementation trop libérale ne favorise des concurrents profiteurs et que les investissements dans les régions périphériques ne soient délaissés. Le Conseil national a confirmé son choix par 118 voix contre 51. Suite à la tempête qui s'est déclenchée autour de Swisscom, le Conseil des Etats a temporisé et a opté pour une libéralisation minimale du dernier kilomètre de la téléphonie fixe. Comme l'avait décidé le Conseil national à deux reprises, les sénateurs ont accepté de **limiter l'accès des concurrents de Swisscom au fil de cuivre reliant le central à l'abonné**. Suivant une proposition Fünfschilling (prd, BL), ils ont refusé par 18 voix contre 15 d'étendre la libéralisation aux autres technologies, comme la fibre optique. Tacitement, le Conseil des Etats a néanmoins tenu à préciser dans la loi que le parlement pourrait définir, en fonction de l'évolution technique et économique, d'autres formes d'accès que celles prévues explicitement. Après deux ans de débats, les deux chambres étaient enfin d'accord sur la nature de l'ouverture du dernier kilomètre à la concurrence. Un point de litige demeurait toutefois sur le **calendrier d'ouverture de l'accès au haut débit** aux concurrents de Swisscom. Les conseillers aux Etats ont préféré suivre, par 17 voix contre 16, la position de leur CTT-CE. Celle-ci précisait que le Conseil fédéral pourrait intervenir dans un délai de deux ans pour que les autres fournisseurs d'accès à haut débit qui auraient profité du système sans investir dans leurs infrastructures puissent être exclus du marché. Par 114 voix contre 55, le Conseil national a maintenu une levée du monopole sur le dernier kilomètre de Swisscom plus restreinte que celle choisie par le Conseil des Etats. Pour les conseillers nationaux, la libéralisation ne devait concerner que le fil de cuivre et être limitée à deux ans pour le haut débit.²⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.09.2007
NICOLAS FREYMOND

En septembre, le Conseil fédéral a établi la **feuille de route pour l'ouverture du marché postal suisse**. Début 2008, il mettra en consultation un projet de nouvelle législation prévoyant une ouverture en deux étapes. Dès 2011, le monopole des lettres sera abaissé de 100 à 50 grammes. Puis, deux à cinq ans plus tard, le parlement se prononcera sur la libéralisation complète et sa décision sera soumise au référendum facultatif. La future loi prescrira le respect par toutes les entreprises des conditions de travail usuelles dans la branche et garantira, au besoin, le financement du service universel par un fonds alimenté par les entreprises de la branche ou par des indemnités de l'Etat. La Poste, aujourd'hui établissement de droit public, sera transformée en société anonyme de droit public dont la Confédération sera obligatoirement l'actionnaire majoritaire. Les réactions n'ont pas tardé. Le PS, les Verts et le Syndicat de la communication ont répété leur opposition à toute libéralisation, tandis que les partis bourgeois ont fait part de leur satisfaction, PRD et UDC appelant même à accélérer le processus d'ouverture. Du côté de l'ancienne régie, on s'est dit prêt à la poursuite de la libéralisation.²⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En mai, le Conseil fédéral a adopté le projet de **nouvelle législation postale** qui comporte une loi sur la poste (LPO) et une loi sur l'organisation de la Poste Suisse (LOP) (09.050). Cette réforme vise à l'ouverture complète du marché postal aux prestataires privés tout en garantissant le service universel. Le projet de LPO prévoit la suppression du monopole sur les lettres d'un poids inférieur ou égal à 50 grammes dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la poste (soit au plus tôt en 2013), au moyen d'un arrêté fédéral soumis au référendum facultatif. Il entérine le principe d'un service universel garanti, accessible à tous, couvrant l'ensemble du territoire et finançable, proposant des services postaux et de paiements. La loi définit ainsi les prestations incluses dans le service universel et le mandat légal de la Poste Suisse pour sa fourniture à la population. Quant au financement, les coûts des prestations doivent en principe être couverts par les recettes qu'elles génèrent. En cas de coûts non couverts, la Poste Suisse peut les faire valoir auprès de l'autorité de régulation du marché postal (actuellement PostReg, à l'avenir PostCom), laquelle constitue alors un fonds alimenté par l'ensemble des prestataires de services postaux. Si le fonds est insuffisant, des contributions étatiques apporteront le complément nécessaire. La LPO contient en outre une réglementation uniforme pour tous les acteurs du marché postal. Une dérogation n'est possible que dans la mesure où la fourniture du service universel l'exige « impérativement ». Au titre de mesure d'accompagnement, le Conseil fédéral entend soumettre les prestataires de services postaux à l'obligation de négocier une

convention collective de travail et de respecter les conditions usuelles dans la branche. Enfin, le projet contient des dispositions régissant l'organisation et le fonctionnement de l'autorité de régulation, les voies de droit en cas de litiges, ainsi que l'institution d'un organe de conciliation accessible aux consommateurs. Le projet de LOP, quant à lui, prévoit une réorganisation du service public en adéquation avec l'environnement compétitif du marché libéralisé. Le gouvernement a privilégié la forme de la société anonyme de droit public, car elle garantit la flexibilité entrepreneuriale nécessaire tout en maintenant la participation fédérale. Il a en outre exclu explicitement la possibilité pour la Poste d'octroyer des crédits et des hypothèques à des tiers, confirmant son renoncement de l'année précédente à proposer la licence bancaire.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil des Etats**, les sénateurs Maissen (pdc, GR) et Savary (ps, VD) ont déposé des propositions de non entrée en matière, relevant que la libéralisation complète du marché postal n'était pas nécessaire, ni même opportune et que le financement du service universel n'était aucunement garanti par le projet présenté. Ils ont en outre mis en garde contre une répétition du scénario expérimenté dans les domaines de l'électricité et des télécommunications, c'est-à-dire, selon eux, une réduction des prestations conjuguée à une hausse des prix. Par 26 voix contre 15, la chambre haute a toutefois suivi sa CTT et approuvé l'entrée en matière, jugeant ces inquiétudes légitimes mais exagérées. Lors de la discussion par article, la CTT a proposé plusieurs modifications mineures de la LPO, toutes adoptées sans discussion. Le Conseil des Etats a par contre refusé d'obliger les entreprises souhaitant utiliser les infrastructures de la Poste à appliquer les dispositions de la convention collective de travail de cette dernière, comme l'a demandé une minorité Hêche (ps, JU). Par 23 voix contre 12, les sénateurs ont suivi la majorité de leur commission en décidant d'astreindre les entreprises postales à publier des informations sur la durabilité écologique et sociale de leurs prestations. Concernant l'étendue du service universel, la chambre haute n'a pas souhaité étendre la desserte garantie au-delà des lieux habités à l'année. Elle a également refusé, par 20 voix contre 15, d'attribuer un rôle prépondérant aux offices de poste dans la fourniture du service universel par rapport aux agences administrées par des tiers, comme le souhaitait la même minorité Hêche. Le plénum a par contre suivi cette minorité en décidant de garantir que chaque commune dispose au minimum d'une boîte postale publique pour l'expédition de courrier. Les sénateurs ont refusé de justesse, par 21 voix contre 20, d'augmenter le montant des subventions pour la diffusion de la presse associative et des journaux quotidiens et hebdomadaires. Par contre, sur proposition de sa commission, la chambre haute a décidé de supprimer la limitation dans le temps de ce soutien à la presse. Quant au rythme de la libéralisation, les sénateurs ont tout d'abord refusé la libéralisation complète et immédiate du marché postal telle que la souhaitait une minorité Hess (plr, OW). Ils ont rejeté de justesse, par 20 voix contre 19, une proposition d'une minorité Imoberdorf (pdc, VS) visant au maintien du monopole de la Poste sur les lettres de moins de 50 grammes censé assurer le financement à long terme du service universel au profit de la libéralisation en deux temps voulue par le Conseil fédéral et soutenue par la majorité de la CTT. La même minorité a vainement tenté de repousser l'ouverture complète du marché de un à trois ans après l'entrée en vigueur de la LPO. Selon une proposition Germann (udc, SH), le plénum a décidé que le Conseil fédéral consultera les cantons et les communes avant de définir les conditions d'accès aux diverses prestations du service universel. Lors du vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a approuvé le projet de LPO ainsi amendé par 21 voix contre 10 (et 4 abstentions).

Concernant le projet de LOP (09.050), les discussions ont essentiellement porté sur l'opportunité d'attribuer une licence bancaire à la Poste. Ce débat a en fait débuté à la session d'été déjà à l'occasion du traitement de propositions individuelles. Au terme de vifs échanges, les sénateurs ont alors rejeté, par 24 voix contre 14, une motion Jenny (udc, GL) (09.3157) en faveur de la licence bancaire. Les opposants n'ont pas voulu que la Poste n'entre en concurrence avec les banques cantonales, tandis que les partisans ont vu dans une banque postale le moyen de garantir le financement du service universel et le maintien du réseau d'offices existant et d'assurer que l'épargne gérée par Postfinance profite pleinement à l'économie suisse. Le Conseil national a quant à lui décidé, par 98 voix contre 69, de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Caviezel (plr, GR) (09.404) allant dans le même sens que la motion Jenny. Par 25 voix contre 11, les sénateurs ont confirmé leur décision de la session d'été et rejeté la proposition d'une minorité Maissen (pdc, GR) d'autoriser la Poste à octroyer des crédits et hypothèques. La transformation de l'ancienne régie en société anonyme n'a suscité que quelques réticences dans les rangs socialistes. Les sénateurs ont en outre adopté tacitement deux amendements proposés par la CTT obligeant le Conseil fédéral à

consulter les commissions compétentes de l'Assemblée fédérale avant de déterminer les objectifs quadriennaux de l'entreprise et de procéder au changement de sa forme juridique. La chambre haute a par ailleurs refusé, par 21 voix contre 9, d'exonérer de la TVA les prestations relevant du service universel comme le demandait le sénateur Maissen (pdc, GR). Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet amendé de LOP par 23 voix contre 4 (et 5 abstentions).²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans un tel contexte, le **débat d'entrée en matière au Conseil national** fut vif et nourri. Si tous les partis à l'exception des Verts ont jugé nécessaire une redéfinition des conditions cadres du marché postal contenues dans la loi sur la poste (LPO), le PS a communiqué qu'il refuserait la loi et lancerait le référendum si le plénum y réintroduisait la libéralisation totale. Egalement exprimé par les Verts, ce refus catégorique de la suppression du monopole a été motivé par les risques de hausse de prix, de péjoration des conditions de travail et de dégradation des prestations du service universel (notamment la fermeture d'offices de poste et la suppression de boîtes aux lettres). À l'inverse, le PLR a annoncé qu'il refuserait la LPO si l'ouverture complète du marché postal était biffée du projet, celui-ci perdant alors tout son sens. L'UDC a également plaidé en faveur de la libéralisation totale, tout en se disant prêt à accepter le report de la suppression du monopole tel que proposé par la majorité de la CTT-CN. Les groupes PBD et PDC-PEV-Verts libéraux ont quant à eux plaidé pour le report de la libéralisation. Concernant le projet de loi sur l'organisation de La Poste (LOP) (09.050), le PS et les Verts se sont opposés à l'entrée en matière, critiquant la transformation de La Poste en société anonyme de droit public et la possibilité ainsi offerte à la Confédération de céder une partie de ses actions à des entreprises postales étrangères. Ils ont par ailleurs rejeté l'ouverture du capital de Postfinance, en raison du risque de privatisation des bénéfices de cette filiale dont dépend la survie économique de l'ancienne régie. Les partis bourgeois ont au contraire jugé positivement ces changements. Au terme de ce débat, les députés ont approuvé l'entrée en matière sur les deux projets de loi, respectivement par 157 voix contre 18 et par 118 voix contre 57.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la **discussion par article** de la LPO (loi sur la poste), le plénum a tout d'abord refusé, par 107 voix contre 64, d'obliger les entreprises postales à conclure des conventions collectives de travail avec leurs employés, ainsi que l'a proposé une minorité Pedrina (ps, TI). Une proposition radicale visant à obliger La Poste à mettre ses infrastructures à disposition de ses concurrents privés a également été rejetée, par 126 voix contre 41. Par 94 voix contre 61, les députés ont refusé de conditionner l'utilisation des cases postales par les concurrents de La Poste au respect des dispositions de la convention collective de cette dernière, ainsi que l'a demandé une minorité Simoneschi-Cortesi (pdc, TI). La CTT-CN a proposé d'attribuer la concession pour le service universel par une procédure d'appel d'offres, comme cela se fait pour les télécommunications. Par 84 voix contre 82, le plénum a préféré s'en tenir à la solution retenue par le Conseil fédéral et le Conseil des Etats, considérant que, à l'instar des télécommunications, aucun concurrent de l'opérateur historique n'étant susceptible de présenter une offre, une telle procédure serait inutile et coûteuse. Par 87 voix contre 85, la chambre basse a suivi sa commission, en introduisant une garantie générale de la distribution à domicile cinq jours par semaine dans tous les lieux habités à l'année, excluant ainsi les exceptions proposées par le Conseil fédéral. Toujours sur proposition de sa commission, elle a décidé de garantir l'accessibilité des prestations du service universel dans toutes les régions du pays à une « distance raisonnable ». Par 97 voix contre 74, les députés ont inscrit dans la loi le droit de participation des communes en matière de détermination du réseau de points d'accès aux services postaux, selon une proposition Weber-Gobet (pcs, FR). À la suite du Conseil des Etats, mais contre l'avis de la majorité de la CTT-CN, le Conseil national a approuvé, par 102 voix contre 69, la suppression de la limitation dans le temps de l'aide à la presse, selon une proposition Allemann (ps, BE). Cette aide a d'ailleurs été revue à la hausse, qu'elle soit destinée à la presse régionale et locale (de CHF 20 à 30 millions) ou à la presse associative (de CHF 10 à 20 millions). Concernant la libéralisation, le plénum a suivi la majorité de la CTT en décidant, par 102 voix contre 82, de biffer la suppression du monopole de La Poste sur les lettres d'un poids égal ou inférieur à 50 grammes et de charger le Conseil fédéral de présenter, dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur de la LPO, un rapport sur les conséquences de l'ouverture du marché jusqu'à 50 grammes en Suisse et de la libéralisation complète en Europe, ainsi que des mesures pour le développement futur du marché postal. Au vote sur l'ensemble, les députés ont adopté la LPO, par 152 voix contre 26, ces dernières

provenant presque exclusivement du groupe PLR.

Lors de l'examen de la **LOP** (loi sur l'organisation de La Poste) (09.050), le plénum a tout d'abord rejeté des propositions socialistes visant à ce que La Poste conserve le statut d'établissement autonome de droit public et que la Confédération en demeure l'unique propriétaire. Une minorité rose-verte de la CTT-CN a en outre proposé de transformer Postfinance en une véritable banque postale. Les députés ont rejeté cette proposition par 101 voix contre 67. Ils n'ont pas non plus souhaité que La Poste conserve la propriété de la totalité des actions de Postfinance SA, décidant au contraire, par 125 voix contre 61, d'ouvrir son capital tout en garantissant à La Poste une majorité de sièges et de voix au conseil d'administration. La chambre basse a par ailleurs adopté plusieurs modifications formelles proposées par la CTT-CN, ainsi qu'un amendement précisant que les deux lois entreront en vigueur simultanément. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté la LOP, par 97 voix contre 83.

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'**élimination des divergences**, le Conseil des Etats s'est rallié à l'ensemble des modifications mineures apportées à la LPO (loi sur la poste) par le Conseil national. Concernant le service universel, il a amendé le texte afin d'introduire des exceptions à la garantie de la desserte pour les ménages dont le domicile est d'un « accès extrêmement difficile ». S'agissant du soutien accru à la presse, les sénateurs l'ont approuvé par 21 voix contre 19, mais la majorité qualifiée requise pour cette charge supplémentaire n'a pu être atteinte. Enfin, la chambre des cantons a renoncé à la suppression du monopole résiduel sur La Poste. Le Conseil national s'est rallié sur l'ensemble des divergences, à l'exception de l'aide à la presse et sous réserve d'un désaccord formel au sujet des exceptions à la desserte du service universel. Les sénateurs ont finalement suivi les députés sur ces deux questions. En votation finale, les chambres ont adopté la LPO, respectivement par 36 voix contre 6 et 154 voix contre 24, ces dernières émanant pour un quart de l'UDC et pour trois quarts du PLR.

Quant à la LOP (loi sur l'organisation de La Poste) (09.050), le Conseil des Etats a suivi le Conseil national pour les modifications mineures. Sur proposition de leur CTT, les sénateurs ont seulement reformulé la disposition concernant l'entrée en vigueur synchronisée des deux lois afin de permettre au gouvernement d'anticiper le changement de forme juridique. La chambre du peuple s'étant tacitement ralliée sur cette ultime divergence, la LOP a finalement été adoptée, respectivement par 28 voix contre 4 et par 100 voix contre 75.³⁰

1) BO CN, 1998, p. 2 ss. et 27 ss.; presse du 21.1.98.

2) BO CE, 1998, p. 282 ss. et 463; BO CN, 1998, p. 612 ss. et 812 s.; FF, 1998, p. 1171 ss., 1174 s., 1176 ss., 1191 ss. et 1202 s.

3) FF, 2005, p. 2269 ss.; presse du 24.2.05; DETEC, communiqué de presse, 23.2.05.

4) FF, 2011, p. 857 ss.; BaZ, NZZ et QJ, 21.10.10.

5) AB NR, 2011, S. 370 ff. und 1898 ff. (Differenzbereinigung); AB SR, 2010, S. 418 ff.; BGE-Entscheid 6B_844/2010 vom 25.1.11; Presse vom 21.2. und 22.2.11 (BGE zum Schwarzfahren); Presse vom 15.3.11 (Detailberatungen NR zweiter Teil Bahnreform 2); NZZ, 3.6.11 (Detailberatung Zweitrat); NZZ, 26.5. und 12.12.11 (Anbindung der Tarife an die Eignerziele des Bundes); Presse vom 24.8. und 25.8.11 (Preisüberwacher); Lit. "Preisüberwacher (hg. von der Wettbewerbskommission) (2012). Jahresbericht 2011" (S.694, 715 f.); BBI, 2011, S. 911 ff.; NZZ, 10.2.11 (Grundsatzartikel zur Plausibilität einer Trennung von Bahninfrastruktur und -betrieb zur Wettbewerbsförderung); BaZ, 14.3.11 (Wettbewerbsregeln); NZZ, 29.12.11 (Interoperabilität).

6) BBI, 2005, S. 2415; AB SR, 2012, S. 31 und 267; AB NR, 2012, S. 256 und 551; NZZ, 18.10.

7) AB NR, 2015, S. 1458 ff.; AB NR, 2015, S. 1910; AB NR, 2015, S. 485 ff.; AB SR, 2015, S. 1089; AB SR, 2015, S. 378 ff.; AB SR, 2015, S. 908 ff.; BBI, 2014, S. 3951 ff.

8) BO CE, 1990, p.636ss.; Suisse, 14.3.90; AT, 22.8.90; NF, 24.10.90.

9) FF, 1992, I, p. 1 ss.; Presse du 7.11.91.

10) BO CE, 1992, p. 174 s.; BO CN, 1992, p. 820 s.; FF, 1992, III, p. 976; NZZ, 19.2 et 25.6.92; BaZ et SGT, 12.3.92.

11) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.

12) FF, 2002, p. 884 ss.; presse du 8.11.01.

13) FF, 2007, p. 4949 ss.; BO CE, 2007, p. 1008 s.

14) BO CN, 2008, p. 3 ss.

15) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.

16) BO CN, 2010, p. 995.

17) FF, 2010, p. 857 ss.; BO CN, 2010, p. 996 et 1675; BO CE, 2010, p. 919 et 1010; FF, 2010, p. 6037 s.

18) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBI, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17

19) Presse du 7.2 (ComCom), 25.4 (décision du CF) et 6.7.02 (projet mis en consultation).

20) LT, 16.10.02.

21) BO CE, 2002, p. 1164 ss. et 1309.; BO CN, 2002, p. 1602, 1604 ss., 1680 et 2176.; FF, 2002, p. 4683 ss.; presse du 23.5.02.

22) FF, 2003, p. 7245 ss., presse du 13.11.03.

23) BO CN, 2004, p. 436 ss.; presse du 11.2 (CTT) et 19.3.04 (CN); LT, 3.3 et 17.3.04 (UDC); Presse du 14.5.04.

24) BO CN, 2004, p. 1660 ss., 1682 ss. et 1689 ss.; presse du 8.10.04.

25) BO CE, 2005, p. 509 ss.

26) BO CE, 2005, p. 944 ss.; BO CN, 2005, p. 1099 ss.; BO CN, 2005, p. 1770 ss.; QJ, 9.12.05.

27) Presse du 22.9.07.

28) FF, 2009, p. 4649 ss. (LPO) et 4731 ss. (LOP); presse du 22.5.09.

29) BO CE, 2009, p. 673 ss. (Jenny), 1128 ss. (LPO), 1137 ss. et 1217 ss. (LOP); presse du 11.11. des 2 et 8.12.09; BO CN, 2009, p. 983 ss.

30) BO CN, 2010, p. 1447 ss., 1456 ss., 1550 ss., 1872 ss., et 2181 ss.; BO CE, 2010, p. 1033 ss., 1239 et 1354.