

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Terrorismus, Vernehmlassungen, Rentenalter
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
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
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Terrorismus, Vernehmlassungen, Rentenalter, 1990 – 2013*. 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
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	15
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	22
Schifffahrt	22
Luftfahrt	23
Post und Telekommunikation	28

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UNO	Organisation der Vereinten Nationen
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
BIF	Bahninfrastrukturfonds
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
WEF	World Economic Forum
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VRV	Verkehrsregelnverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
LFG	Luftfahrtgesetz
FMG	Fernmeldegesetz
EASA	European Aviation Safety Agency
PG	Postgesetz
ComCom	Eidgenössische Kommunikationskommission
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VZV	Verkehrszulassungsverordnung
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
<hr/>	
OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DFJP	Département fédéral de justice et police
DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
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
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne

OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
FIF	Fonds d'infrastructure ferroviaire
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
WEF	World Economic Forum
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
LA	Loi fédérale sur l'aviation
LTC	Loi sur les télécommunications
AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
LPO	Loi sur la poste
ComCom	Commission fédérale de la communication
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
OAC	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 16.03.1999
LAURE DUPRAZ

L'executif a mis en consultation, avec les sept accords bilatéraux, **les mesures d'accompagnement** pour la phase transitoire de l'accord sur les transports terrestres avec l'UE, qui devraient permettre à la Suisse de garantir les objectifs et les instruments de sa politique de transfert du trafic marchandises de la route au rail. Ces mesures sont réunies en un projet d'arrêté fédéral transitoire sur le transfert du trafic, qui fixe les diverses étapes nécessaires pour appliquer l'article constitutionnel sur la protection des Alpes et garantir les fonds indispensables pour la période transitoire. L'objectif principal consiste à limiter entre 1,2 et 1,5 million les trajets routiers transalpins en 2004. **En 2008, les courses en camion devraient être réduites** à une fourchette de **700'000 à 1 million** d'unités. Pour y parvenir, l'exécutif a proposé plusieurs mesures. Concernant la circulation routière, le contrôle des poids lourds, à la charge des cantons, sera intensifié (temps de conduite, de repos, poids, vitesse maximale). Pour les transporteurs suisses, des contingents de 40 t équivalant à la moitié de ceux des transporteurs européens seront autorisés. Pour les courses à vide ou légères ayant des réductions de tarif, les camionneurs suisses auront droit à 22'000 trajets dans le trafic de transit contre 220'000 pour ceux de l'UE. Pour assurer la promotion du rail, le Conseil fédéral soutiendra davantage le trafic combiné afin de réduire le prix des sillons. La Confédération subventionnera le prix des parcours et participera financièrement à l'aménagement de nouveaux terminaux de transfert rail/route sis à l'étranger. Les parcours initiaux et finaux du trafic combiné non accompagné seront exonérés pour moitié de la RPLP. La réglementation sur les zones radiales sera allégée. De plus, la Confédération demandera aux CFF de réduire d'au moins 5% par année les coûts d'infrastructure par train de transit, et la division marchandises des CFF devra augmenter sa productivité d'au moins 5% annuellement. En revanche, le Conseil fédéral a renoncé temporairement à une taxe sur le transit alpin. L'ensemble de l'opération a été devisé à CHF 2,25 milliards sur dix ans.¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS
DATUM: 15.07.2006
PHILIPPE BERCLAZ

En été, le DETEC a ouvert la procédure de consultation relative aux diverses **ordonnances concernant l'application de l'accord conclu avec l'UE sur les transports terrestres**. Les ordonnances régissaient surtout les questions portant sur le contingentement des camions de 40 tonnes, les courses à vide et acheminant des marchandises légères, les exigences minimales pour l'admission comme transporteur routier, ainsi que les normes techniques et sociales pour le déroulement des transports de marchandises dangereuses par route. La consultation s'est achevée sans remarques significatives.²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a ouvert la procédure de consultation concernant la **loi sur les installations de transport à câbles**. Elle comble une base juridique qui manquait dans ce domaine et harmonise les normes suisses à celles de l'UE. Jusqu'alors, les requérants devaient traverser une procédure à plusieurs échelons afin d'obtenir l'approbation d'un projet. Avec la nouvelle loi, la concession et l'approbation du projet sont octroyées en une seule procédure.³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.07.2006
MAGDALENA BERNATH

2005 durchquerten 1,2 Mio Lastwagen die Alpen – 51'000 (oder 4%) weniger als im Vorjahr. Das auf dem Alpenschutzartikel basierende, bis 2010 befristete Güterverkehrsgesetz verlangt, die Zahl dieser Lastwagenfahrten bis 2009 auf maximal 650'000 zu reduzieren. Der Bundesrat erachtete die Erreichung dieses Ziels als unrealistisch und schickte im Sommer einen Entwurf für ein neues **Gesetz über die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene** in drei Varianten in die Vernehmlassung: 1.) Verringerung der alpenquerenden Lastwagenfahrten auf 650'000 erst bis 2017 (zwei Jahre nach der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels) und Subventionierung des Güterschienenverkehrs mit weiterhin jährlich CHF 285 Mio.; damit sollen der unbegleitete kombinierte Verkehr und die „Rollende Landstrasse“ (Rola) bis 2017 etwa verdoppelt werden. 2.) Reduktion der

Fahrten auf eine Mio. bis 2017 unter Beschränkung der Subventionen 2011-2017 auf CHF 140 Mio. pro Jahr. 3.) Substanzieller Ausbau der Rola, was die Einrichtung eines eigenwirtschaftlich zu betreibenden hochwertigen Angebots im Huckepackverkehr von Grenze zu Grenze bedingt, bspw. 400'000 Stellplätze (Lastwagen auf Bahnwagons) und Stundentakt. Alle drei Varianten sehen die Einführung einer Alpentransitbörse vor, welche vor wenigen Jahren noch auf Ablehnung gestossen war.⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.11.2006
MAGDALENA BERNATH

Parteien und Verbände äusserten sich kritisch zur Vorlage zur Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene: Die Vertreter der Alpeninitiative beharrten auf dem Reduktionsziel 2009 und unterstrichen dies mit einer Petition mit 40'000 Unterschriften. Der Schweizerische Nutzfahrzeugverband ASTAG stellte sich hinter den Verfassungsauftrag, lehnte aber eine Kontingentierung über eine Alpentransitbörse ab, da diese den Binnenverkehr diskriminiere; zudem entspreche der massive Ausbau der Rola nicht den Bedürfnissen der Wirtschaft. Bei den Parteien sprachen sich SP und Grüne gegen alle drei Varianten aus und verlangten die Einhaltung des Ziels bis 2009. Die CVP bevorzugte die erste Variante, allerdings ohne Alpentransitbörse. Die SVP verwarf ebenfalls alle drei Modelle und forderte eine auf Rentabilität ausgerichtete neue Vorlage. Die FDP wünschte eine vertiefte Problem- und Lösungsanalyse und Vorschläge zur Verbesserung der Zusammenarbeit mit den Nachbarstaaten.⁵

BERICHT
DATUM: 03.11.2009
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le DETEC a mis en consultation son **rapport sur l'avenir des réseaux d'infrastructure nationaux** élaboré dans le cadre des mesures conjoncturelles. Celui-ci souligne que les six réseaux nationaux d'infrastructures (rail, route, aviation, électricité, gaz et télécommunications) sont faibles et desservent équitablement les diverses régions du pays, contribuant par là même à la cohésion nationale et garantissant la compétitivité de l'économie suisse. Les besoins vont fortement croître au cours des vingt prochaines années en étroite corrélation avec l'évolution démographique et le développement économique du pays. Aussi, la Confédération entend-elle se doter d'une stratégie visant à maintenir la performance des réseaux existants et la développer de sorte qu'ils assurent l'approvisionnement de toutes les régions du pays en 2030. Cette stratégie doit également limiter l'impact négatif tant des infrastructures sur la population et l'environnement que des risques naturels sur lesdites infrastructures. En matière de transports, plus particulièrement, le trafic voyageurs est appelé à augmenter de 20% sur la route et de 45% sur le rail d'ici 2030. Les projets ferroviaires adoptés ne suffiront pas à absorber la croissance de la demande. D'autres mesures d'extension du réseau sont donc à l'étude (Rail 2030), ainsi qu'un système de régulation de la demande à travers le prix (majoration des tarifs pour les pendulaires). Concernant le réseau routier, la priorité va à l'élimination des goulets d'étranglement. Pour pallier le manque de financement qui s'annonce à moyen terme dans le domaine routier, en raison de la baisse des recettes de l'impôt sur les huiles minérales, le DETEC propose un changement complet et, selon lui, inévitable du système de financement du trafic avec l'introduction d'une taxe sur la mobilité (« Mobility pricing ») perçue sur tous les modes de transports.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.07.2011
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des

Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).⁷

**DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE**
DATUM: 03.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang 2011 gab der Bundesrat bekannt, die geplante Vorlage zur **Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur FABI** als Gegenentwurf zur VCS-Initiative „Für den Öffentlichen Verkehr“ ausgestalten zu wollen. Ende März gab er die FABI-Vorlage in die Vernehmlassung. Kernstück bildet der sogenannte Bahninfrastrukturfonds BIF, der künftig Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Bahn- und Agglomerationsverkehrs finanziell tragen soll. Dazu sollten der FinöV-Fonds (Neat- und ZEB-Projekte, Anschlüsse ans europäische Hochgeschwindigkeitsnetz HGV, Lärmschutz) und die bisherigen über Leistungsvereinbarungen mit den SBB bzw. Rahmenkredite fließenden allgemeinen Bundesmittel für den öffentlichen Verkehr in den BIF überführt werden. Zur Deckung des geschätzten Mehrbedarfs von knapp CHF 1 Mrd. jährlich für den Unterhalt und den Ausbau der Schieneninfrastruktur von SBB und Privatbahnen bis 2030 sollen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Diskutiert wurden Kantonsbeiträge, Mehreinnahmen bei der direkten Bundessteuer über eine Pauschalierung bzw. Plafonierung des Fahrkostenabzugs für Auto- und Bahnpendler sowie die weitere Erhöhung der Trassenpreise. In der Vernehmlassung wurde v.a. die geplante Plafonierung des Fahrkostenabzugs auf der Höhe eines Jahresabonnements im Agglomerationsverkehr (bei CHF 800) sowie die dauerhafte Übertragung des Mineralölsteueranteils von 25% aus dem FinöV-Fonds in den BIF und damit die Perpetuierung der Querfinanzierung Strasse-Schiene kritisiert. In der Presse fand zudem die zu erwartende Verteuerung der Bahntarife breite Resonanz. (Zur Einsetzung der interdepartementalen Arbeitsgruppe (UVEK, EFD) zur Finanzierung der Bahninfrastruktur Fibi Ende 2009 siehe hier.)⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni des Berichtjahres verhandelten die eidgenössischen Räte den **Bericht zur Verkehrsverlagerung 2011** des Bundesrates. Mit zwei gleichlautenden Motionen reagierten die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte und beauftragten den Bundesrat mit der Konkretisierung der Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in der kommenden Berichtsperiode (12.3330 / 12.3401). Neben der Umsetzung der im Verlagerungsbericht 2011 aufgeführten Massnahmen sollen der Ausbau der Gotthardachse zwischen Basel und Chiasso zu einem durchgängigen 4-Meter-Korridor beschleunigt sowie zusätzliche Umschlagkapazitäten für den kombinierten Verkehr (vor allem auf der Alpensüdseite) geschaffen werden. Im September gab der Bundesrat ein Massnahmenpaket in die Vernehmlassung, in welchem er die Profil-Erweiterung der Gotthardachse für den durchgängigen 4-Meter-Korridor präzisiert. Für rund CHF 710 Mio. sollen die Strecken in der Schweiz und für CHF 230 Mio. Anschlüsse in Italien aufgerüstet werden. Grösster Brocken im Paket ist der Neubau des Bözbergtunnels – ein Ausbau des bestehenden würde die Eröffnung des durchgängigen 4-Meter-Korridors um bis zu fünf Jahre verzögern. Finanziert werden könnte das Paket aus FinöV und FABI. Die Reaktionen auf die im Dezember beendete Vernehmlassung fielen grösstenteils positiv aus. Vorbehalte äusserte die SVP. Sie störte sich hauptsächlich an der Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds, welcher unter anderem mit Einnahmen aus dem Strassenverkehr alimentiert wird. Die KVF-Motionen verlangen weiter einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, damit die Planungssicherheit im Schienengüterverkehr zunehme. Zudem sollen Massnahmen ergriffen werden, welche die Ausschöpfung der gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Höchstbeträge der Gebühren für den Schwerverkehr erlauben. Der Bundesrat beantragte die Annahme dieser Forderungen, empfahl aber weitere Punkte der Motionen zur Ablehnung: Diese verlangen eine Vereinheitlichung der Emissionsgrenzwerte, die Statuierung eines gemeinsamen Verlagerungszieles, die Entwicklung eines gemeinsamen Reduktionzieles sowie Verhandlungen über die Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen marktwirtschaftlichen Instruments zur Verkehrsverlagerung mit den anderen Alpenländern und der EU. Der Bundesrat hielt diese Forderungen für unrealistisch. Mehrheiten in beiden Räten nahmen die Motionen vollumfänglich an, wobei die Punkte betreffend Verhandlungen und Vereinheitlichungen mit der EU umstritten waren. Abgelehnt wurde die Motion im

Nationalrat von der FDP/Liberalen- und der SVP-Fraktion. Im Zuge der Diskussion des Verlagerungsberichts wurde von Vertretern der SVP das Verlagerungsziel an sich angegriffen: Dieses sei unsinnig, da nicht zu erreichen. Diesen Voten wurde von verschiedener Seite entgegengehalten, dass die Verkehrsverlagerung dem Volkswillen entspreche und deshalb zu respektieren sei. Der Verlagerungsbericht selber wurde von den Räten zur Kenntnis genommen. Das von der KVF-NR eingereichte Postulat zur Stärkung der Verlagerungsanreize für den alpenquerenden Schwerverkehr durch Innovation im Schienengüterverkehr (12.3331) wurde in derselben Debatte überwiesen. Das Postulat der KVF-SR zur Gleichbehandlung aller Güterverkehrsarten bei Betriebsabteilungen zur Güterverkehrsverlagerung (12.3402) wurde vom Ständerat ebenfalls in der Debatte um den Verlagerungsbericht 2011 verhandelt und überwiesen. Beide Kammern schrieben zudem zwei Standesinitiativen der Kantone Tessin (08.304) und Uri (08.305) ab, da alle mehrheitsfähigen Anliegen in die Motionen aufgenommen worden seien und die darin verlangten Fristen (Umsetzung der Verlagerung auf die Schiene bis 2012) zum Zeitpunkt der Abschreibung hinfällig geworden waren.⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.08.2013
NIKLAUS BIERI

Bereits im April des Berichtjahres eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Der Bundesrat ist durch das Infrastrukturfondsgesetz verpflichtet, den Räten alle vier Jahre ein aktualisiertes Programm zur Engpassbeseitigung vorzulegen. Wie im ersten Programm von 2009 hielt der Bundesrat an der Einteilung der Ausbauprojekte nach Priorität in vier Module fest. Aufgrund der nach oben korrigierten Stauprognosen wollte der Bundesrat drei zusätzliche Projekte im Umfang von CHF 995 Mio. ins Modul 1 aufnehmen: Es sind Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE), Luterbach und Härkingen (SO) sowie Andelfingen und Winterthur (ZH). Später umgesetzt werden sollen die Projekte des Moduls 2 (CHF 3.2 Mrd.) und planerisch weiter zu verfolgen sind die Projekte des Moduls 3 (CHF 6 Mrd.). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Projekte in städtischen Gebieten und Agglomerationen. Das Programm stiess bei den Vernehmlassungsteilnehmern grösstenteils auf Zustimmung, insbesondere die Massnahmen des Moduls 1 waren mehrheitlich unumstritten. Von den Parteien haben FDP, CVP und SVP das Programm insgesamt positiv aufgenommen. Die GLP ist mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung einverstanden, sofern vorab Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergriffen würden und sichergestellt sei, dass die Infrastruktur optimal genutzt werde. Die SP hielt fest, dass sie dem Infrastrukturfondsgesetz mit Blick auf die Agglomerationsprogramme zugestimmt habe, und dass die vorgeschlagenen Massnahmen zur Engpassbeseitigung die Verkehrsprobleme eher verschärfen als vermindern würden. Die Befürchtung, dass die Beseitigung von Engpässen das Verkehrsaufkommen erhöhen und damit an anderen Stellen zu Problemen führen, teilen strassenverkehrskritische und umweltpolitische Verbände und Organisationen, aber auch der Kanton Freiburg wies auf diese Problematik hin. Aus den Kantonen kamen viele Vorschläge zur Umteilung von Projekten in höher priorisierte Module bzw. zur Aufnahme von weiteren Projekten. Nicht einverstanden mit dem Programm war der Kanton Tessin, welcher bemängelte, dass die Kriterien für die Priorisierung zu wenig klar und mögliche Alternativen zu den Projekten nicht berücksichtigt worden seien. Der Kanton Tessin schlug vor, die Engpassbeseitigungsvorlage in die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF aufzunehmen. Besonders aus der Ostschweiz kamen viele zustimmende Antworten aus Parteien, Kantonen, Gemeinden und Verbänden, die meisten davon zeigten sich erfreut über die Umteilung der dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) von Modul 3 in Modul 2. Der Bundesrat will die Vorlage bis zum März 2014 dem Parlament vorlegen.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2013
NIKLAUS BIERI

Im Juni begann die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das **Programm Agglomerationsverkehr**. Von den CHF 6 Mrd., die dem Infrastrukturfonds bis 2027 zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen in Städten und Agglomerationen durch den Bund zur Verfügung stehen, sind noch rund CHF 1,93 Mrd. nicht vergeben worden. Bis Ende 2014 muss der Bundesrat dem Parlament unterbreiten, wie die noch zur Verfügung stehenden Mittel eingesetzt werden sollen. Der Bundesrat will ab 2015 rund CHF 1,56 Mrd. für das Programm Agglomerationsverkehr freigeben und eine Reserve von CHF 370 Mio. für eine allfällige spätere Generation des Programms aufsparen. Es sei jedoch bereits absehbar, dass die Kosten der Massnahmen, welche in einer dritten Generation ergriffen werden sollen (rund CHF 1,4 Mrd.), die zur Verfügung stehenden Mittel übersteigen werden. Die Zusage der Mittel ab 2015 steht im Zentrum der Vorlage. Die Vernehmlassung

endete im Oktober. Deutlich abgelehnt bzw. kritisiert wurde die Vorlage von 11 Vernehmlassern der Agglomeration Basel, welche ihre Stellungnahmen aufeinander abgestimmt hatten, sowie vom Kanton Graubünden, von der SVP und von ASTAG, ACS und TCS. Die ablehnende Haltung aus der Region Basel wurde mit der mangelhaften Berücksichtigung der komplexen Ausgangslage in grenzüberschreitenden Agglomerationen begründet. Die SVP und die Strassenverkehrsverbände bemängelten die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger und forderten eine stärkere Berücksichtigung der Strasseninfrastrukturen. Zudem habe die Zielsetzung der Verlagerung des Verkehrs auf den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr keine Verfassungsgrundlage und sei deshalb rechtlich nicht legitimiert. Von den grundsätzlich zustimmenden SP, VCS und WWF wurde kritisiert, dass sich die Agglomerationsprogramme und die Engpassbeseitigung bei den Nationalstrassen widersprechen, was auf eine inkonsequente Verkehrspolitik zurückzuführen sei. Auch die Agglomerationsorganisation Grand Genève forderte eine bessere Koordination der beiden Vorlagen. Von den meisten Vernehmlassern wurden die Agglomerationsprogramme aber als wichtiges Instrument einer kohärenten Raumentwicklungs- und Verkehrspolitik gewürdigt. Der Bundesrat wird seine Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr im Februar 2014 an das Parlament richten.¹¹

Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.04.1990
SERGE TERRIBILINI

Ces deux taxes avaient été initialement instaurées pour une durée de dix ans, c'est-à-dire jusqu'en 1994. En 1989, le **Conseil fédéral avait mis en consultation des projets d'articles constitutionnels afin de les rendre définitives**. De cette procédure, il ressort que personne, à part les organisations d'automobilistes, ne les remet en cause. Cependant, quelques divergences existent. Les partis bourgeois ne désirent pas les fixer dans la Constitution et voudraient trouver une solution en harmonie avec la CE. Les socialistes et les écologistes estiment qu'elles devraient être, avant tout, liées aux kilomètres parcourus.¹²

BERICHT
DATUM: 12.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre des mesures complémentaires contre la pollution atmosphérique, le Conseil fédéral a annoncé qu'il voulait, provisoirement en tout cas, **maintenir la vignette autoroutière dans sa forme actuelle**. Cette solution a rencontré un net succès lors de la procédure de consultation. Selon le gouvernement, elle serait justifiée, car le trafic routier ne couvre pas les coûts qu'il occasionne. **D'autre part**, si le principe d'une **taxe sur les poids lourds** ne fut pas remis en question, sa formule devrait néanmoins changer; elle pourrait ainsi se transformer en une redevance liée aux kilomètres parcourus. Ce système a également remporté bon nombre de suffrages lors de la consultation, au contraire d'une taxe supplémentaire dépendant des émissions polluantes. Cependant, aucune décision ne devrait être prise avant que la CE ne se soit prononcée sur le problème, car la Suisse aimerait pouvoir s'harmoniser avec la solution qu'elle adoptera (cf. l'initiative pour la suppression de la taxe sur les poids lourds et la vignette routière)¹³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son **message concernant la prorogation et la refonte des redevances sur l'utilisation des routes**. Ces taxes ayant une durée de validité de dix ans, elles arriveront à échéance en 1994. Or, le gouvernement entend les prolonger tant que le trafic routier ne couvre pas les frais qu'il occasionne, et désire d'autant plus les maintenir que d'autres Etats européens ont introduit de tels instruments, et que la CE envisage de faire de même. En outre, la procédure de consultation, largement positive en ce domaine, lui a donné le feu vert. Les seules modifications par rapport à l'ancienne version sont, d'une part, le relèvement du prix de la vignette autoroutière (CHF 40 au lieu de CHF 30) pour l'adapter au renchérissement et, d'autre part, l'inscription, dans l'article constitutionnel concernant la taxe poids lourds, d'un alinéa stipulant qu'à terme, le gouvernement pourra percevoir une taxe non pas forfaitaire comme aujourd'hui, mais liée aux prestations. La commission du Conseil national a largement accepté les propositions du gouvernement.

Les recettes de ces taxes ont augmenté entre 4 et 5 pourcent par année depuis leur entrée en vigueur et ont rapporté, en 1990, CHF 137 millions pour la taxe poids lourds et CHF 191 millions pour la vignette autoroutière. Par ailleurs, la Commission européenne a proposé aux pays membres de la CE l'introduction d'une taxe poids lourds selon un système qui laisserait une certaine liberté aux Etats pour en fixer les modalités.¹⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 03.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre d'une consultation sur une révision partielle de l'ordonnance sur la sécurité routière, la **plupart des cantons et organisations** concernées se sont déclarés **favorables au port obligatoire de la ceinture de sécurité** sur les sièges arrières. Une telle prescription, outre son impact en matière de sécurité, permettrait une harmonisation à l'échelle européenne. Les réserves émises ont concerné essentiellement certains problèmes techniques. La même unanimité a été observée quant à l'introduction d'un dispositif latéral de protection sur les camions.¹⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a mis en consultation un projet de relèvement des amendes d'ordre** (amendes sans jugement pénal) dont le montant maximal (excès de vitesse) pourrait passer de CHF 100 à CHF 300. La législation, datant de 1973, n'ayant jamais été adaptée, le gouvernement a décidé de compenser le renchérissement et de contraindre les automobilistes au respect des limitations de vitesse (ce qui favoriserait également la réduction des émissions polluantes). Par ailleurs, il a été prévu de faire passer le délai de réflexion et de paiement de 10 à 30 jours, et de donner la possibilité aux cantons de recourir à des privés pour percevoir les amendes pour stationnement interdit. Si les réactions du TCS furent mesurées, il n'en alla pas de même de celles de l'ACS et du parti des automobilistes qui contestèrent ces dispositions avec vigueur. Par contre, les cantons, les partis et les autres organisations concernées se sont montrés généralement favorables à ce projet.¹⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Le DFJP a **mis en consultation** un projet de **révision de l'ordonnance** sur les règles de la circulation routière. Ce projet prévoit d'instaurer l'obligation de porter la ceinture de sécurité sur les sièges arrières d'une automobile pour toute personne de plus de sept ans, de signaler la sortie d'un giratoire à l'aide des clignotants, et d'accorder en tous les cas la priorité aux piétons qui attendent de pouvoir traverser la chaussée près d'un passage, indépendamment du fait que ceux-ci aient fait un signe de la main ou se soient déjà engagés.¹⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 18.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Avant même l'élimination des divergences entre les deux Conseils, le gouvernement, désireux d'aller de l'avant, a mis en consultation l'**ordonnance d'application** relative à cette révision. Conformément aux déclarations du chef du DFJP devant le parlement selon lesquelles le montant **des amendes** augmenterait non pas de manière linéaire, mais selon le danger que le contrevenant fait encourir aux autres usagers, le projet du Conseil fédéral a notamment proposé que les amendes pour excès de vitesse soient augmentées d'un montant variant suivant le lieu de l'infraction. Ainsi, un dépassement de vitesse de 20 km/h en zone urbaine coûtera CHF 300 au contrevenant, CHF 240 hors de localités et CHF 180 sur l'autoroute. Le projet du gouvernement prévoit également une hausse très importante des amendes pour stationnement illicite - jusqu'à dix fois les montants actuels pour un stationnement sur un trottoir ou sur une piste cyclable. Les partis et les cantons ont accueilli favorablement l'ordonnance proposée par l'exécutif. Seule la proposition du Conseil fédéral de ne plus faire poursuivre pénalement les excès de vitesse de 16 à 20 km/h a été vivement critiquée par les cantons ainsi que par l'Association des victimes de la route. Le DFJP a déclaré que le projet final de l'ordonnance correspondrait sur ce point au statu quo. L'ordonnance devrait entrer en vigueur en automne 1996.¹⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.04.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le gouvernement a mis en consultation un **projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière visant à améliorer la sécurité sur les routes**. La principale innovation porte sur la formation des conducteurs. Outre l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 16 ans, le projet du gouvernement prévoit que la réussite de l'examen ne donnera droit, dans un premier temps, qu'à un permis à l'essai: le conducteur n'obtiendra son permis définitif que s'il n'a pas compromis de manière sérieuse la sécurité routière dans les trois ans suivant la réussite de l'examen et après avoir suivi un cours complémentaire de 16 leçons. En revanche, s'il a commis des infractions graves au code de la route, il devra repasser l'examen d'élève conducteur. Outre cette réforme de la formation des automobilistes, la révision proposée envisage de punir plus sévèrement les récidivistes. Ainsi, chaque nouvelle infraction commise à intervalles rapprochés devrait être suivie d'une mesure plus sévère et finalement, le cas échéant, d'un retrait de permis pour une durée indéterminée. Le projet du gouvernement prévoit également des dispositions relatives à la conduite en état

d'ébriété. Désormais, il devrait être possible pour la police de procéder à des contrôles même si le conducteur ne présente aucun signe extérieur suspect. En matière de contrôle des conducteurs sous influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, l'exécutif propose par ailleurs d'uniformiser au niveau fédéral les procédures jusqu'alors cantonales et très disparates. Dans ce domaine, aucune tolérance n'est prévue (valeur limite zéro). En revanche, des prises de sang ou des examens d'urine ne pourront être ordonnés que s'il existe des soupçons bien établis.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.09.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.²⁰

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compte parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.01.1999
LAURE DUPRAZ

L'exécutif a mis en **consultation un projet d'ordonnance d'application de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP)** qui prévoit que les transporteurs assument eux-mêmes le coût des appareils de saisie. Obligatoires pour les camions suisses, les compteurs seront facultatifs pour les étrangers. Parmi les milieux consultés, l'ASTAG a vivement critiqué le projet, le jugeant discriminatoire pour les transporteurs suisses. Les partis radical, PDC et UDC ont partagé cet avis. L'Automobile Club Suisse (ACS) et le TCS ont exigé que la Confédération prenne ces coûts à sa charge. Radicaux et démocrates-chrétiens ont estimé que les compteurs devaient être de la propriété de l'Etat. Le PS, le Service d'information pour les transports publics (Litra), le Syndicat du personnel des transports (SEV) et l'Association transports et environnement (ATE) ont approuvé la solution de faire payer aux camionneurs les compteurs. Les cantons ont dans l'ensemble été satisfaits de l'ordonnance. Les positions ont divergé sur la clé de répartition des recettes. Par exemple, Soleure, traversé par d'importants tronçons autoroutiers, s'est estimé défavorisé par rapport aux cantons périphériques. Ces derniers recevront entre 20 et 25% du tiers réservé aux cantons. Les Grisons, Thurgovie, Schaffhouse et le Jura ont insisté pour que l'ordonnance tienne compte des régions excentrées.²²

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 11.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux.²³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de la révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission de personnes et des véhicules, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet d'autorisation de **conduite de motos jusqu'à 125 cm³ dès 16 ans** à partir de 2003 au-lieu de 18 ans. Le DETEC proposait cet abaissement de l'âge pour le permis de conduire A1 et d'autres innovations, afin d'harmoniser les catégories de permis de conduire suisses avec ceux de l'UE. La révision devra aussi permettre de régler la question de la formation. De plus, il faudra avoir réussi l'examen théorique avant d'obtenir un permis d'élève conducteur de n'importe quel type de véhicules à moteur. Autre point mis en consultation, les catégories de permis devraient également changer pour les véhicules de plus de huit places assises en plus du siège du conducteur. Pour les conduire, il faudra un permis de la catégorie D (conduite professionnelle) ou de la sous-catégorie D1 (minibus jusqu'à 17 places). Ce permis ne sera délivré qu'aux personnes âgées de plus de 21 ans qui auront au moins une année de pratique sans infraction et auront réussi un examen théorique et de conduite complémentaire. Les conducteurs détenant déjà un permis D2 (conduite non professionnelle de minibus jusqu'à 3,5 tonnes) en recevront un de type D1 sans devoir se soumettre à l'examen.²⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 10.08.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Répondant à la consultation, l'Union suisse des mécaniciens en cycles et motos, l'Association suisse des moniteurs de moto-école et la Fédération routière suisse ont accueilli favorablement la possibilité offerte aux jeunes de conduire dès 16 ans des motos équipées de moteurs d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cm³ et ne dépassant pas une vitesse de 120 km/h. Les trois organisations sont même allées plus loin et ont réclamé du Conseil fédéral qu'il imite l'UE en abaissant de 16 à 14 ans l'âge limite pour la conduite de motos légères et de scooters de 50 cm³ qui ne dépassent pas 45 km/h. Ils ont justifié leur position par le fait que la mobylette ne serait bientôt plus produite et que, par conséquent, à moyen terme les moins de 16 ans n'auront plus de moyen motorisé pour se déplacer. Le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) et l'Association transports et environnement (ATE) ont rejeté avec véhémence un abaissement des limites d'âge. Jugeant la mesure peu compatible avec les buts qu'il s'était fixé en matière de circulation (Vision zéro), le Conseil fédéral n'a pas voulu s'aligner sur les catégories de permis de l'UE en abaissant l'âge pour l'obtention du permis 125 cm³ à 16 ans (catégorie A1). Dans la foulée, il a refusé de baisser l'accès des scooters aux 14 ans. Les conducteurs de **scooter ou moto de 50 cm³** devront passer un permis plus complexe : l'obligation de suivre 16 heures de préparation et un cours de samaritain. La limitation à 45 km/h sera en revanche supprimée et les jeunes pourront dès 16 ans, chevaucher sur des engins roulant à plus de 80 km/h. Les changements importants dans l'Ordonnance réglant les admissions des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) étaient du côté des **grosses cylindrées** avec la **création de deux catégories**. La première catégorie permettra de conduire des deux-roues dont la puissance n'excède pas 25 kilowatts (environ 35 chevaux). Elle sera accessible dès l'âge de 18 ans. Le candidat devra accomplir 12 heures de formation de base et être titulaire du permis de base théorique traditionnel pour accéder à l'examen. Concernant les motos plus puissantes (plus de 25 kilowatts), un autre permis sera nécessaire. Le candidat devra avoir soit 25 ans, soit être titulaire du permis précédemment cité

(catégorie A, puissance limitée) depuis au moins deux pour pouvoir s'y présenter. Les autres points mis en consultation (examen théorique obligatoire pour n'importe quel permis et permis catégorie D pour la conduite des autocars et minibus) ont été validés par le Conseil fédéral et entreront en vigueur avec les diverses mesures de l'OFAC le 1er avril 2003. En outre, à partir du 1er janvier 2003, la compétence d'ordonner des **limitations de vitesse** dûment signalées **sur les autoroutes** passera des cantons à l'OFROU. En revanche, celle de juger en dernière instance de la légalité des mesures de ce genre n'appartiendra plus au Conseil fédéral, mais au Tribunal fédéral.²⁵

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 23.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisation environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)²⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 30.07.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les principaux acteurs aient déjà été interrogés, la **Confédération a mis en consultation le permis de conduire à l'essai**, une mesure qui s'inscrit dans le cadre de la révision de la loi sur la circulation routière (LCR). Le permis de conduire s'obtiendra en deux phases, indépendamment de l'âge du candidat. L'élève de la route devra toujours acquérir un permis provisoire et passer des examens théoriques et pratiques. Le changement intervient dans **une deuxième phase probatoire, longue de trois années**. La catégorie B (voiture de tourisme) et la catégorie A (motos de plus de 125 cm³ ou dont la puissance est supérieure à 11 kW) sont touchés. Durant les trois années de mise à l'épreuve, l'apprenti conducteur sera tenu de suivre une formation complémentaire de 16 heures pour les automobilistes et de 12 heures pour les motards. Concrètement, il s'agit de peaufiner la maîtrise de la route et les réflexes de conduite durant une journée avec un moniteur spécialisé sur un circuit prévu à cet effet. Durant une deuxième demi-journée, l'apprenti chauffeur sera drillé à « la conduite ménageant l'environnement – Eco-Drive ». L'OFROU a admis que le nombre de circuits était lacunaire et qu'il sera nécessaire de mettre en place des structures permettant d'accueillir les quelques 80'000 nouveaux conducteurs chaque année. Si aucune infraction n'est commise durant la période probatoire de trois ans, l'élève recevra son permis. Les fautes compromettant la sécurité routière seront sévèrement sanctionnées. Une première infraction entraînera un retrait du permis et la mise à l'épreuve sera prolongée d'une année. Après une deuxième infraction du même genre, le permis sera annulé pour une année. Le conducteur devra alors répéter la formation et les examens, après avoir suivi une expertise psychologique prouvant sa capacité à conduire. La durée du retrait de permis augmentera à chaque nouvelle infraction de gravité forte ou moyenne. La sanction pourra aller jusqu'à une perte définitive de l'autorisation de conduire.²⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 27.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La **nouvelle ordonnance sur la circulation routière** a été mise en consultation. Elle fixe les moyens mis à disposition pour calculer l'alcoolémie et pose des règles plus précises s'agissant de **détecter les personnes sous l'influence d'une drogue**. Concernant la consommation de substances comme l'héroïne, la morphine, la cocaïne, les amphétamines et le cannabis, la présence dans le sang suffira pour attester l'incapacité de conduire. Pour les autres stupéfiants et les médicaments, le constat de police, les observations du médecin ainsi que les résultats de laboratoire des analyses chimiques et toxicologiques seront nécessaires. Ce projet de tolérance zéro pour les drogues a rencontré l'approbation générale. L'OFROU a informé que l'abaissement du taux d'alcool limite au volant de 0,8 à 0,5‰ entrera en vigueur en janvier 2005 seulement, et non en 2004 comme prévu initialement. Les différents corps de police avaient besoin d'encore un peu de temps pour se familiariser avec les nouveaux appareils de mesure.²⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales.²⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, économiquesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question

de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». ³⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation une révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales visant à l'adapter aux besoins actuels et futurs. Concrètement, le Conseil fédéral propose de **transférer des cantons à la Confédération près de 400 km de routes cantonales pour les intégrer au réseau des routes nationales**. Dès lors que l'Etat fédéral sera propriétaire et responsable de l'entretien et de l'exploitation de ces routes, le transfert engendrera des dépenses supplémentaires à hauteur de CHF 150 millions par an pour l'entretien et de CHF 200 millions par an pour l'aménagement. Le Conseil fédéral propose de compenser ce surcroît de charges par une réduction de la part des cantons aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales. Favorable au transfert, la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement a cependant catégoriquement rejeté le mode de financement proposé. Elle a appelé le Conseil fédéral à respecter la nouvelle péréquation financière et répartition des tâches (RPT), selon laquelle les routes nationales sont de la compétence exclusive de la Confédération et dépendent donc des finances fédérales. ³¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Après six années de préparation, le DETEC a mis en consultation le **programme d'action « Via Sicura »** visant à renforcer la sécurité routière. Le chef du DETEC a rappelé la gravité de la situation des routes suisses, citant les chiffres de l'année 2007 (384 morts et 5'235 blessés graves). Le programme contient une soixantaine de mesures allant du port obligatoire du casque pour les cyclistes à la destruction du véhicule des conducteurs ayant commis de graves infractions. Les règles proposées concernent tant la formation et le contrôle de l'aptitude des conducteurs, que l'élimination des sites à risque sur le réseau routier et le durcissement des sanctions et peines infligées aux usagers coupables de violations graves des règles de la circulation. Le projet du gouvernement propose en outre trois modes de financement. Le premier suppose l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance responsabilité civile de 0,75% pour atteindre 5% (environ CHF 100 millions) et le recours à la moitié du produit des amendes (CHF 200 millions). Le deuxième n'implique que la hausse du supplément de prime et les CHF 100 millions à disposition obligerait par conséquent à réduire l'objectif de moitié. Enfin, la troisième variante prévoit une hausse plus modeste du supplément compensée par la perception de CHF 45 millions prélevés sur les recettes des amendes. ³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, le Conseil national a rejeté sans discussion deux motions Reymond (udc, GE) (08.3035 / 08.3072) en faveur de l'élargissement de 2 à 3 pistes des tronçons autoroutiers surchargés, au motif de l'imminence de la présentation par le Conseil fédéral de son programme d'élimination des goulets d'étranglement.

En fin d'année, le Conseil fédéral a mis en consultation son **programme d'élimination des goulets d'étranglement du réseau des routes nationales**. Le projet prévoit l'investissement sur vingt ans de quelques CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure. Dans un premier temps, CHF 1,6 milliard seront destinés à la construction de voies supplémentaires sur les tronçons Härkingen (SO)-Wiggertal (AG) et Blegi (LU)-Rütihof (ZG), au contournement de Zurich et à l'échangeur de Crissier (VD). Lors de la deuxième étape, les tronçons Le Vengeron-Coppet (GE), Weyermannshaus-Wankdorf (BE), Wankdorf-Schönbühl (BE), Wankdorf-Muri (BE), Luterbach (SO)-Härkingen (AG), Andelfingen-Winterthour Nord (ZH) et le contournement de Winterthour seront élargis, pour un montant total de CHF 3,9 milliards. Enfin, les problèmes d'engorgement moins urgents ou nécessitant la construction de nouveaux tronçons routiers, tels ceux du contournement Lausanne-Morges (VD) et la nouvelle autoroute dans le Glattal (ZH), seront pris en charge par le financement spécial pour la circulation routière.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.01.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à la fronde des cantons contre le projet de **révision de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales** mis en consultation par le DETEC l'année précédente, les conseillers fédéraux Merz et Leuenberger ont rencontré les représentants des cantons pour trouver une solution au financement de l'achèvement du réseau. Ces derniers ont répété leur refus catégorique de toute réduction de la part cantonale aux recettes de l'impôt sur les huiles minérales, estimant que, selon la nouvelle péréquation financière, la Confédération doit pourvoir elle-même au financement des investissements et coûts liés au réseau des routes nationales. À défaut d'accord, la rencontre a débouché sur la constitution d'un groupe de travail mixte censé présenter une proposition de compromis.³⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 31.03.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a mis en consultation un projet d'adaptation à l'état actuel des connaissances scientifiques des critères de santé servant à déterminer l'aptitude à conduire une automobile. Reprenant certaines normes européennes, ces **modifications de l'ordonnance sur l'admission à la circulation** concernent essentiellement le contrôle de l'acuité visuelle et des fonctions cérébrales. Un contrôle ophtalmologique sera désormais exigé de tout candidat à un permis de conduire ou d'élève conducteur ayant échoué le test sommaire de la vue. En outre, les conducteurs souffrant d'une maladie oculaire dégénérative (glaucome, cataracte, etc.) devront subir un examen périodique auprès d'un médecin-conseil du service des automobiles du canton concerné. L'office a précisé que les nouvelles prescriptions ne sont globalement pas plus sévères que les précédentes et qu'elles ne s'appliqueront pas aux bénéficiaires de permis qui n'y satisferaient pas, sauf en cas d'infractions imputables à cette non-conformité.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière « Via sicura »** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.³⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 14.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a mis en consultation deux mesures censées **accroître la sécurité des enfants**. La première consiste en l'obligation pour tout exploitant de service de bus scolaires d'offrir un niveau de protection des écoliers équivalent à celui des transports privés. La nouvelle règle entrera en force au 1er août 2012 pour les nouveaux véhicules. Ceux déjà en circulation pourront continuer à être utilisés. Secondement, l'OFROU a proposé de relever de 7 à 12 ans l'âge limite des enfants devant être protégés par un dispositif de retenue pour enfants homologué dans les voitures de tourisme, c'est-à-dire respectivement un siège de bébé ou d'enfant. À l'automne, le Conseil fédéral a

approuvé ces mesures et modifié les ordonnances y-relatives.³⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 25.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation le projet d'arrêté fédéral concernant le **programme d'élimination des goulets d'étranglement** sur le réseau des routes nationales. Celui-ci ayant reçu un accueil très largement favorable, le Conseil fédéral a approuvé, à l'automne, le message relatif à la mise en œuvre de la première étape du programme qui comporte les projets les plus urgents. Elle prévoit la réalisation de voies supplémentaires entre Härkingen (SO) et Wiggertal (AG) et entre Blegi (LU) et Rütihof (ZG), ainsi que sur le contournement nord de Zurich et dans la région de Crissier (VD) pour un montant de CHF 1,36 milliard. Le reste des CHF 5,5 milliards prélevés sur le fonds d'infrastructure pour ce programme sera investi en deux fois, après étude approfondie des autres projets jugés urgents. Afin de concilier la réalisation de ce programme avec sa stratégie d'assainissement des finances fédérales, le Conseil fédéral a inscrit dans son message la possibilité de réduire sensiblement les futurs versements annuels au fonds d'infrastructure, ce qui pourrait avoir pour conséquence de différer la réalisation de projets figurant dans cette première étape.

Au début de la session d'hiver, le Conseil national a adopté, par 107 voix contre 71, une motion Reymond (udc, GE) (07.3786) chargeant le gouvernement d'étudier prioritairement les tronçons Zurich-Winterthour, Genève-Lausanne et Soleure-Argovie, tous trois situés sur l'A1.³⁸

POSTULAT
DATUM: 01.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahrs erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dambruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsst die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.³⁹

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtsjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein. Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage, 55 Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtsjahrs legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrsession 2014 im Ständerat (Erstrat) behandelt.⁴⁰

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 30.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a mis en consultation un projet de **révision de la loi sur les chemins de fer**. Répondant à certaines interventions aux Chambres, ce texte prévoit de soutenir le trafic régional, notamment par une égalité de traitement dans le versement d'indemnités entre CFF et entreprises concessionnaires et une participation des cantons à ces contributions de même importance que celle de la Confédération.⁴¹

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 19.06.1991
SERGE TERRIBILINI

En 1990, le Conseil fédéral avait mis en consultation un projet d'arrêté fédéral urgent afin d'accélérer la **procédure d'approbation des plans**, dans le but de freiner le poids financier grandissant de Rail 2000 et d'aller plus vite dans sa réalisation, celle-ci étant entravée par divers oppositions et recours. Son résultat fut dans l'ensemble positif. Le projet du gouvernement vise, en particulier, à diminuer le nombre des instances compétentes pour traiter les recours, à améliorer l'organisation de la procédure, à fixer des délais légaux pour le traitement des dossiers et à mieux coordonner les procédures de remembrements parcellaires et d'expropriations. Il est d'autre part prévu d'accroître le personnel affecté à l'approbation des plans, ce qui répond au postulat de la commission des transports et du trafic du Conseil des Etats transmis par cette Chambre en 1990. Le parlement a facilement adopté le projet du Conseil fédéral, mais le Conseil national dut affronter diverses propositions de non-entrée en matière, dont la principale provenait de V. Diener (pe, ZH), porte-parole de la minorité de la commission. Son argument principal était qu'une procédure accélérée risquait de mettre en question certains droits démocratiques, et que les retards étaient plutôt dus aux CFF et à la mauvaise conception de leurs projets. Cette même Chambre a également transmis une motion de sa commission demandant au Conseil fédéral de réviser la loi sur les chemins de fer pour que la procédure d'approbation des plans soit accélérée dans tous les domaines et d'une façon durable. Elle fit de même avec la motion Simmen (pdc, SO) de même teneur.⁴²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 27.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Les représentants de **six cantons** (BS, BL, SO, AG, BE, ZH) **se sont élevés contre** la volonté des CFF et de la Confédération de **transférer sur les cantons et le trafic régional leurs problèmes financiers**. Ils ont particulièrement souligné que leurs budgets ne permettaient pas de prendre en charge les lignes régionales pour lesquelles, de surcroît, la Confédération s'est engagée (Rail 2000). Une telle politique irait à l'encontre du développement des transports publics et donc des objectifs fixés en matière de protection de l'environnement.

Le DFTCE a entamé une consultation en vue de modifier la loi sur les chemins de fer au sujet du financement du trafic régional.⁴³

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 uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois 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) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus 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.⁴⁴

BERICHT
DATUM: 23.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Aux fins de consultation, les CFF et le BLS ont remis à l'Office fédéral des transports (OFT) **les avant-projets des axes du Lötschberg et du Gothard** relatifs à la construction des nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA). Ceux-ci ont été présentés selon deux variantes en fonction de leur importance financière. L'une répond aux désirs des cantons et régions concernés et l'autre se conforme à l'enveloppe acceptée par le parlement (CHF 14 milliards).⁴⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Les offices fédéraux consultés ont également fait part de leurs réactions. L'OFEFP a fait plusieurs propositions pour mieux respecter l'environnement et a notamment suggéré de percer deux tunnels à voie unique plutôt qu'un seul tunnel à deux voies. L'Administration fédérale des finances a demandé une réalisation par étapes qui retarderait la construction du Lötschberg. L'Office fédéral de la culture a émis un avis contraire. Le DMF a souhaité que les NLFA ne gênent pas les activités militaires.⁴⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverner. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.⁴⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux vœux des cantons, à l'exception de deux modifications. La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwytz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwytz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995-1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard.⁴⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d' Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès** qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes.

Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.⁴⁹

ANDERES
DATUM: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

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

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.⁵⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a mis à l'enquête la "variante plaine" dans le cadre du tracé des NLFA à Uri. Il n'en a pas fait de même avec la "variante montagne", car pour lui l'option plaine primait et il voulait aller de l'avant afin de tenir les délais. Un commencement rapide des travaux entre Altdorf et Erstfeld était crucial pour respecter les délais de la réalisation du tunnel de base du Gothard. Or, le risque d'un retard de deux ans, à cause de la longueur de la procédure dans le canton d'Uri, planait sur la mise en service des NLFA, prévue pour 2010-2011. La réponse des uranais (citoyens, communes, organisations de protection de l'environnement, associations et canton) à la **variante plaine** s'est soldée par 900 oppositions. Ces derniers ont réaffirmé leur préférence pour la **variante montagne**, à savoir un passage intégral ou partiel dans la montagne. Le tracé mis à l'enquête entre le tunnel de l'Axen à Flüelen et le portail du futur tunnel de base (au nord d'Erstfeld) prévoit de traverser Uri à l'air libre sur six ou sept kilomètres. La digue où circuleront les trains rapides sera beaucoup plus élevée que l'actuelle, atteignant six mètres de haut (plus de deux mètres de parois antibruit). Près d'Erstfeld, la plate-forme s'élargira de 60 mètres, car on y installera des voies d'attente où les futurs longs convois de marchandises (1,5 km) céderont la place aux trains voyageurs. La variante montagne a reçu un appui inattendu sous la forme des résultats d'une étude commandée par la Confédération. Ceux-ci estimaient les variantes partiellement ou entièrement souterraines (dans la montagne) comme "techniquement réalisables". Toutefois, les experts reconnaissaient qu'aucune conclusion définitive ne pouvait être

tirée quant à la variante idéale et, que si ce tracé réduisait les nuisances, son financement coûterait entre CHF 550 et 700 millions de plus que la variante plaine. Sur base de ces résultats, la commission des transports du National a demandé au Conseil fédéral d'étudier l'intégration de ce tronçon dans le plan sectoriel. Le gouvernement pouvait encore le faire, car le financement du projet devait encore passer devant le parlement. Pendant ce temps, Peter Föhn (udc, SZ) a retiré son initiative parlementaire intitulée "Tracé de la NLFA dans le canton d'Uri. Variante montagne" (01.425). A la lumière de ce rapport et des oppositions lors de la mise à l'enquête, le Conseil fédéral a annoncé qu'il allait en tenir compte comme base de décision pour la suite des travaux.⁵¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet d'échelonnement** des crédits prévus pour le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au **réseau ferroviaire européen à grande vitesse (raccordements LGV)**. Le projet global, qui nécessite des investissements de CHF 1,3 milliard, se fera en deux phases. Seul, le crédit d'engagement de la première phase (2004-2010), d'un montant de CHF 590 millions, sera libéré. Il comprend les contributions de la Suisse aux projets bilatéraux « prêts à construire » en France: à savoir l'aménagement de la ligne Genève-Mâcon (Haut Bugey) et l'alimentation électrique de la ligne Vallorbe/Pontarlier - Dôle (axe Lausanne - Paris). Malgré la rigueur budgétaire, le Conseil fédéral ne voulait pas retarder la participation de la Suisse au raccordement du réseau français à grande vitesse. La Suisse financera aussi sur territoire français le projet TGV Rhin-Rhône à hauteur de CHF 125 millions (6% des coûts). Toujours dans la première phase, le raccordement de la Suisse orientale est au programme: aménagement sur le territoire suisse entre Zurich - Munich et Saint-Gall - Stuttgart. De légers aménagements sur les nœuds de Genève et de Lausanne sont également prévus. La deuxième phase subira un retard d'au moins une dizaine d'années: réaffectation de la ligne Delle - Belfort (raccordement du Jura au futur TGV Rhin-Rhône) et raccordement avec l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Les projets en Suisse orientale, moins avancés, seront aussi retardés, notamment Zurich - Stuttgart et Saint-Gall - Munich. Pour cette deuxième phase, le Conseil fédéral soumettra un second arrêté fédéral aux Chambres en temps utile.⁵²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le projet de raccordement LGV mis en consultation par le Conseil fédéral n'a pas complètement satisfait les cantons de la **Conférence des transports de Suisse occidentale** (CTSO). Ils ont admis sa division en deux phases, mais pas sans critiques. La première phase nécessitait des compléments. La liaison Bienne-Belfort devait s'y inscrire, moyennant un supplément de CHF 40 millions. Autre exigence, la CTSO réclamait la pérennité d'un troisième accès au réseau TGV dans la première phase, comprenant deux branches, une vers Lausanne et une vers Neuchâtel-Berne. Ces suppléments se monteraient à CHF 100 millions. Quant à la deuxième phase, elle était jugée trop floue et nécessitait des engagements sur le contenu et le délai de réalisation. Les **directeurs cantonaux des transports des cantons du Nord-Ouest** (BS, BL, AG, SO et JU) ont défendu le raccordement du réseau ferré suisse au TGV Rhin-Rhône comme prioritaire. Ils ont demandé au Conseil fédéral de mettre à disposition l'intégralité des CHF 1,35 milliard voté par le peuple pour relier le réseau suisse aux trains européens à grande vitesse. Ils ont également sollicité l'amélioration de la ligne Berne-Pontarlier-Dijon, la réactivation de la ligne Boncourt-Delle-Belfort et la liaison de l'aéroport de Bâle-Mulhouse au réseau ferroviaire européen. Prenant position, **les sept cantons de Suisse orientale** (GL, SH, SG, TG, GR, AI et AR) se sont estimés défavorisés et ont revendiqué le même traitement que la Suisse romande concernant le raccordement au réseau ferroviaire européen. Ils ont exigé CHF 415 millions pour le raccordement avec les pays limitrophes. La priorité devait aussi être donnée aux tracés ICE Zurich-Stuttgart et Zurich-Munich, de même qu'aux lignes secondaires permettant d'y accéder, en particulier celle de Coire-Sargans-St-Margrethen. De plus, les directeurs sollicitaient CHF 200 millions pour améliorer la liaison Zurich-Winterthur, point névralgique du trafic en direction du lac de Constance et de Munich.⁵³

Le Conseil fédéral a **mis en consultation la réforme des chemins de fer 2**. Le premier point concerne l'introduction des conventions de prestation pour les chemins de fer privés, en remplacement du financement par objet. Ainsi, cet instrument introduit pour les CFF par la réforme des chemins de fer 1 serait aussi étendu aux autres opérateurs. (La réforme des chemins de fer 1 est entrée en vigueur en 1999. Elle a ouvert le marché des transports de marchandises et rendu les CFF autonomes.) La deuxième innovation clarifie, selon des critères fonctionnels, la répartition des responsabilités fédérales et cantonales pour le réseau ferroviaire. (Le réseau ferroviaire suisse, qui comprend 5'365 km, est la propriété de la Confédération à raison de 55%, d'où sa responsabilité. La Confédération est aussi compétente pour les lignes BLS Thoune-Spiez-Brigue et -Interlaken, le tunnel de Grenchenberg et les ports rhénans de Bâle. Les autres lignes des chemins de fer privés sont financées en commun par la Confédération et les cantons, les lignes de trams le sont uniquement par les cantons et les villes.) Le réseau ferroviaire serait divisé, indépendamment des bailleurs de fonds, en un **réseau de base** (incombant uniquement à la Confédération) et en un **réseau complémentaire** (relevant uniquement des cantons). Le texte mis en consultation présente deux variantes: soit un petit, soit un grand réseau de base, la taille du réseau complémentaire variant en proportion. La réforme des chemins de fer 2 porte aussi sur la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi que sur l'optimisation de la réforme des chemins de fer 1, telle que la simplification de la procédure de commande dans le transport régional des voyageurs. La Confédération est disposée à désendetter les chemins de fer de la même manière qu'elle l'a fait pour les CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Toutefois, cela ne sera possible que si les cantons participent à l'opération et si les chemins de fer collaborent au renforcement du paysage ferroviaire. La réforme des chemins de fer 2 ne porte pas sur une nouvelle ouverture du marché ni sur la séparation juridique des transports et de l'infrastructure. Les chemins de fer resteront des entreprises intégrées.

Afin d'améliorer la sécurité, un autre point de la réforme des chemins de fer 2 permet aux entreprises suisses de transports de mettre sur pied leur propre police. Selon le projet, les entreprises auront la compétence de constituer une **police taillée sur mesure**, avec des compétences bien plus larges que ne l'ont les 140 membres de la police ferroviaire. Les nouveaux policiers seront habilités à contrôler les identités, à retenir les contrevenants ou à les expulser. Ils auront le droit de confisquer des objets jugés dangereux et de dénoncer à la justice les personnes en infraction. Ces policiers seront équipés de matraques et de spray au poivre, mais pas d'armes à feu. Le rayon d'action de ces agents ne sera pas limité aux véhicules: ils pourront aussi intervenir dans les gares, dans les abris de bus et de tram. Ceux qui n'obtempéreront pas aux ordres de la police des transports pourront se voir infliger une amende allant jusqu'à CHF 10'000. Le principe de collaboration entre la police ferroviaire et les polices cantonales et urbaines sera maintenu. Après avoir analysé les menaces pesant sur leurs réseaux, toutes les entreprises de transport devront opter pour l'un des deux services de sécurité envisagés: soit l'introduction d'une police des transports chargée uniquement de tâches sécuritaires, soit le personnel d'exploitation ou de roulement formé spécialement assurera ces tâches (double fonction).⁵⁴

Avec les directives européennes sur l'interopérabilité, l'UE veut permettre aux trains de circuler en Europe aussi librement que possible. Pour que la Suisse participe à ce mouvement d'uniformisation, le Conseil fédéral propose de les transposer dans le droit national sous le cadre de l'accord sur les transports terrestres. Les modifications de loi nécessaires à cette transposition du droit européen ont été mises en consultation. Les **directives européennes sur l'interopérabilité** visent à ce qu'il n'y ait plus d'obstacle technique au passage des frontières. Elles prévoient aussi la reconnaissance harmonisée des évaluations de conformité. En d'autres termes, les travaux d'un organisme de contrôle notifié seront reconnus dans le reste de l'UE. Sur la question de savoir qui s'occupera de l'évaluation de la conformité en Suisse, le Conseil fédéral propose de renoncer à l'instauration d'un service étatique, estimant que des organes privés pourraient se charger de cette tâche. Il soumet toutefois en consultation une deuxième variante. Celle-ci laisse à la Confédération la possibilité de mettre sur pied, en cas de besoin, un organe public, sans toutefois l'y obliger.⁵⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.03.2005
PHILIPPE BERCLAZ

L'OFT a mis en consultation des **nouveaux standards de sécurité pour les tunnels ferroviaires**, dont le coût est estimé à CHF 100 millions. Il propose de les classer selon leur dangerosité en fonction de trois critères: la longueur, la densité du trafic ferroviaire et le système de circulation. Les standards de sécurité à respecter varieraient en fonction du potentiel de risques. Selon cette classification, 81 tunnels de Suisse (12%) devraient adapter des exigences sécuritaires spécifiques. Parmi les mesures, l'OFT souhaiterait poser des mains courantes et des chemins de fuite dans les longs tunnels. Autre proposition: les trains en difficulté devraient pouvoir s'arrêter devant le tunnel ou le quitter en cas d'événement.⁵⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble du fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.⁵⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 04.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Département fédéral des finances (DFF) a mis en consultation le **projet d'assainissement de la caisse de pension des CFF**, dont le Conseil fédéral lui avait confié l'élaboration l'année précédente. Le projet propose quatre variantes pour combler le manque de CHF 2,9 milliards. Si une variante ne prévoit aucune participation financière de la Confédération, les trois autres impliquent une recapitalisation des CFF respectivement à hauteur de CHF 0,7, 1,7 et 1,9 milliard. Les CFF ont estimé que seule la variante maximale, additionnée d'une réserve pour fluctuations de valeurs (soit une contribution totale de CHF 3,2 milliards), constituait une solution durable. Cependant, le Conseil fédéral privilégie nettement la variante à CHF 0,7 milliard, grâce à laquelle le taux de couverture atteindrait 97%, contre 92,4% à fin 2007. La Conférence des directeurs cantonaux des finances a communiqué sa préférence pour une solution autonome, financée par les CFF, leurs employés et rentiers, voire, si nécessaire, par leurs clients, au moyen d'une hausse des tarifs. Le PRD, l'UDC et Economiesuisse ont également rejeté les variantes prévoyant une contribution étatique. À l'inverse, les syndicats SEV et USS, ainsi que le PS, ont prôné la contribution fédérale maximale de CHF 3,2 milliards. Le PDC s'est quant à lui rallié à la

position du Conseil fédéral (CHF 0,7 milliard), tandis que personne n'a soutenu la variante à CHF 1,7 milliard.⁵⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.07.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'été, le Conseil fédéral a mis en consultation la **deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle reprend les 1er et 2e paquets ferroviaires de la Communauté européenne, ainsi que les directives européennes sur l'interopérabilité. Elle comporte également un projet de base légale pour les appels d'offres dans le secteur des transports par bus ainsi qu'un projet de réglementation du financement des services de protection.⁵⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.09.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'issue de la consultation lancée l'année précédente, le Conseil fédéral a confié au Département fédéral des finances (DFF) l'élaboration d'un message relatif à une contribution fédérale de CHF 1,148 milliard destinée à l'**assainissement de la caisse de pension des CFF (CP CFF)**. Malgré l'opposition du PRD, de l'UDC et des groupes d'intérêts économiques, le gouvernement a estimé nécessaire une participation de la Confédération dans une proportion toutefois sensiblement inférieure à ce que souhaitaient le PS, le PDC et les syndicats. Il a cependant relevé que, selon toute vraisemblance, cette contribution fédérale ne permettrait pas d'assainir durablement la caisse de pension. Aussi, attend-il de la part des CFF et de leurs collaborateurs qu'ils fournissent un effort supplémentaire substantiel. Le conseil de fondation de la CP CFF a annoncé un train de mesures visant à redresser le taux de couverture de 79,2% à 100% en dix ans. Outre une contribution d'assainissement de 2,5% prélevée sur les salaires, les gérants ont décidé de supprimer l'adaptation des rentes au renchérissement et de relever l'âge de la retraite de 63,5 à 65 ans. L'intérêt servi sur les avoirs vieillesse est en outre abaissé au minimum légal. Au total, le personnel est mis à contribution pour un montant de CHF 1,22 milliard. L'employeur, quant à lui, consacrera CHF 1,32 milliard à l'assainissement sur vingt-cinq ans. Deux ans tout juste après le passage du système de primauté des prestations à celui de primauté des cotisations, les syndicats ont jugé ces mesures excessivement douloureuses pour le personnel et réaffirmé leur volonté d'une participation accrue de la Confédération (de l'ordre de CHF 3,4 milliards).⁶⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillonn ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le

plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg. Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.⁶¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2013
NIKLAUS BIERI

Die im Rahmen der Bahnreform 2 vom Bundesamt für Verkehr (BAV) angekündigte **Überprüfung der Rentabilität von Regionalverkehrsstrecken** hatte einigen Wirbel verursacht, in Vernehmlassungsantworten war die Rede von „Kahlschlag“. In den Verordnungsänderungen zum zweiten Schritt der Bahnreform 2 schwächte der Bundesrat die Überprüfung nun ab: Regionalbahnen mit einem Kostendeckungsgrad von unter 30% hätten vor der Anschaffung neuen Rollmaterials einen alternativen Betrieb mit Bussen zu prüfen. Es sei aber kein Automatismus vorgesehen, d.h. Regionalbahnlinien sollen nicht allein aufgrund eines tiefen Kostendeckungsgrades stillgelegt werden, sondern nur, wenn sich der Busbetrieb als wirtschaftlichere und kundenfreundliche Alternative anbiete. Zudem übernahm die Schweiz mit dem zweiten Schritt der Bahnreform 2 wichtige Elemente der Interoperabilitäts- und Sicherheitsrichtlinie der EU, was den grenzüberschreitenden Bahnverkehr vereinfachen soll.⁶²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

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 1,6 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.⁶³

Schifffahrt

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.⁶⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.02.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a lancé une consultation relative à la **révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)**. La révision visait à transposer la directive de l'Union Européenne sur la construction des bateaux de sport dans le droit suisse. La modification de l'ONI **changeait la procédure d'admission des bateaux de sport**. La responsabilité des importateurs et des constructeurs était d'avantage mise en jeu, parce qu'ils devaient garantir que les bateaux de sport soient fabriqués correctement du point de vue technique et qu'ils soient sûrs. Comme les certificats de construction étaient reconnus lors de l'immatriculation, la procédure d'admission auprès des services cantonaux de la navigation était facilitée et moins coûteuse. Les autres vérifications officielles se limitaient surtout au domaine environnemental, car la directive UE ne comprenait pas encore de dispositions comparables sur ce point. La consultation n'a pas donné lieu à des oppositions et par conséquent l'ONI a pu rentrer en vigueur à la mi-mai.⁶⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 13.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a présenté son message relatif à la ratification d'une convention et à l'amendement d'une convention ainsi qu'à l'adhésion à deux protocoles de révision de l'ONU visant à **combattre les actes terroristes contre la sécurité nucléaire et maritime**. Les chambres ont adopté les quatre projets tels que présentés par le gouvernement, sans discussion, ni opposition.⁶⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 19.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a mis en consultation un **projet de révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure** autorisant l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses et modifiant certaines normes techniques. Le projet a suscité l'opposition unanime et catégorique des cantons et des groupes d'intérêts, en raison des nuisances sonores et des problèmes de sécurité posés par ce type d'engins. Par conséquent, le gouvernement a finalement fait marche arrière et retiré l'innovation contestée. Les modifications techniques n'étant à l'inverse aucunement critiquées, elles ont été maintenues et l'acte ainsi révisé entrera en vigueur au 1er janvier 2009.⁶⁷

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Il était prévu, il y a une dizaine d'années, de procéder à une révision totale de la loi sur la navigation aérienne, dont le but principal aurait été de regrouper dans un seul texte toutes les dispositions ayant rang de loi en ce domaine. Suite à de nombreux travaux de commissions et diverses consultations, il fut finalement décidé de ne **procéder qu'à une modification partielle**, en attendant les futures changements possibles dans l'organisation du marché aérien européen et les normes qui en découleraient. De fait, cette révision revêt un caractère essentiellement technique, et de nombreuses modifications consistent en des compléments ou des précisions. Citons cependant le fait que le projet du Conseil fédéral lui permet de conclure avec des Etats étrangers des accords sur le trafic aérien international, peut rendre directement applicable certaines dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, prescrit un échelonnement des tarifs des aéroports en fonction des émissions de bruit et de substances nocives des aéronefs et crée une base juridique claire pour Swisscontrol ainsi que pour l'instauration d'un système complémentaire d'indemnisation en matière de responsabilité civile.⁶⁸

ANDERES
DATUM: 06.06.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'aéroport international de Genève (AIG) n'est pas parvenu à faire annuler par le Tribunal fédéral la loi genevoise votée en juin 1999 qu'il l'obligeait à assumer lui-même l'indemnisation des riverains. Il a aussi été débouté sur la demande d'annulation de la loi qui mettait à sa charge l'amortissement (CHF 40 millions) et les intérêts d'un crédit de CHF 20 millions destiné à couvrir ces indemnités. La demande de **renouvellement de la concession fédérale pour l'exploitation de l'AIG** a polarisé l'attention de la classe politique. D'un côté, la gauche en a profité pour proposer de soumettre l'aéroport à un contrat de prestations afin qu'il reste un outil de la politique économique du canton. De l'autre, les libéraux avec les autres partis de l'Entente ont élaboré un contre-projet de loi censé permettre, à l'instar de Zurich, d'accroître davantage l'autonomie de Cointrin. Il s'agirait de créer une société anonyme d'économie mixte.⁶⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

La vaste consultation sur l'évolution des nuisances sonores autour de **l'aéroport de Zurich** est arrivé au terme de sa première étape après cinq séances d'entretien. Les quatorze cantons, dont celui de Zurich, les trois Offices fédéraux de l'aviation, du développement et de l'environnement, les aéroports de Zurich et de Bâle, ainsi que les compagnies Swiss et Skyguide, se sont **mis d'accord sur la variante BV2 optimisée**. Ce choix met un terme à la procédure de coordination lancée conformément au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA). (La fiche de coordination PSIA définit les conditions d'exploitation de l'aéroport, le périmètre d'aérodrome, l'exposition au bruit, l'aire de limitation d'obstacles, la protection de la nature et du paysage, ainsi que l'équipement.) La variante retenue répartit de manière plus ou moins équitable les atterrissages et les décollages entre les quatre points cardinaux. Elle remplit les conditions de l'accord aérien avec l'Allemagne tel qu'il a été négocié, ne prenant en compte que 60% du contingent autorisé de 100'000 survols du sud de l'Allemagne. Seuls 30% des vols, à l'avenir, utiliseront encore ce couloir (nord) pour les phases d'atterrissage et de décollage. L'approche ouest supportera 20% des atterrissages et 10% des décollages, le sud respectivement 25% et 45% et l'ouest 25% et 15%. Cette diversification des trajectoires d'approche implique que 16'000 personnes supplémentaires se retrouveront dans la zone critique, alors que 9'000 autres seront déchargés des nuisances sonores. Si un accord a pu se dessiner concernant les mouvements diurnes, **aucun consensus n'a pu être trouvé** entre les parties au sujet des **mouvements d'avions durant la nuit et à l'aube**. Aucun compromis n'a pu être trouvé non plus quant au nombre maximum de mouvements annuels, la fourchette s'étendant de 320'000 (Argovie, Schaffhouse et St-Gall) à 420'000 (Zurich). Des divergences subsistaient également pour les heures d'exploitation. Alors que certains souhaitaient une exploitation de 6h à 23h, d'autres exigeaient de prolonger d'une ou de deux heures la pause nocturne. Les résultats de la procédure de coordination n'ont pas le caractère d'une décision formelle et serviront de base aux autorités fédérales pour établir la fiche de coordination PSIA.

Le gouvernement zurichois et l'aéroport ont présenté en novembre au DETEC leurs propositions relatives au règlement d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Ils tablaient leurs ambitions, non plus sur 420'000 comme prévu dans le processus d'élaboration du PSIA, mais sur 350'000 mouvements d'ici à 2010.

(Pour le renouvellement des concessions aux aéroports de Zurich et de Genève, voir ici.)⁷⁰

BERICHT
DATUM: 30.07.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Durant l'été, le Conseil fédéral a **mis en consultation le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse**. Il propose notamment de réduire les ambitions de l'aéroport de Zurich. Son rôle de plaque tournante n'est plus jugé primordial. Les autorités considèrent plus importantes de bonnes liaisons directes avec les principales villes d'Europe et avec des places intercontinentales fortes. A ce propos, le rapport, citant plusieurs études, estime que la compagnie Swiss n'est plus indispensable pour permettre à la Suisse d'atteindre les principales destinations. Quant aux vols à l'intérieur de la Suisse, ils devront à l'avenir être limités ou supprimés. Le rapport évoque également le rôle passif de la Confédération en matière aéroportuaire. Trois options sont proposées. La première laisse le marché seul maître du jeu. Dans la seconde, la Confédération fixe des limites en matière de nombre de mouvements, de bruit et de pollution. Dans la troisième option, sans vouloir étatiser les aéroports, les autorités auront le droit de donner leur mot sur leur développement.⁷¹

BERICHT
DATUM: 14.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le rapport de politique aérienne a été globalement bien accueilli par les différents milieux concernés. L'idée de **placer les aéroports sous la responsabilité de la Confédération** n'a par contre pas plu aux principaux intéressés. Genève et Zurich ont refusé le transfert de responsabilité. La question a divisé les partis gouvernementaux. Le PRD et l'UDC jugeaient que ce n'était pas du rôle de l'Etat d'exploiter de telles infrastructures. A l'inverse, pour le PS et le PDC, la portée d'intérêt national des aéroports nécessitait une prise en main gouvernementale. L'importance de Zurich-Kloten a également divisé les partis. Se rangeant du côté de la direction de l'aéroport, le PDC a défendu le développement de ce dernier. Pour le PS, l'UDC et le PRD, c'était le marché qui devait juger. Réagissant à la consultation, le Conseil fédéral a précisé qu'il était exclu que la Confédération assume des compétences directes dans l'exploitation des aéroports. Il voulait renforcer son influence uniquement sur le fonctionnement, la sécurité, la sûreté, l'établissement de liaisons optimales avec l'étranger et la réduction des régions touchées par le bruit.⁷²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 31.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat schickte einen Entwurf für einen Verfassungsartikel zur **Spezialfinanzierung des Luftverkehrs** in die Vernehmlassung. Heute kommen die Erträge aus der Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen zu 50% der allgemeinen Bundeskasse und zu 50% dem Strassenverkehr zugute. Neu sollen die für den Strassenverkehr bestimmten Steuererträge zweckgebunden für den Luftverkehr in den Bereichen Umweltschutz, technische Sicherheit und Schutzmassnahmen verwendet werden.⁷³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a approuvé sans discussion **l'accord entre la Suisse et l'Allemagne relatif à la coopération en matière de sûreté aérienne contre les menaces constituées par les aéronefs civils**. Cet accord vise à préserver la sécurité du pays contre les attaques terroristes aériennes par l'échange systématique de renseignements et l'amélioration des capacités d'intervention des deux parties face à une menace concrète, non seulement dans la perspective du Championnat d'Europe de football 2008, mais aussi à plus long terme. Le Conseil fédéral a en outre adopté un message concernant un accord identique avec l'Autriche que le parlement traitera en 2008.⁷⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 17.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'approche du Championnat d'Europe de football 2008, le parlement a approuvé sans discussion **l'Accord entre la Suisse et l'Autriche relatif à la collaboration en matière de sûreté aérienne contre les menaces non militaires**. Identique à l'accord avec l'Allemagne ratifié l'année précédente, le contenu de celui-ci prévoit notamment l'échange systématique de renseignements entre les deux pays et l'amélioration de leurs capacités d'intervention respectives face à une menace concrète.⁷⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le DETEC a mis en consultation la **première des trois révisions partielles prévues de la loi sur l'aviation**. Le projet se fonde sur le rapport sur la politique aéronautique de la Suisse de 2004 et en concrétise plusieurs recommandations. Ce premier paquet vise d'abord à renforcer la sécurité aérienne par la prise en compte systématique de l'état de la technique, en plus des normes internationales. Il contient également une nouvelle réglementation des redevances aéroportuaires permettant aux aéroports de moduler le montant des redevances (par exemple, en différenciant heures creuses et de pointe). Le Conseil fédéral propose en outre d'introduire une redevance de sûreté afin de financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes. Les redevances finançant les services de navigation aérienne seront quant à elles différenciées selon le type d'aéroport, de sorte à proscrire les subventions indirectes que versent actuellement les aéroports rentables à ceux qui ne le sont pas. Le projet prévoit encore l'introduction d'une taxe de surveillance pour l'aviation commerciale afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), notamment en matière de surveillance de la sécurité.⁷⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.10.2008
NICOLAS FREYMOND

Lors de la **consultation de la première révision partielle de la loi sur l'aviation**, le Conseil d'Etat genevois a vivement dénoncé une tentative de la Confédération de s'approprier l'aéroport de Genève-Cointrin. Selon lui, le financement proposé de l'OFAC par la nouvelle taxe de surveillance vise à nationaliser les bénéfices des deux grands aéroports du pays au détriment des investissements nécessaires au développement des infrastructures du trafic aérien. Les milieux de l'aviation et l'UDC ont également condamné les nouvelles taxe et redevance, jugeant qu'elles alourdiraient excessivement les coûts et affaibliraient par conséquent la compétitivité de l'aviation suisse. Pour la même raison, le PRD et le PDC ont refusé la redevance de sécurité, mais ont soutenu la taxe de surveillance. Enfin, le PS fut le seul parti gouvernemental à soutenir pleinement le projet du Conseil fédéral, estimant nécessaire de consolider le financement de l'OFAC pour garantir la sécurité aérienne du pays.⁷⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 20.05.2009
NICOLAS FREYMOND

En avril, le Conseil fédéral a publié le message concernant la **première des trois révisions partielles de la loi sur l'aviation (LA)**. Le gouvernement a conservé les innovations qui se sont révélées les plus controversées lors de la consultation. Ainsi, tant l'introduction d'une taxe de surveillance afin de financer les coûts non couverts de l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) que l'instauration d'une redevance de sûreté censée financer les surcoûts générés par le renforcement des mesures de sécurité contre les actes terroristes sont conservées. Le gouvernement a toutefois sensiblement

abaissé le montant des nouvelles taxes dont le produit escompté est passé de CHF 18 à 5 millions par an. Il a en outre partiellement répondu à une revendication de la direction de Skyguide. Confrontée à un déficit structurel imputable aux prestations fournies (gratuitement ou à un prix inférieur aux coûts réels) aux aéroports régionaux et aux usagers de l'espace aérien limitrophe dans le cadre de son mandat légal, la société de surveillance aérienne a en effet sollicité une aide de la Confédération pour couvrir ce manque à gagner estimé à CHF 65 millions par an. Le Conseil fédéral propose un dédommagement à hauteur de CHF 44 millions par an. Le message comporte en outre un projet d'arrêté fédéral relatif à la continuation de la participation de la Suisse à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). La Communauté européenne a adopté un nouveau règlement qui attribue à la Commission européenne le pouvoir de sanctionner les entreprises de transport aérien. Cette délégation de compétence nécessitant l'accord du parlement, le Conseil fédéral demande à l'Assemblée fédérale de l'habiliter à approuver la future proposition du comité mixte CE/Suisse d'intégrer le nouveau règlement à l'accord bilatéral du 21 juin 1999 sur le transport aérien. Afin de faciliter la procédure à l'avenir, le gouvernement propose également d'introduire dans la LA une extension de sa compétence en matière de conclusion d'accords internationaux.⁷⁸

BERICHT
DATUM: 16.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a mis en consultation le rapport final concernant les travaux préparatoires en vue du futur **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) pour l'aéroport de Zurich**. Des trois variantes examinées, deux conservent le concept d'exploitation (approche orientale) et le système de pistes actuels (E DVO et E optimisée), tandis que la troisième prévoit l'allongement des pistes d'atterrissage pour les approches par le nord et par l'est (J optimisée). Une seule variante respecte toutefois les restrictions de vol imposées par l'Allemagne (E DVO). Si aucune ne se distingue du point de vue du volume de trafic, la variante J optimisée présente le meilleur bilan au niveau des émissions sonores. Au terme de la consultation, le Conseil fédéral a décidé de privilégier les variantes optimisées E et J et confié à l'OFAC le mandat d'élaborer un projet de fiche de coordination concrétisant ce choix.⁷⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.08.2010
NICOLAS FREYMOND

Après la publication, en début d'année, de son rapport final sur le processus de coordination du **plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) relatif à l'aéroport de Zurich**, l'OFAC a ouvert une procédure d'audition publique sur le projet de fiche définissant le futur régime d'exploitation de l'aéroport de Zurich. Celle-ci comporte les trois variantes d'exploitation mises en consultation l'année précédente, de sorte à garantir une marge de manœuvre suffisante pour réagir aux évolutions politiques et sociales, notamment concernant le différend avec l'Allemagne. Pour rappel, les variantes «E optimisée» et «E DVO» prévoient la poursuite de l'exploitation de l'actuel système de pistes, tandis que la variante «J optimisée» implique le prolongement des pistes 14 et 28 (approches septentrionale et orientale). Toutefois, la première correspond au régime d'exploitation privilégiant l'approche septentrionale en vigueur jusqu'à l'édiction par l'Allemagne des restrictions de survols de son territoire, alors que la deuxième consiste en l'actuel régime d'exploitation (atterrissages par le sud le matin et par l'est le soir). La troisième combine quant à elle les régimes d'exploitation par le nord et par l'est. Par ailleurs, les trois variantes prévoient la possibilité de décollages et d'atterrissages par le sud mais uniquement en cas de brouillard et de bise, afin de ne pas accroître les nuisances sonores pour les riverains. Enfin, la fiche entérine les nouveaux horaires d'exploitation (de 6h à 23h) assortis d'une marge de manœuvre jusqu'à 23h30 pour compenser les retards. Elle prévoit également la possibilité d'introduire d'autres dérogations en fonction du développement de l'aéroport.⁸⁰

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 12.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a exprimé le souhait de réglementer par voie d'ordonnance, donc de manière générale, les **atterrissages d'aéronefs à moteur en dehors des aérodromes** (atterrissages en campagne), et par conséquent de supprimer le régime d'autorisation spéciale auquel ils sont actuellement soumis. Il a mis en consultation un projet de réglementation censé concilier, d'une part, les intérêts économiques de l'aviation et, d'autre part, les impératifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Les atterrissages en campagne, qui concernent presque exclusivement les hélicoptères, ont en effet suscité de vives polémiques, ces dernières années, opposant les professionnels de l'aviation et du tourisme aux organisations de protection de l'environnement, sur fond de développement de l'hélicski notamment.⁸¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 19.10.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFAC a ouvert une procédure d'audition publique concernant le projet de fiche PSIA de l'**aérodrome de Saint-Gall-Altenrhein**.⁸²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 28.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Plus de **15'000 prises de position** ont été adressées à l'OFAC, émanant principalement des riverains de l'aéroport de Zurich et des habitants des communes situées sur le tracé de l'approche orientale. Craignant que le Conseil fédéral mette en avant la variante «J optimisée» dans le cadre des négociations avec l'Allemagne, la communauté d'intérêt «Region Ost» regroupant les autorités des communes opposées à une augmentation du nombre d'atterrissages par l'approche orientale, a réclamé la suppression pure et simple de cette variante.⁸³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 19.12.2012
NIKLAUS BIERI

Anfang Berichtsjahr verständigten sich Bundesrätin Leuthard als Vorsteherin des UVEK und der deutsche Verkehrsminister Ramsauer darauf, die **Bemühungen zur Lösung des deutsch-schweizerischen Fluglärmstreits** zu intensivieren. Eine Absichtserklärung dazu wurde am World Economic Forum (WEF) in Davos unterzeichnet. Da für Deutschland eine zahlenmässige Beschränkung der Anzahl Nordanflüge prioritär war und die in Aussicht gestellten Zugeständnisse der Schweiz den deutschen Verhandlungspartnern nicht weit genug gingen, gestalteten sich die Verhandlungen schwierig. Den Durchbruch brachte der Ansatz, Deutschland mit anflugfreien Zeitfenstern zu entlasten. Beide Parteien konnten sich auf die weitere Anwendung der geltenden Anflugregime einigen, da die Evaluierung von Optionen für eine Neuordnung der Anflugverfahren über Süddeutschland durch die Deutsche Flugsicherung DFS und Skyguide keine bessere Lösung hervorbrachte. Am 2. Juli 2012 wurde ein Staatsvertrag entworfen und am 4. September 2012 wurde dieser unterzeichnet. Zum Verhandlungsergebnis gehören folgende Punkte: Über deutschem Staatsgebiet sind Nordanflüge an Werktagen von 6:30 bis 18:00 Uhr zulässig, an Wochenenden und Feiertagen von 9:00 bis 18:00 Uhr. Die Anflüge müssen somit an Werktagen drei und an Wochenenden zwei Stunden früher über die Schweiz erfolgen. Gut 17 Prozent der Anflüge auf den Flughafen Zürich müssen somit auf andere Anflugwege verschoben werden. Um dies zu bewältigen, sind Infrastrukturausbauten an den Pisten erforderlich. Die Schweiz erhält eine Übergangsfrist bis Ende 2019, damit diese realisiert werden können. Ab dem Zeitpunkt der Ratifikation des Vertrages werden die Anflüge ganzwöchig ab 20 Uhr nicht mehr über Deutschland durchgeführt. Im Vertrag ist weiter der „gekrümmte Nordanflug“ als Option vorgesehen. Dieser führt nur über Schweizer Gebiet. Der Vertrag ist zudem bis 2030 nicht kündbar. Dieser Punkt erhöht die Planungs- und Rechtssicherheit enorm. Mit der Festlegung anflugfreier Zeiten verringert sich die Zahl der möglichen Anflüge über Deutschland massiv (20'000 Flugbewegungen weniger pro Jahr ab 2020), doch ausserhalb der Sperrzeiten bleibt dem Flughafen ein gewisses Wachstumspotenzial: Die Regelung mit Sperrzeiten lässt mehr Handlungsspielraum offen als eine Kontingentierung der Anflüge. Die neuen Verhandlungen zogen zu jedem Zeitpunkt Kritik auf sich: Schon die Absichtserklärung wurde im Landkreis Waldshut deutlich kritisiert, auch die Ostschweizer Kantone fürchteten sich vor einer massiven Zunahme des Fluglärms über ihrem Gebiet. In einer „Klotener Erklärung“ forderten die Kantone Zürich, Aargau, Schaffhausen, St. Gallen, Thurgau und Zug faire Verhandlungen. Sie bezeichneten die „Stuttgarter Erklärung“, an welcher sich die deutsche Seite orientierte, als inakzeptabel einseitig und stärkten damit Bundesrätin Leuthards Verhandlungsposition. Als Anfang Juli der gekröpfte Nordanflug wieder ins Spiel gebracht wurde, reagierten sowohl süddeutsche als auch Schweizer Gemeinden nördlich des Flughafens mit massiver Kritik, welche sich mit der Unterzeichnung des Vertrages noch verstärkte. Insbesondere der Kanton Aargau, vom gekröpften Nordanflug betroffen und Heimatkanton von Bundesrätin Leuthard, sah sich geprellt. Im August berief die Verkehrsministerin ein Treffen der Begleitgruppe ein, welcher die betroffenen Kantone angehören. Ziel sei die Verteilung des Lärms in der Schweiz. Die innerschweizerischen Verhandlungen gestalteten sich ebenfalls schwierig. Derweil zeichnete sich im deutschen Parlament ab, dass der Staatsvertrag einen schweren Stand haben würde: Die Landesgruppe Baden-Württemberg der CDU kündigte an, sie werde dem Vertrag im Bundestag nicht zustimmen. Die SPD und die Grünen nahmen Befürchtungen aus der Bevölkerung auf und verlangten Nachverhandlungen. Nachdem auch die FDP die Zustimmung verweigerte, war unwahrscheinlich, dass der Staatsvertrag noch eine Mehrheit im Bundestag finden konnte. Der unter Druck geratene deutsche Verkehrsminister bezeichnete vom Bundesrat in der Vernehmlassung erwähnte Zahlen als „Unfug“. Die Ratifizierung des Staatsvertrages wurde in Deutschland aufgrund noch offener Fragen ausgesetzt. Deutschland bat um Nachverhandlungen, die Schweiz lehnte solche indes kategorisch ab. Kantone,

Verbände, FDP und CVP äusserten in der Vernehmlassung ihre Zustimmung zum Staatsvertrag, SVP und Grüne signalisierten Ablehnung und die SP legte sich noch nicht fest. Die Botschaft des Bundesrates zum Staatsvertrag (12.099) wurde am 19. Dezember des Berichtjahres eingereicht, das Geschäft wird 2013 im Parlament behandelt.⁸⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.10.2013
NIKLAUS BIERI

Am 9. Oktober 2013 richtete der Bundesrat seine **Botschaft zur Genehmigung des Übereinkommens über die Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen** mit Bezug auf die internationale Zivilluftfahrt sowie des Zusatzprotokolls zum Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen an die Bundesversammlung. Das internationale Abkommen, welches das internationale Strafrechtsregime an die heutigen Sicherheitsbedürfnisse der Zivilluftfahrt anpassen will, um insbesondere zur Terrorismusprävention und -bekämpfung neue Mittel zur Verfügung zu stellen, wurde bereits 2010 in Beijing verabschiedet. Das Abkommen ist mit dem geltenden Schweizer Recht vereinbar und bedingt keine Änderung von geltenden Gesetzen. Der Bundesrat beantragte der Bundesversammlung, dem Abkommen zuzustimmen. Der Nationalrat entscheidet in der Frühlingssession 2014 darüber.⁸⁵

Post und Telekommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Au mois d'avril, le Conseil fédéral a mis en consultation le "paquet ficelé" de la **banque postale** et de **l'assouplissement de la majorité de la Confédération dans Swisscom**, par une vente d'actions. Quand bien même les deux projets devaient faire l'objet d'un unique article constitutionnel, et donc d'une seule votation, ils demeuraient sans lien direct entre eux. Afin de doter en capital la nouvelle banque postale, la Confédération prévoyait un investissement situé entre CHF 1,5 et 2 milliards. Les contours de cette dernière étaient encore flous et tendaient à se fondre au niveau financier dans une problématique plus large d'une nouvelle baisse de la limite du monopole et d'une recapitalisation de La Poste. Banque postale incluse, les besoins atteignaient CHF huit milliards au total, dont CHF 5,5 milliards pour la création de sa propre caisse de pension et CHF 500 millions pour développer des nouveaux secteurs d'activités comme le e-business. Concernant Swisscom, le projet mis en consultation dégageait la Confédération de l'obligation de rester actionnaire majoritaire. Il assortissait toutefois cette proposition de cautèles, comme l'institution d'un droit de veto temporaire pour pouvoir faire obstacle à l'arrivée d'un actionnaire indésirable.

La consultation s'est bouclée sur une **opposition unanime** de la droite et de la gauche à **l'encontre de l'article constitutionnel commun** aux deux idées du projet. Le lien constitutionnel, qui devait offrir une assise plus solide à ces deux projets, a été jugé artificiel et inadéquat. De manière générale, l'économie et les partis bourgeois saluaient la suppression de la participation majoritaire de la Confédération dans Swisscom. Mais pour eux, la vente des actions devait servir à autre chose qu'à une banque postale, comme par exemple réduire la dette financière de la Confédération. La jugeant inutile, l'idée d'une banque postale financée par les fonds publics était à écarter au profit de collaborations. De plus, selon eux, la création de cette nouvelle institution protégée par un monopole et alimentée par des subventions pouvait créer des risques de distorsion dans l'environnement bancaire. La gauche et les syndicats ont développé un discours diamétralement opposé. Ils soutenaient le projet de banque postale, car ils y voyaient le seul moyen d'assurer la survie de La Poste et de sauvegarder à la fois emplois, bureaux et service public. Bien que la vente d'actions Swisscom permettrait de financer la banque postale, la gauche et les syndicats se sont opposés à la privatisation, car ils craignaient que les postes de travail et la couverture du territoire national ne soient plus assurés, en particulier dans les régions périphériques.

Devant les désastreux résultats de la consultation et la conviction d'un échec programmé en votation, le Conseil fédéral a renoncé à son paquet La Poste – Swisscom. Il a décidé de **dénouer les deux projets** et de les **poursuivre séparément** et à des rythmes différents. Le projet de banque postale a pris la direction des oubliettes. La Poste devra se contenter de collaborer avec des établissements bancaires. Le gouvernement a annoncé qu'il proposera au parlement une recapitalisation de La Poste pour lui permettre de financer de tels développements. En outre, il a promis pour le début de 2002 une "vue d'ensemble" de l'évolution du marché postal. Ce rapport abordera le problème de la réorganisation du réseau de bureaux, la poursuite de la

libéralisation du marché, la définition du service postal universel, ainsi que son financement. Sur ce dernier point, deux idées circulaient : l'introduction de taxes de concessions pour les autres opérateurs du marché et le versement de compensations pour les prestations d'intérêt général effectuées par La Poste. Ce système de compensations ou de redevances avait notamment été avancé au Conseil des Etats par une motion d'Epiney (pdc, VS) (01.3206). Celle-ci exigeait une indemnisation pour les prestations peu rentables de La Poste, mais aussi des télécoms. La Chambre Haute donnait son aval par 20 voix contre 8. En ce qui concerne Swisscom, le Conseil fédéral a fait marche arrière sur la question d'abandonner la disposition légale qui oblige la Confédération à détenir la majorité de ses actions. Le repli des marchés financiers et les difficultés du secteur des télécommunications ont rendu caduque la nécessité d'agir.⁸⁶

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.⁸⁷

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.⁸⁸

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 16.08.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Au début d'avril, le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet de modification de l'ordonnance sur La Poste**. Découlant de la révision de la loi sur La Poste, elle faisait aussi office de contre-projet indirect à l'initiative "Services postaux pour tous". L'association des opérateurs postaux privés l'a critiquée. Celle-ci trouvait que le projet d'ordonnance bridait la concurrence, plutôt que d'en assurer le bon fonctionnement. Les huit principaux concurrents de La Poste contestaient notamment la taxe de concession sur les activités de courrier. Celle-ci devait les faire participer au financement du service universel de La Poste. Un autre point litigieux avait trait aux prescriptions sur l'emploi, qui imposaient des conditions de travail analogues à celles des CCT de La Poste. Le projet de révision se voyait aussi **attaqué de toutes parts** par les partis. La droite et Economiesuisse souhaitaient une libéralisation plus rapide. Les socialistes et les syndicats voulaient, au contraire, la stopper, car ils craignaient un démantèlement du réseau postal. Ils critiquaient l'absence de dispositions claires obligeant La Poste à assurer ses prestations sur l'ensemble du pays. Par ailleurs, tant la gauche que la droite émettaient de sérieux doutes sur les sources de financement prévus pour permettre à la Poste de couvrir les coûts du service universel sans subvention fédérale.⁸⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 22.10.2008
NICOLAS FREYMOND

À la surprise générale, et contre l'avis de Moritz Leuenberger, le Conseil fédéral est revenu sur sa décision de l'année précédente en optant pour une **accélération du rythme de la libéralisation**. Selon le projet mis en consultation en février, le monopole sera abaissé à 50 grammes dès le 1er avril 2009, puis supprimé en 2012 (au lieu de 2011 et 2014 respectivement). Estimant que la loi sur la poste (LPO) lui en donnait la compétence, le collège gouvernemental a en outre décidé de procéder **par voie d'ordonnance**, c'est-à-dire sans passer par le parlement. Pour l'ouverture complète, par contre, une révision de la LPO, soumise au référendum facultatif, sera nécessaire. Le service universel y sera maintenu et confié à la Poste pour la période 2012-2017. En 2017, il sera mis au concours. Sous la pression des milieux bancaires, le Conseil fédéral a finalement renoncé à proposer d'octroyer une licence bancaire à PostFinance. La Poste a réagi négativement, jugeant une réforme des conditions cadres nécessaire avant l'abaissement du monopole, afin de garantir l'égalité de traitement avec ses concurrents. Elle a en outre réitéré sa demande de licence bancaire en échange de la suppression de la garantie d'Etat. Le Syndicat de la communication a, lui, fustigé la « soumission » du Conseil fédéral à Economiesuisse et prédit à court terme la suppression de nombreux bureaux de poste et emplois.

Lors de la consultation, le PS, les Verts et les syndicats ont rejeté le projet du Conseil fédéral car il ne garantit pas le service universel pour tous, c'est-à-dire pour les habitants de toutes les régions, et laisse présager la suppression de nombreux emplois et la dégradation des conditions de travail dans la branche. Le PS a par ailleurs plaidé en faveur d'une véritable banque postale. À l'inverse, le PDC, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et la Fédération des entreprises suisses se sont montrés très favorables, jugeant que la libéralisation procurera une plus grande liberté de choix, une meilleure qualité des prestations et une baisse des prix. Le projet a divisé les associations de consommateurs : alors que la FRC romande s'est déclarée hostile à la libéralisation, la Konsumentenforum a plaidé en sa faveur. Enfin, l'association des communes suisses y est opposée, car le projet du Conseil fédéral ne garantit pas le service universel généralisé.

Au parlement, la manière de faire du Conseil fédéral a été vivement critiquée. Dans un premier temps, l'Assemblée fédérale a biffé l'abaissement dès 2009 du monopole de la Poste sur les lettres de 100 à 50 grammes du programme de législature. En dépit de cet avertissement, le Conseil fédéral a décidé, le 22 octobre, d'abaisser, par voie d'ordonnance, la limite du monopole pour les lettres de 100 à 50 grammes dès le 1er juillet 2009. S'il a rappelé sa volonté de libéraliser totalement le marché postal, il a

toutefois renoncé à fixer une échéance précise. De plus, la version définitive du projet dissocie clairement la révision prochaine de la législation postale et la libéralisation. Cette dernière fera en effet l'objet d'un arrêté fédéral distinct, soumis au référendum facultatif. Enfin, le gouvernement a renoncé à soumettre à terme le service universel à un appel d'offres, ralliant l'opinion fréquemment émise lors de la consultation qu'aucun concurrent de la Poste ne pourrait offrir ce service.⁹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Der Bundesrat empfahl im Juni die Ablehnung der von der SP und der Gewerkschaft Syndicom getragenen **Postinitiative** („Initiative für eine starke Post“), ohne ihr einen Gegenvorschlag entgegenzusetzen. Er hielt dazu fest, dass der Grundversorgungsauftrag (Postdienste und Zahlungsverkehr) in den 2010 verabschiedeten, totalrevidierten Post- und Postorganisationsgesetzen genügend berücksichtigt sei. Die Landesregierung stellte sich auch gegen die Gewährung einer Bankenbewilligung an die Postfinance, wie sie von den Initianten verlangt wird. Zudem will der Bundesrat der Post die seit 2001 aus Kostengründen praktizierte Übertragung von Postaufgaben an sogenannte Agenturen weiterhin ermöglichen. Während für die Postorganisationsverordnung keine Anhörung vorgesehen wurde, entschied der Bundesrat, die Postverordnung Anfang 2012 in eine Vernehmlassung zu schicken.⁹¹

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS**
DATUM: 31.08.2012
NIKLAUS BIERI

Die **Verordnung zum Postgesetz** ging im Januar in die Vernehmlassung, welche bis April dauerte. Kritisch äusserten sich in der Vernehmlassung die privaten Postdienstleister: Die Übermacht der Post werde mit der Verordnung zementiert, die Verordnung schaffe keine klaren Verhältnisse. Die Verordnung sichert der Post das Monopol auf Briefe unter 50 Gramm. Weil Briefe unter 50 Gramm rund 75% des gesamten Briefvolumens ausmachen, sichert das Monopol der Post massive Vorteile im gesamten Briefmarkt. Der Postregulator PostReg äusserte sich denn auch kritisch zum Monopol. Aus der PostReg wurde im Berichtjahr die Kommission PostCom, welche seither den Postmarkt beaufsichtigt. Im August des Berichtjahres wählte der Bundesrat die sieben Mitglieder der PostCom. Präsiert wird die PostCom vom ehemaligen Zürcher Regierungsrat Hans Hollenstein. Mit dem Inkrafttreten des neuen Postgesetzes per 1.1.2013 wird die Post zu einer Aktiengesellschaft. In einer zweijährigen Übergangszeit ab 2013 wird ein neuer Gesamtarbeitsvertrag mit dem Personal ausgehandelt.⁹²

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBECHLUSS**
DATUM: 14.08.2013
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung der Verordnung über Fernmeldedienste** zielt darauf ab, Zugangspreise zu Dienstleistungen der marktbeherrschenden Swisscom zu definieren und sicherzustellen, dass andere Anbieter im Wettbewerb nicht diskriminiert werden. Anbieter, die den Zugang zu Entbündelungsprodukten suchen (Orange, Sunrise, Verizon, VTX) sowie Konsumentenorganisationen äusserten sich in der Vernehmlassung denn auch ganz oder mehrheitlich zustimmend, während die Swisscom sowie Kabelnetzbetreiber und Glasfaserfirmen eine ganz oder mehrheitlich ablehnende Haltung einnahmen. Befürchtet wurde von ablehnender Seite, dass ein solchermaßen definierter Zugang zum Netz Rechtsunsicherheit bringen und die Investitionen ins Netz bremsen würde. Die zustimmende Seite betonte die Wichtigkeit des Wettbewerbes.⁹³

1) Presse du 16.3.99.

2) NZZ, 15.7.00.

3) OFT, communiqué de presse, 15.12.03.

4) BBI, 2006, S. 6653; Presse vom 25.2. und 6.7.06.

5) Presse vom 10.10. und 28.11.06. Zur Problematik der Leerfahrten siehe die Antwort des BR auf eine Interpellation Recordon (gp, GE) in AB NR, 2006, Beilagen I, S. 353.

6) Presse du 4.11.09; DETEC, communiqué de presse, 3.11.09.

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

8) Presse vom 20.1.–22.1. und 28.1.–29.1.11 (Billettpreise), Presse vom 5.2., 1.4. und 2.4.11; NZZ, 18.1.11 und 25.6.11; Presse vom 13.7.11 (Vernehmlassung); NLZ, 22.7.11, Exp., 28.7.11 (regionalpolitisch geprägte Berichterstattung zu FABI); NZZ, 27.8.11; Presse vom 3.11.11.

9) AB NR, 2012, S. 1055; AB SR, 2012, S. 583 und 587, AB NR, 2012, S. 1048; NZZ, 22.9. und 20.12. (Reaktionen Bahninfrastrukturfonds); AB NR, 2012, S. 1202; AB SR, 2012, S. 1033.

10) BBI, 2013, S. 2910 ff.; Lit. "ASTRAB Bundesamt für Strassen (2013). Ergebnisbericht über die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz".

11) BBI 2013, S.5246 ff.; Lit. "ARE Bundesamt für Raumentwicklung (2013). Auswertung des Vernehmlassungsverfahrens zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2025 für das Programm Agglomerationsverkehr".

12) Presse du 5.4.90.

13) Presse du 12.3.91

14) FF, 1992, II, p. 725 ss.; presse du 28.1 et 24.4.92; NQ, 1.10 et 27.10.92.

15) Presse du 20.5 et 3.10.92.

16) Presse du 2.7 et 5.11.92; NZZ, 19.11.92.

17) Presse du 23.7.93.

- 18) Presse du 12.4.95; 24 Heures, 2.6 et 7.10.95; BaZ, 4.7.95; NZZ, 24.7.95; NF, 18.12.95.
19) Presse du 18.4.96.
20) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
21) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
22) Presse du 16.7.99.
23) Presse du 16.5 et 11.10.01.
24) Presse du 23.11.01.
25) DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.; QJ, 18.2.02 (consultation); presse du 11.7.02 (CF); TG, 10.8.02 (50 cm3).
26) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
27) Presse du 30.7.03.
28) LT, 25.10.03; Lib., 12.11.03; TG, 27.11.03.; Presse du 30.7.03 (lancement de la consultation); LT, 17.10.03 (approbation).
29) Presse du 9.2, 7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.
30) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
31) Presse du 3.7.08; LT, 9.10.08 (cantons).
32) Presse du 6.11.08.
33) Presse du 20.12.08; BO CN, 2008, p. 1005 s.
34) Presse du 14 au 17.1.09.
35) NLZ, 1.4.09; OFROU, communiqué de presse, 31.3.09.
36) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
37) Bund, 9.1.09; presse du 15.10.09; OFROU, communiqué de presse, 8.1 et 14.10.09.
38) FF, 2009, p. 242 (consultation) et 7591 ss. (MCF); presse du 12.11.09; OFROU, communiqué de presse, 11.11.09; BO CN, 2009, p. 1926 s.
39) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
40) BBI, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet".; NZZ, 19.4.13.
41) SGT et AT, 30.5.91
42) BO CE, 1991, p. 407 ss.; BO CE, 1991, p. 581 ss.; BO CE, 1991, p. 616 ss.; BO CE, 1991, p. 991ss.; BO CN, 1991, p. 1124 ss.; BO CN, 1991, p. 1243 ss.; BO CN, 1991, p. 1409 ss.; Bund, 30.1.91; NZZ, 31.1., 23.2. et 10.4.91; Presse du 12.2., 17.4., 7.6. et 19.6.91; Ww, 18.4.91; SZ, 15.6.91.; FF, 1991, I, p. 941 ss.; FF, 1991, II, p. 1435
43) Presse du 10.7.92; NZZ, 27.11.92.
44) BO CE, 1993, p. 472 ss.
45) Presse des 19.1 et 23.3.94; Bund et BaZ, 2.3.94; NZZ, 3.3.94.
46) Presse du 16.9.94.
47) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwyz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
48) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
49) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
50) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
51) NLZ, 29.5.01; TG, 7.6 et 2.7.01; LT, 11.6, 9.7, 22.11 et 18.12.01; 24h, 30.6.01; presse du 3.9.01.
52) 24h, 9.9.03; presse du 11.9.03; OFT, communiqué de presse, 10.9.03.
53) Exp., 13.12.03.; LT, 2.12.03.; Presse du 11.11.03.
54) Ibid.; presse du 1.9.03.; OFT, communiqué de presse, 19.12.03.
55) Lib., 8.7.04.
56) Presse du 12.3.05
57) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.
58) Presse du 16.4 (CFF), du 3.7 (consultation), du 23.9 (PRD/UDC/Economiesuisse) et du 4.11.08 (PS/syndicats/PDC).
59) FF, 2009, p. 4871; NZZ, 25.6.09; DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
60) Presse du 25.6 (CF) et du 10.9.09 (CFF/syndicats); DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
61) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).
62) Medienmitteilung BAV vom 29.5.13; NWS, 26.3.13.
63) Presse du 20.12.08.
64) 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.
65) Communiqué de presse du DETEC, 23.2.00.
66) FF, 2008, p. 1041 ss.; BO CN, 2008, p. 57 ss. et 1028; BO CE, 2008, p. 284 s. et 535; FF, 2008, p. 4805 ss.
67) NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08 (cantons).
68) FF, 1992, I, p. 587 ss.
69) FF, 2000, p. 2896; LT, 10.2 (lois) et 30.5.00 (concession).
70) 24h, 9.11 et 14.11.02; DETEC, communiqué de presse, 8.11.02.; DETEC, communiqué de presse, 30.1.02.; LT, 7.2, 19.9 et 28.8.02; DETEC, communiqué de presse, 11.3, 28.5 et 27.8.02.
71) Presse du 30.7.04.
72) LT, 14.12.04.; LT, 4.9.04.
73) BBI, 2006, S. 8761; Presse vom 19.10.06.
74) FF, 2007, p. 829 ss. (Allemagne) et 6209 ss. (Autriche); BO CE, 2007, p. 590 s.; BO CN, 2007, p. 1455 s.
75) BO CN, 2007, p. 2047; BO CE, 2008, p. 166 s.
76) NZZ et TA, 19.6.08.
77) TG, 30.9.08 (GE); LT, 4.10.08 (UDC et milieu de l'aviation); NZZ, 7.10.08 (PDC, PRD et PS).
78) FF, 2009, p. 4405 ss.; presse du 16.4.09 (Skyguide); NZZ, 22.5.09.
79) Presse du 14.8 et du 16.12.09.
80) Presse du 21.8.10.
81) FF, 2010, p. 6052; NZZ, 9.9.10; OFAC, communiqué de presse, 8.9.10.
82) NZZ, 19.10.10.
83) SGT, 28.10.10.
84) AZ, 3.2.12, SGT, 5.3.12, NZZ, 6.3., 14.5. und 17.7.12, TA, 2.7.12, Presse vom 3.7., SGT, 20.10.12, NZZ, 29.10., 8.11. und 27.11.12.
85) BBI, 2013, S. 8543 ff.
86) BO CE, 2001, p. 364 ss.; 24h, 15.6.01; presse du 18.10.01.; Presse du 25.1.01.; Presse du 30.4.01; LT, 4.5.01.
87) Presse du 7.2 (ComCom), 25.4 (décision du CF) et 6.7.02 (projet mis en consultation).
88) LT, 16.10.02.
89) FF, 2003, p. 2425 ss.; presse du 10.4 (lancement de la consultation); 22.7 (entreprises privées) et 16.8.03 (partis).
90) Presse du 17.9.08; LT, 19.9.08 (AF); presse du 23.10.08 (CF); Presse du 28.2.08.; TA, 5.3.08 (PS); LT, 16.6.08; LT et NZZ, 17.6.08; LT, 4.7.08 (communes).

- 91) BBl, 2011 (Botschaft zur Postinitiative), S. 5853 ff.: Presse vom 23.6.11; SGT, 7.1. und 12.1.11; QJ, 21.1.11; BaZ, 9.8.11; BZ, 2.9.11.
92) TA, 22.3.12, BZ, 22.5.12, NZZ, 6.6.12.
93) Lit. "BAKOM Bundesamt für Kommunikation (2013). Bericht zur Anhörung zur Änderung der Verordnung über Fernmeldedienste (FDV)".