

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	17.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Volksabstimmung, Grosse Parteien
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
Pasquier, Emilia
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Pasquier, Emilia; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Volksabstimmung, Grosse Parteien, 1990 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	7
Eisenbahn	13
Luftfahrt	17
Post und Telekommunikation	19

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EFTA	Europäische Freihandelsassoziation
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
AELE	Association européenne de libre-échange
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
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
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

Am 12. Februar 2017 konnte das Stimmvolk an der Urne über den **Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF)** befinden. Die Abstimmung über den NAF stand jedoch im Schatten der Unternehmenssteuerreform III, deren Abstimmungskampf deutlich kontroverser und mit viel mehr Medienpräsenz geführt worden war. Mit fast 62% Ja-Stimmen wurde der NAF sehr deutlich gutgeheissen. Laut Voto-Bericht wurde die Notwendigkeit einer Finanzierungslösung für die Strasseninfrastruktur in allen Bevölkerungssegmenten anerkannt.

Abstimmung vom 12. Februar 2017

Beteiligung: 46.6%

Ja: 1'503'746 (61.9%) / Stände: 20 6/2

Nein: 923'783 (38.1%) / Stände: 0

Parolen:

- Ja: BDP, CVP, EVP, FDP, GLP, SVP.

- Nein: GPS (1)*, SP (3)*, EDU.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ¹

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.12.1992
SERGE TERRIBILINI

L'accord EEE comportait un **chapitre consacré aux transports**, distinct du traité sur le transit, qui visait essentiellement à garantir la libéralisation des prestations des transports et le libre accès au marché pour tous. Ceci aurait dû s'appliquer aux transports routiers et ferroviaires et à la navigation intérieure. Le principe de base était que, dans ces domaines, les pays de la CE et de l'AELE ne défavorisent pas les transporteurs des autres Etats membres par rapport aux leurs. Toute mesure discriminatoire aurait donc été interdite. Ainsi, seules les aides de l'Etat visant à coordonner le trafic, à indemniser des prestations de service public ou à aider au développement de régions défavorisées, ainsi que toute disposition n'ayant pas pour conséquence de désavantager les transporteurs **de l'EEE** auraient été admises. Cela signifie que la pratique suisse en la matière (offre de transport, soutien aux entreprises) aurait pu être maintenue.

Ces diverses mesures **ne purent entrer en vigueur** car, bien que le parlement ait adopté les réformes légales nécessaires, le refus en votation populaire le 6 décembre du traité EEE les a rendues caduques. ²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 15.03.1994
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débuter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.05.1994
SERGE TERRIBILINI

Les autorités fédérales ont immédiatement tenu à rassurer leurs partenaires européens, notamment en certifiant que la Suisse tiendrait ses engagements internationaux. Devant le Conseil national, le gouvernement a déclaré que tout serait mis en oeuvre pour expliquer à l'UE que le vote suisse n'était pas un vote anti-européen et qu'il n'entraînerait pas de mesures discriminatoires. Durant les mois suivants, Adolf Ogi a ainsi profité de diverses conférences internationales sur les transports pour exposer la position helvétique aux représentants européens.⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Dans le cadre des mesures d'assainissement des finances fédérales 1994 (MCF 94.073), le parlement, sur proposition du gouvernement, a décidé de **supprimer les contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**. Cette réforme exigeant une modification constitutionnelle, elle devra être soumise au vote du peuple et des cantons.⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au mois de mars, le peuple et les cantons étaient appelés à se prononcer sur une mesure d'économies impliquant une modification constitutionnelle. Il leur était en effet proposé d'abroger la disposition relative à la participation financière de la Confédération à **l'aménagement des places de parc auprès des gares**. L'économie réalisée par une telle mesure se chiffrait à quelque 20 millions de francs. A la suite d'une campagne et d'un vote ne mobilisant que très peu les citoyens, le souverain a accepté relativement facilement la modification proposée par 56% de oui et 11 6/2 cantons. Les cantons les plus favorables à cette mesure d'économies furent les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Lucerne. Il est à relever que parmi les cantons rejetant l'abrogation constitutionnelle se trouvaient tous les cantons romands, à l'exception de celui de Genève.

Arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares.
Votation du 10 mars 1996

Participation: 31.0%

Oui: 741'219 (53.9%) / cantons: 11 6/2

Non: 632'792 (46.1%) / cantons: 9

Mots d'ordre:

- Oui: PRD (5*), PDC (6*), UDC (3*), PL (2*), PE (2*), AdI, PdT, PdL (1*), DS (2*), PEP, Vorort, USAM, USS, ATE

- Non: PdT, Union des villes de Suisse, Union des transports publics, Litra, TCS, ACS, FRS

- Liberté de vote: PS (2*)

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes ⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'**analyse VOX** a relevé qu'à l'origine du comportement de vote des citoyens favorables à la modification constitutionnelle figurait avant tout le souci de ménager les finances fédérales. Parmi les opposants, des raisons liées à la promotion des transports publics, ainsi que, subsidiairement, la crainte que les communes ne voient leur budget alourdi, ont été les éléments déterminant le refus. En ce qui concerne le lien entre comportement de vote et affinités partisans, il est à souligner que seuls les électeurs proches du PDC n'ont pas voté conformément aux recommandations de leur parti. Les sympathisants socialistes ont pour leur part rejoint majoritairement le camp des partisans. ⁹

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.04.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'**accord bilatéral avec l'UE sur les transports**, négocié en 1999, a été soumis dans un seul paquet avec les six autres accords à la population lors de la votation du 21 mai. Pour les détails sur la votation et son acceptation par le souverain, voir ici. Dans l'accord, l'Union Européenne acceptait les grands principes de la politique suisse des transports, et notamment l'idée selon laquelle la maîtrise à long terme de la croissance du trafic à travers les Alpes passait par le transferts des marchandises de la route au rail. Elle approuvait également le dispositif suisse mis en place pour atteindre le transfert du trafic, en particulier la perception de la taxe poids lourds (la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations, RPLP) ainsi que les mesures d'accompagnement au profit du rail. La RPLP était donc intimement liée à la mise en application de l'accord sectoriel sur les transports terrestres (pour de plus amples détails, voir ici). ¹⁰

KANTONALE POLITIK
DATUM: 17.05.2011
SUZANNE SCHÄR

Im Mai konnte sich der **Urner Souverän** zu einem allfälligen zweiten Strassentunnel am Gotthard äussern. Er stimmte über die Initiative der jungen SVP ab, welche die Einreichung einer Standesinitiative für den Bau einer zweiten Röhre verlangte. Mitte Mai entschieden die Urnerinnen und Urner mit doppeltem Nein gegen die Initiative (52,4% Nein) und den regierungsrätlichen Gegenvorschlag, der zwar den Bau eines zweiten Tunnels unterstützte, den alten Strassentunnel nach erfolgtem Bau des neuen jedoch stilllegen wollte. ¹¹

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitenantrag II gegen den Minderheitenantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitenantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitenantrag II dem Minderheitenantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitenantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitenantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtsjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignettenpreiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserte des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der

Volksabstimmung vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.02.2014
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss über die **Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI** wurde am 9. Februar 2014 in der Volksabstimmung gutgeheissen. Während das Hauptmotiv der Ja-Stimmenden gemäss Vox-Analyse die Zustimmung zum Ausbau der Bahninfrastruktur war, liessen sich die Nein-Stimmenden hauptsächlich von der Ablehnung der hohen Kosten und der Mitfinanzierung durch den Strassenverkehr motivieren. Von den abstimmenden Anhängern der SVP folgte ein Drittel nicht der Parteiparole und stimmte der Vorlage zu. Anhänger der SPS und der CVP folgten grossmehrheitlich ihren befürwortenden Parteien, von den Anhängern der FDP. Die Liberalen folgten hingegen weniger als zwei Drittel der Ja-Empfehlung ihrer Partei. Die Zustimmung zur Vorlage war bei Jungen, Frauen, städtischen Regionen, höheren Einkommen und höherem Bildungsstand am grössten, unter den 50- bis 59-Jährigen und unter Autopendlern am tiefsten. Während des Abstimmungskampfes dominierte das Pro-Lager die Inseratespalten der Schweizer Tagespresse: 93,8% der Inserate warben für die Zustimmung zur Vorlage. In den Inseraten der Befürworter wurde die Wichtigkeit der Vorlage für den öffentlichen Verkehr (und damit für die Schweiz) betont: Der Hauptslogan lautete „Ein guter Zug für die Schweiz.“ Die Gegner der Vorlage legten den Schwerpunkt ihrer Inseratekampagne auf die hohen Kosten und auf regionale Interessen. Die Zustimmung zu FABI fiel etwa gleich deutlich aus wie die Zustimmung zu den früheren Eisenbahn-Grossvorlagen NEAT (1992) und Finöv (1998): Bei einer Beteiligung von 55.0% stimmten 1'776'688 Stimmberechtigte zu (62.0%), 1'088'210 lehnten ab (38.0%). Am deutlichsten angenommen wurde die Vorlage in den Kantonen Genf (mit 76.6% Ja), Waadt (73.9%), Basel-Stadt (72.3%) und Tessin (71.8%), abgelehnt wurde sie nur im Kanton Schwyz (mit 50.5% Nein).

Abstimmung vom 9. Februar 2014

Beteiligung: 56,24%
Ja: 1 776 878 (62,02%)
Nein: 1 088 176 (37,98%)

Parolen:

- Ja: FDP (2*), CVP, SPS, EVP, CSP, GPS, GLP, BDP, SGV, SBV, SGB, TravS.
- Nein: SVP, EDU
- Stimmfreigabe: economiesuisse.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ¹³

Am 5. Juni 2016 hatte die Stimmbevölkerung über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** zu befinden. Der Abstimmungskampf begann ausgesprochen früh: Rund drei Monate vor dem Abstimmungstermin wurden in den Printmedien erste Pro-Inserate geschaltet, und bereits im Wahlherbst 2015 war das Logo der Milchkuh-Initiative (eine Kuh auf Rädern) auf Inseraten von Nationalrats-Kandidierenden aufgetaucht. Die Milchkuh-Initiative war, zumindest an der Anzahl von Inseraten in Printmedien gemessen, die umstrittenste Vorlage des Abstimmungstermins, an welchem vier weitere nationale Vorlagen zur Abstimmung kamen. Die Pro-Seite strich einerseits die Gerechtigkeit heraus, die den von Steuern und Abgaben gebeutelten Automobilisten mit der Initiative widerfahren sollte, andererseits beschwor sie den Bedarf an Mitteln für die vernachlässigte Strasseninfrastruktur, betonte die Wichtigkeit eines funktionierenden Strassenverkehrs für die Wirtschaft und wehrte sich prophylaktisch gegen eine Benzinpreiserhöhung. Die Gegnerschaft stellte die Initiative als "Raubzug auf die Bundeskasse" dar und legte den Fokus ihrer Kampagne auf Sparmassnahmen, die im Falle einer Annahme der Initiative in verschiedenen Bereichen, namentlich aber bei der Bildung, der Landwirtschaft und im öffentlichen Verkehr, notwendig würden. Zwar hatten frühe Umfragen eine Mehrheit für die Initiative konstatiert, doch am Tag der Abstimmung fiel das Verdikt deutlich gegen die Vorlage aus: Bei einer Stimmbeteiligung von 46.8% stimmten nur 29.2% Ja. Die VOX-Analyse ergab, dass Nein-Stimmende fürchteten, die Annahme würde zu Finanzierungsverschiebungen führen, was Sparübungen in anderen Bereichen zur Folge hätte. Die Ja-Stimmenden votierten dafür, weil sie es für richtig hielten, dass das Steuergeld auch da ausgegeben wird, wo es generiert wird. Zudem sahen Ja-Stimmende einen grossen Finanzierungsbedarf beim Strassenausbau und bei Stauverminderungsmassnahmen.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.8%
Ja: 709'974 (29.2%) / Stände: 0
Nein: 1'719'661 (70.8%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: SVP, Jungfreisinnige
- Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, SP, GLP, GPS.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ¹⁴

Strassenverkehr

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

Le résultat de la votation montre un vote assez compact de la part du souverain, dans le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considérèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir; cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons
Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétones, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citadins et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.¹⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Initiative «Pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'175'333 (67.3%) / tous les cantons
Oui: 571'640 (32.7%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisation de protection de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Pour un district de Knonau sans autoroute»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'197'678 (68.6%) / tous les cantons
Oui: 547'353 (31.4%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3s), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisations de protections de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
 Non: 1'147'434 (66.0%) / tous les cantons
 Oui: 592'231 (34.0%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, USS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; CSCS, VKMB, AST et les organisations de protection de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

BUNDESRATSGESCHÄFT
 DATUM: 27.09.1998
 LAURE DUPRAZ

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%
 Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons
 Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.
- Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.
- Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions

économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.¹⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Déposée en 1996 avec 108'000 signatures, l'initiative populaire pour la réduction du trafic **Actif-traffic** (appellation initiale rétro-traffic) a été soumise au vote le 12 mars. Celle-ci demandait à la Confédération, aux cantons et aux communes de «réduire de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans» qui suivraient son acceptation. Le but des initiants était de réduire le nombre de kilomètres parcourus en Suisse, estimés à 56 milliards par an, pour atteindre celui de 28 milliards, niveau de 1970. L'initiative excluait les transports publics de ce calcul et voulait permettre aux communes de restreindre le trafic sur leurs artères. Elle laissait le libre choix aux autorités pour atteindre le but fixé. Actif-traffic était soutenu par les Verts, les associations de protection de l'environnement et du bout des lèvres par le PS. L'Union syndicale suisse (USS) a laissé liberté de vote, alors que la FTMH et la Confédération des syndicats chrétiens s'y opposaient. Pour les partisans de l'initiative, celle-ci permettait d'atteindre, grâce à l'abaissement du trafic, une meilleure qualité de vie et des transports publics de plus haute qualité. Les adversaires, à savoir le Conseil fédéral, le parlement et la totalité des partis de droite, estimaient qu'Actif-traffic menaçait les 130'000 places de travail dans les secteurs des transports routiers, de l'automobile et du tourisme et que les mesures proposées pour atteindre les objectifs étaient paralysantes, non seulement pour l'économie nationale (péages routiers, fermetures de rues, écobonus de CHF 2 par litre d'essence, hausses des taxes de parcage...), mais aussi pour les accords bilatéraux. Moritz Leuenberger a surenchéri en affirmant que l'initiative se trompait de cible en combattant la mobilité. A ce qu'il considérait comme une utopie aux accents dirigistes, il a opposé le bilan de sa politique des transports: des prescriptions renforcées sur les gaz d'échappement et sur le bruit, la taxe poids lourd dont l'introduction était imminente, la loi sur le CO₂, la réforme écologique de la fiscalité décidée par le parlement, celle des chemins de fer ainsi que plusieurs améliorations dans le domaine de la sécurité

Initiative pour la réduction du trafic – Actif-traffic **Votation du 12 mars 2000**

Participation : 41,6 %
Oui: 415 605 (21,3%) / 0 cantons
Non: 1 532 518 (78,7) / 20 6/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non: PDC, PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; USCI, USAM, USP.
- Liberté de vote: PdT, USS.

* Recommandations différentes des partis cantonaux¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 04.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application

porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiative – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous" Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux ¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de promouvoir l'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison », ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“ Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%
Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0
Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.
- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.
- Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux ¹⁹

Les opposants au **contre-projet de l'initiative Avanti** se sont fortement engagés durant la **campagne précédent la Votation**. Leurs arguments se sont concentrés sur deux éléments : la construction du tunnel du Gothard, qui sabotait l'objectif d'un transfert du trafic des marchandises de la route au rail, et les coûts très élevés de réalisation de l'initiative (oscillant entre CHF 30 et 40 milliards), alors que l'Etat devait opérer des restrictions budgétaires. Les opposants craignaient également que l'extension de certaines capacités routières favorise un engorgement du réseau. Le PS, les Verts, les organisations de protection de l'environnement, les syndicats, ainsi que le PDC, contre la recommandation de la direction de son parti, ont apporté leur soutien aux adversaires du contre-projet. Les partisans d'Avanti ont pu compter sur l'appui du PRD, de l'UDC et des associations d'entrepreneurs. L'UDC a toutefois reproché à ses partenaires « leur mollesse » et leur manque d'engagement dans la campagne en comparaison de leurs rivaux. Les partisans ont vanté le concept du contre-projet qui permettait à la fois de promouvoir le trafic privé et les transports publics, et dont le financement était assuré à long terme par l'utilisation des taxes à affectation spéciale payées par les automobilistes. Ils récusèrent les chiffres avancés par les opposants et avançaient à la place la somme de CHF 20 milliards. Tout en défendant le texte soumis au vote, Moritz Leuenberger, ministre en charge du dossier, n'a pas caché ses réserves sur les modifications apportées par le parlement. Il a estimé qu'il appartenait à ce dernier de défendre ses propositions.

Contre-projet de l'Assemblée fédérale relatif à l'initiative populaire "Avanti" Votation du 8 février 2004

Participation : 45,6%
Oui : 800 632 (37,2%) / cantons: 0
Non : 1 351 500 (62,8%) / cantons: 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui : PRD (1*), UDC (5*), PLS, PSL, Lega ; Economiesuisse, USAM.
- Non : PS, PDC (5*), PES, PEC, PCS, PST, DS, UDF ; USS, CSC.

* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le contre-projet Avanti a été **rejeté par 62,8% des votants et tous les cantons**. La plus forte opposition a été enregistrée aux Grisons (74,5% de non), à Uri (73,6%) et au Valais (71,8%). A l'autre bout de l'échelle, le Tessin (55,7%), Zoug (58,1%) et Schwyz (58,3%) se sont montrés les plus favorables. D'après les résultats de l'analyse Vox, il y a des différences entre les diverses régions linguistiques quant au rejet du contre-projet. Alors qu'en Suisse allemande et au Tessin le motif principal du rejet est d'empêcher la construction du second tube du Gothard, la Suisse francophone met en exergue l'importance des coûts. Les partisans et adversaires du contre-projet se sont rejoints sur la nécessité d'investir dans les transports publics d'agglomérations. Selon l'Analyse Vox, le comportement de vote dénote un fossé gauche/droite : les personnes à gauche de l'échiquier politique rejettent le contre-projet, tandis que celles qui se situent à droite l'acceptent de justesse. La position relative à la politique de protection de l'environnement a influencé la décision de manière quasi identique. Le comportement des sympathisants des partis montre que le scepticisme s'était largement répandu dans le camp bourgeois. A l'inverse, la gauche a su motiver ses sympathisants à participer au vote. Deux tiers de sympathisants du PDC ont suivi la recommandation de leur parti.²⁰

Am 23. September 2012 stimmte die Thurgauer Stimmbevölkerung über die **Erweiterung des Strassennetzes um die Bodensee-Thurthalstrasse** (BTS) und die Oberlandstrasse (OLS) ab. Die Regierung und der Grosse Rat empfahlen den Stimmberechtigten ein Ja, weil sie sich von den neuen Verkehrsachsen eine Entlastung der Dörfer und Städte im Mittel- und Oberthurgau erhofften. Der Grosse Rat hatte den Grundsatzentscheid (Netzbeschluss) wegen seiner grossen Bedeutung von sich aus der Volksabstimmung unterstellt. Die Stimmbevölkerung unterstützte das Vorhaben mit 54.6 Prozent Ja-Stimmen bei einer Beteiligung von hohen 54.4 Prozent.²¹

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmbeteiligung von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am stärksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender. Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees. Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016

Beteiligung: 63.5%
Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2
Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:

- Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG
- Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP

* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen ²²

Eisenbahn

L'initiative «pour l'encouragement des transports publics» (dite aussi «initiative CFF»), lancée en 1984 par les indépendants et ayant abouti en 1986, entendait inscrire dans la Constitution la promotion des transports en commun comme tâche permanente de la Confédération. Il s'agissait en particulier de créer une infrastructure performante desservant l'ensemble du territoire, de prévoir des tarifs avantageux, de favoriser le transport de marchandises par le rail, de mettre en place des communautés tarifaires dans certaines régions, etc. Pour ce faire, un tiers du produit des droits d'entrée sur les carburants (plus de 800 millions de francs par an) aurait été affecté au transports publics au détriment du trafic routier. Le gouvernement et le parlement avaient nettement rejeté ce texte, respectivement en 1989 et en 1990, et ne lui ont opposé aucun contreprojet.

Comme dans nombre de scrutins sur le même sujet, ce texte a été soutenu par les partis de gauche et les organisations écologistes et combattu par les partis bourgeois et les associations d'automobilistes. Ces mots d'ordre ayant été bien suivis, le résultat de la votation constitue un rejet assez large de la part du souverain. De fait, seuls deux cantons ont accepté l'initiative. Il s'agit de Uri et de Bâle-Ville, qui sont aux prises avec d'importants problèmes de trafic.

Initiative «Pour l'encouragement des transports publics». Votation du 3 mars 1991

Participation: 31.2%

Non: 840'374 (62.9%) / 19 et 5/2 cantons

Oui: 496'645 (37.1%) / 1 et 1/2 cantons

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC (2*), UDC, PLS, PA; USAM, Vorort, FRS, TCS, ACS, ASTAG.

– Oui: PSS, AdI, PEP, PES, Alliance verte, DS; USS, CSCS, AST et les organisations de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont souligné qu'un réseau de transports en commun performant, étendu et avantageux, donc attractif, serait profitable en particulier à l'aménagement du territoire et à la protection de l'environnement. Cela permettrait à la population de délaissier quelque peu l'automobile privée, ce qui améliorerait la qualité de l'air, désengorgerait les routes et les localités et favoriserait le transfert de la route au rail du trafic de transit. De tels éléments se devraient d'être inscrits dans la Constitution, pour que la Confédération soit obligée d'agir constamment et réellement dans cette direction. L'avantage d'utiliser à cet effet une partie du produit des droits d'entrée sur les carburants serait de pouvoir financer des grands projets de la Confédération, comme Rail 2000 ou les transversales alpines sans augmentation d'impôts ou de tarifs. En outre, cela ne léserait pas les automobilistes; une bonne part de ce produit leur resterait consacrée et les bénéficiaires d'une politique de soutien des transports publics (fluidification du trafic, qualité de vie) leur profiteraient également. Les partisans de l'initiative ont encore ajouté que de tels modes de financement étaient en usage depuis longtemps dans d'autres pays (Autriche, Allemagne).

Les opposants à ce texte ont particulièrement argué que de nombreuses exigences de l'initiative étaient déjà réalisées, ou en voie de l'être: Rail 2000, NLFA, communautés tarifaires, trafic combiné, voies de raccordement, etc. Ils ont précisé que ces projets coûtaient très chers à la Confédération et aux cantons, et qu'aller plus loin dans cette politique serait dangereux pour les finances publiques. De plus, vu le mode de financement envisagé, le trafic automobile serait pénalisé, notamment par le fait que les moyens manqueraient pour achever le réseau des routes nationales. D'ailleurs, le produit des droits d'entrée sur les carburants peut déjà, dans une certaine mesure, être affecté à d'autres tâches (ferroutage). De par sa nature, ce texte donnerait le pouvoir à l'Etat de restreindre le trafic et d'obliger le transfert du transport de marchandises de la route au rail; cela serait incompatible avec la liberté de circulation et du commerce.

La campagne sur cet objet ne suscita guère d'enthousiasme. Le taux de participation de 31.2 pour cent en témoigne, qui est le plus faible depuis une dizaine d'années. Si le fait qu'une bonne partie de l'initiative était dépassée peut expliquer ce manque de mobilisation, cette tendance n'a assurément pas été renversée par le second objet en jeu (droit de vote à 18 ans) dont le résultat était acquis d'avance, ainsi que le confirme l'analyse Vox de cette votation. Cette dernière met, par ailleurs, en évidence la similitude des votants par rapport aux autres scrutins dans le domaine des transports. Ainsi, les plus enclins à accepter ce texte furent les sympathisants de gauche et des mouvements écologiques ainsi que les alémaniques.²³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 27.09.1992
SERGE TERRIBILINI

Le 27 septembre, avec une participation relativement élevée, **les Suisses ont accepté le projet de transversales alpines à une forte majorité**. Les plus enthousiastes furent les Romands, où le taux de oui culmina jusqu'à 85 pour cent à Genève et 79 pour cent en Valais, auxquels il faut ajouter les Bâlois (près de 72 pour cent). A l'inverse, les plus mitigés furent les citoyens de Suisse orientale et centrale (sur l'axe du Gothard). Deux cantons ont même rejeté l'arrêté; il s'agit d'Uri (59 pour cent de non), très touché par le transit par route ou par rail, et des deux Appenzell. D'aucuns, Romands en premier lieu, ont relevé que ce résultat dépassait le cadre des transports et était encourageant dans la perspective de l'intégration de la Suisse à l'Europe. Les réactions des pays voisins allèrent également dans ce sens. Les commentaires en Suisse alémanique ont plutôt mis l'accent sur la dimension écologique de la chose. Avant la votation, le commissaire européen des Transports, K. Van Miert, s'il a déclaré être confiant sur l'issue du vote, n'a pas caché qu'un refus populaire mettrait fondamentalement en cause l'accord sur le transit alpin et placerait la Suisse en fort mauvaise position par rapport à la CE.

Arrêté relatif à la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

Votation du 27 septembre 1992

Participation: 45.9%

Oui: 1'305'914 (63.6%)

Non: 747'048 (36.4%)

Mots d'ordre:

Oui: PDC, PRD, PS (1*), UDC (2*), AdI, PEP, PL, PdT (1*); ATE, CSCS, SEV, SPE, TCS, USAM, USP, Vorort, USS ainsi que diverses organisations pour la construction, les transports publics ou l'énergie.

Non: DS (2*), PA, PE (2*); WWF, Greenpeace. Liberté de vote: ACS, ASTAG, LSPN.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Pour les partisans des NLFA, un tel projet serait le seul instrument susceptible de transférer vers le rail l'accroissement prévisible du trafic des marchandises à longue distance. De ce fait, il permettrait d'éviter un déferlement de poids lourds sur les routes et irait dans le sens d'une protection accrue de l'environnement, notamment en ce qui concerne la région alpine. Il serait également un outil central pour l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire européen; non seulement les cantons alpins pourraient profiter de son effet de synergie, mais il faciliterait le raccordement au réseau à grande vitesse et procurerait en cela de nombreux gains de temps. Il revaloriserait également le Simplon. Autre point capital, les transversales alpines constituent un élément fondamental du traité sur le transit avec la CE, sans lequel celui-ci serait vide de sens et laisserait la Suisse aux prises avec un trafic routier excessif. Plus largement, ce serait l'intégration européenne de la Suisse qui serait remise en question. Sur le plan purement économique, les NLFA, dévisées à quelque 15 milliards de francs, représentent un chantier important s'étendant sur de nombreuses années; cela constituerait une chance unique pour l'emploi et la construction dans une période de récession. Par ailleurs, le coût des transversales par rapport au produit intérieur brut serait tout à fait supportable et ne compromettrait en aucune manière les finances fédérales. Enfin, les défenseurs d'Alptransit n'ont pas manqué de mettre en évidence le fait que ce projet se situait dans la tradition helvétique des grandes constructions ferroviaires et revêtait un esprit pionnier digne de celui qui anima la percée du Saint-Gothard.

Les **opposants** aux transversales alpines, fortement minoritaires et constitués de deux groupes antagonistes (automobilistes plus quelques parlementaires de tous les courants bourgeois confondus et écologistes), ont principalement mis l'accent sur deux points. Premièrement, le coût réel du projet serait excessif: certains ont articulé des chiffres allant de CHF 25 à CHF 50 milliards. De telles sommes ne pourraient être assumées qu'au détriment d'autres prestations de l'Etat ou par des hausses d'impôts. En outre, le mode de financement fut fortement critiqué; la ponction des sommes nécessaires sur les droits d'entrée sur les carburants ont notamment été dénoncées par les automobilistes. Selon eux, la construction du réseau routier en souffrirait et les automobilistes seraient une fois de plus les victimes de la politique fédérale. Deuxièmement, la réalisation des NLFA irait à l'encontre d'une véritable politique de protection de l'environnement. Les défenseurs de la nature, en utilisant cet argument, entendaient démontrer que les transversales alpines étaient surdimensionnées et qu'elles n'auraient fait que dévaloriser certains paysages alpins, dévorer une quantité immense de terrain, créer des montagnes de déchets avec les matériaux d'excavation et utiliser une quantité excessive d'électricité. Et ce, sans pouvoir endiguer une seule seconde le flot croissant des véhicules motorisés. Selon ces opposants, il aurait mieux valu oeuvrer dans le sens d'une limitation de la mobilité, ceci notamment en recentrant les activités économiques au niveau des régions européennes et en diminuant certains échanges. Les transversales alpines auraient également pour conséquence de sacrifier le trafic régional et de défavoriser ainsi les régions périphériques. Elles auraient de plus ôté toute priorité à l'achèvement de Rail 2000. Par ailleurs, il fut relevé par les deux parties que les NLFA n'étaient construites que pour répondre aux besoins de la CE, cette dernière n'ayant même pas proposé une participation financière.

Durant la campagne, la voix des partisans des NLFA fut largement dominante. En particulier, A. Ogi s'impliqua personnellement et fut omniprésent dans les médias. L'analyse Vox de ce scrutin montre que l'argument majeur retenu par les personnes ayant accepté le projet est celui relatif à la protection de l'environnement par le transfert de la route au rail du trafic de marchandises de transit. Le phénomène de l'intégration européenne semble avoir joué un rôle limité. Chez les opposants,

l'importance financière du projet fut décisive pour la formation de leur opinion. Par ailleurs, les sympathisants du PRD, du PDC, de l'AdI ou du PEP furent les plus enclins à accepter le projet, les personnes proches des verts, des automobilistes ou des démocrates suisses le rejetèrent plutôt.

Suite à la votation populaire, le Conseil fédéral a mis sur pied un organe indépendant de contrôle et de coordination des NLFA (OCC) dont la tâche sera de reconnaître assez tôt les risques et les problèmes engendrés par la réalisation d'Alptransit. M. Blanc (udc), ex-conseiller d'Etat vaudois, en a été nommé président.²⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.1998
LAURE DUPRAZ

Au mois de novembre, les citoyens étaient appelés à se prononcer sur l'**arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics** (modernisation des chemins de fer). L'arrêté devait régler le financement à long terme de quatre grands projets ferroviaires: Rail 2000 (CHF 13,4 milliards), NLFA redimensionnées (CHF 13,6 milliards), raccordement au réseau TGV européen (CHF 1,2 milliard) et mesures antibruit (CHF 2,3 milliards), soit un total de CHF 30,5 milliards échelonnés sur 25 ans. Les quatre sources de financement étaient la RPLP, l'impôt sur les huiles minérales, la TVA et le marché des capitaux. **Le souverain a accepté l'arrêté fédéral avec 63,5% de oui.** Les résultats du vote ont montré une forte corrélation avec la votation concernant la redevance sur le trafic des poids lourds. Néanmoins, par rapport à la RPLP, les taux d'approbation ont sensiblement augmenté dans les communes rurales et dans les communes francophones. Le clivage entre les centres et les régions périphériques a fonctionné, les villes approuvant plus nettement l'arrêté (67% de oui) que les campagnes (55% de oui). La Suisse romande a accepté le projet un peu plus nettement que la Suisse alémanique, mais les différences sont restées minimes. Les cantons approuvant le plus massivement l'arrêté ont été: Genève (78,3%), Bâle-Ville (75,1%), le Tessin (73,6%) et le Valais (73,5%).

La **campagne** qui précéda le vote fut marquée par une forte médiatisation des enjeux. Au sein du système de partis, le projet bénéficia d'un large soutien. En effet, ne se sont opposés au projet que l'UDC, le PdL, les DS, ainsi que certaines sections cantonales du PRD, appuyés par le TCS, seule grande association à se prononcer contre. Les partisans du projet ont soutenu l'argument selon lequel les NLFA étaient nécessaires pour conclure les négociations bilatérales. Ils ont en outre souligné la cohérence du projet avec les dernières votations liées au dossier européen (NLFA, initiative des Alpes, RPLP). Aussi, le souci de mettre les deux régions linguistiques sur un pied d'égalité, en percevant les deux tunnels, a été largement partagé. Finalement, les conséquences positives sur l'environnement et sur l'emploi dans les transports publics et le tourisme ont été mises en avant. Les opposants au projet se sont surtout focalisés sur l'aspect «gouffre à milliards» que constituait selon eux l'objet du vote. Ils ont essentiellement dénoncé les coûts jugés démentiels, entraînés notamment par le percement de deux tunnels au lieu d'un seul. L'argument, selon lequel de nouveaux impôts pourraient apparaître pour rentabiliser les NLFA, a été aussi plébiscité. Le TCS a dénoncé le fait que le financement reposait essentiellement sur des recettes provenant de la route.

Arrêté fédéral relatif à la réalisation et au financement des projets d'infrastructure des transports publics **Votation du 29 novembre 1998**

Participation: 37,7%
Oui : 1 104 294 (63,5%) / 19 3/2 cantons
Non : 634 714 (36,5%) / 1 3/2 cantons

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PRD (6*), PDC, AdI, PEP, PCS, PL, PE, PdL, PdT; Vorort, USP, USS, CSC, WWF.
- Non : UDC (3*), PdL, DS (1*); TCS.
- Liberté de vote: USAM.

* Recommandations différentes des partis cantonaux.²⁵

KANTONALE POLITIK
DATUM: 24.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'UBS ayant refusé de racheter le contrat de projet à ses promoteurs, les CFF ont annoncé qu'ils renonçaient à conclure le contrat nécessaire en vue de la construction du complexe Eurogate à Zurich. Le complexe, prévu au-dessus des voies de la gare, devait s'étendre sur 242'000 m² et offrir des bureaux pour 5'000 personnes, 500 appartements, un hôtel et un centre de congrès. La **nouvelle gare traversante souterraine de Zurich** a eu par contre plus de succès. Après son approbation par le parlement zurichois, les citoyens zurichois ont à une écrasante majorité de voix accepté en septembre l'investissement de CHF 580 millions destiné à sa construction. Le projet était devisé à CHF 1,45 milliards. Le reste sera prix en charge par les CFF et peut être la Confédération. Cette nouvelle gare améliorera la situation actuelle, car les voies finissent en cul-de-sac pour le trafic en transit. Seul le RER dispose d'une gare traversante en sous-sol. Le nouveau projet ajoute quatre voies souterraines prolongées par un tunnel sous la Limmat, reliant le centre à Oerlikon, au nord-est. Ainsi, des trains venant de Berne, Bienne ou Bâle pourront continuer en direction de Kloten et Winterthur sans rebroussement.²⁶

KANTONALE POLITIK
DATUM: 06.05.2006
MAGDALENA BERNATH

Im Februar hiessen die Bündnerinnen und Bündner mit 72% Ja-Stimmen den Verpflichtungskredit von CHF 20 Mio. für den Bau der **Porta Alpina** in Sedrun gut. Regierung und Parlament Graubündens hatten dem Souverän einstimmig ein entsprechendes Gesamtpaket mit Vor- und Hauptinvestitionen für den NEAT-Anschluss in die obere Surselva vorgelegt, sämtliche Parteien und Verbände hatten um Zustimmung geworben. Zusammen mit der Beteiligung der Surselva von CHF 5 Mio. bringt Graubünden damit die Hälfte der veranschlagten Kosten von CHF 50 Mio. auf. Den Rest soll der Bund bezahlen; bisher hat das Bundesparlament einen Anteil an der Vorinvestition von CHF 7,5 Mio. verabschiedet. Im Mai erteilte das UVEK dem Kanton die Baubewilligung für Vorinvestitionen in der Grössenordnung von CHF 15 Mio. unter der Auflage, dass sich die Realisierung des Gotthard-Basistunnels nicht verzögert und dass der Kanton mit dem noch zu bestimmenden Betreiber der Porta Alpina ein Betriebskonzept ausarbeitet.²⁷

KANTONALE POLITIK
DATUM: 30.11.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le peuple genevois a approuvé par 61,2% des voix l'octroi d'un **crédit supplémentaire pour** la future ligne transfrontalière du RER genevois Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (F) (**CEVA**) afin de couvrir un surcoût de CHF 107 millions par rapport aux CHF 400 millions octroyés par le Grand Conseil en 2002. Suite à l'approbation du Grand Conseil en juin, le référendum avait été lancé par le front anti-CEVA, qui avait déjà tenté de faire barrage au projet l'année précédente au moyen d'une initiative populaire visant à modifier le tracé de la ligne. Le Grand Conseil avait alors invalidé l'initiative, décision confirmée par la suite par le Tribunal fédéral.²⁸

Luftfahrt

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 06.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Pourtant, les **mesures contenues dans l'accord EEE ne purent entrer en vigueur** car, bien que le parlement ait adopté les réformes légales nécessaires, le refus en votation populaire le 6 décembre du traité EEE les a rendues caduques.²⁹

ANDERES
DATUM: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur

assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SairGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)³⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Saisi d'une **initiative populaire cantonale visant à réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich** par un plafonnement du nombre de mouvements d'appareils (250'000/an; 260'000 en 2006) et une interruption des vols durant neuf heures la nuit (en 2006: six heures), le Grand conseil zurichois a adopté un contre-projet censé permettre de lutter contre le bruit des avions sans entraver la croissance de l'aéroport. A la limitation, jugée rigide, voulue par les initiants, elle a préféré l'édiction d'une limite à 320'000 mouvements/an et une interdiction de vol durant sept heures pendant la nuit. Dans les urnes, l'initiative, soutenue par les Verts, le PS et les organisations écologistes, a été rejetée par 63% des votants, alors que le contre-projet a été approuvé dans une proportion identique. Le PRD, le PDC, l'UDC, Swiss et Flughafen Zürich AG, qui craignaient pour le développement économique de la région, ont fait part de leur soulagement. Le peuple zurichois devra toutefois encore voter sur trois autres initiatives visant toutes à réduire le nombre de vols et étendre la durée du repos nocturne.³¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.09.2009
NICOLAS FREYMOND

Le 27 septembre, le peuple zurichois a rejeté par 75,2% des voix l'initiative populaire cantonale visant à **réduire les nuisances sonores de l'aéroport de Zurich par un plafonnement du nombre de mouvements** d'appareils à 250'000 mouvements par an et un prolongement de 6 à 9 heures de l'interruption nocturne des vols. Tous les partis avaient appelé au rejet et seules quelques communes directement exposées aux nuisances induites par le trafic aérien ont approuvé le texte proposé.³²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.11.2009
NICOLAS FREYMOND

Suite à son approbation par les chambres l'année précédente, l'arrêté portant modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale afin de **créer un financement spécial en faveur du trafic aérien** a été soumis au **vote du peuple et des cantons** à l'automne de l'année sous revue. La création de ce fonds spécial doté d'environ CHF 40 millions en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique n'a pas suscité les passions dans une campagne de votation nettement dominée par les initiatives populaires « pour l'interdiction d'exporter du matériel de guerre » et surtout « contre la construction de minarets ». Les partis gouvernementaux ont soutenu le projet, à l'exception du parti socialiste qui a laissé la liberté de vote, alors que son groupe parlementaire avait unanimement rejeté le projet l'année précédente. Les partisans ont souligné que la création de ce fonds est censée garantir que les taxes sur les carburants ne profitent plus exclusivement au trafic routier mais aussi au trafic aérien. À l'inverse, le camp des opposants, réunissant les Verts, le PEV, le PCS et le PdT, a critiqué les nuisances environnementales dues à l'aviation et jugées autrement plus graves que celles du trafic routier. Si les organisations patronales ont appelé à approuver le projet, les syndicats n'ont pas émis de mots d'ordre. Parmi les organisations de protection de l'environnement, seule l'ATE a pris position, laissant la liberté de vote.

Votation du 29 novembre 2009

Participation : 52,6%

Oui : 1 609 682 (65,0%) / cantons : 20 6/2

Non : 867 113 (35,0%) / cantons : 0

Mots d'ordre :

- Oui : PLR, PDC, UDC, UDF, PBD, Lega, Verts libéraux ; USAM, Economiesuisse, USP.
- Non : Verts, PCS, PEV, PdT.
- Liberté de vote : PS, DS ; ATE

Au terme de cette terne campagne, l'arrêté fédéral sur la création d'un financement spécial en faveur de tâches dans le domaine du trafic aérien a été approuvé par 65% des citoyens et citoyennes et par tous les cantons. Grâce à la mobilisation suscitée par les autres objets, le taux de participation s'est élevé à 52,6%. Sans surprise, l'approbation a été la plus forte dans les cantons aéroportuaires de Genève (72,5%) et Zurich (69,2%).³³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 28.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Im November lehnte die Zürcher Stimmbevölkerung mit 58.8% Nein-Stimmen eine von 42 Gemeinden eingereichte Behördeninitiative ab, die den **Pistenneubau** bzw. deren Ausbau **am Flughafen Zürich-Kloten** künftig untersagen wollte. Noch deutlicher, mit 68,2% Nein, verwarf der Souverän einen Gegenvorschlag des Vereins „Flugschneise Süd – Nein“, der neben dem Ausbauverbot unter anderem auch einen Verzicht auf sogenannte Schnellabrollwege und eine Aufhebung der Südanflüge forderte.³⁴

Post und Telekommunikation

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La **campagne** contre l'initiative populaire « Services postaux pour tous » a été marquée par le refus des partis gouvernementaux de droite d'assumer leur responsabilité. Ceux-ci ont prétexté leurs engagements sur les autres objets soumis à votation. Par défaut, le leadership a été confié au Parti libéral suisse. Les adversaires de l'initiative ont également connu la défection des milieux économiques et du patronat, qui ont refusé de mettre de l'argent à disposition. Les opposants rejetaient l'initiative, car deux de ses exigences – un réseau de bureaux postaux couvrant tout le territoire et la consultation des communes sur les décisions qui les concernent – avaient déjà été prises en compte par la révision de la loi sur la Poste et son ordonnance. Sur la troisième exigence – la garantie d'une subvention fédérale de CHF 500 millions si La Poste ne peut plus financer ses services de base, ni par son monopole sur les lettres, ni par les redevances des opérateurs privés –, les **adversaires** la qualifiaient « d'impôt postal ». Ils **refusaient de figer l'infrastructure de La Poste dans la Constitution**. D'après eux, l'initiative allait à l'encontre des efforts de rationalisation et de modernisation entrepris par La Poste face aux nouveaux défis (recul des volumes de courrier, abaissement de la limite du poids du monopole postal, nouvelles tendances SMS-E-mails). Les **initiants** rétorquaient que la mission de La Poste est avant tout de **garantir le service à toute la population dans tout le pays**. De ce fait, il était nécessaire de maintenir le réseau et les prestations complètes, de manière à ce qu'une large population (personnes âgées, en périphérie, handicapées) ne soit pas prétéritée. Les initiants considéraient que le service public n'était pas une activité économique ordinaire et l'initiative se voulait être un signal clair face aux risques de démantèlement et de privatisation de La Poste. Sur la question des coûts, ils estimaient que tant que le monopole de La Poste ne serait pas touché, il n'y aurait pas de nécessité pour l'Etat de passer à la caisse. Les radicaux de Genève et du Valais, les démocrate-chrétiens du Jura, des Grisons et de Neuchâtel, les démocrates du centre du Valais, ainsi qu'un comité bourgeois en faveur de l'initiative et les Démocrates suisses, sont venus apporter leur soutien aux initiants. Alors que la direction combattait l'initiative, elle a interdit à ses employés de manifester toute forme de soutien durant le temps de travail.

« Initiative populaire Services postaux pour tous »

Votation du 26 septembre 2004

Participation : 53,5%
Oui : 1 259 114 (49,8%) / cantons 9 1/2
Non : 1 247 771 (50,2%) / cantons 11 5/2

Mots d'ordre:

- Oui : PS, PES, PEV, PCS, PST, DS, Lega ; USS, CSC.
- Non : PRD (1*), PDC (3*), UDC (1*), PLS, UDF ; Economiesuisse, USAM, USP.

* Recommandations différentes des partis cantonaux³⁵

Am 5. Juni 2016 befand das Stimmvolk an der Urne über die **Volksinitiative „Pro Service public“**. Nachdem Bundesrat und Parlament die Initiative deutlich abgelehnt und keine Partei die Initiative unterstützt hatte, begann der äusserst einseitige Abstimmungskampf erst drei Wochen vor dem Abstimmungswochenende – die Gegnerschaft war von Umfrageergebnissen aufgeschreckt worden, welche einen knappen Ausgang vermuten liessen. Das Abstimmungsergebnis war schliesslich deutlich: Nur knapp ein Drittel der Stimmenden nahm die Initiative an.

Die VOX-Analyse ergab, dass der häufigste Grund für die Ablehnung der Initiative die Meinung war, der Service public werde durch die Initiative nicht gestärkt, sondern eher geschwächt. Zudem sei die Grundversorgung in der Schweiz bereits sehr gut. Viele Nein-Stimmende meinten auch, es müsse den bundesnahen Betrieben weiterhin möglich sein, Gewinne zu erzielen, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Ja-Stimmende wollten den Service public insgesamt verbessern und hofften, mit der Annahme der Initiative spezifische Leistungen – etwa Poststellen und Bahnschalter – zu erhalten. Auch die als unangemessen empfundene Lohnungleichheit in bundesnahen Betrieben wurde als Grund für die Zustimmung zur Initiative angegeben.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.77%

Ja: 784'303 (32.4%) / Stände: 0

Nein: 1'637'707 (67.6%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: -

- Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, GLP, GPS, SP, SVP (1)*.

*in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ³⁶

-
- 1) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17
 - 2) BO CE, 1992, p. 1071; BO CE, 1992, p. 917 s.; BO CN, 1992, p. 1684 ss.; BO CN, 1992, p. 1924 ss.; BO CN, 1992, p. 1932; BO CN, 1992, p. 1966 ss.; BO CN, 1992, p. 2218 ss.; FF, 1992, V, p. 1 ss.
 - 3) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
 - 4) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
 - 5) BO CN, 1994 p. 155 ss.; Presse des 21.2, 22.2, 8.3, 15.3, 16.3, 3.6 et 4.6.94; 24 Heures, 27.5 et 28.5.94
 - 6) BO CE, 1995, p. 159 ss.; BO CE, 1995, p. 440; BO CN, 1995, p. 1 ss.; BO CN, 1995, p. 1012; FF, 1995, I, p. 85 ss.; FF, 1995, II, p. 351
 - 7) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.
 - 8) FF, 1996, II, p. 1038 ss.; Presse du 11.3.96
 - 9) Delgrande und Linder (1996). Analyse des votations fédérales du 10 mars 1996, Vox No 58.
 - 10) LT, 28.4.00.
 - 11) NZZ und CdT, 27.1.11; Presse vom 16. und 17.5.11.
 - 12) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".
 - 13) Bernhard et al. (2014). APS-Inserateanalyse der eidg. Abstimmung vom 9.2.14; Sciarini et al. (2014): VOX-Analyse der eidg. Abstimmungen vom 9.2.14; NZZ, 10.2.14
 - 14) APS-Inserateanalyse_20160605.pdf; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016; NZZ, 4.6.16; CdT, Lib, NZZ, SGT, TA, 6.6.16
 - 15) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90, NZZ, 31.1., 23.2., 27.2.,19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990
 - 16) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.
 - 17) LT, 8.1.1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.
 - 18) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
 - 19) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
 - 20) FF, 2004, p. 2045 s; Hirter, Hans / Linder, Wolf, Vox, Analyse des votations fédérales du 8 février 2004, Berne 2004; presse du 9.2.04.; Presse du 9.2.04.; Presse du mois de janvier.
 - 21) Resultate der Abstimmung im Kanton TG zum Netzbeschluss vom 23.9.12
 - 22) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fédérale du 28 février 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16
 - 23) FF, 1991, II, p. 637 ss.; Presse du mois de février 1991 et du 4.3.91; Vox, Analyse des votations fédérales du 3 mars 1991, Genève 1991.
 - 24) FF, 1992, VI, p. 409 ss.; JdG, 14.3 et 18.3.92; Presse du 26.6.92, 18.7.92, 28.9.92, 29.9.92, 1.12.92 et 15.12.92 et des mois d'août et de septembre 1992; Vox, Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1992, Berne 1992.
 - 25) FF, 1999, p. 963; presse des 7.10, 9.10 et 13.10.98; NZZ, 27.10.98; Bund, 11.11.98; BaZ, 27.11.98; OFS, communiqué de presse du 22.12.98.
 - 26) LT, 8.5.01; 24h, 24.9.01.
 - 27) Presse vom 13.2. und 6.5.06.
 - 28) TG, 26.2.09; LT, 29.4, 26.6 (GC) et 17.7.09; LT, NZZ et TG, 30.11.09 (votation).
 - 29) BO CE, 1992, p. 1070; BO CN, 1992, p. 1967; BO CN, 1992, p. 2218 ss.; Cf. supra, part. I, 2 (EEE); FF, 1992, V, p. 1 ss.
 - 30) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup) ; TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).
 - 31) NZZ, 6.2, 21.2, 24.2 et 28.3.07; presse du 26.11.07.
 - 32) AZ et NZZ, 28.9.09.

- 33) FF, 2010, p. 3117 ss.; presse du 30.11.09.; Presse du 26.9.09 (CF); Lib. et NZZ, 13.10.09; SN, 22.10.09; BaZ, LT et NZZ, 27.10.09; BaZ, NZZ et SGT, 30.10.09; BaZ et NZZ, 6.11.09; SZ, 9.11.09; SGT, 11.11.09; SN, 14.11.09; NLZ, 17.11.09.
- 34) NZZ, 3.11. und 17.11.11; AZ, 8.11.11; LT, 21.11.11; Lib., 25.11.11; Presse vom 28.11.11.
- 35) Presse du mois de juillet, août et septembre 2004.
- 36) APS-Inserateanalyse; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016