

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Bahninfrastruktur
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Gesellschaftliche Debatte
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Bieri, Niklaus
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Bieri, Niklaus; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Bahninfrastruktur, Gesellschaftliche Debatte, 1989 - 2020*. 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
Eisenbahn	1

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
BAV	Bundesamt für Verkehr
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
ETHL	Eidgenössische Technische Hochschule Lausanne
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
TGV	Hochgeschwindigkeitszug

DFF	Département fédéral des finances
OFT	Office fédéral des transports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
TGV	Train à grande vitesse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 28.11.2012
NIKLAUS BIERI

Im Vorfeld der FABI-Debatte im Ständerat bemühten sich Städte, Regionen und Kantone, ihre eigenen **Interessen bezüglich Ausbaus der Bahninfrastruktur** zu positionieren. Da die in der bundesrätlichen Botschaft vorgesehenen CHF 3,5 Mrd. nicht alle Wünsche finanzieren können, war das Berichtsjahr geprägt von Manövern und Allianzen der verschiedenen Akteure. Der Ständerat nahm weitere Projekte in das Ausbaupaket der Bahninfrastruktur auf und erhöhte die Mittel auf über CHF 6 Mrd. Die ständerätlichen Ergänzungen sind zumindest teilweise als Kompromiss zwischen den Landesteilen zu deuten. FABI geht 2013 in den Nationalrat – das Ringen um Anteile am Bahnausbaupaket dürfte damit auch im Folgejahr die Verkehrspolitik bestimmen.¹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 04.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die feierliche **Eröffnung des Ceneri-Basistunnels** am 4. September 2020 veranlasste die Schweizer Printmedien, und vor allem den *Corriere del Ticino*, zu einer breiten Berichterstattung. Der 15.4 Kilometer lange Ceneri-Eisenbahntunnel werde die Reise von Locarno nach Lugano auf 30 Minuten Fahrzeit verkürzen und sei somit für den Personenverkehr sehr wichtig. Noch relevanter sei der Tunnel aber für den Güterverkehr und insbesondere für die Vollendung der NEAT in der Schweiz, betonten die Zeitungen. Der Ceneri-Basistunnel, als letztes Teilstück der NEAT, mache die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene noch attraktiver. Allerdings fehlten noch einige weitere Teilstrecken im Ausland, vor allem in Deutschland, um das Fernziel der Vollendung der europäischen Entwicklungsachse von Rotterdam nach Genua zu erreichen. Die Medien rekapitulierten ebenfalls die langjährige und aufreibende Geschichte der NEAT, von den 1960er Jahren bis zur Eröffnung dieses dritten Tunnels, nach dem Lötschberg-Tunnel und dem Gotthard-Tunnel. Ebenfalls aufgegriffen wurde die Bedeutung des Ceneri-Basistunnels für den Kanton Tessin respektive für die Vision der Città Ticino, also des Zusammenschlusses des Tessins zu einer einzigen Stadt. Dieses Konzept erläuterte der Tessiner Regierungspräsident Norman Gobbi (TI, lega) gemäss NZZ als harmonisches Zusammenwachsen der Täler und Ebenen, in denen 90 Prozent der Tessiner Bevölkerung leben, mit dem Ziel, die Entwicklung des Tessins zu fördern.²

Eisenbahn

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Malgré l'échec du référendum contre rail 2000 en décembre 1987, **la contestation contre** certaines dispositions du projet s'est accrue. Sur les quatre nouveaux tronçons à construire, deux sont particulièrement mis en cause. Il s'agit de ceux de **Mattstetten (BE)–Rothrist (AG) et d'Oiten (SO)–Muttenz (BL)** qui connaissent des situations analogues. Dans le premier cas, les 49 communes concernées par cette nouvelle ligne, appuyées par les gouvernements cantonaux, se sont engagées en faveur d'une variante qui ménagerait davantage l'environnement et les terres agricoles par le percement d'un tunnel sous le Muniberg et divers autres ouvrages de ce type. Dans le second cas, quatre communes de Bâle-Campagne ainsi que le gouvernement de ce canton se battent pour une variante qui éviterait la commune de Sissach et comprendrait un tunnel de 18 km à partir de Liestal. Dans les deux cas, les CFF restent extrêmement réticents et ne désirent pas modifier leurs plans. La direction générale de la régie a invoqué pour cela les surcoûts que de telles améliorations occasionneraient.

En 1985, le budget de Rail 2000 pour ces quatre nouveaux tronçons avait été devisé à CHF 5.4 milliards. Mais dans un rapport intermédiaire adressé au Conseil fédéral, les CFF ont prévu un dépassement de coûts de l'ordre de CHF 2.1 milliards (+40%). Cette augmentation est due aux nouvelles exigences de protection de l'environnement, aux modifications de projets suite à des revendications régionales et à la hausse des prix des terrains.³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit, demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 29.03.1992
SERGE TERRIBILINI

A Paris, en début d'année, a été créée, par l'Association Trans-Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, une société d'économie mixte franco-suisse dont le but est de recueillir les fonds nécessaires aux études préalables et à la déclaration d'utilité publique de la **première étape du TGV Rhin-Rhône-Mulhouse-Dijon-Dôle**. Les cantons de Vaud, Jura, Neuchâtel, Berne, Soleure, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie et Zurich y participent, intéressés qu'ils sont à une liaison du nord-ouest de la Suisse et du Jura à cette ligne. Les représentants de l'économie privée sont la Banque Nationale de Paris et la Société de Banque Suisse.⁵

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 09.05.1992
SERGE TERRIBILINI

En mai a été inauguré le **doublement intégral de la ligne du Berne-Lötschberg-Simplon**. Les travaux ont duré 15 ans et ont coûté 780 millions de francs.⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 13.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Selon les CFF, l'explosion des **coûts de Rail 2000** (près du double de ce qui avait été prévu en 1987) pourrait conduire à un retard ou même un renoncement dans la construction de nouvelles lignes. Deux tronçons ont été particulièrement cités; il s'agit des nouvelles lignes entre Berne et Lausanne et entre Herzogenbuchsee (BE) et Soleure. Quoiqu'il en soit, de telles mesures ainsi que l'exposé des raisons de la hausse du prix du projet nécessiteront la publication d'un message complémentaire de la part du Conseil fédéral.⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 05.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre du choix d'une variante pour le **tronçon contesté Mattsteten (BE)-Rothrist (AG)**, les CFF se sont prononcés, essentiellement pour des raisons financières, en faveur du tracé à ciel ouvert. Ils ont ainsi délaissé le projet défendu par les communes et le canton bernois avec tunnel sous le Muniberg. Pour les mêmes raisons, ils ont également rejeté une nouvelle variante effectuée par les experts des écoles polytechniques entre Liestal (BL) et Olten (SO) comprenant un tunnel sur la plus longue partie du trajet.⁸

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.02.1993
SERGE TERRIBILINI

Face à l'explosion des coûts de Rail 2000, Adolf Ogi a annoncé qu'il voulait limiter les frais du projet à CHF 8 milliards, soit la moitié de son coût actuel. Cela signifie un **redimensionnement du projet** nécessitant de faire des choix parmi le paquet accepté en 1987 par le peuple. Une telle démarche pourrait signifier que le souverain serait éventuellement appelé à se prononcer une nouvelle fois. Pour sa part, la Délégation des finances des Chambres fédérales s'est également inquiétée de l'évolution des coûts de Rail 2000. Elle a considéré que le prix initial avait été sous-estimé et que, vu l'état des finances fédérales et des CFF, ainsi que les oppositions qui retardent la construction, la réalisation du projet était entravée et qu'un sévère amaigrissement s'imposait. Pour les CFF, ainsi que pour le CF, la construction par étape d'un Rail 2000 aminci ne nécessiterait pas d'arrêt fédéral supplémentaire soumis au référendum facultatif, ce qui n'est pas l'avis de H. Daniöth (pdc, UR), président de la commission des transports du CE, et de la majorité de cette dernière. En fin de compte, le gouvernement a décidé de ne présenter au parlement qu'un rapport sur le nouveau projet dans le courant de l'année 1994.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.¹⁰

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.1993
SERGE TERRIBILINI

Pour tenter d'**aplanir ce différend**, une **rencontre** entre les **quatre partis gouvernementaux et le Conseil fédéral** s'est saisie du problème. Il a été proposé, eu égard aux difficultés financières de la Confédération, de procéder à une réalisation par étape des NLFA. Un tel échelonnement pourrait s'opérer en donnant la priorité à la construction des deux tunnels et en repoussant la réalisation des voies d'accès. Dans le plan financier 1995-1997, le gouvernement a d'ailleurs réduit de 20 pour cent le montant prévu pour les CFF et le BLS.¹¹

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 schwytzois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenu à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.¹²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 26.07.1994
SERGE TERRIBILINI

Le projet **Swissmetro** – train souterrain ultra-rapide à sustentation magnétique – **a été l'objet d'une importante polémique**. Alors que la Confédération et certaines entreprises privées s'y sont engagées financièrement, l'ingénieur EPFL Philippe Bovy l'a attaqué en prétendant qu'il était incompatible avec les projets suisses et européens et qu'il présentait des problèmes de faisabilité, de fiabilité et de coûts. Les promoteurs de Swissmetro, qui appartiennent au même institut de l'Ecole polytechnique que Philippe Bovy, ont vivement réagi et ont notamment accusé ce dernier, partie prenante, en tant qu'expert, à la réalisation des transversales alpines, d'agir de la sorte pour éliminer un projet concurrent. Certaines critiques à l'égard de Swissmetro ont toutefois été reprises au sein même de la commission des transports du Conseil national. Le Conseil d'Etat zurichois s'est déclaré peu intéressé par le projet et a décidé de ne pas le soutenir.¹³

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 Schwyz. 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 Schwyz, 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.¹⁴

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.¹⁵

La controverse concernant la construction d'un ou de deux tunnels ainsi que leur financement s'est poursuivie en 1995. En début d'année, deux événements ont notamment contribué à échauffer les esprits. D'une part, la prise de position du conseiller national zurichois Blocher (udc) en faveur, pour des raisons financières, de la construction du seul tunnel du Gothard n'a pas manqué de susciter de vives réactions tant de la part du conseiller fédéral Ogi que des cantons bernois et romands. Les cantons romands et bernois ont dénoncé - notamment lors d'une manifestation de soutien au Lötschberg qui s'est tenue à Berne et qui a réuni les milieux économiques et politiques des cantons concernés - le fait que cette proposition ne prenne en compte que les intérêts du pôle économique zurichois, négligeant totalement ceux de la Suisse occidentale. Ils ont en outre souligné que, si seules des considérations d'équilibre budgétaire devaient être prises en compte, la construction du Lötschberg s'imposait, son coût étant moins élevé et sa réalisation plus rapide.

D'autre part, la publication d'un rapport commandé à un bureau londonien par le DFTCE a confirmé les craintes de ceux qui, à l'instar du chef des finances Otto Stich, doutaient fortement de la rentabilité des NLFA. L'étude des experts anglais a en effet souligné que la rentabilité des transversales alpines reposait sur certaines conditions, dont la réalisation ne pouvait de loin pas être tenue pour garantie. Plus précisément, l'expertise a mis en évidence le fait que, pour avoir une chance de rembourser les prêts en 2070, il serait indispensable d'augmenter de 15 pour cent les tarifs du transport ferroviaire et d'accroître, dans la même mesure, les coûts du transport routier afin que le rail conserve sa compétitivité. De plus et surtout, ces hausses devraient être valables à l'échelle européenne - ce qui présuppose une politique de coordination en la matière - afin d'éviter que les transporteurs routiers ne préfèrent contourner la Suisse. En conclusion de leur étude, les experts londoniens ont souligné que si ces conditions devaient ne pas être remplies, les intérêts mêmes des emprunts pourraient être difficiles à rembourser, ce qui signifierait un accroissement incontrôlable de la dette. Outre le coût global des NLFA, l'étude londonienne a également analysé la rentabilité des différentes variantes en discussion. Ainsi, elle a estimé que la construction de la seule galerie de base du Gothard, à laquelle s'ajouteraient uniquement dans un second temps les voies d'accès, était la solution la plus économique. Les autres alternatives

retenues par l'étude londonienne se classent ainsi (par ordre de coût croissant): la construction simultanée du Gothard et des voies d'accès, la construction du Lötschberg suivie de celle du Gothard, la construction échelonnée inverse des deux axes, la construction simultanée des deux axes.¹⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 21.07.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au printemps, face à cette polémique croissante, **le Conseil fédéral** – qui depuis l'été 1994 n'avait pu s'exprimer d'une seule voix – **a affirmé sa volonté de réaliser les deux tunnels simultanément**, rejetant ainsi l'option d'échelonnement des deux projets défendue par Otto Stich au profit de celle chère à Adolf Ogi. Le gouvernement a justifié sa volonté en faisant référence notamment aux engagements européens de la Suisse, à la nécessité de respecter les choix populaires ainsi qu'aux dangers que la décision de ne construire qu'un seul tunnel ne manquerait pas de faire courir à la cohésion nationale. Sur la question du financement en revanche, le gouvernement a décidé de ne pas soumettre, contrairement à ce qui était prévu, le deuxième crédit d'engagement de CHF huit milliards au parlement, estimant que **l'aspect financier devait être repensé**. Prenant acte des conclusions de l'expertise londonienne, il a souligné notamment que le financement des deux NLFA ne devait pas se baser principalement sur des emprunts, mais sur des contributions à fonds perdus provenant de différents impôts indirects. Ces taxes permettraient de financer au fur et à mesure la construction des transversales alpines et diminueraient la charge financière que devront assumer les générations futures. Afin de repenser totalement l'aspect financier, le Conseil fédéral a cependant chargé un groupe de travail, composé des plus hauts fonctionnaires du DFF et du DFTCE, d'élaborer des propositions.

Sur la question du financement, il est à noter en outre que le parlement a transmis une motion Danioth (Mo. 95.3050) (pdc, UR) exprimant également la préoccupation que le cumul des intérêts ne rende impossible le remboursement des sommes empruntées pour la construction des NLFA. La motion demande en effet au CF de proposer un nouvel arrêté fédéral concernant le financement des NLFA de manière à permettre que les sommes provenant des droits sur les carburants soient octroyées comme contributions à fonds perdus, et non comme prêts remboursables. Le CN a adopté une motion Schmidhalter (Mo. 95.3058) (pdc, VS) à contenu similaire.¹⁷

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 09.11.2010
NICOLAS FREYMOND

En raison de l'augmentation de la proportion de camions semi-remorques dans le trafic poids lourds transalpin, il sera nécessaire de **réaménager les tunnels sur les voies d'accès au tunnel du Gothard**, de telle sorte que leur gabarit passe de 3,8 à 4 mètres de hauteur. Interpellé dans la presse par l'entreprise de transport combiné Hupac, l'OFT a indiqué qu'il étudiait le problème de concert avec les CFF, qui doivent lui soumettre des propositions au début de l'année 2011. A priori, près de cent tunnels sont concernés et les travaux pourraient coûter de CHF 250 à 600 millions. L'office a évoqué la possibilité de les financer grâce aux recettes des taxes routières ou à travers la convention de prestations avec les CFF.¹⁸

1) "BAV ASTRA BAFU (2013). 2. Semesterbericht Monitoring Flankierende Massnahmen".

2) Blick, CdT, LT, NZZ, 3.9.20; Blick, CdT, TA, 4.9.20; AZ, Blick, CdT, LT, TA, 5.9.20; WW, 10.9.20

3) BaZ, 9.1., 23.1., 27.1., 3.3., 7.4., 20.4., 13.5., 18.5., 22.5., 29.5., 10.6., 27.6., 1.7., 9.8., 18.8., 26.8., 6.9., 29.9. et 21.11.89; NZZ, 8.3.89, 1.9.89, presse du 14.3.89, 24.8.89, 25.8.89; Bund, 25.1., 6.2. et 15.4.89; TA, 10.2.89, 20.7.89; BZ, 16.3. et 11.9.89; SZ, 11.4.89, 1.6.89 et 21.6.89. Ww, 14.12.89; SHZ, 23.3.89; JdG, 31.3. et 6.11.89; TA-Magazin, 41, 13.10.89

4) Bund, 30.3., 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.

5) JdG, 13.1.92; 7A, 22.1.92; Suisse, 29.3.92.

6) Presse du 2.5 et 9.5.92.

7) Presse du 22.5 et 13.6.92.

8) BaZ, 21.10, 9.11 et 5.12.92; NZZ, 17.10.92, 5.12.92; TA, 17.10.92; Presse du 10.10.92.

9) Presse du 21.1, 29.1, 30.1, 12.5.93, 3.3.93, 31.8 et 9.9.93; BZ, 1.7 et 2.7.93; NQ, 28.1.93; Lib., 12.2.93; NZZ, 20.2.93.

10) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.

11) Presse du 13.11.93.

12) BO CE, 1993, p. 472 ss.

13) JdG et 24 Heures, 20.1.94; La Suisse et BaZ, 22.1.94; SoZ, 23.1.94; BaZ, 26.1.94; TA, 23.7.94; NQ, 26.7.94.

14) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.

15) 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.

16) Presse du 30.1, 4.2, 8.2.95; NQ, 7.2 et 8.2.95

17) BO CE, 1995, p. 707 s.; BO CN, 1995, p. 1600 s.; BO CN, 1995, p. 1824; Presse des 21.2, 7.3, 12.5 et 13.5.95; SGT, 28.2.95; NQ, 28.6.95; TA, 21.7.95.

18) TA, 28.5.10 (Hupac); presse des 28.10, 29.10 et 9.11.10.