

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Vox / Voto, Unternehmenssteuerreform
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
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Terribilini, Serge
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Vox / Voto, Unternehmenssteuerreform, 1990 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	5
Luftfahrt	8
Post und Telekommunikation	8

Abkürzungsverzeichnis

NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
EG	Europäische Gemeinschaft

NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
CE	Communauté européenne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

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

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 Berichtjahres 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 Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag 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 Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres 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 Preiszuschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 12.02.2017
NIKLAUS BIERI

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2013
NIKLAUS BIERI

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 Kantonalsektionen²

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 ³

Strassenverkehr

L'analyse Vox relève l'extrême similitude du profil et des motivations des votants entre ces initiatives et "halte au béton". Les partisans de ces textes ont considéré que le réseau routier était suffisant et que de nouvelles atteintes à l'environnement n'étaient pas nécessaires. Les opposants, quant à eux, ont surtout été sensibles à l'argument selon lequel le réseau des routes nationales se devait d'être terminé, afin de jouir d'une certaine cohérence. ⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.04.1990
SERGE TERRIBILINI

L'analyse VOX a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble. ⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'initiative n'a été acceptée par aucun canton; elle a obtenu son meilleur score à Bâle-Ville et à Zurich avec 34% respectivement 27% de Oui. L'analyse Vox constatait l'échec d'Actif-traffic, car les **partis bourgeois** – qui l'ont rejeté avec une majorité de 90% dans leurs rangs – **ont présenté un front uni** et surtout, seule une faible majorité a voté pour elle dans le camp rouge-vert. Dans l'ensemble, la décision en faveur ou en défaveur était avant tout en lien avec l'attitude par rapport à la protection de l'environnement et la possession ou non d'une voiture. La division dans le camp vert-socialiste s'est faite sur ce dernier point. Au niveau des motivations, c'est le caractère utopique de l'initiative qui a fait tomber en disgrâce celle-ci auprès de la majorité des personnes ayant voté non. A l'opposé, c'est cette même caractéristique qui a motivé les partisans à voter oui et par la même occasion à donner un signal. Par ailleurs, le rejet a été plus net au Tessin et en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. ⁶

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 13.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "Rue pour tous" a connu la même **sortie de route** que l'initiative "Rétroactif" l'année précédente. Ce rejet marquait la deuxième victoire du lobby de la route en deux ans. L'initiative a été balayée massivement et sans appel: par le peuple à 79,7% et par tous les cantons. C'est dans les cantons urbains que le texte a été le mieux accepté – Genève 25%, Zurich 25%, Berne 22% et Bâle-Ville 35% –, mais insuffisamment pour inverser la tendance. L'analyse Vox constatait que la votation n'avait creusé, ni fossé entre alémaniques et romands, ni fossé entre ville-campagne. Comme lors des précédentes votations relatives à la politique du trafic, l'antagonisme gauche/droite a constitué la principale ligne de conflits. Toutefois, l'initiative n'a recueilli qu'une majorité relative auprès des votants qui se situent à l'extrême gauche et auprès des sympathisants du PS. Le scepticisme était de mise pour l'ensemble des votants. Le principal reproche des personnes qui ont rejeté l'initiative résidait dans le caractère jugé trop schématique de la limitation générale à 30 km/h. Les exceptions prévues par les auteurs de l'initiative n'ont manifestement pas été convaincantes pour la majorité des votants. Un autre argument avancé par les opposants était la crainte des embouteillages et du chaos routier. Par contre, les coûts élevés qu'entraîneraient la signalisation et les mesures d'accompagnement n'ont pas été un facteur déterminant lors du vote.⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 19.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison » a connu le même sort que sa consœur 25 ans plus tôt. Elle a été **rejetée par 62,3%** des votants et tous les cantons. Les plus réfractaires ont été les Valaisans (75,4% de non), devant Appenzell Rhodes-Intérieures (71,4%) et Nidwald (69,2%). L'idée a suscité le plus de sympathie dans les cantons urbains de Bâle-Ville (43,6% de oui) et de Zurich (42,2%). D'après l'analyse Vox, les auteurs de l'initiative n'ont pas réussi à obtenir, malgré une campagne visant une large couche de la population, une majorité en faveur de leur revendication, exception faite de leur électorat (rose-vert). Le **fossé** entre partisans et opposants **longeait la ligne idéologique classique**. Parmi les caractéristiques sociales, le fait de posséder une voiture a pesé sur le vote. Les personnes qui ont voté en faveur de l'initiative ont mis en avant sa dimension positive, à savoir la qualité de vie qu'elle supposait. Ces dernières se sont également reconnues dans son argument d'utilité écologique à long terme, dans le sens où elle encourageait un changement de mentalité des utilisateurs de la route. Pour les personnes qui s'y étaient opposées, les avantages de l'initiative ne compensaient pas ses désavantages. Ceux-ci résidaient surtout dans le caractère contraignant de l'interdiction dominicale de circuler en voiture (atteinte à la liberté), mais également dans la difficulté de réalisation et les avantages minimes sur le plan écologique.⁸

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 08.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

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. ⁹

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 attrayant, 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.¹⁰

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.¹¹

L'analyse VOX a révélé que cet objet revêtait une importance particulière aux yeux des citoyens qui l'ont considéré comme essentiel pour l'avenir du pays. L'influence sur le comportement de vote du positionnement sur l'échiquier politique a été importante. Alors que les sympathisants de la gauche ont approuvé massivement l'objet, à mesure qu'on se rapprochait des positions de la droite radicale, le soutien a décliné progressivement. Les partisans du projet ont été motivés par les aspects positifs sur l'environnement et par les perspectives d'amélioration des relations avec l'Europe et de l'emploi. Pour justifier leur décision, ils ont invoqué l'importance du réseau ferroviaire pour alléger le réseau routier et transférer les marchandises de la route au rail. Ensuite,

l'argument européen a été mentionné. L'acceptation de l'objet permettrait d'envisager une conclusion rapide des négociations bilatérales. Finalement, les partisans ont souligné le fait que le financement du projet était assuré, notamment par la RPLP approuvée en septembre. Du côté du non, les motifs ont été essentiellement liés aux coûts du projet (9 personnes sur 10). De manière bien moins importante, les opposants ont estimé que le percement de deux tunnels n'était pas justifié, et en dernier lieu, ils ont mentionné le credo antieuropéen.¹²

Luftfahrt

Selon l'analyse Vox, ce vote n'a pas révélé de différenciation claire entre partisans et opposants du point de vue de la position politique comme des propriétés socioculturelles. Les tenants du refus n'ont été majoritaires que parmi les membres déclarés de l'extrême gauche. L'étude a en outre souligné le faible intérêt des répondants et, parmi ceux-ci, des votants pour cet objet peu controversé, respectivement 57% et 38% d'entre eux ne sachant plus de quoi il s'agissait quelques jours à peine après le scrutin. En dépit de cette mauvaise connaissance de l'objet, une bonne moitié des tenants du oui et deux tiers des adversaires ont motivé leur décision par des arguments concrets et objectifs. Parmi les partisans, l'argument le plus mobilisé a été le principe de justice, selon lequel il est juste que le trafic aérien bénéficie du produit des taxes sur les carburants auxquelles il est soumis. Quant aux tenants du non, ils ont principalement fondé leur choix sur le rejet du trafic aérien et de ses nuisances.¹³

Post und Telekommunikation

L'initiative « Services postaux pour tous » a été **rejetée par 50,2% des votants et une petite majorité de cantons**. Le camp du oui regroupe tous les cantons romands, mais aussi le Tessin, Bâle-Ville, Uri et les Grisons. D'après l'Analyse Vox, bien que l'initiative ait été davantage soutenue par la gauche que par la droite, les fronts qui se sont formés lors de la campagne de votation n'ont pas épousé les lignes de conflit idéologique gauche/droite. D'autres raisons ont joué un rôle plus important dans le choix du vote. L'Analyse Vox cite le fait de **se sentir personnellement concerné par la portée de l'initiative** et la **positionnement personnel envers la privatisation d'entreprises étatiques**. Les personnes qui accordaient à l'initiative une grande importance pour elles-mêmes ont majoritairement voté oui ; celles qui ne se sentaient pas touchées par cet objet l'ont clairement rejeté. Le fait d'être personnellement concerné était lié à la crainte ou non d'une réduction des prestations postales dans la région proche. De telles craintes ont été émises, non seulement dans les régions rurales ou alpines, mais aussi dans les centres urbains. En conséquence, il n'existe qu'un faible lien entre le fait d'être personnellement concerné et le degré d'urbanisation.¹⁴

1) APS-Inserateanalyse zum 12.02.2017; VOTO Bericht; NZZ, 4.2.17; AZ, Blick, Lib, NZZ, 13.2.17

2) 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".

3) 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

4) Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990.

5) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."

6) FF, 2000, p. 2814 ss.; presse du 13.3.00; Thomas Milic et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 12 mars 2000, Zurich 2000.

7) FF, 2001, p. 1916; presse du 5.3.01; Hans Hirter / Wolf Linder, Vox, Analyse des votations fédérales du 4 mars 2001, Berne 2001.

8) Cornelia Blaser et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 18 mai 2003, Zurich 2003.; FF, 2003, p. 4668 s.; presse du 19.5.03.

9) 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.

10) 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.

11) 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.

12) L. Marquis / R. Lachat / D. Wisler, Vox: Analyse des votations fédérales du 29 novembre 1998, Genève, 1998.

13) Hirter, Hans / Vatter, Adrian, Analyse des votations fédérales du 29 novembre 2009, Berne 2010.

14) FF, 2004, p. 6249 s.; presse du 27.9.04; Allenspach, Dominik et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 26 septembre 2004, Zurich 2004.