

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	19.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Vox / Voto, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr
Akteure	Herzog, Eva (BS, sp/ps), Leuenberger, Moritz (sp/ps) BR UVEK / CF DE TEC
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
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Vox / Voto, Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr, 2001 – 2009*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 19.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Energiepolitik	1
Netz und Vertrieb	2
Verkehr und Kommunikation	3
Verkehrspolitik	3
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	6

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
WEKO	Wettbewerbskommission

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
FTP	Fonds de financement des transports publics
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
COMCO	Commission de la concurrence

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

Les deux mois précédant la votation ont été marqués par une vive lutte entre partisans et opposants aux initiatives anti-nucléaires. Le texte de l'initiative « **Sortir du nucléaire** » exigeait la mise hors service des centrales de Mühleberg (BE) et de Beznau 1 et 2 (AG) deux ans après l'acceptation de l'initiative, celles de Gösgen (SO) et Leibstadt (AG) en 2008 et 2014. L'exportation de matériel pour retraitement serait bannie, sauf pour les contrats internationaux en cours. L'initiative voulait fixer des conditions au recours à des énergies non nucléaires, limiter le recours aux énergies fossiles, encourager les droits de codécision des collectivités lors du stockage de déchets et imposer le partage des frais d'exploitation et de désaffectation des centrales. L'initiative « **Moratoire-plus** » réduisait la durée de vie d'une centrale à 40 ans. Toute prolongation de dix ans serait soumise au référendum facultatif. Elle aurait suspendu pendant dix ans toute nouvelle installation de production nucléaire et aucune augmentation de puissance ne serait tolérée. Un régime d'exemption serait accordé aux réacteurs servant à la médecine.

Les **initiants** considéraient que le danger et les problèmes liés à l'énergie nucléaire n'étaient plus tolérables. Ils mettaient également l'accent sur les mesures d'économie réalisables et les **possibilités de remplacer le nucléaire** par les énergies renouvelables. Le PS, les Verts, le PEV et les DS, ainsi que l'USS ont apporté leur soutien aux deux initiatives antinucléaires.

Le Conseil fédéral a opposé un contre-projet indirect aux initiatives. Si Moritz Leuenberger rejetait l'initiative « Sortir du nucléaire », il éprouvait de la sympathie envers « Moratoire-plus ». Toutefois, le ministre a émis des doutes quant à la possibilité de trouver un consensus au parlement et dans le peuple. Il a également dénoncé les coûts engendrés par les alternatives proposées. Dans les rangs des opposants aux initiatives se trouvaient le PRD, l'UDC, le PDC et le PL, ainsi qu'Economiesuisse. L'association faitière a alloué un important budget pour la campagne publicitaire (entre 12 et 15 millions de francs). **Les pro-nucléaires combattaient indistinctement les deux initiatives.** Avec l'acceptation des initiatives, ils craignaient une menace sur l'approvisionnement électrique et une situation périlleuse du point de vue financier et économique. En effet, comme les énergies renouvelables ne seraient pas en mesure de remplacer la production nucléaire, seul un recours aux énergies fossiles permettrait d'y pallier. Une telle situation engendrerait une dépendance vis-à-vis des pays producteurs de gaz et de pétrole.

Votation du 18 mai 2003:

Initiative populaire fédérale "Sortir du nucléaire"

Participation : 50%
Oui: 783 586 (33,7%) / canton 1/2
Non: 1 540 566 (66,3%) / cantons 20 5/2

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS; USS.
 - Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, UDF, PSL; UCAPS, USAM, Economiesuisse, USP, CSC.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative populaire fédérale "Moratoire-plus"

Participation : 50%
Oui: 955 624 (41,6%) / canton 2/2
Non: 1 341 673 (58,4%) / canton 20 4/2

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS; USS, CSC.
 - Non: PRD, PDC (7*), UDC (1*), PL (1*), UDF, PSL; UCAPS, USAM, Economiesuisse, USP.
- * Recommandations différentes des partis cantonaux

En votation, **les initiatives** « Sortir du nucléaire » et « Moratoire-plus » **ont été rejetées** respectivement par 66,3% et 58,4%. Bâle-Ville a été le canton le plus anti-nucléaire en acceptant les deux initiatives. Bâle-Campagne a été le seul autre canton à faire de même avec « Moratoire-plus ». Argovie s'est montré le plus favorable à l'énergie nucléaire. Par ce vote, le moratoire décidé en 1990 était brisé; la loi sur l'énergie nucléaire devenait effective. Les usines nucléaires pouvaient ainsi continuer à produire du courant aussi longtemps que la sécurité était garantie. Victorieux, les pro-nucléaires redressaient ainsi la tête. L'impact qu'avait eu Tchernobyl en 1986 sur le vote de 1990 était un lointain souvenir. Le vote anti-nucléaire était en recul partout.

D'après l'analyse Vox, la ligne de conflit politique gauche-droite séparait les opposants et les partisans des deux initiatives. **Contrairement** à ce qui s'était passé **en 1990, les initiants n'ont plus réussi à mobiliser des voix au-delà du cercle rose-vert**. Outre les variables politiques, les caractéristiques sociales ont joué un rôle dans le choix du vote. Les femmes ont eu une position plus critique que les hommes envers l'énergie nucléaire. La tranche d'âge de 40-49 ans s'est distinguée par une plus large acceptation des deux initiatives. A la différence de 1990, aucun groupe, à part lui, n'a dégagé de majorité en leur faveur. Selon l'analyse Vox, les personnes qui avaient 40 à 49 ans étaient ceux de la même génération qui avaient exprimé leur rejet vis-à-vis du vote nucléaire en 1990. Les générations suivantes ont semblé à nouveau moins critiques à l'égard de l'énergie nucléaire. En revanche, l'adhésion à l'énergie nucléaire augmentait à nouveau avec l'âge. L'analyse des motifs du choix a montré que les avis des partisans et des opposants aux initiatives ont différé avant tout sur la question de la sécurité de l'énergie nucléaire. Les premiers avaient des craintes, alors que les seconds la considéraient comme sûre et nécessaire. Ils n'étaient non plus pas d'accord sur la question des conséquences économiques d'une sortie nucléaire; les adversaires craignaient particulièrement une augmentation du prix du courant électrique. L'analyse des arguments a révélé que la majorité des sondés, et même une majorité des opposants à l'initiative s'est prononcée contre la construction de nouvelles centrales nucléaires et a donc approuvé ce qui constituait en fait l'exigence principale de Moratoire-plus. Le fait que celle-ci n'ait cependant pas obtenu de majorité pourrait être en rapport avec la **méconnaissance notable de l'objet chez les opposants à l'initiative**, qui pour près d'un tiers d'entre eux, n'ont pu indiquer aucun motif pour leur choix de vote.¹

Netz und Vertrieb

Les votants ont **refusé la loi sur le marché de l'électricité** par 52,6%. La Suisse romande et le Tessin l'ont rejeté en bloc. Huit cantons suisses alémaniques (Appenzell AR, Appenzell AI, Glaris, Schaffhouse, Soleure, St-Gall, Thurgovie, Zurich) se sont montrés tout aussi sceptiques. L'analyse VOX constatait que les votants – spécialement en Suisse romande –, ont principalement retenu l'aspect de la libéralisation et de la privatisation, bien que ce dernier point ne faisait pas partie de l'objet de la LME. La LME a principalement été rejetée par les votants qui font peu confiance au gouvernement et par les adversaires de la privatisation. Ces derniers se sont prononcés bien plus nettement en Suisse romande qu'en Suisse alémanique pour le maintien d'entreprises d'Etat. Parmi les arguments avancés chez les opposants à la LME, ce sont les motifs économiques qui prédominaient : un refus de la libéralisation et de la privatisation, ainsi que la crainte des désavantages de la concurrence et des augmentations de prix. Quant aux partisans de la LME, ils ont cité les mêmes motifs que les opposants, avec cependant une connotation positive : l'inévitabilité de la libéralisation et son adaptation au marché suisse et européen, ainsi que les avantages de la concurrence et une baisse des prix. Il est à noter le peu d'importance accordé aux motifs écologiques par les deux camps.

Moritz Leuenberger, prenant acte du résultat, a tenu à préciser le rôle du Conseil fédéral. Celui-ci **agira sur la base du droit en vigueur, en l'occurrence la loi sur les cartels**, qui lui permet de passer outre s'il estime que l'intérêt public justifie le maintien d'un monopole. Concernant d'éventuels accords entre les entreprises électriques ou en cas de conflit entre producteurs et distributeurs d'électricité, le rôle du Conseil fédéral se limitera à celui d'arbitre ou de médiateur. Compte tenu de la distorsion des conditions de concurrence entre opérateurs suisses et européens résultant du refus de la libéralisation du marché électrique, l'UE a exigé la réciprocité en la matière. Les EEF ont également réagi en faisant recours au Tribunal fédéral dans l'affaire les opposant à la Comco. La procédure est suivie de très près, car le dossier,

quelle que soit son issue, sera un cas d'école.

Loi sur le marché de l'électricité (LME)

Votation du 22 septembre 2002

Participation : 44,8%
Oui: 972 770 (47,4%)
Non: 1 078 412 (52,6%)

- Oui: PRD (1*), PDC, UDC (4*), PL, PE, UDF ; UCAPS, USAM, Economiesuisse.
- Non: PS (4*), PE (1*), PCS, PST, DS ; USS.
- Liberté de vote : USP, CSC.

* Recommandations différentes des partis cantonaux ²

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

Le financement des projets de construction dans les domaines de la route et du rail est demeuré au cœur des préoccupations au cours de l'année sous revue. Fin 2008, le Conseil fédéral avait communiqué que le **fonds d'infrastructures et le fonds pour les transports publics (FTP)** ne suffiraient pas pour payer la totalité des projets approuvés par les chambres. Si l'administration fédérale des finances a exclu toute hausse d'impôt, elle a plaidé pour une participation accrue des utilisateurs des infrastructures concernées. Le Conseil fédéral a proposé de renchérir de 18 à 22 centimes par litre la surtaxe sur les carburants afin de dégager CHF 1,4 milliards pour les projets autoroutiers. Concernant le rail, tant le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, que le patron des CFF, Andreas Meyer, ont souligné que la clientèle serait inévitablement amenée à contribuer plus fortement au développement de l'infrastructure ferroviaire. Le ministre des transports s'est en outre démarqué du collège gouvernemental en critiquant les mesures d'économies concernant les infrastructures de transports adoptées par le Conseil fédéral. Enfin, il s'est montré sceptique quant à la possibilité d'un financement privé des projets d'infrastructures, estimant que seul l'Etat est à même de supporter les risques de projets de cette envergure. ³

Strassenverkehr

Pour préparer son **contre-projet**, le Conseil fédéral s'est basé sur un document qui analysait l'évolution de la charge de trafic sur l'ensemble du réseau routier d'ici à 2020. Pour lui, les flux autour des agglomérations, ainsi que sur quelques tronçons d'autoroute, poseront problème à l'avenir. Une ébauche du contre projet a été rendue public en août, la version définitive est attendue pour le printemps 2002. Elle prévoit d'aménager les tronçons autoroutiers les plus encombrés et de désengorger les axes autour des grandes agglomérations. Le Gothard ne figure pas parmi les routes surchargées. D'après l'étude, c'est essentiellement le trafic Nord-Sud des vacanciers qui cause une cinquantaine de jours de congestion par an. Par conséquent, le percement d'un deuxième tunnel ne se justifiait pas pour le Conseil fédéral. Son contre-projet ambitionnait avant tout de cordonner le développement de la route et du rail en respectant la politique suisse des transports modal du premier vers le second. Toujours pour faire face à l'initiative, le Conseil fédéral proposait qu'un second article constitutionnel soit inséré dans le projet de la nouvelle péréquation financière avec les cantons, donnant à la Confédération une responsabilité en matière de trafic d'agglomération. Sans attendre la portée de cette proposition, le Conseil fédéral a pris deux mesures à court terme. Le crédit alloué aux entreprises de transport régional et local passera de CHF 130 à 170 millions dès 2002, afin de leur permettre de faire face aux investissements les plus importants. Les projets de transports publics en agglomération seront, d'autre part, pris en compte dans la deuxième étape de Rail 2000, ainsi que dans la convention sur les prestations 2003-2006 conclue avec les CFF. Il est à noter que sur la question du percement du Gothard, l'étude de l'Office fédéral des routes (OFROU), commandée par la sous-commission des transports du Conseil national pour l'application de l'initiative Giezendanner (99.421), aboutissait à un résultat totalement opposé de la simulation prise en compte par le Conseil fédéral. Les mesures prônées par la sous-commission l'étaient par conséquent aussi. Afin de pouvoir lancer

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 23.10.2009
NICOLAS FREYMOND

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU
VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

une consultation et rédiger un message pour le Conseil national, la sous-commission a décidé de ne pas intégrer l'initiative parlementaire dans le débat à venir sur l'initiative Avanti. Elle préférait distinguer les deux textes afin que le peuple puisse en priorité se prononcer sur le principe de la construction d'un deuxième tunnel routier au Gothard (initiative Giezendanner). Bien qu'il n'ait pas à intervenir à ce stade de la procédure, Moritz Leuenberger a approuvé le choix de la sous-commission.

Seul le PS a manifesté son soutien à l'encontre du Conseil fédéral face à l'initiative Avanti. L'UDC souhaitait clairement le deuxième tunnel routier sous le Gothard et appuyait l'initiative. Le PRD était également favorable au Gothard bis, mais refusait l'idée d'un vote séparé proposé par la sous-commission du Conseil national. Quant au PDC, il demandait au Conseil fédéral d'examiner la compatibilité entre le second tube routier et l'article sur la protection des Alpes.⁴

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 récusait 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.⁵

ANDERES

DATUM: 01.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales. ⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 02.10.2006
MAGDALENA BERNATH

Der **Nationalrat** lehnte einen Rückweisungsantrag Wäfler (edu, ZH) ab, welcher die dringlichen Projekte im Rahmen der bestehenden, ordentlichen Bewilligungs- und Finanzierungsverfahren durchführen wollte. In der Detailberatung folgte der Rat weitgehend der kleinen Kammer. Er lehnte sowohl eine von der SVP verlangte Aufstockung von rund CHF 7 Mrd. als auch eine von der Kommissionmehrheit gewünschte Erhöhung von CHF 3 Mrd. für die Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassenbau ab, aber auch eine von den Grünen beantragte Kreditaufstockung von CHF 1 Mrd. zugunsten des Agglomerationsverkehrs. Damit belass der Nationalrat den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds bei CHF 20,8 Mrd. Eine ausführlichere Diskussion löste die von bürgerlicher Seite aufgeworfene Frage aus, ob ein allfälliges Nettovermögen des Infrastrukturfonds wie beim FinöV-Fonds zu verzinsen sei. Bundesrat Leuenberger erklärte, eine Verzinsung des Nettovermögens belaste die Finanzrechnung mit jährlich zusätzlich CHF 60-150 Mio.; der Vergleich mit dem FinöV-Fonds hinke, da dieser auf einem anderen Konzept beruhe und nie ein Nettovermögen aufweisen werde. Nach der Detailberatung zeigte sich ein Teil der Ratsrechten vom Resultat enttäuscht. Der Nationalrat billigte die Vorlage in der Gesamtabstimmung mit 125:39 Stimmen. Die SP-Fraktion zog ihre parlamentarische Initiative (03.461) zur Finanzierung des öffentlichen Agglomerations- und des Langsamverkehrs zurück. ⁷

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de la Conférence européenne des ministres des transports de Sofia (Bulgarie), Moritz Leuenberger a réaffirmé sa conviction dans les bienfaits de **l'introduction de péages routiers dans les agglomérations afin de lutter contre les problèmes d'engorgement dans les villes**. Il a cependant rappelé que la décision d'introduire de tels dispositifs de « Road Pricing » ne relevait pas de la compétence de la Confédération, mais de celle des villes concernées. À la demande de la commission des transports du Conseil national (CTT-CN), le Conseil fédéral a présenté un rapport sur cette question en mars. Les exemples de Londres, Singapour et Stockholm y sont présentés. Sans prendre position sur le fond, le gouvernement souligne que l'introduction de péages dans les villes suisses nécessiterait une révision partielle de la Constitution. En effet, son actuel article 82 interdit la perception de taxes pour l'utilisation des routes publiques. L'Assemblée fédérale peut cependant autoriser des exceptions, comme elle l'a fait dans le cas du tunnel du Grand-Saint-Bernard. Mais, d'un point de vue juridique, ces exceptions ne pourraient s'appliquer qu'à un ouvrage particulier ou à une route déterminée, pas à une ville entière. Selon un avis de droit de l'Office fédéral de la justice, il serait toutefois possible d'instaurer un péage routier à l'essai au moyen d'une loi fédérale limitée dans le temps et soumise au référendum facultatif. Cette solution s'est avérée fructueuse à Stockholm, où après un temps d'essai le peuple a approuvé l'introduction définitive du péage. En fin d'année, le Conseil fédéral a décidé de confier au DETEC l'élaboration de la base légale nécessaire pour que les villes et agglomérations le souhaitant puissent introduire à l'essai un système de tarification de la mobilité. La RPLP (redevance sur les poids lourds liée aux prestations) et la vignette autoroutière font l'objet de dispositions constitutionnelles spécifiques et ne tombent donc pas sous le coup de l'interdiction de l'art. 82. ⁸

VERWALTUNGSAKT

DATUM: 12.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, a réaffirmé sa conviction dans la pertinence des mesures de **Road Pricing** pour juguler l'engorgement des agglomérations. Il s'est toutefois heurté à la résistance des partis bourgeois et du lobby routier. En effet, tant à la chambre du peuple qu'à celle des cantons, une majorité issue des rangs PDC, PRD et UDC a décidé d'exclure du programme de législature la création de la base légale nécessaire à l'introduction de péages urbains à l'essai. La question a conservé son actualité dans la Ville de Zurich, où le parlement a confié à l'exécutif le mandat d'étudier la faisabilité de l'introduction d'un tel péage, malgré une décision en sens

inverse du parlement cantonal en début d'année.⁹

Eisenbahn

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.10.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, le DETEC a mis en consultation la **vue d'ensemble des fonds destiné à la réalisation des projets d'infrastructure des transports publics (FTP) et le futur développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB)**. La réalisation du projet du ZEB (deuxième étape de Rail 2000) doit notamment permettre une réduction d'une demi-heure des temps de parcours entre l'ouest et l'est du pays et d'un quart d'heure entre les nœuds de Lausanne et de Berne, de Bienne et de Zurich, ainsi que de Zurich et de Saint-Gall. (Pour plus d'informations sur le FTP, voir ici.) Le projet englobe les besoins financiers révisés et le crédit d'ensemble actualisé de la NLFA, ainsi que le projet du ZEB. Il comporte six actes législatifs pour un montant total de CHF 31,5 milliards, dont CHF 19,1 milliards pour le crédit d'ensemble NLFA et CHF 5,2 milliards pour la réalisation du ZEB. Le volume d'investissement FTP est ainsi augmenté de CHF 1 milliard (3%) par rapport au projet initial afin de garantir le financement intégral de la NLFA et du ZEB dans le cas où les risques calculés se produiraient. Connaissant un accueil globalement mitigé, le projet a suscité de vives critiques de la part des cantons du nord-ouest du pays (Argovie, Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Berne, Jura et Soleure) et de l'arc lémanique. Leurs représentants ont dénoncé le choix du gouvernement de subordonner le financement du ZEB à celui de la NLFA, craignant que les surcoûts répétés de celle-ci ne mettent en péril la réalisation de projets jugés essentiels comme la troisième voie entre Lausanne et Genève et la transversale jurassienne (tunnel de Wisenberg notamment). Selon le projet du Conseil fédéral, ces deux infrastructures seraient en effet reléguées dans un second paquet et leur mise en service n'interviendrait qu'à l'horizon 2030. La Conférence suisse des directeurs cantonaux des transports a pris une position similaire en dénonçant le sacrifice des projets concernant le plateau au seul profit du Gothard. Elle a par conséquent réclamé à Moritz Leuenberger l'attribution de CHF 8 milliards en lieu et place des CHF 5,2 milliards prévus pour la réalisation du ZEB. À la mi-août, le ton est à nouveau monté d'un cran du côté des cantons romands après un éboulement survenu à Flamatt (FR) et ayant occasionné une interruption du trafic sur la ligne Fribourg-Berne durant une dizaine de jours. Cette coupure partielle de la Suisse occidentale par rapport au reste du pays a été érigée en symbole de la faillite prévisible d'une politique fédérale des transports sacrifiant le réseau ferroviaire de plaine à la faveur du trafic transalpin. Le gouvernement n'a pas donné suite aux exigences et critiques émises par les autorités cantonales durant la consultation. Le message qu'il a adopté en octobre, pour l'essentiel identique au projet mis en consultation, comporte toutefois un crédit de planification de CHF 40 millions pour établir un nouveau message (ZEB 2) censé répondre aux attentes des cantons en matière d'extension de l'infrastructure ferroviaire.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police

fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.¹¹

1) 24h, 27.2, 13.4 (budget publicitaire) et 26.4.03; TG, 1.3.03; presse du 18.3, 1.4 (Leuenberger) et 12.4.03; Lib., 2.5.03.; 24h, 27.2.03; presse du 20.3 et 2.5.03; LT, 26.4.03.; Blaser, Cornelia et al., Vox. Analyse des votations fédérales du 18 mai 2004, Zurich 2003; presse du 19.7.03.; FF, 2003, p. 4668 s.; presse du 19.5.03.

2) FF, 2002, p. 7264; presse du 23.9 et 28.9.02; TG, 26.9 et 22.10.02

3) LT et NZZ, 15.1.09; NZZ, 5 et 23.10.09.

4) LT, 1.9.01.; LT, 7.7 et 6.8.01; presse du 23.8.01.

5) 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.

6) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.

7) AB NR, 2006, S. 1314 ff., 1317 ff. und 1414 ff.; Presse vom 23.8. (Kommission) und 26.-27.9.06; AB NR, 2006, S. 475.

8) Presse du 17.3.07 (rapport); LT, 1.6 et 24h, 1.12.07 (Leuenberger); presse du 8.12.07 (décision du CF).

9) FF, 2008, p. 676 ss.; BO CE, 2008, p. 254 ss.; BO CN, 2008, p. 720 ss.; LT et NZZ, 29.4.08 (CE); presse du 4.6.08 (CN); TA, 26 et 27.2.08 (ZH); NLZ, 16.8.08 (Leuenberger); LT, 12.9.08 (ville de Zurich).

10) 6.6.07; AZ, 6.6.07 (cantons du nord-ouest); 24h, 13.6.07 (cantons de Suisse occidentale); TG, 9.6.07 (Conférence des directeurs cantonaux des transports); OFT, communiqué de presse, 9.8.07 (résultats de la consultation); presse du 16.8.07; FF, 2007, p. 7217 ss.; presse du 19.10.07; DETEC, communiqué de presse, 18.10.07.

11) BO CN, 2008, p. 178 ss.