

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Eisenbahn, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Internationale Beziehungen</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Bovey, Audrey  
Dupraz, Laure  
Eperon, Lionel  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Gerber, Marlène  
Holenstein, Katrin  
Hulliger, Caroline  
Mach, André  
Mosimann, Andrea  
Porcellana, Diane  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge  
Zumofen, Guillaume

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Bovey, Audrey; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Gerber, Marlène; Holenstein, Katrin; Hulliger, Caroline; Mach, André; Mosimann, Andrea; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge; Zumofen, Guillaume 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Eisenbahn, Klimapolitik, Internationale Beziehungen, 1986 - 2020*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Wirtschaft</b>	2
Geld, Währung und Kredit	2
Internationale Finanzinstitutionen	2
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Eisenbahn	5
Umweltschutz	10
Klimapolitik	10

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>UNO</b>	Organisation der Vereinten Nationen
<b>BAFU</b>	Bundesamt für Umwelt
<b>UREK-NR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>UNECE</b>	United Nations Economic Commission for Europe
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>IPCC</b>	Intergovernmental Panel on Climate Change
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>COTIF</b>	Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr
<b>OTIF</b>	Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>ONU</b>	Organisation des Nations unies
<b>OFEV</b>	Office fédéral de l'environnement
<b>CEATE-CN</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>CEE-ONU</b>	Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>GIEC</b>	groupes d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>COTIF</b>	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires
<b>OTIF</b>	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.06.1991  
ANDRÉ MACH

Lors d'un bref séjour en Suisse, **le premier ministre français Michel Rocard, accompagné de plusieurs de ses ministres, s'est entretenu avec cinq Conseillers fédéraux**. Il a été question de la solution suisse du ferroutage, du traité de l'EEE et de l'achat par la Suisse de nouveaux avions de combat. C'était la première fois qu'un premier ministre de la Vème République se trouvait en Suisse pour une visite officielle. Le président Mitterrand s'est aussi rendu en Suisse, au Tessin, pour s'entretenir avec une délégation du Conseil fédéral sur la question de l'intégration européenne.<sup>1</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 22.01.1992  
ANDRÉ MACH

**Le ministre britannique des transports, Malcolm Rifkind, et A. Ogi** ont procédé à un échange de vues sur les problèmes liés aux **tunnels ferroviaires**, à la privatisation des chemins de fer et à la modernisation du **rail et des transports aériens**.<sup>2</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.09.1992  
ANDRÉ MACH

**Le ministre français des transports, Jean-Louis Bianco, a reçu A. Ogi** pour procéder à un échange de vues sur les trois projets de **TGV** (Paris-Strasbourg, Rhin-Rhône et la liaison Mâcon-Genève) intéressant la Suisse.<sup>3</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 20.02.2015  
CAROLINE HULLIGER

Alois Stöger, **le ministre autrichien des transports, de l'innovation et de la technologie**, a été accueilli **à Berne** par Doris Leuthard pour une visite de travail. Il a notamment été question du raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse afin que l'efficacité du trafic international soit améliorée.<sup>4</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 17.04.2015  
CAROLINE HULLIGER

Le 17 avril, Jacqueline Galant, **la ministre belge de la Mobilité**, était **à Berne** pour une visite de travail. Elle s'est entretenue avec son homologue suisse, Doris Leuthard, qui lui a présenté le système ferroviaire helvétique.<sup>5</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.06.2015  
CAROLINE HULLIGER

A l'occasion de la journée suisse des transports et de l'énergie à **l'Expo de Milan**, Doris Leuthard a annoncé l'ouverture du tunnel de base du Saint-Gothard prévue le 1er juin 2016.<sup>6</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 03.09.2015  
AUDREY BOVEY

**Angela Merkel** a été reçue **à Berne** le 3 septembre pour une visite officielle. A cette occasion, la chancelière fédérale allemande a pu s'entretenir avec les conseillers fédéraux Sommaruga, Schneider-Ammann, Leuthard et Burkharter à propos de la politique européenne, de la voie bilatérale unissant la Suisse à l'UE et des défis que soulève actuellement la pression migratoire. Lors des discussions ont également été évoquées certaines problématiques relatives aux crises affectant le sud et l'est de l'Europe, ainsi que des questions politiques en lien avec le climat, l'énergie et les transports.<sup>7</sup>

## Wirtschaft

### Geld, Währung und Kredit

#### Internationale Finanzinstitutionen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 20.12.2019  
GUILLAUME ZUMOFEN

Comme **la Suisse participe au volet financier et au sommet des chefs d'Etat et de gouvernement du G20 de 2020**, le Conseil fédéral a determine ses thèmes prioritaires. Les sept Sages souhaitent mettre sur la table des discussions: l'imposition de l'économie numérique, la finance durable et la régulation des marchés financiers en adéquation avec la numérisation et les questions climatiques.<sup>8</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.06.1987  
KATRIN HOLENSTEIN

Von der Schaffung eines EG-Binnenmarktes im Jahr 1992 werden grosse Auswirkungen auf die europäische Verkehrspolitik erwartet. Die vorgesehene Verkehrsliberalisierung und das erwartete Anschwellen der Güterströme führten 1987 zu einem verstärkten **Druck der EG-Staaten auf die Transitländer Österreich und Schweiz**. Gefordert wird die freie Durchfahrt für den europäischen Schwerverkehr im Nord-Süd-Transit und dabei insbesondere der Abbau der bestehenden Restriktionen (siehe auch A 87.636). Eine Heraufsetzung der schweizerischen Gewichtslimiten von 28 t auf die in Europa üblichen 40 t und eine Lockerung oder gar Aufhebung des Nachtfahrverbots kommen jedoch für den Bundesrat aus verkehrspolitischen und umweltschutzerischen Gründen nicht in Frage. Zur Lösung der europäischen Transitprobleme schlägt die Schweiz eine Umlagerung der Verkehrsströme von der Strasse auf die Schiene vor. Als Sofortmassnahme will sie den kombinierten Verkehr (Huckepack und Grosscontainer) fördern und gleichzeitig den Bau einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT) vorantreiben (siehe auch Po. 85.592).

**Laut einer Erhebung des Stabes für Gesamtverkehrsfragen nahm der alpenquerende Schwerverkehr durch die Schweiz 1987 erneut um 10 Prozent zu.** Er war damit fast zweieinhalbmal stärker als 1979, im Jahr vor der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels. Mehr als die Hälfte des Schwerverkehrs kam aus dem Ausland. Die Zahl der Lastwagen, Lasten- und Sattelzüge stieg am Gotthard zwischen 1981 und 1987 von 680 auf 1'770 pro durchschnittlichen Werktag.

Der Kanton Uri empfand diese Situation als unhaltbar und verlangte härtere Massnahmen zur Eindämmung des Schwerverkehrs. In einer internen Studie prüfte die Urner Regierung die Erhebung einer Tunnelgebuhr für Lastwagen, eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe sowie die Ausdehnung des Wochenend- und Nachtfahrverbots. Als kurzfristige Massnahme versuchte sie, den Schwerverkehr mit verstärkten Gewichts- und Ruhezeitkontrollen einzuschränken. Eine **Verlagerung des Nord-Süd-Verkehrs vom Gotthard auf den San Bernardino erfolgte nach der Unwetterkatastrophe im Sommer**. Wegen Reparaturen an der schwer beschädigten Autobahn blieb die Gotthardroute für den Transit-Schwerverkehr für mehrere Monate geschlossen (siehe auch D. Ip. 87.548). Aus dieser Notsituation erhoffte man sich namentlich in Uri auch ein erzwungenes Umdenken und die Verlagerung des Gutertransits auf die Schiene.

Im Zusammenhang mit den Verkehrsstaus während der Sommermonate und der Überlastung der Transitachsen **durch den Schwerverkehr verlangten die Automobilverbande einmal mehr den Bau einer zweiten Autotunnel-Röhre** durch den Gotthard. Das Lastwagengewerbe (Astag) verband diese Forderung mit dem Begehren nach einem Eisenbahnbasistunnel Amsteg – Biasca. Diese Anliegen wurden vom Basler Autojournalisten Bohi durch die Lancierung von zwei Volksinitiativen konkretisiert. Der Bundesrat, die grossen Parteien sowie die Anliegerkantone lehnten eine zweite Autotunnel-Röhre nach wie vor strikte ab. Ihrer Ansicht nach würden damit die Verkehrsprobleme auf der N 2 nicht gelöst, sondern nur zusätzlicher Verkehr angezogen (siehe auch Mo. 87.464).<sup>9</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 23.11.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les négociations entre la Suisse et la CE se sont poursuivies en 1990 au sujet du trafic de marchandises de transit.** La principale exigence des Européens à l'égard de la Suisse concernait l'ouverture d'un corridor routier à travers son territoire permettant le transit des camions de 40 tonnes, poussant ainsi la Confédération à transiger sur son principe d'un poids maximum pour les poids lourds de 28 tonnes. Dès l'an passé, la CE a paru assouplir sa position; si l'exigence d'un couloir pour les 40 tonnes n'avait jamais été officiellement levée, elle ne paraissait plus être à l'ordre du jour. La Communauté s'est, semble-t-il, considérablement rapprochée des thèses helvétiques en matière de transports puisqu'elle prône de plus en plus une politique orientée vers le trafic combiné rail/route.<sup>10</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 07.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a approuvé l'**accord trilatéral Suisse-Allemagne-Italie** qui constitue un fondement important de la mise en application du traité sur le transit, et des mesures provisoires décidées en 1989 par le gouvernement dans l'attente des transversales alpines. Ce texte a pour but d'améliorer l'offre de transport combiné rail-route et prévoit, à cet effet, d'en élever la capacité d'ici 1994 grâce à des mesures techniques, ainsi qu'au développement de tronçons et de terminaux. Il règle l'adaptation des infrastructures sur les axes du Lötschberg-Simplon et du Gothard, pour que les capacités de ferroutage de la Suisse ne débouchent pas sur des goulets d'étranglement aux frontières. Outre les adaptations techniques, les extensions de réseaux et la construction de terminaux, l'accent est mis sur la suppression d'entraves administratives et sur une harmonisation des tarifs et des horaires.<sup>11</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 04.12.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a signé l'«accord européen sur les grandes lignes de transport combiné internationales et les installations connexes»**, la Suisse en devenant ainsi la quinzième partie contractante. Ce texte, élaboré par la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE-ONU), prévoit le développement, en Europe, du trafic combiné rail-route par l'amélioration de sa compétitivité afin de le rendre plus attractif.<sup>12</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 22.11.1994  
SERGE TERRIBILINI

Dans un premier temps, les ministres des transports des Douze n'ont pas été entièrement convaincus par les propositions helvétiques. Après explications complémentaires de la Suisse, la Commission européenne a toutefois relevé que les propositions helvétiques pouvaient satisfaire les exigences européennes en ce sens qu'elles étaient non discriminatoires, conformes à l'accord sur le transit et garantissaient le libre choix entre rail et route. Fin novembre, les ministres des transports de l'UE, assistés de celui de l'Autriche, ont ainsi décidé de **débloquer la situation entre la Suisse et ses partenaires**. Ils ont demandé à la Commission de reprendre la préparation des directives de négociations **dans le secteur des transports routier et aérien**. L'ouverture de ces dernières n'a été fixée que pour le printemps 1995, contrairement aux autres dossiers (agriculture, recherche, libre circulation des personnes, accès aux marchés publics et obstacles techniques aux échanges) pour lesquels les discussions ont été entamées à la mi-décembre.<sup>13</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.05.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Côté helvétique, les réactions au contenu du mandat de négociations ont été variées.** Si les partis gouvernementaux ont salué l'ouverture des pourparlers, les milieux écologistes se sont inquiétés d'une éventuelle levée de l'interdiction des 40 tonnes. A ce sujet, l'Association Transport Environnement (ATE) a fait savoir que, bien qu'elle ne considère pas la suppression de la limite des 28 tonnes comme un tabou, celle-ci devrait être accompagnée de mesures rendant le rail compétitif. Elle a ajouté, de concert avec Greenpeace, que si de telles mesures n'étaient pas prises, elle n'hésiterait pas à lancer un référendum. Les auteurs de l'initiative des Alpes - opposés pour leur part catégoriquement à la suppression voire même à un relâchement de cette limite - ont fait recours contre le mandat de négociations auprès de la Commission européenne et ont adressé une pétition au parlement européen, estimant qu'un tel mandat constituait une violation flagrante de l'Accord sur le transit valable jusqu'en 2004. L'Association suisse des transports routiers (ASTAG) a quant à elle répété son intérêt pour une levée progressive de la limite des 28 tonnes. Sur le volet aérien, la direction de Swissair s'est déclarée satisfaite, et a relativisé l'impossibilité pour elle d'effectuer des vols entre deux destinations communautaires, estimant que cette question constituerait l'objet de la prochaine étape des négociations.

**Les pourparlers sur les transports ont débuté quelques jours après l'adoption du mandat de négociations par les ministres de Quinze.** Sans surprise, ces tractations ont figuré parmi celles les plus difficiles et n'ont pu être conclues pendant l'année sous revue, à l'instar des autres objets en discussion. En effet, dès le début des négociations, les représentants européens – en réponse aux déclarations helvétiques selon lesquelles il n'était pas question de déroger à l'Accord de transit en ce qui concerne la limite des 28 tonnes – ont fait savoir que la suppression de cette limite constituait l'objectif principal de l'UE. Outre l'argument selon lequel l'entrée en vigueur de l'initiative des Alpes rendait caduque cette mesure, Bruxelles a justifié son intransigeance en affirmant que les incertitudes qui pesaient en Suisse sur la construction des NLFA pouvaient faire craindre le pire, ou du moins ne garantissaient pas l'existence d'infrastructures permettant un volume de transport de marchandises satisfaisant. Elle a également fait référence à la situation de plus en plus intenable de l'Autriche, qui du fait de l'interdiction des 40 tonnes sur le territoire helvétique, avait vu, depuis son entrée dans l'UE, le volume du trafic sur le Brenner augmenter de 20 pour cent. Un autre point qui a empêché toute possibilité d'accord a été la question du cabotage terrestre, l'Union refusant de satisfaire les exigences de la Confédération. Aussi, mis à part des questions de détails, les principaux points de convergence ont concerné les principes du trafic combiné et de la vérité des coûts, Bruxelles, tout en divergeant sur les moyens permettant de mettre en oeuvre ces principes, se rapprochant de la position helvétique. En outre, les deux parties se seraient mises d'accord au sujet du libre accès aux infrastructures ferroviaires. Concernant le volet aérien, la partie suisse n'a pu obtenir un assouplissement de la position de l'UE sur la question du droit de cabotage. L'aspect institutionnel des exigences de l'Union a également posé problème, la Suisse n'acceptant pas que ce soit la Cour européenne de justice de Luxembourg qui soit compétente en cas de litige. Il semble néanmoins que sur cette dernière question, la Confédération ait assoupli sa position. A ce sujet, il est à noter que la Commission a publié en fin d'année un livre vert sur le trafic routier. Adhérant au principe de la vérité des coûts, la Commission est favorable à une taxation très différenciée selon le kilométrage parcouru, le lieu (régions périphériques ou ville), l'heure de la journée, le bruit et le degré de pollution du véhicule. Mais cette taxation doit, selon la Commission, couvrir les coûts externes du trafic routier, et non pas, contrairement à ce que prône la politique helvétique, avoir comme objectif principal le transfert de la route au rail. Aussi, elle doit respecter le principe du libre choix du moyen de transport.

Devant cette impasse, **les autorités helvétiques ont tenté de débloquent la situation en proposant de mettre entre parenthèses les questions problématiques**, espérant ainsi pouvoir aboutir à un accord minimal, notamment sur le trafic aérien. **La Commission a rejeté cette demande**, estimant qu'en vertu du principe du parallélisme, le domaine des transports ne pouvait être traité indépendamment des autres objets en discussion. A la fin de l'année, il semblait que seule une redéfinition des mandats de négociations respectifs – c'est-à-dire seule une décision politique comprenant du côté helvétique la levée de la limite des 28 tonnes notamment – pouvait relancer les tractations.<sup>14</sup>

**La Suisse et l'Autriche ont conclu en juillet un accord sur le trafic routier.** Désormais, à l'instar de ce qui est prévu pour les camionneurs européens, le transit de camions suisses sera contingenté à 36'000 véhicules par année. Le surplus de véhicules devra être transféré de la route sur le rail. Cette adaptation de l'accord signé en 1958 avait été rendue nécessaire suite à l'entrée de l'Autriche dans l'UE, les routiers suisses jouissant d'un régime de faveur par rapport à ceux européens.<sup>15</sup>



## Eisenbahn

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 17.12.1986  
KATRIN HOLENSTEIN

Die im Zusammenhang mit dem Konzept «Bahn 2000» wieder aufgeworfene Frage einer neuen Eisenbahn-Alpentransversale beschäftigte Parlament und Öffentlichkeit im Berichtsjahr weiter. Nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Schnellbahnvorhaben Deutschlands und Italiens und die damit verbundene Gefahr einer Umfahrung der Schweiz, sofern diese weiter als «Bremsklotz» im internationalen Nord-Süd-Verkehr wirke, war man sich einig über die Dringlichkeit eines Schweizer Alpenbahnprojekts. Mit einer auch von der kleinen Kammer gutgeheissenen Motion des Tessiner Nationalrats Salvioni (fdp) (Mo. 84.452) wurde die Landesregierung aufgerufen, die Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten und die Frage des Nord-Süd-Transits auf der Schiene als vorrangige Aufgabe der Aussenpolitik zu behandeln. Eine vom Nationalrat als Postulat überwiesene **Motion Schmidhalter (cyp, VS) ( Mo. 86.597) forderte den Bundesrat ebenfalls auf, den Linienführungsentscheid für eine neue Alpenbahntransversale voranzutreiben und zwar auf der Grundlage eines zusammen mit den Nachbarländern zu entwerfenden Konzepts «Eurorail 2000».** Die Transportminister Deutschlands, Österreichs, Italiens und der Schweiz setzten einen gemeinsamen Ausschuss ein, der Vorstellungen über die Zukunft der Alpenbahnen und allfälliger neuer Basistunnels bis Ende 1987 ausarbeiten soll. Auch der Europarat unterstützte zur Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Strasse auf die Schiene den Bau neuer Alpenbahntransversalen.<sup>16</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**L'intégration de la Suisse dans le réseau européen des TGV est également l'un des grands soucis ferroviaires helvétiques.** Cela concerne plus spécifiquement le raccordement de l'ouest et du nord-ouest de la Suisse aux lignes françaises. En 1990, le gouvernement français a présenté son schéma directeur des lignes TGV et l'a mis en consultation. Ce projet prévoit la réalisation du TGV Rhin-Rhône, relié au TGV Est Paris-Strasbourg, passant par Belfort, et se prolongeant jusqu'à Bâle et Zurich. En ce qui concerne la Suisse occidentale, la situation est moins positive: au grand dam des Romands, Matignon a donné sa préférence au TGV Paris-Milan via le Mont-Cenis. La ligne TGV Genève-Mâcon, permettant le désenclavement de Genève et la revalorisation de la ligne du Simplon, fut laissée au second plan. Considérant que rien n'était perdu, A. Ogi a exhorté les cantons romands à former un front uni en faveur de ce tronçon, en abandonnant notamment d'autres projets, telle l'amélioration de la ligne Lausanne-Paris par Vallorbe, afin de tenter de convaincre les autorités françaises; cela n'eut pas l'heur de plaire à bon nombre de Vaudois, dont le désaccord fut partagé par beaucoup d'élus du canton. A. Ogi, dans la réponse qu'il donna en fin d'année à M. Delebarre, ministre des transports français, sur son plan directeur, put cependant se prévaloir du soutien de tous les cantons pour plaider en faveur des raccordements de la Suisse par Belfort-Bâle et Genève-Mâcon.<sup>17</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 22.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Le **comité interministériel français pour l'aménagement du territoire a adopté le schéma directeur français du réseau TGV** qu'il avait mis en consultation l'an dernier. Ce document confirme le projet de construire la ligne TGV **Rhin-Rhône** (à la satisfaction du Jura, qui y voit la possibilité de s'y raccorder par une ligne Delle-Belfort) et l'axe transalpin Paris-Turin via Lyon et le Mont-Cenis. Concernant les connexions avec la Suisse, le plan français mentionne diverses priorités. Si la volonté hexagonale de joindre Bâle-Zurich par Mulhouse est manifeste, il en va autrement de la liaison avec Genève. Deux options s'offrent à cette dernière: soit une liaison vers Mâcon (d'un prix de deux milliards de francs pour une faible rentabilité), solution pour laquelle Genève et la Suisse en général ont plaidé envers les autorités françaises, soit une liaison vers Annecy-Chambéry, solution privilégiée des Français mais qui délaierait l'axe du Simplon. Pour ces tronçons, subordonnés à des accords internationaux, il dépendra de la Suisse d'engager des négociations et de participer au financement. Les autorités genevoises et fédérales ont exprimé leur satisfaction de voir mentionné le tronçon Genève-Mâcon pour lequel elles se sont battues, même si celui-ci ne figure pas parmi les priorités françaises.<sup>18</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 13.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Les compagnies de **chemins de fer des Etats alpins** (CH, F, I, RFA, A) **ont fondé un comité** afin de favoriser la **collaboration** entre les pays, de coordonner le trafic et de rationaliser les investissements.<sup>19</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 07.11.1998  
LAURE DUPRAZ

Le gouvernement français a donné son feu vert pour la poursuite des travaux relatifs aux lignes ferroviaires du **TGV est (Paris-Strasbourg) et du TGV Rhin-Rhône**. La ligne Rhin-Rhône intéresse particulièrement la Suisse, non seulement pour des liaisons plus rapides avec Paris, mais aussi pour les horizons méditerranéens qu'elle promet. Le raccordement avec la Suisse devra faire l'objet d'une négociation bilatérale ultérieure. Le ministre des transports français a également annoncé que la **liaison TGV Genève-Paris sera améliorée** en modernisant et électrifiant la ligne dite des Carpatas. Cette remise en service permettra de relier Paris et Genève en moins de trois heures. La Confédération et la France devront négocier une convention qui fixera la part financière prise en charge par la Suisse. Moritz Leuenberger s'est aussi mis d'accord avec son homologue français Jean-Claude Gayssot pour **réaliser trois portes d'entrée TGV en Suisse pour le raccordement au réseau européen à grande vitesse**. Il s'agit de Genève-Bourg-Mâcon avec raccordement au TGV sud-est, de Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dôle-Dijon avec raccordement au TGV sud-est et au futur TGV Rhin-Rhône et enfin de Bâle-Mulhouse avec raccordement au futur TGV Rhin-Rhône. Avec l'acceptation de l'arrêté sur le financement des grands projets ferroviaires, ces raccordements ont été assurés financièrement du côté suisse.<sup>20</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 06.11.1999  
LAURE DUPRAZ

En novembre, le conseiller fédéral Leuenberger et le ministre italien des transports et de la navigation ont signé une **convention sur le raccordement des NLFA au réseau italien des lignes à grande vitesse** (raccordements sud). Cet accord coordonne la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les principaux éléments sont l'aménagement et la construction des lignes d'accès aux NLFA des deux côtés de la frontière italo-suisse. La convention porte encore sur l'amélioration du raccordement à l'aéroport de Malpensa, les aménagements des terminaux pour le fret combiné transalpin ainsi que sur une nouvelle ligne reliant Lugano à Milan. Le conseiller fédéral a également signé avec son homologue français **une convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français** et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse (TGV). Le texte doit encore être ratifié par les Chambres fédérales et le parlement français. Les mesures visent à améliorer l'accès de l'ouest de la Suisse aux lignes françaises à grande vitesse. L'accord porte sur trois liaisons. Premièrement, Genève-Nantua-Bourg-en-Bresse-Mâcon (raccordement à l'actuelle ligne TGV Paris-Sud-Est). Ensuite, Lausanne/Berne-Neuchâtel-Dôle-Dijon-Aisy (raccordement à l'actuelle ligne Paris-Sud-Est et à la future ligne du TGV Rhin-Rhône). Troisièmement, Bâle-Mulhouse (raccordement aux futures lignes TGV Est-européen et TGV Rhin-Rhône).<sup>21</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Afin de garantir la planification du **raccordement de la Suisse avec le réseau ferroviaire européen à haute performance**, le Conseil fédéral a proposé au parlement de ratifier les **accords** signés l'année précédente **avec la France et l'Italie**. Il ne s'agissait pas d'un projet de construction détaillé, mais de conditions-cadres nécessaires à l'établissement de tels projets pendant les vingt prochaines années. Les projets individuels n'ont pas été définis. L'argent pour améliorer le raccordement de la Suisse avec le réseau européen était déjà garanti: le souverain avait accepté un financement de CHF 1,2 milliards en même temps que les NLFA. Toutefois, cette somme devrait être partagée entre la Suisse orientale et occidentale. Les mesures et les plans de financement, qui en découleront, donneront lieu à une loi fédérale sur les raccordements de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen à haute performance. Fin novembre, le Conseil des Etats a accepté à l'unanimité les deux messages du gouvernement sur la garantie de capacité des lignes d'accès sud à la nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes (NLFA) et sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français à grande vitesse. Les sénateurs ont donc donné le feu vert à l'amélioration des liaisons ferroviaires avec l'Italie et la France pour une intégration au réseau à haute performance italien (RHP) et aux trains à grand vitesse français (TGV).<sup>22</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 18.10.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Comme deuxième chambre, le Conseil national a lui aussi ratifié la convention de Bâle de 1999 entre la Suisse et l'Italie sur la **liaison des voies ferrées**. Il en a fait de même avec la **convention bilatérale** avec la France, donnant par la même occasion le coup d'envoi du raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau ferroviaire européen à grande vitesse, conformément aux promesses faites en 1998 lors de la votation sur la modernisation du rail. Pour arriver à ses fins, la Suisse a admis une entorse au principe de territorialité : elle paiera une partie des travaux entrepris sur sol français. En effet, la majorité doit être effectuée en France, mais ce sont les Suisses qui en profiteront le plus. En revanche, la Confédération a refusé de participer au financement de travaux entrepris en Italie ou en Allemagne.<sup>23</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 14.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Les Chambres ont accepté le protocole de Vilnius du 3 juin 1999 portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980. La révision du droit international applicable en la matière a été rendue nécessaire par la réforme des chemins de fer, qui a ouvert le marché et donc sensiblement modifié, dans de nombreux Etats contractants, les bases du droit et de l'organisation des chemins de fer. Le protocole de Vilnius a élargi les attributions de l'**Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaire** (OTIF), qui, à l'avenir, s'occupera de pratiquement toutes les questions qui surgissent dans le trafic ferroviaire international et qui doivent être réglées au niveau des Etats; elle sera aussi appelée à contribuer à l'interopérabilité et à l'harmonisation du secteur ferroviaire en déclarant obligatoires les normes techniques et en oeuvrant à l'uniformisation des règles techniques applicables. Les bases juridiques nécessaires à cette fin ont été définies dans la COTIF, qui comprend sept appendices. Divers aspects du droit ferroviaire international y sont réglés, tels que le transport international des voyageurs et des marchandises, en particulier celui des marchandises dangereuses, ou l'utilisation de wagons dans le trafic international.<sup>24</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 08.08.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a rencontré son homologue français, Jean-Claude Gayssot, pour examiner le volet financier de la convention relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français à grande vitesse, signée en novembre 1999. Les deux ministres sont tombés d'accord sur une participation financière égale entre les deux pays. La Confédération et la France s'engagent chacune à verser 135 millions d'euros. Cette somme sera injectée pour réhabiliter et moderniser la ligne **Genève-Mâcon** (ancienne ligne des Carpathes) et pour améliorer l'alimentation électrique et les infrastructures de l'arc jurassien, sur les lignes **Paris-Lausanne** et **Paris-Neuchâtel-Berne**. La mise en service de la ligne des Carpathes, baptisée ligne TGV-Mont-Blanc, est estimée à 220 millions d'euros. La Confédération devrait y participer à hauteur de 110 millions d'euros. De Genève, il ne faudra plus que trois heures pour se rendre au cœur de Paris en TGV: un gain de temps d'une demie-heure grâce à un gain de distance de 47 kilomètres par rapport à l'ancien itinéraire. Les travaux commenceront en 2004 et devraient s'achever à la mi-2006. Les 25 millions restants iront aux lignes de l'Arc jurassien qui nécessitent des travaux moins importants. Le financement helvétique provient du fonds plafonné à CHF 1,2 milliard, destiné à améliorer le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des lignes à grande vitesse. La France et la Suisse ont par ailleurs décidé d'évaluer un cofinancement au projet de TGV Rhône-Rhin, entre Dijon et Mulhouse, Paris ayant sollicité de la Suisse une participation de l'ordre de CHF 125 millions.<sup>25</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 09.01.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Réunis à Lugano, les ministres des transports de **l'Allemagne, de l'Italie, des Pays-Bas et de la Suisse ont signé une convention sur les transports par rail** visant à développer l'axe menant de Rotterdam à la Lombardie. L'accord vise à augmenter la quantité de marchandises transportées sur le rail par l'amélioration des infrastructures et des conditions-cadres. Le trafic international des marchandises sur l'axe nord-sud sera ainsi simplifié et accéléré notamment par l'harmonisation des directives administratives et des formalités douanières. La déclaration commune signée correspondait au texte adopté en 2001 par les Pays-Bas et la Suisse. Les problèmes du trafic nord-sud avaient alors été évalués par un groupe de travail. Dans le courant 2002, des représentants allemands et italiens s'y étaient joints. Un plan de mesures, assorti de propositions d'amélioration, a dès lors été mis en place. Le groupe a obtenu un premier résultat tangible avec un guichet virtuel unique « one-stop-shop »: les clients du trafic marchandises disposent désormais d'un seul point de contact et de vente par le biais duquel ils obtiennent le droit de circuler sur un tronçon ferroviaire, à un

moment déterminé, dans les différents pays de transit. Des mesures à court terme ont été réalisées durant l'année sous revue, celles à moyen terme interviendront d'ici à 2007, celles à long terme d'ici 2015, après l'ouverture du tunnel de base du Gothard. Elles touchent aussi bien les pays, que les gestionnaires des infrastructures et les entreprises ferroviaires. Les possibilités d'amélioration, dont les Etats sont responsables, concernent la reconnaissance mutuelle de l'admission des mécaniciens de locomotive, ainsi que la simplification des formalités de douane. Ils veilleront aussi à supprimer les goulets d'étranglements et à améliorer les capacités. Bien que concurrentes, les entreprises ferroviaires s'engagent à faciliter le passage des frontières, notamment en utilisant des locomotives multicourants.<sup>26</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.10.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

**La Suisse et l'Autriche ont signé une convention bilatérale** sur la collaboration dans le domaine des chemins de fer. Celle-ci a pour objectif d'améliorer le trafic ferroviaire transfrontalier et de réduire les temps de parcours sur les principales lignes internationales, notamment sur la liaison vers l'Allemagne par le Lac de Constance (via Bregenz) et sur le tronçon de l'Arlberg. Le trafic régional est également mentionné dans cette convention (projet Bodan-Rail 2020). Il ne résultera pas de coûts supplémentaires pour la Suisse. Toutes les mesures prévues sur le territoire suisse figurent déjà dans les programmes de projets ferroviaires nationaux (Rail 2000 et raccordement au réseau ferroviaire européen à grande vitesse LGV).<sup>27</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.09.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adopté le message sur la convention avec l'Italie au sujet du **renouvellement de la concession du Simplon** et de l'exploitation du tronçon ferroviaire jusqu'à Domodossola. La concession expirera le 31 mai 2005. Elle sera renouvelée pour 99 années supplémentaires et adaptée à la législation nationale et internationale. La Suisse demeurera compétente pour l'exploitation de l'infrastructure depuis la frontière nationale jusqu'à Iselle, alors que l'Italie sera responsable du tronçon Iselle-Domodossola.<sup>28</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 25.08.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger a signé avec le ministre français des transports, Dominique Perben, trois accords bilatéraux pour la mise en œuvre de la convention bilatérale franco-suisse sur le **raccordement de la Suisse au réseau TGV français**. Le premier accord concerne le co-financement de la modernisation de la ligne ferroviaire Paris-Dijon-Dole-Lausanne/Neuchâtel-Berne (Arc Jurassien). La Suisse prendra en charge 50% des coûts estimés à 37 millions d'euros. Les investissements permettront d'augmenter la vitesse de circulation. Avec le second accord, la Suisse garantit sa participation financière à la revitalisation de la ligne ferroviaire Paris-Ain-Genève/Nord de la Haute-Savoie (ligne du Haut-Bugey). Ce projet prévoit que le trafic passera dorénavant à partir de Bellegarde par la ligne à simple voie, actuellement désaffectée, et qui conduit à Bourg-en-Bresse (Haut-Bugey) via Nurieux. Il est prévu de renouveler et d'électrifier toute la ligne, ainsi que d'adapter le profil des tunnels et des ponts. La Suisse y contribuera à hauteur de 100 millions d'euros. Un gain de 30 minutes est escompté. Dans le troisième accord, la Suisse participera à la construction de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône à raison d'un forfait de 100 millions d'euros. Cette nouvelle ligne TGV permettra de densifier le trafic Mulhouse-Paris et Mulhouse-Midi de la France, grâce à la construction du nouveau tronçon Belfort-Dijon. Les coûts de cette nouvelle ligne se chiffrent à 2 milliards d'euros. Cette nouvelle liaison fera gagner 30 minutes entre Bâle et Paris et une heure entre Bâle et Lyon. Le début des travaux est agendé pour 2006. La loi sur le raccordement de la Suisse orientale et occidentale au réseau européen des trains à haute performance est entrée en vigueur au 1er septembre 2005.<sup>29</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 14.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte das Abkommen mit Italien betreffend die **Erneuerung der Simplonkonzession** sowie den Betrieb der Bahnstrecke bis Domodossola diskussionslos.<sup>30</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.07.2007  
NICOLAS FREYMOND

Le 2 juillet, les CFF et six autres compagnies ferroviaires européennes ont signé, à Bruxelles, un **accord de coopération pour le trafic à grande vitesse donnant naissance à la société Railteam**. L'objectif de cette nouvelle entité est de faciliter l'usage du réseau européen de lignes à grande vitesse afin d'accroître la compétitivité du rail par rapport au transport aérien et à la route. Pour y parvenir, l'alliance entend améliorer les correspondances et l'information aux voyageurs, mettre en place une plateforme d'interconnexion des systèmes de distribution des compagnies membres et instaurer des standards de qualité.<sup>31</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 27.11.2009  
NICOLAS FREYMOND

Après deux ans et demi d'activité, l'alliance pour le trafic européen à grande vitesse **Railteam**, réunissant sept compagnies ferroviaires dont les CFF, a tiré un bilan intermédiaire. Seule ombre au tableau, l'échec de la tentative d'établissement d'une plateforme d'interconnexion, qui aurait dû permettre de réserver et payer des billets pour n'importe quel trajet sur les réseaux des sept compagnies grâce à un guichet virtuel unique. La direction de Railteam a expliqué avoir dû renoncer à ce projet pour des raisons tant techniques que financières.<sup>32</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 11.10.2011  
SUZANNE SCHÄR

In Anwesenheit von Verkehrsministerin Doris Leuthard eröffnete der französische Präsident Nicolas Sarkozy eine wichtige Teilstrecke an der **TGV-Verbindung Rhin-Rhône** zwischen Auxonne und Belfort, an deren Bau sich die Schweiz zu 3% finanziell beteiligt hatte. Mit der Inbetriebnahme des neuen Teilabschnitts wurde die Anbindung der Nordwestschweiz (via Basel, Mülhausen) ans TGV-Netz verbessert. Die Fahrzeit der TGV-Verbindung Basel-Paris verkürzte sich mit dem Fahrplanwechsel im Dezember um 30 Minuten. Zur durchgehenden Anbindung Mülhausens an die Linie Rhin-Rhône verbleibt noch der Bau von zwei kleineren Teilstrecken bei Mülhausen und Dijon.<sup>33</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.09.2014  
NIKLAUS BIERI

Im September 2014 unterbreitete der Bundesrat seine Botschaft zum Abkommen mit Frankreich bezüglich der Modernisierung und dem Betrieb der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf**. Es geht dabei um die Ratifizierung des von Bundesrätin Leuthard und dem französischen Transportminister Frédéric Cuvillier im März 2014 unterzeichneten Abkommens zum Ausbau der Bahnverbindung Cornavin-Eaux Vives-Annemasse (CEVA). Das Projekt, welches den Strassenverkehr in der Region Genf entlasten soll, beinhaltet den Bau einer neuen Bahnlinie von 14 km Länge in der Schweiz sowie ein zwei Kilometer langer Streckenabschnitt in Frankreich, dessen Finanzierung in Abweichung vom Territorialprinzip von der Schweiz geleistet werden soll. Die Kosten für die Bauarbeiten in der Schweiz sollen CHF 1'567 Mio. betragen, jene für das Streckenstück in Frankreich EUR 15,7 Mio. Der Bundesbeschluss über die Genehmigung des Abkommens wurde 2014 vom Nationalrat nicht mehr behandelt.<sup>34</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 04.06.2015  
NIKLAUS BIERI

Der Bundesbeschluss zur Genehmigung des Abkommens mit Frankreich bezüglich der **Bahnlinie von Annemasse (F) nach Genf** wurde 2015 in den Räten behandelt. Dass die Bahnverbindung nach Annemasse (F) für die Region Genf eine wichtige Sache ist, war in den Räten unbestritten. Anlass zu Diskussionen gab die Finanzierung eines Streckenabschnitts auf französischem Boden durch die Schweiz. Bundesrätin Leuthard begründete diese Abweichung vom Territorialprinzip mit der Entlastung Genfs vom Grenzgängerverkehr deutlich, so dass der Nationalrat im März und der Ständerat im Juni 2015 ihre Zustimmung gaben.<sup>35</sup>

## Umweltschutz

### Klimapolitik

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.04.1995  
LIONEL EPERON

La première Conférence ministérielle de la Convention-cadre des Nations Unies sur les **changements climatiques** – signée par 122 Etats lors du Sommet de la terre de Rio en juin 1992 – s'est ouverte fin mars à Berlin. Ayant pour objectif principal de déterminer les moyens qu'entend prendre la communauté internationale pour lutter contre le réchauffement de la planète par la stabilisation, puis la réduction, dès l'an 2000, des gaz à effet de serre, la conférence n'a pas tardé à révéler d'**importantes dissensions** entre les participants. Intéressée au premier plan par le réchauffement planétaire, l'Association des petits Etats insulaires a proposé de fixer un niveau d'émissions de CO<sub>2</sub> inférieur de 20% à celui de 1990 à l'horizon de l'an 2005. Bien que repris par l'Inde, la Chine et le Brésil, ce scénario ambitieux – auquel la majorité des pays du tiers-monde ne tarda pas à se rallier – ne fut pas sans contraster avec l'attitude divisée des pays industrialisés: si l'Union européenne accepta de considérer la proposition des pays en développement comme base de discussion, les Etats-Unis, le Japon et le Canada montrèrent en revanche de fortes réticences à l'égard d'un renforcement des objectifs de la convention. Emmenée par la conseillère fédérale Ruth Dreifuss, la délégation helvétique se prononça pour sa part en faveur de l'adoption d'un **mandat de négociations** en vue de la signature d'un protocole sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre après l'an 2000, sans pour autant mentionner de buts précis. C'est précisément par l'adoption d'un mandat de négociations guère plus contraignant que la Conférence de Berlin s'est soldée, à la grande déception des organisations de protection de l'environnement. Le protocole résultant des futures négociations devrait dès lors être adopté à l'occasion de la prochaine conférence ministérielle qui se tiendra à Tokyo en 1997.<sup>36</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 29.02.1996  
LIONEL EPERON

Le Conseil fédéral a pris acte du **rapport sur le développement durable en Suisse** que le Comité interdépartemental pour le suivi de Rio (CI-Rio) lui avait transmis à la fin de l'année 1995 avec un retard de plus d'une année et demie sur le calendrier fixé initialement. En raison des difficultés à obtenir un consensus autour de ce concept et de ses implications pratiques, les ambitions du rapport ont été revues à la baisse, puisque loin de dresser un catalogue de mesures précises permettant la concrétisation à l'échelon national des objectifs établis dans l'«Agenda 21», ce document se contente de définir des lignes directrices en matière de développement durable. Parmi celles-ci figure notamment la nécessité d'appréhender conjointement les problèmes environnementaux, économiques et sociaux dont l'interdépendance appelle des solutions ne privilégiant aucune de ces dimensions au détriment des deux autres. Au titre des mesures concrètes capables de parvenir à un développement durable en Suisse, le rapport reconnaît par ailleurs le bien-fondé des instruments d'action conformes à l'économie de marché (tels que les taxes d'incitation), davantage en adéquation avec le contexte socio-économique actuel que les prescriptions étatiques. A la publication de ce document, les organisations de protection de l'environnement ont estimé qu'au vu du faible degré de contrainte qu'il consacrait, le comité interdépartemental n'avait pas rempli son mandat. Il est néanmoins à relever que le Conseil fédéral a chargé le CI-Rio d'élaborer d'ici à 1997 un véritable **plan d'action** comprenant non seulement les objectifs à atteindre, mais également les mesures, les moyens financiers et les délais nécessaires à leur réalisation.<sup>37</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.06.1996  
LIONEL EPERON

La deuxième Conférence des Etats parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques s'est déroulée à Genève dans le courant du mois de juillet. Après avoir réuni pendant plus d'une semaine les experts internationaux de quelque 150 pays qui se sont penchés sur le problème du réchauffement planétaire provoqué par les gaz à effet de serre, la rencontre s'est poursuivie à l'échelon ministériel. A cette occasion, les porte-parole de plusieurs pays industrialisés ont officiellement apporté leur soutien au second rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (IPCC) qui établit pour la première fois l'existence d'un lien entre les changements climatiques et l'activité humaine. Sur la base de cette constatation, de nombreux intervenants se sont déclarés en faveur de mesures supplémentaires afin que la lutte contre le réchauffement climatique puisse être renforcée. Néanmoins, ces déclarations d'intention en faveur d'une diminution des gaz à effet de serre après l'an 2000 ont continué à se heurter à de nombreuses réserves, voire à des oppositions, dont les principaux auteurs furent les pays producteurs de pétrole ainsi que la Chine et la Russie. Conséquence directe de ces multiples résistances, la déclaration

ministérielle par laquelle s'est clos la conférence a été publiquement rejetée par quatorze Etats, pour la plupart producteurs de pétrole. Selon ce texte, les pays industrialisés s'engagent à négocier des réductions contraignantes et significatives des émissions de gaz à effet de serre pour le siècle prochain, sans pour autant préciser les buts à atteindre. Les nouveaux engagements devront être précisés d'ici à la 3e Conférence sur le climat qui aura lieu en 1997 à Tokyo.

**Côté helvétique**, la réunion de Genève sur les changements climatiques aura permis tant à la conseillère fédérale Ruth Dreifuss qu'à Philippe Roch, directeur de l'OFEFP, de confirmer le rôle pilote joué par la Confédération dans ce domaine, puisque tous deux ont affirmé que la Suisse sera sans doute en mesure de stabiliser ses émissions de gaz carbonique en l'an 2000 à leur niveau de 1990. Il est à relever qu'à l'heure où se déroulait la conférence, les autorités fédérales n'avaient pas encore fixé les objectifs à atteindre pour le siècle prochain. Cette lacune devait cependant être comblée dès la fin octobre avec la mise en consultation d'un projet de loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> prévoyant une diminution de 10% de celles-ci pour l'an 2010.<sup>38</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.1997  
LIONEL EPERON

La troisième Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ne parvint que partiellement à aplanir les divergences de vues entre les divers participants au sujet des objectifs chiffrés que les pays industrialisés se doivent d'atteindre en matière de lutte contre les gaz à effet de serre pour l'après an 2000. Ce demi succès ou échec du **Sommet de Kyoto** a en grande partie résulté du profond différend qui a continué à opposer l'Union européenne aux Etats-Unis: Si les Quinze proposèrent à nouveau de fixer une diminution de 15% des rejets de CO<sub>2</sub> d'ici 2010, les Américains prêchèrent pour leur part pour une simple stabilisation, d'ici 2008 à 2012, des émissions de gaz à effet de serre à leur niveau de 1990, ceci afin de ne pas menacer la croissance économique. A ces positions vinrent en outre s'ajouter les propositions formulées par les petits Etats insulaires (-20% d'ici l'an 2005) et par le Japon (-5% d'ici 2008-2012). Face à de pareils intérêts contradictoires, il ne fallut pas moins de dix jours d'**après négociations** pour que les représentants des 159 Etats présents parviennent à débloquent la situation en s'entendant finalement sur un protocole contraignant pour les pays industrialisés aux termes duquel l'UE - mais également la Suisse - s'engagent à réduire leurs émissions de six gaz à effet de serre de 8% sur la période comprise entre 2008 et 2012, contre 7% pour les USA et 6% pour le Japon (soit une réduction moyenne de 5,2%). Malgré l'insistance des Etats-Unis quant à la nécessité d'associer également les pays en voie de développement à la lutte contre le réchauffement du climat, ces derniers ont cependant été exemptés de tout engagement, même volontaire, après que la Chine se fut vigoureusement élevée contre la prétention américaine. A l'issue de la conférence, les organisations non-gouvernementales de défense de l'environnement ont tiré un bilan très mitigé de la rencontre. Elles ont notamment jugé scandaleuse l'introduction d'une bourse aux gaz à effet de serre qui permettra aux pays ayant dépassé leur plafond d'émissions de racheter leur surplus à ceux qui seront restés en deçà de leur quota.

Quelques jours avant l'adoption du Protocole de Kyoto, la Suisse avait profité de la tribune qui lui était offerte pour plaider en faveur de l'adoption d'un accord contraignant basé sur le principe du pollueur-payeur en vertu duquel les pays industrialisés produisant le plus de CO<sub>2</sub> par habitant se devraient de fournir les plus grands efforts de réduction. Parallèlement, la Confédération apporta son soutien à la position défendue par l'UE, tout en se déclarant elle-même prête à diminuer ses rejets de dioxyde de carbone de 10% d'ici l'an 2010, comme l'exige le projet de loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.<sup>39</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 16.11.1998  
LAURE DUPRAZ

La quatrième **Conférence** des parties à la Convention-cadre des **Nations Unies** sur les changements climatiques s'est déroulée à **Buenos Aires** dans le courant du mois de novembre. La rencontre devait mettre en application les résolutions prises l'année précédente à Kyoto. Les parties ont adopté un plan d'action se présentant comme un catalogue qui énumère tous les points du protocole de Kyoto, mais dont le calendrier repousse toutes les décisions à au moins deux ans (2000 ou 2001). La question relative au marché des émissions de CO<sub>2</sub> fut très controversée. Les Etats-Unis ont soutenu de manière ferme cette «bourse» aux émissions, contrairement aux pays européens qui l'ont critiquée avec vigueur, estimant que ce système pourrait à terme provoquer une augmentation des émissions globales de CO<sub>2</sub>. A l'issue des négociations, le principe de la bourse aux émissions a été toutefois accepté. Chaque pays possédera donc un droit d'émissions de CO<sub>2</sub>. Un pays n'utilisant pas totalement son droit d'émissions aura la possibilité de vendre son surplus à un autre pays qui évitera ainsi de prendre des

mesures restrictives internes. Les pays européens ont tout de même obtenu que ce principe soit encadré de règles solides qui restent encore à définir. En outre, des mesures de flexibilité supplémentaires ont été adoptées pour assouplir encore les objectifs quantifiés de réduction des émissions. Les pays industrialisés pourront recevoir des unités de réduction des émissions au moyen de transferts de technologies moins polluantes ou de transferts d'experts dans les pays en développement. Il en ira de même avec des transferts financiers pour aider ces pays à s'adapter au risque du réchauffement climatique. Les organisations environnementales ont unanimement critiqué les résultats de la conférence, qualifiant le programme établi de «plan d'inaction». Elles ont également déploré que la rencontre se soit transformée en une véritable négociation commerciale et économique aux dépens de l'environnement.<sup>40</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 04.11.1999  
LAURE DUPRAZ

En novembre, s'est tenue à Bonn la cinquième Conférence des parties à la **Convention-cadre des Nations Unies** sur les changements climatiques. Les délégués de 163 pays ont tenté d'arrêter les modalités d'application du protocole de Kyoto. Les négociations ont à nouveau révélé de fortes divergences entre les Etats-Unis et l'Union européenne sur la question de la «bourse» aux émissions de carbone. Les Etats-Unis, dont les émissions représentent 30% de la pollution planétaire, n'ont pas voulu d'un plafond qui limiterait le recours au marché du carbone. A l'opposé, l'UE a souhaité que la réduction des émissions, réalisée grâce au marché, représente au plus 50% du total. Selon elle, sans mesures nationales contraignantes, les quotas de Kyoto, supérieurs à la moyenne aussi bien pour les Etats-Unis (moins 7%) que pour l'UE (moins 8%), n'auront aucune chance d'être respectés. La délégation américaine a expliqué que le Congrès n'adopterait le protocole que si les pays émergents s'engageaient à réduire de 1 à 2% la croissance de leurs émissions de gaz nocifs à l'horizon 2010. Les Etats-Unis redoutent que la compétitivité de leurs entreprises s'érode si ces pays peuvent continuer à consommer des énergies polluantes bon marché. Finalement, après deux semaines de pourparlers, les Etats parties se sont entendus pour réexaminer, l'année suivante, les modalités pour l'introduction d'une «bourse» aux émissions de CO<sub>2</sub>.<sup>41</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

En novembre s'est tenue à La Haye la Conférence mondiale sur le climat dans le cadre de la sixième session de la Conférence des Parties de la **Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques**. Après l'échec de l'année précédente à Bonn, les 180 pays ont à nouveau tenté d'entériner le Protocole de Kyoto de 1997. Trois blocs se sont affrontés: le premier, le groupe "umbrella" mené par les Etats-Unis et composé du Japon, du Canada, de la Russie et de l'Australie; le second, l'Union Européenne et les pays candidats à l'adhésion et finalement le troisième, les pays en voie de développement d'Afrique, d'Asie et d'Amérique Latine. La confrontation s'est surtout limitée à un affrontement euro-américain sur l'utilisation des mécanismes de flexibilité permettant entre autre le commerce des droits d'émission des gaz à effet de serre et sur l'utilisation des forêts et autres milieux naturels pour la fixation de carbone (puits de carbone).<sup>42</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Les Etats Unis souhaitent utiliser librement et de façon non régentée le **commerce de droits d'émissions** (Emission Trading) entre pays industrialisés afin d'atteindre grâce à l'achat de droits d'émissions le quota imparti par le Protocole de Kyoto. Ils ont aussi manifesté leur intérêt à utiliser sans contrainte les deux **autres mécanismes de flexibilité** qui donnent droit à un transfert d'"unités de réduction des émissions" et des "réductions d'émissions certifiées" du pays hôte au pays investisseur; le premier est obtenu par la mise en oeuvre conjointe (Joint Implementation), réalisation de projets en commun entre deux pays industrialisés où l'un étant l'investisseur et l'autre le pays hôte, et le second par le mécanisme pour un développement propre (Clean Development Mechanism), mécanisme financé par les pays industrialisés pour la promotion du développement durable des pays en développement. A l'inverse de la position américaine, l'Europe, avec les pays en voie de développement, ne voulaient pas que plus de 20% des unités de réduction proviennent des mécanismes de flexibilité (Emission Trading, Joint Implementation et Clean Development Mechanism) dans la réalisation des objectifs d'abaissement des émissions. Pour les européens, les investissements et l'achat de "droit" à polluer ne devaient pas se substituer aux efforts nationaux pour améliorer l'environnement national. La Suisse s'est rangée du côté de l'Union Européenne. Sa position était, d'une part, que les pays industrialisés devaient d'abord réduire les émissions de CO<sub>2</sub> chez eux au lieu de trouver des échappatoires et, d'autre part, que le commerce des droits d'émission et les investissements prévus dans



le Protocole de Kyoto soient utilisés de manière subsidiaire.<sup>43</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Les Etats Unis et l'Europe n'ont pas réussi non plus à s'entendre sur la manière de calculer les biomasses, nommées "**puits de carbone**", c'est à dire les végétaux considérés en tant que "pièges" à CO<sub>2</sub>. Les Etats Unis leur faisaient jouer un rôle de grande importance, permettant en contrepartie un droit d'émettre plus de gaz polluants. L'Europe, au contraire, mettait le doigt sur l'impossibilité de prendre en compte les quantités estimées avec certitude. L'idée sous-jacente était que l'utilisation de ces puits ne devaient pas dissuader les Etats d'entreprendre des mesures actives de réduction des émissions. La Suisse défendait aussi cette position.<sup>44</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 30.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

Les **négociations sur l'utilisation des mécanismes de flexibilité et sur l'utilisation des puits de carbone se sont soldées par un échec**; les intérêts divergents n'ont pu être dépassés et la Conférence de La Haye s'est clôturée par l'impossibilité pour les 180 pays présents de s'entendre sur un accord minimal pour la mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Malgré l'échec de la Conférence, la Suisse a réitéré sa volonté d'atteindre l'objectif de Kyoto qui lui avait été fixé. La loi sur le CO<sub>2</sub>, entrée en vigueur le 1er mai, était la preuve de ses engagements pris pour la réduction de 18% des émissions de CO<sub>2</sub> en 2010 par rapport à 1990.<sup>45</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Le Protocole de Kyoto a subi un camouflet fin mars, lorsque le président Bush a confirmé le refus de son pays de le ratifier. Les Etats-Unis ont motivé leur décision notamment à cause du fait qu'il n'imposait qu'aux seuls pays industrialisés des réductions d'émissions de gaz à effet de serre, créant ainsi des distorsions de concurrence par rapport aux pays du sud. Les réactions ont fusé de partout dans le monde, priant le président américain de revenir sur sa décision. Moritz Leuenberger a également pris sa plume pour inviter les USA à ne pas se retirer des négociations. Comme réponse aux acteurs qui demandaient un retrait de la Suisse compte tenu de cette volte-face, il a réaffirmé l'effectivité de la participation suisse au Protocole. Le Parti écologiste a été reçu par l'ambassadeur américain afin qu'il puisse lui faire part de son mécontentement. Malgré le retrait du plus grand émetteur de gaz carboniques du monde, les parties se sont retrouvées à la **Conférence mondiale de Bonn** en juillet. Après de laborieuses négociations, les ministres des 180 pays présents se sont entendus sur les modalités de mise en oeuvre du Protocole de Kyoto. Les points controversés (système de pénalité, puits de carbone (Les "puits" désignent le stockage du CO<sub>2</sub> par les forêts et terres agricoles à travers la photosynthèse.), inventaire précis des émissions) ont été laissés en suspend jusqu'à la **Conférence de Marrakech** de novembre. L'accord a été obtenu grâce à de significatives concessions en faveur de l'Australie, du Canada, du Japon et de la Russie, qui défendaient un protocole peu contraignant. Cette section a remplacé celle sur les Suites des sommets de la Terre.<sup>46</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 10.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

En plus du débat sur les points controversés du Protocole, la Conférence de Marrakech a donné lieu à une renégociation des seuils de réduction de chaque pays. Cette révision a été rendue obligatoire par le fait que la Croatie avait été oubliée de l'inventaire. Au terme d'après négociations, les 167 pays participants ont **adopté les modalités d'application du protocole** par consensus. Les Etats-Unis sont demeurés à l'écart. Le compromis de Marrakech a mis en place les mécanismes de négociations et d'échanges des quotas d'émissions de gaz à effet de serre sur le marché international (achat/vente). Les pays pourront obtenir des "crédits" en modernisant leurs usines et/ou leurs centrales électriques ou en achetant un permis d'émission à un pays qui a des marges sur son quota, après avoir par exemple investi dans les technologies propres. Il pourra aussi en obtenir en investissant dans des technologies propres à l'étranger et en plantant des forêts sur son territoire. Le groupe Umbrella (Australie, Canada, Japon et Russie) a été le principal bénéficiaire du compromis approuvé à Marrakech. Individuellement, la Russie s'est vue accorder la totalité des puits de carbone qu'elle réclamait, soit 33 millions de tonnes. Il s'agissait du double de ce qu'elle avait obtenu à Bonn. Quant au Japon, il a obtenu un assouplissement des dispositions concernant le contrôle du respect des engagements. Le texte initialement proposé prévoyait que la participation des pays aux "mécanismes de flexibilité" serait subordonnée à l'acceptation d'un régime permettant de sanctionner un Etat qui ne respecterait pas ses engagements. Ainsi, le système de sanctions ne sera plus

légalement, mais que politiquement contraignant. Les modalités d'application du Protocole Kyoto ayant été adoptées, la **Suisse** a annoncé son **intention de le ratifier**. Elle devra donc s'atteler à mettre en place dans un avenir très proche un système d'échange de droits d'émission au plan national. Celui-ci devra s'accorder avec les mesures qui auront déjà été prises dans le cadre de la loi sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.<sup>47</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 19.07.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

Prévoyant des difficultés à atteindre les objectifs fixés par le Protocole, la Confédération a cherché des solutions "complémentaires" en négociant des "droits de polluer" à l'étranger. A cet effet, elle a signé en juin un "**accord de répartition**" des gaz à effets de serre **avec la Bulgarie**. La Confédération investira dans des projets de modernisation de centrales thermiques bulgares obsolètes. En échange, la réduction des gaz à effet de serre sera inscrite à son profit dans le cadre du Protocole du Kyoto. Un autre accord de ce genre est en discussion avec la Roumaine et d'autres pistes sont suivies.<sup>48</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 11.12.2003  
PHILIPPE BERCLAZ

La **neuvième réunion des Parties à la Convention des Nations Unies sur les changements climatiques** a permis de régler les derniers éléments techniques nécessaires à la mise en œuvre du Protocole de Kyoto. Elle a défini en particulier les conditions pour que les pays industrialisés puissent financer des projets de reboisement dans les pays en voie de développement en compensation de leurs émissions de CO<sub>2</sub>. La Suisse a obtenu que ces mesures de reboisement respectent des critères stricts en matière d'environnement, de biodiversité et de droits des populations locales. La Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie (CEATE) du Conseil national a déposé une motion qui demande que les puits de carbone tels que définis par le Protocole de Kyoto soient pris en compte parmi les moyens d'atteindre l'objectif de réduction dans le domaine du CO<sub>2</sub> (Mo.03.3012).<sup>49</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 18.12.2004  
PHILIPPE BERCLAZ

La Russie, dont les émissions représentent 17% des pays industrialisés, a adhéré au Protocole de Kyoto. Celui-ci avait déjà été ratifié par 124 Etats. Nécessitant 55 Etats émettant 55% des gaz à effet de serre des pays industrialisés pour qu'il entre en vigueur, la participation russe a permis de faire passer le pourcentage à 62%. Avec cette nouvelle adhésion, le **Protocole de Kyoto deviendra effectif** au 16.2.2005. Dans les faits, 38 pays industrialisés se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre entre 2008 et 2010, tandis qu'une centaine de pays en développement établiront un inventaire de leurs émissions. Lors de la dixième Conférence des Etats signataires sur les changements climatiques de Buenos Aires, la Suisse et l'UE n'ont pas réussi à engager la réflexion sur un accord post-Kyoto sur les futurs objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les pays en développement ont évincé la question en rejetant tout engagement futur de maîtrise de leurs émissions de gaz à effet de serre. Les Etats-Unis ont également exclu de participer à toute réunion internationale qui traiterait de l'avenir de la lutte contre le changement climatique à l'échéance du Protocole de Kyoto en 2012.<sup>50</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 12.12.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La ville de Montréal a accueilli au mois de décembre la 11ème Conférence sur les parties à la convention sur le climat et la **1ère réunion des parties au Protocole de Kyoto**, entré en vigueur le 16 février 2005. Les participants ont adopté formellement les modalités de mise en œuvre du Protocole, ce qu'il l'a rendu totalement opérationnel. Les règles pour le marché international des certificats de carbone ont été précisées. Les parties se sont entendues sur des améliorations à apporter au fonctionnement du « mécanisme pour un développement propre ». Cet instrument permet aux pays industrialisés de compenser partiellement leurs émissions en finançant des projets de réduction d'émissions de gaz à effet de serre dans des pays en voie de développement. La conférence a également donné son feu vert à la mise en place du « mécanisme de mise en œuvre conjointe » qui permet aux pays industrialisés d'investir dans des pays en transition d'Europe centrale et orientale. Outre ces dispositions, les parties ont conclu un accord pour préparer l'après-Kyoto. 157 pays, dont la Suisse, ont accepté de lancer des négociations formelles, dès mai 2006, sur une nouvelle période d'engagement du Protocole de Kyoto (2013-2017). Les Etats-Unis, déjà non-signataires du Protocole de Kyoto (Avec l'Inde, la Chine, la Corée du Sud et l'Australie, les Etats-

Unis ont signé un accord sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre. À la différence du Protocole de Kyoto, il est non contraignant et ne comprend aucun calendrier), ont refusé d'y prendre part, mais ont accepté un « dialogue » informel pour limiter le réchauffement climatique.<sup>51</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 16.11.2006  
MAGDALENA BERNATH

An der **zwölften Weltklimakonferenz in Nairobi** (Kenia) schlug Bundespräsident Leuenberger in seiner Eröffnungsansprache die Einführung einer weltweiten CO<sub>2</sub>-Abgabe vor. Diese betreffe sowohl die Ursachen als auch die Folgen des Klimawandels, indem die Emittenten von Treibhausgasen eine Abgabe entrichten müssten, welche wiederum Anpassungsprojekte finanzieren könne. Die Teilnehmerstaaten einigten sich darauf, wie sie die quantitativen Emissionsreduktionsziele der Industriestaaten für den Zeitraum nach 2012 festlegen wollen. Dieser Entscheid ist ein wichtiges Signal für den CO<sub>2</sub>-Handel, weil er die nahtlose Fortsetzung der Aktivitäten in diesem Bereich impliziert.<sup>52</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 17.12.2007  
ANDREA MOSIMANN

Im Dezember läutete die **Uno-Klimakonferenz in Bali** die Verhandlungen über ein neues weltweites Klimaabkommen ein. Es soll 2013 in Kraft treten und das Kyoto-Protokoll von 1997 ersetzen, das 2012 ausläuft. Das Verhandlungsmandat der Schweiz lehnte sich stark an die Position der EU an, der Bundesrat hatte sich aber formell noch nicht definitiv auf ein Reduktionsziel festgelegt und auch nicht auf den Anteil der Massnahmen im Inland und Ausland. Die EU hatte angekündigt, sie wolle ihre Emissionen bis 2020 gegenüber dem Referenzjahr 1990 um 20% verringern oder gar um 30% falls andere Länder dabei mitziehen. Die Staaten konnten sich an der Klimakonferenz nicht darauf einigen, konkrete Reduktionsziele für Treibhausgase im Verhandlungsmandat festzuschreiben. Sie legten aber einen verbindlichen Zeitplan fest, der bis 2009 zu einem neuen globalen Klimaabkommen führen soll. Als besonderer Erfolg galt die Integration der Länder USA, China und Brasilien, die bei Kyoto nicht dabei gewesen sind.<sup>53</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 25.09.2008  
NICOLAS FREYMOND

Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a présenté, au nom de la Suisse, une **proposition afin de financer** les mesures d'adaptation aux changements climatiques au niveau mondial lors de la 63<sup>e</sup> assemblée générale de l'ONU. La Banque Mondiale a estimé entre 10 et 40 milliards de dollars par an le montant nécessaire pour réaliser ces mesures d'adaptation. Approuvé par le Conseil fédéral en juillet de l'année sous revue, le système proposé prévoit que tous les Etats s'acquittent d'une contribution sur leurs émissions de CO<sub>2</sub>, différenciée en fonction du degré de développement du pays. La première tranche de 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> par habitant et par an, correspondant à l'objectif global de réduction d'ici à la fin du siècle, serait exemptée de la taxe. Cette valeur-cible ferait également office de seuil, les pays en voie de développement générant moins de 1,5 tonne de CO<sub>2</sub> par habitant et par an bénéficiant d'une exemption. L'introduction de cette taxe sur le CO<sub>2</sub> au niveau mondial permettrait de consacrer annuellement 48,5 milliards de dollars à la lutte contre les effets des changements climatiques, pour une part directement dans le pays où elle est prélevée et pour l'autre selon une répartition globale tenant compte du revenu national des Etats. Cette proposition sera examinée courant 2009, dans le cadre de l'élaboration d'un régime climatique mondial.<sup>54</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 21.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

En décembre de l'année sous revue s'est tenue à Copenhague la **Conférence de l'ONU sur le climat** vouée à l'adoption d'une stratégie climatique internationale post-Kyoto. La rencontre n'a finalement débouché que sur un accord politique de principe, et non sur un traité énonçant des objectifs contraignants en matière de lutte contre le réchauffement et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, comme le souhaitait une large majorité des participants, dont la Suisse. Dans la droite ligne de la stratégie proposée dans le projet de révision de la loi sur le CO<sub>2</sub>, le Conseil fédéral avait en effet donné mandat à Moritz Leuenberger de négocier un accord global comportant des objectifs de réduction concrets et obligatoires, assortis de mécanismes flexibles (par ex. l'échange de certificats d'émission) et d'un système de contrôle transparent. L'échec des négociations est principalement imputable au refus catégorique des Etats-Unis et de la Chine, les deux principaux pollueurs, d'entrer en matière sur des objectifs chiffrés invoquant des raisons économiques (en particulier, la récession). Les parties se sont toutefois accordées sur la nécessité d'agir contre les changements climatiques et ont entériné l'objectif de limiter à 2°C le réchauffement global (par rapport à l'ère préindustrielle), selon les recommandations du Groupe d'experts intergouvernemental

sur l'évolution du climat (GIEC). Le GIEC est parvenu à la conclusion que l'évolution du climat deviendrait incontrôlable si le réchauffement global excède 2°C (par rapport à l'ère préindustrielle).<sup>55</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 13.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, s'est tenue la **16e Conférence de l'ONU sur le climat**, à Cancún (Mexique). À l'instar du Sommet de Copenhague, l'année précédente, la conférence n'a débouché sur aucun engagement concret en faveur de la réduction globale des émissions de CO<sub>2</sub>, le Canada, les Etats-Unis et les Etats émergents et en voie de développement ayant exclu par avance d'entrer en matière sur des objectifs contraignants. Si les parties ont entériné la création d'un « Fonds vert », dont la gestion a été provisoirement confiée à la Banque mondiale, elles ne sont pas parvenues à s'entendre sur son financement.<sup>56</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.12.2010  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, les ministres de l'environnement des vingt-sept Etats membres de l'UE ont autorisé la Commission européenne à entamer des négociations avec la Suisse afin de **coordonner les systèmes européen et suisse de droits d'émission** de gaz à effet de serre. Du côté suisse, le Conseil fédéral s'était prononcé en faveur du rattachement du système suisse au système européen l'année précédente et avait adopté un mandat de négociations en ce sens. Cette coopération recèle des enjeux essentiellement économiques, dans la mesure elle doit garantir que les entreprises suisses et européennes à forte consommation énergétique soient soumises à des conditions identiques, notamment en matière d'échange de quotas d'émission, afin d'éviter toute distorsion de la concurrence.<sup>57</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.03.2011  
MARLÈNE GERBER

Im März führte die Schweiz die ersten formellen **Verhandlungen mit der EU zur Verknüpfung der CO<sub>2</sub>-Emissionshandelssysteme**. Dabei soll ein Abkommen erarbeitet werden, welches die gegenseitige Anerkennung der Emissionsrechte sowohl bei Emissionen von fest installierten Anlagen wie Fabriken als auch im internationalen Luftverkehr garantieren würde. Der Schweiz würde sich somit ein grösserer Markt zum Emissionshandel eröffnen, was auch mehr Flexibilität bei der Erfüllung ihrer Emissionsziele bedeuten würde. Die Grundlagen zur Anpassung des schweizerischen an das europäische System wurden mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes geschaffen.<sup>58</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.12.2012  
MARLÈNE GERBER

An der UNO-Klimakonferenz in Doha verpflichteten sich 37 Länder, darunter alle EU-Staaten sowie Australien, die Schweiz und weitere europäische Staaten, zur **Weiterführung des Kyoto-Protokolls bis 2020 (Kyoto II)**. Kanada und Japan distanzieren sich von Kyoto II; sie wollen ihre Emissionen künftig auf freiwilliger Basis reduzieren. Die Kyoto-II-Staaten sind insgesamt für rund 14 Prozent des weltweiten CO<sub>2</sub>-Austosses verantwortlich. Entgegen den Erwartungen wurde die Aushandlung eines neuen Weltklimavertrages, der ab 2020 für Industrie- und Schwellenländer gelten soll, auf 2015 vertagt. Die Schweizer Delegation sah mit dem Ergebnis der Klimakonferenz gerade einmal das Minimalziel erreicht. Zufrieden zeigte sie sich über die Weiterführung des bis anhin einzigen verbindlichen Abkommens zur Treibhausgasreduktion, äusserte jedoch ihren Unmut über das mangelnde und wenig verbindliche Engagement anderer grosser Verursacher von Treibhausgasemissionen, neben Japan und Kanada namentlich die USA, China, Brasilien, Südafrika und Indien.<sup>59</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 23.11.2013  
MARLÈNE GERBER

Die im November stattfindende **19.UNO-Klimakonferenz in Warschau** brachte aus Sicht der Schweiz nicht die erwarteten Ergebnisse. Fortschritte erzielte die Staatengemeinschaft zwar im Bereich des Waldschutzes sowie durch Regelung der Überprüfung freiwilliger Emissionsreduktionen der Entwicklungsländer. Durch den Widerstand der „Like-Minded Developing Countries“, darunter namentlich China, Indien, Saudi Arabien, Venezuela und die Philippinen, wurde jedoch verhindert, dass alle Länder mit der Erarbeitung der Reduktionsverpflichtung zur Treibhausgasemissionen nach 2020 beginnen. Die Konferenz liess auch Dauer, Modalitäten und Formulierung der Reduktionsverpflichtung nach 2020 offen, womit dem vor zwei Jahren an der Klimakonferenz in Durban beschlossenen Ziel, bis im Jahr 2015 ein gültiges Vertragswerk auszuarbeiten und abzuschliessen, wenig Rechnung getragen wurde. Bundesrätin Leuthard (cvp) ermahnte die Staatengemeinschaft an der Konferenz zur Festlegung verbindlicher und allgemein gültiger Reduktionsziele. Nur so

könne die Erderwärmung auf einen Anstieg von 2 Grad gegenüber dem Jahr 1990 begrenzt werden. Darüber hinaus sprach sich eine Mehrheit der Industriestaaten, darunter die Schweiz, zusammen mit verschiedenen Inselstaaten, den Ländern der unabhängigen Allianz lateinamerikanischer und karibischer Staaten sowie den ärmsten Ländern der Welt dafür aus, die Bemühungen zur Verringerung der Klimaerwärmung im Zeitraum 2013–2020 zu verstärken. Ein konkreter Plan zur Emissionsreduktion bis 2020 wurde jedoch zum Bedauern der Schweiz nicht verabschiedet. Indes forderten Forscher des an der Universität Bern angesiedelten Oeschger-Zentrums in einer führenden Fachzeitschrift, die Folgen des CO<sub>2</sub>-Ausstosses nicht ausschliesslich am Temperaturanstieg zu messen. Zunehmende CO<sub>2</sub>-Emissionen führten unter anderem zu einer Versauerung der Ozeane. Um den damit einhergehenden negativen Auswirkungen Einhalt zu gebieten, wären noch strengere Reduktionsziele angebracht. Der Bericht sowie insbesondere auch das Engagement des am Oeschger-Zentrum tätigen Professors Thomas Stocker für den UNO-Klimarat (IPCC) wurden von der Wochenzeitung „Weltwoche“ äusserst kritisch beurteilt.<sup>60</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.2013  
MARLÈNE GERBER

2013 fand die vierte und fünfte Verhandlungsrunde zwischen der Schweiz und der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme** (EHS) statt. Innerhalb der EHS können Emissionsrechte, die betroffene Unternehmen pro ausgestossene Tonne CO<sub>2</sub> erlangen müssen, gehandelt werden. Die Verknüpfung beider EHS würde Schweizer Unternehmen einen bedeutend grösseren Markt zum An- und Verkauf solcher Emissionsrechte eröffnen. Da im EU-Rat und -Parlament der Entscheid über eine Ausdehnung des EU-EHS von stationären Industrieanlagen auf den Luftverkehr im Berichtsjahr noch ausstand, konnten die Verhandlungen Ende Jahr noch nicht abgeschlossen werden. Ferner publizierte das BAFU als Vollzugsbehörde 2013 zwei Mitteilungen an Unternehmen zur Teilnahme am Schweizerischen Emissionshandelssystem, resp. zur Umsetzung der Abgabebefreiung ohne Teilnahme am EHS.<sup>61</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 12.12.2015  
MARLÈNE GERBER

Mit der Aushandlung eines für alle Staaten verbindlichen Klimavertrags wurde an der **UN-Klimakonferenz in Paris** im Dezember 2015 Historisches beschlossen. Der Klimavertrag beinhaltet das Ziel, die globale Klimaerwärmung auf maximal 2 Grad im Vergleich zur vorindustriellen Zeit ansteigen zu lassen. Auf Begehren der vom Anstieg des Meeresspiegels bedrohten Inselstaaten fand schliesslich gar das Bekenntnis Eingang in das Abkommen, dass Anstrengungen unternommen werden sollten, um die Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu beschränken. Ferner verpflichtet das Abkommen alle Staaten zur Ausarbeitung verbindlicher Reduktionsziele, die im Fünfjahreszyklus überprüft und nach und nach verschärft werden sollen. Wie ehrgeizig diese länderspezifischen Ziele ausfallen, soll zum einen von der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und zum anderen von der Höhe der verursachten Treibhausgasemissionen abhängig gemacht werden. Nach wie vor sind Industrieländer angehalten, Entwicklungsländer in ihren Reduktionsbestrebungen finanziell zu unterstützen. Auch Schwellenländer sind im Rahmen ihrer Kapazitäten eingeladen, sich unterstützend zu beteiligen. Die in Paris beschlossenen Massnahmen reichen noch nicht aus, um das gesteckte Ziel der maximalen Erwärmung zu erreichen; kommende Klimakonferenzen werden zum Beschluss oder zur Konkretisierung solcher Massnahmen notwendig sein. Das Abkommen tritt in Kraft, sobald mindestens 55 Staaten, die insgesamt für mindestens 55% der globalen Treibhausgasemissionen verantwortlich sind, dieses ratifiziert haben.

Auf Schweizer Seite zeigte man sich grundsätzlich zufrieden mit dem Resultat der 21. UN-Klimakonferenz (COP 21). Die Verpflichtung aller Länder sei ein grosser Schritt; man hätte sich lediglich gewünscht, dass Entwicklungsländer bei der Senkung ihrer Emissionen sowie grosse Schwellenländer als finanzielle Geberländer noch etwas stärker in die Pflicht genommen worden wären. Mit dem Klimaversprechen, das die Schweiz im Vorfeld der Pariser Konferenz bei der UNO eingereicht hatte, verpflichtet sich die Eidgenossenschaft bis 2030 zu einer Treibhausgasreduktion von 50% im Vergleich zu 1990. Umgesetzt werden soll dieses Ziel mit einer Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. Gemäss Schätzungen würden die bisherigen Versprechen verschiedenster Länder die Erderwärmung auf 2,7 Grad beschränken.<sup>62</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 25.01.2016  
MARLÈNE GERBER

Im Januar 2016 gab das BAFU bekannt, dass die längeren Verhandlungen mit der EU zur **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** erfolgreich abgeschlossen werden konnten. Explizit begrüsst wurde dies von Seiten der Wirtschaft, der die Verknüpfung eine Vergrösserung des CO<sub>2</sub>-Marktes ermöglicht und die sich dadurch mehr Liquidität und eine stabilere Preisbildung erhofft. Kritisch äusserte sich der WWF, der für die Schweiz eine Preissenkung an das Niveau der EU erwartet. Deswegen lohne es sich für Unternehmen in Zukunft noch weniger, Geld für klimaschonende Techniken auszugeben, da die dadurch freiwerdenden Emissionsrechte durch die Verknüpfung an Wert verlieren würden. Im September desselben Jahres gab der Bundesrat zusammen mit zwei weiteren Klima-Vorlagen die Genehmigung dieses Abkommens in die Vernehmlassung. Ebenfalls in das Schweizer Emissionshandelssystem eingeschlossen werden sollen – analog zum europäischen EHS – die Betreiber von Luftfahrzeugen. Sofern sie innerhalb der Schweiz fliegen oder von der Schweiz aus eine Destination in der EU ansteuern, müssten diese in Zukunft ihre Emissionen mit Emissionshandelsrechten decken können.<sup>63</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 06.11.2017  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Vom 6. bis 17. November 2017 fand der **Klimagipfel in Bonn (COP 23)** statt. Dabei handelte es sich um die 23. UNO-Klimakonferenz und um das 13. Treffen der Vertragsparteien des Kyoto-Protokolls. Das zentrale Ziel der Konferenz bestand darin, die Umsetzung des Klimaübereinkommens von Paris (2015) zu regeln, in dessen Rahmen das Ziel vereinbart worden war, den globalen Temperaturanstieg unter 2 Grad zu halten. In Bonn einigten sich die teilnehmenden Staaten auf Grundlagendokumente, in denen die unterschiedlichen Positionen zu allen Punkten aufgeführt sind, die in den Regeln für die Anwendung des Übereinkommens vorkommen müssen. Diese Regeln betreffen die Bekanntgabe der nationalen Reduktionsziele und die Berichterstattung über die Massnahmen der einzelnen Staaten. Zudem wird festgelegt werden müssen, wie die privaten und öffentlichen Mittel zur Unterstützung der Klimaschutzmassnahmen in den Entwicklungsländern angerechnet und die Marktinstrumente zur Emissionsverminderung im Ausland eingesetzt werden sollen. Dieses Regelwerk soll im Rahmen der nächsten Klimakonferenz (COP 24 in Katowice/Polen) verabschiedet werden.

Bundesrätin Doris Leuthard erläuterte an der Konferenz in Bonn, dass die Schweiz ihren Verpflichtungen, die sie in Paris eingegangen war, nachkommen werde: Sie werde ihre Emissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 senken. Die Umsetzung dieses Reduktionsziels soll durch die Totalrevision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes erfolgen.

Zahlreiche Schweizer NGOs monierten, dass diese Reduktionen nicht genügten und forderten in der Folge, dass die Schweiz ihre Anstrengungen massiv erhöhen müsse. Nur so könne das Reduktionsziel von minus 50 Prozent erreicht werden. Kritisiert wurde von den NGOs auch der Entscheid der Schweiz, 40 Prozent der Reduktionen im Ausland zu tätigen. Zudem müsse die Schweiz mehr finanzielle Mittel für die ärmeren, verletzlichen Staaten bereitstellen, um diese bei ihren Anstrengungen gegen den Klimawandel zu unterstützen. Von linker Seite wurde ausserdem bemängelt, dass diese Mittel aus dem Budget der Internationalen Entwicklungszusammenarbeit bereitgestellt würden und nicht weitere Quellen dafür gesucht würden (vgl. Po. 15.3798).<sup>64</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 03.12.2018  
DIANE PORCELLANA

Lors de la **24e Conférence sur le climat de l'ONU (COP24)**, à Katowice, les règles de mise en œuvre de l'Accord de Paris sur le climat ont été précisées. Une vingtaine de directives et de décisions ont été adoptées. Les informations nécessaires pour la description des objectifs de réduction nationaux, les règles pour le décompte des émissions et des réductions réalisées, le détail des annonces de financement des Etats donateurs, la livraison des données pour l'application de la directive pour le compte-rendu et l'examen des rapports ont été convenus. Pour les réductions d'émission à l'étranger, le Brésil n'a pas voulu exclure le double comptage. Aucun accord n'a pu être trouvé en la matière. La Suisse a rejeté une proposition qui aurait conduit à un affaiblissement des éléments définis dans l'accord. La mise en œuvre de l'accord sera évaluée régulièrement. Le premier examen est prévu pour 2023.

Dans le cadre du dialogue de Talanoa, partie ministérielle du sommet, le rapport sur le réchauffement mondial du GIEC était au centre des discussions. Les objectifs nationaux actuels ne permettront pas de contenir le réchauffement climatique en deçà de 2 degrés, voir 1.5 degré. Les représentants des Etats se sont donc entretenus sur les différentes solutions et moyens pour y parvenir. La conseillère fédérale Doris Leuthard a également milité pour une réglementation des flux financiers et pour davantage d'incitations à investir dans les énergies renouvelables. La loi sur le CO<sub>2</sub>, en cours de

révision, permettra à la Suisse d'honorer son engagement.<sup>65</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.12.2019  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Vom 2. bis 15. Dezember 2019 fand in Madrid die **25. UN-Klimakonferenz (COP25)** statt. Ursprünglich war Chile als Gastgeber vorgesehen, aufgrund sozialer Proteste in Chile wurde die Konferenz kurzfristig nach Madrid verlegt. An der UN-Klimakonferenz standen drei Themen im Vordergrund. Zum einen sollten Regeln für Marktmechanismen beschlossen werden, welche unter anderem Doppelzählungen bei im Ausland erzielten Emissionsvermindierungen ausschliessen sollten. Den teilnehmenden Staaten gelang es jedoch nicht, sich auf solche Regeln zu einigen. Der Verhandlungstext wurde von einer kleinen Gruppe von Schwellenländern abgelehnt. Die Arbeiten an diesen Regeln sollen nächstes Jahr weitergeführt werden. Die Schweiz bedauerte den Entscheid und verpflichtete sich gemeinsam mit anderen ambitionierten Partnerländern im Rahmen der «San José Prinzipien für hohe Ambition und Integrität», robuste Regeln für den Handel mit Emissionszertifikaten anzuwenden, bis eine Einigung im Rahmen einer zukünftigen UN-Klimakonferenz gefunden wird. Zum anderen stand ein Mechanismus im Zentrum, welcher den Umgang mit klimawandelbedingten Schäden und Verlusten regeln soll. Die Vertragsparteien einigten sich darauf, diesen Mechanismus zu stärken. Er soll den Wissens- und Erfahrungsaustausch unter den Ländern zur Verhütung solcher Schäden und Verluste (z.B. Ernteauffälle in Folge von Dürren) verbessern. Schliesslich ging es auch bereits um die Zusicherung höherer Emissionsreduktionsziele durch die einzelnen Staaten, obwohl die Reduktionsziele gemäss Pariser Klimaabkommen alle fünf Jahre – also erstmals im Jahr 2020 – verschärft werden sollten. Im Madrid war erwartet worden, dass erste Staaten bereits ambitioniertere Ziele zumindest in Aussicht stellen würden; dies war jedoch nicht der Fall.

Die Medien waren sich in ihrer Berichterstattung einig, dass die Resultate der Konferenz enttäuschend seien. Es wurde erläutert, dass das Pariser Klimaabkommen im Hinblick auf die nun anstehende Klärung der Detailfragen eine leichte Übung gewesen sei und «der Geist von Paris» verfliegen sei. Die Weltgemeinschaft habe jedoch eine gewisse Stärke bewiesen, indem sie eine Schwächung des Pariser Klimaabkommens durch kontraproduktive Beschlüsse verhindert habe. Die Medien werteten die neusten Rufe nach mehr Emissionsreduktionen im Inland als Folge des schwachen Ergebnisses der Madrider Klimakonferenz; einige Zeitungen prognostizierten bereits eine Erhöhung des Inland-Reduktionsziels durch den neu zusammengesetzten Nationalrat. Auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga und der führende Klimawissenschaftler Reto Knutti sprachen sich bereits dafür aus.<sup>66</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 01.01.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Am 1. Januar 2020 trat das Abkommen über die **Verknüpfung der Emissionshandelssysteme (EHS)** der Schweiz und der EU in Kraft. Die Verknüpfung ermöglicht Unternehmen im Schweizer EHS den Handel mit Emissionsrechten im grösseren EU-Emissionsmarkt. Neu werden in der Schweiz, wie bereits in der EU, auch Emissionen der Zivilluftfahrt in das EHS einbezogen. Die Verknüpfung der beiden Systeme war die weltweit erste EHS-Verknüpfung zwischen Staaten.<sup>67</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 20.10.2020  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat genehmigte im Oktober 2020 ein **Abkommen zwischen der Schweiz und Peru im Bereich Klimaschutz**. Mit diesem Abkommen werden die Rahmenbedingungen geregelt, unter welchen CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz mittels Projekten in Peru kompensiert werden können. Es handelt sich dabei um das weltweit erste Abkommen dieser Art unter dem Klimaübereinkommen von Paris. Mit dem Abkommen soll verhindert werden, dass erzielte Emissionsvermindierungen doppelt (sowohl in der Schweiz als auch in Peru) gezählt werden. Zudem legt es fest, dass die Klimaprojekte die nachhaltige Entwicklung fördern sollen, die Umwelt nicht belasten und die Menschenrechte nicht verletzen dürfen.<sup>68</sup>

1) Presse du 27.3. (Rocard) et 8.6.91 (Mitterrand).

2) Presse du 22.1.92.

3) Presse du 8.9.92.

4) Communiqué du DETEC du 20.02.2015

5) Communiqué du DETEC du 17.04.2015

6) Communiqué du DETEC du 8.6.2015

7) Communiqué DFAE du 03.09.2015

8) Communiqué de presse du Conseil fédéral du 20.12.2019; TA, 4.12.19; TA, 6.12., 10.12.19

9) AB NR, 1987, S. 1447 ff.; AB NR, 1987, S. 1529 f.; AB NR, 1987, S. 232 ff.; AB SR, 1987, S. 487 ff.; AS, 1987, S. 361 ff.; BBI, 1988, I, S. 98 f.; Vat., 24.1.87; 9.9.87; 10.9.87; 23.9.87; 12.1.88; 8.4.88; TA, 27.1.87; 24.3.87; 13.7.87; 20.7.87; 12.8.87; 11.9.87; 14.9.87; NZZ, 22.5.87; 5.9.87; 10.9.87; 12.9.87; 8.10.87; 17.10.87; 3.11.87; 10.11.87; BaZ, 26.5.87; 26.6.87; 24.7.87; 14.10.87; 8.12.87; 24

Heures, 26.6.87; Ww, 16.7.87; SoBlick, 19.7.87; LNN, 28.8.87; 5.9.87; 9.9.87; 10.9.87; 18.9.87; CdT, 14.9.87; Bz, 17.9.87; Blick, 28.9.87; Bund, 29.9.87; SHZ, 8.10.87; BZ, 16.11.87; JdG, 8.12.87.

10) SHZ, 21.6.90.; 1.2. et 2.2.90; BZ, 3.2.90; LNN, 5.2.90. 24 Heures, 4.5.90 et du 22.6.90. Suisse, 27.2.90, BaZ, 31.3.90 et 16.5.90., 29.3. et 20.6.90; JdG, 23.11.90.; TA, 31.5.90.Bund, 28.3.90; NZZ, 30.3.90; JdG, 17.11.90.

11) Presse du 7.11.91.

12) NZZ et JdG, 1.11.91; presse du 4.12.91.

13) NZZ et BaZ, 14.9.94; SoZ, 18.9 et 25.9.94; NZZ, 23.9.94; 24 Heures, 26.9.94; presse des 27.9, 28.9, 18.11 et 22.11.94.

14) Presse des 20.5 et 14.11.95; BaZ et JdG, 24.6.95; SGT, 9.11.95; LZ et 24 Heures, 8.11.95.; 24 Heures et BaZ, 21.12.95; JdG, 29.12.95.

15) JdG, 1.7.95.

16) AB NR, 1986, S. 2034 ff.; AB SR, 1986, S. 568; AB SR, 1986, S. 823 ff.; Geschäftsbericht Bundesrat 1986; Jahresbericht LITRA 1985/86; SGT, 1.2.86, 12.9.86, 22.9.86, 20.10.86; Vr, 15.4.86; Ww, 34, 21.8.86; LNN, 12.9.86; SZ, 3.2.86; NZZ, 3.2.86, 26.2.86; 3.3.86; TA, 20.10.86. 24 Heures, 11.10.86.; Schlumpf (1986). Auf dem Weg zu einer europäischen Verkehrspolitik.

17) 24 Heures, 7.3.90; NZZ, 15.3., 17.3., et 17.8.90; SHZ, 26.4.90; Suisse et Dém., 9.6.90 ainsi que DP, 981, 1.2.90 et 991, 19.4.90.; BO CE, 1990, p.299ss.; Bund, 28.4.90; presse du 14.6.90; NF, 15.6.90; BZ et CdT, 16.6.90. Etude du projet par la SNCF; Dém., 19.7.90; NZZ et JdG, 20.7.90; NF, 30.7.90.; JdG, 27.10.90.; JdG, 7.6.90. Suisse, 21.6.90; JdG, 30.6.90; Dém., 25.7.90. Suisse, 26.7.90; NZZ, 18.8.90; NF, 18.8. et 21.8.90; JdG, 4.4., 27.9. et 1.10.90; 24 Heures, 5.10. et 17.10.90. JdG, 10.10.90; presse du 3.11.90; 24 heures, 17.12. et 20.12.90.; Presse du 18.10.90.; TGV Rhin-Rhône: LNN, 1.3.90; NZZ, 2.3., 14.4., 7.6., 17.8., 24.8. et 15.9.90; BaZ, 25.8.90; presse du 28.8. et 14.9.90; Express, 16.10.90. Dém., 21.6. et 5.10.90; Suisse, 20.8.90.

18) JdG et Suisse, 24.1.91; JdG et NZZ, 26.1., 25.3. et 7.5.91; NZZ, ; NF, 26.3.91; Presse du 16:5.91 et 22.11.91. ; Lib. et Dém., 17.5.91; TA, 21.5.91; 24 Heures, 25.5.91; Suisse, 27.4.91 et 30.5.91; BaZ, 1.6.91.

19) TA, 13.3.92.

20) TG, 12.2.98; LT, 19.9.98; NZZ, 7.11.98.

21) Presse du 3.11.99.; Presse du 6.11.99.

22) FF, 2000, p. 5437 ss. et 5463 ss.; presse du 19.4 et 14.9.00; 24h, 8.2 et 19.7.00.

23) BO CN, 2001, p. 257 ss.; NZZ, 20.3.01; 24h, 18.10.01.

24) FF, 2001, p. 3769 ss. et 6187; BO CE, 2001, p. 829 s. et 1046; BO CN, 2001, p. 966 et 2011; DETEC, communiqué de presse, 30.5.01.

25) Presse du 19.1.02 (accord financier); 24h, 13.6.02; LT, 8.8.02.

26) Presse du 10.1.03; DETEC, communiqué de presse, 9.1.03.

27) OFT, communiqué de presse, 27.10.03.

28) FF, 2004, p. 4783 ss. et 4793; DETEC, communiqué de presse, 8.9.04.

29) FF, 2005, p. 4885 ss; presse du 26.8.05; DETEC, communiqué de presse, 25.8.05.

30) BBl, 2006, S. 3089 ff.; AB NR, 2006, S. 1497; AB SR, 2006, S. 1129 f.

31) NZZ, TA et BaZ, 3.7.07.

32) NLZ, NZZ, SGT et SZ, 27.11.09.

33) NZZ und BaZ, 9.9.11; LT, 11.10.11.

34) BBl, 2014, S. 8175 ff.

35) AB NR, 2015, S. 309f.; AB SR, 2015, S. 397.

36) JdG, 9.2.95; NZZ, 28.2, 21.3 et 4.4.95; presse des 25.3, 28.3, 6.4 et 8.4.95; NQ, 3.4.95; LNN, 5.4.95; LZ, 10.4.95.

37) Bund, 27.1 et 27.2.96; Presse du 29.2.96

38) Presse des 9.7, 18.7 et 19.7.96; TA, 8.7 et 17.7.96; NQ, 17.7.96

39) NQ, 27.10, 8.12, 10.12 et 16.12.97; BaZ, 7.11.97; SGT, 11.11.97; NZZ, 5.12.97; TA, 6.12, 10.12 et 13.12.97; 24 Heures et WoZ, 18.12.97; Presse des 12.11, 1-3.12, 9.12, 11.12 et 12.12.97

40) LT, 16.11.98; Presse du 17.11.98

41) LT, 4.11.99; Presse du 5.11.99

42) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.

43) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.

44) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.

45) 24h, 16.9.00; presse du mois de novembre 2000.

46) LT, 30.3, 10.4, 11.4 et 22.6.01; 24h, 18.5.01; NF, 13.7.01; TG, 16.7.01; presse du 24.7.01.

47) LT, 29.10, 3.10 et 11.12.01; presse du 8.11 et 12.11.01; DETEC, communiqué de presse, 10.12.01.

48) QJ, 19.7.03.

49) LT, 12.12.03; DETEC, communiqué de presse, 11.12.03.

50) 24h, 6.12.04; QJ, 7.12.04; LT, 15.12 et 20.12.04; DETEC, communiqué de presse, 1.12.04.; QJ, 6.11.04; presse du 19.11.04 (Russie); DETEC, communiqué de presse, 22.10, 17.12 et 18.12.04.

51) DETEC, communiqué de presse, 10 et 12.12.05; LT, 10.12.05; QJ, 29.7.05. et 12.12.05.

52) Presse vom 7. und 16.11.06.

53) Bund und NZZ, 22.11.07; AZ, 29.11.07; BaZ, Bund und TG, 17.12.07.

54) NZZ, 3.7.08 (CF); LT, NZZ et TA, 25.9.08.

55) NZZ, 28.11.09 (CF); LT, 3.12.09; BaZ et Bz, 5.12.09; presse du 7 au 21.12.09.

56) NZZ, 18.11.10; presse du 13.12.10.

57) NZZ et QJ, 21.12.10.

58) Medienmitteilung BAFU vom 9.3.2011.

59) NZZ Online und Medienmitteilung BAFU vom 8.12.12.

60) Medienmitteilung UVEK und BAFU vom 21.11.13; Medienmitteilung BAFU vom 23.11.13; NZZ, 4.7.13; WW, 11.7., 26.9., 3.10. und 10.10.13; AZ, 11.11.13; NZZ, 16.11. und 19.11.13; Lit. Steinacher et al.

61) Medienmitteilung BAFU vom 9.7.13; Medienmitteilung BAFU, BAZL und IB vom 12.12.13; www.bafu.admin.ch

62) Medienmitteilung BR, UVEK, BAFU, EJPD vom 26.11.15; Medienmitteilung UVEK, EDA vom 12.12.2015; NZZ, 2.10.15; BaZ, 27.11.15; NZZ, 1.12.15; BaZ, TA, 7.12.15; NZZ, TA, 14.12.15

63) Medienmitteilung BAFU vom 25.1.16; TA, 26.1.16; NZZ, 2.9.16

64) Medienmitteilung BAFU vom 18.11.2017; AZ, 4.11.17; TA, 6.11.17; LMD, NZZ, TA, 7.11.17; AZ, 11.11.17; NZZ, TA, 13.11.17; LT, 17.11.17; TG, 18.11.17; WoZ, 23.11.17; LZ, 18.12.17

65) Communiqué de presse OFEV du 12.12.18; Communiqué de presse OFEV du 15.12.18; Communiqué de presse OFEV du 21.9.18; SGT, 28.11.18; LT, 1.12.18; NZZ, 4.12.18; BaZ, 11.12.18; SoZ, 16.12.18; NZZ, 17.12.18; AZ, 19.12.18

66) Medienmitteilung BAFU vom 15.12.19; TA, 2.12.19; WoZ, 5.12.19; TA, 7.12.19; SoZ, 8.12.19; LT, 11.12.19; WW, 12.12.19; LT, 13.12.19; TA, 14.12.19; CdT, TA, 16.12.19; AZ, 17.12.19

67) Medienmitteilung BAFU vom 9.12.19

68) Medienmitteilung UVEK vom 20.10.20