

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Sans restriction
Acteurs	Tessin
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1990 - 01.01.2020

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, Tessin, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne.
www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 24.04.2024.

Sommaire

Chronique générale	1
Infrastructure et environnement	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	6
Chemin de fer	10
Navigation	14
Trafic aérien	15
Poste et télécommunications	16

Abréviations

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
SECO	Staatssekretariat für Wirtschaft
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
GVVG	Güterverkehrsverlagerungsgesetz
PTT	Post-, Telefon- und Telegrafbetriebe
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
PostCom	Eidgenössische Postkommission
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
ASTAG	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
SECO	Secrétariat d'Etat à l'économie
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
OFAC	Office fédéral de l'aviation civile
OFROU	Office fédéral des routes
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
FTP	Fonds de financement des transports publics
LTTM	Loi sur le transfert du transport de marchandises
PTT	Postes, téléphones, télégraphes
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)

CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
PostCom	Commission fédérale de la poste
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
ASTAG	Association suisse des transports routiers
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Transports et communications

MOTION
DATE: 12.03.2015
NIKLAUS BIERI

Eine 2013 eingereichte Motion Regazzi (cvp, TI) forderte ein neues Verkehrsmanagement am Gotthard, insbesondere eine **neue Lösung für Reisebusse im Verkehr mit dem Kanton Tessin**. Da Reisebusse effizienter seien als Personenwagen, sollten Reisebusse in Stausituationen bevorzugt behandelt werden. Regazzi nahm damit eine Forderung von Ständerat Lombardi (cvp, TI) von 2010 wieder auf, die nach der Zustimmung des Ständerates in der grossen Kammer abgelehnt worden war (10.3870). Die Motion Regazzi wurde im März 2015 gemäss dem Antrag des Bundesrates abgelehnt.¹

Politique des transports

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.²

DÉBAT PUBLIC
DATE: 04.09.1990
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes.** Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.³

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

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

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

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

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

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

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative

a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁴

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 12.09.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après le Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national refusait à son tour par 77 voix contre 66 la **création d'un fond de cohésion nationale** pour venir en aide aux régions touchées par la libéralisation de Swisscom, de La Poste et des CFF. Avec leurs initiatives cantonales, le Valais (00.305), les Grisons, le Tessin (00.313) et Schaffhouse (00.316) réclamaient qu'une partie des bénéfices des ex-régies soient versés dans un fonds qui serve à financer les projets de reconversion professionnelle et à encourager l'innovation des services publics. En contre-courant des Chambres, le Conseil fédéral décidait en septembre d'accorder aux régions périphériques CHF 19 millions pour adoucir les restructurations. Cette somme s'ajoutait aux CHF 80 millions déjà libérés pour 2003-2004 et affectés aux projets de coopération touristique, inter-entreprises et inter-régionales. Le parlement devra toutefois se prononcer en 2002 sur la question.⁵

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 28.05.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a de justesse décidé de donner suite à deux initiatives cantonales émanant des cantons du Tessin (14 contre 12) et de Uri (08.305) (14 contre 13) et demandant d'inscrire dans la loi sur le transfert du transport transalpin de marchandises (LTTM) que le **transfert de la route au rail** doit être réalisé d'ici fin 2012 et d'éliminer les goulets d'étranglement sur les lignes d'accès aux tunnels de base. L'initiative tessinoise vise en outre à charger le Conseil fédéral de créer une bourse du transit alpin. Ce faisant, les sénateurs sont allés à l'encontre de leur commission des transports (CTT-CE) qui jugeait que les objectifs ainsi visés avaient déjà été intégrés dans la législation concernant le trafic de marchandises adoptée par les chambres l'année précédente.⁶

DÉBAT PUBLIC
DATE: 22.11.2011
SUZANNE SCHÄR

Mit dem Urner Plebiszit war der Bau einer zweiten Röhre allerdings nicht vom Tisch. Insbesondere die Tessiner Regierung und das Komitee für den Ausbau des Gotthard-Tunnels forcierten die Diskussion über die Notwendigkeit eines neuen Strassentunnels. Hervorgehoben wurde ein **Bericht des Basler Instituts für Wirtschaftsstudien**, der zum Schluss kommt, dass der Bau einer zweiten Röhre als Vorbereitung auf die Sanierung der bestehenden Strassenverbindung unumgänglich sei. Der Bericht monierte insbesondere die Vernachlässigung der indirekten Kosten (verursacht durch den Umwegverkehr im Fall einer Totalsperrung während der Sanierungsarbeiten) im bundesrätlichen Grundlagenbericht.⁷

DÉBAT PUBLIC
DATE: 19.12.2011
SUZANNE SCHÄR

In Beantwortung eines Postulats der KVF-SR hatte der Bundesrat Ende 2010 seinen Grundlagenbericht zu den anstehenden **Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel** präsentiert. Während der Zeitplan (2020-2050) weitgehend unbestritten war, gaben die Frage nach dem Sinn und Zweck einer zweiten Tunnelröhre sowie deren Vereinbarkeit mit dem Alpenschutzartikel Anlass zu heftigen Diskussionen. Unterstützt von VCS, WWF und weiteren Umweltschutzorganisationen propagierte die Alpeninitiative die komplette und dauerhafte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, begleitet von einem Fahrverbot für überregional verkehrende Lastwagen zwischen Biasca und Erstfeld sowie einem Verladeshuttle für PKWs auf der alten Bahnstrecke zwischen Airolo und Göschenen. Der Bundesrat hielt im Bericht fest, den kostspieligen Bau einer zweiten Röhre, dessen Investitionskosten das Bundesamt für Strassen (Astra) auf CHF 2 Mrd. (bei jährlichen Unterhaltskosten CHF von 10 Mio.) schätzt, mit seinem Verlagerungskonzept (Güter durch den neuen Eisenbahn-Basistunnel, Personen durch den Eisenbahn-Scheiteltunnel) vermeiden zu wollen. Zudem wies die Regierung auch auf die möglichen verfassungsrechtlichen Konsequenzen einer zweiten Strassentunnelröhre in Bezug auf den Alpenschutzartikel

hin. Wirtschaftskreise und mit ihnen viele bürgerliche Politiker aus den hauptsächlich vom Transitverkehr betroffenen Kantonen sahen bei einer richtungsgetrennten, einspurigen Verkehrsführung keinen Widerspruch zum Alpenschutzartikel und forderten den Bau einer zweiten Tunnelröhre (dessen Baukosten sie auf die Hälfte des vom Astra errechneten Betrags schätzten) vor Beginn der Sanierungsarbeiten. Im Verlauf des Berichtsjahrs tendierten die Tessiner, Urner und Bündner Regierungen verstärkt zur Option zweite Röhre. Dabei betonten die beiden Letzteren, am Alpenschutzartikel festhalten zu wollen. Die Bündner Regierung drohte für den Fall der Vollsperrung des Strassentunnels mit der Kontingentierung von Güterfahrten auf der A13 am San Bernardino. Das Gotthard-Komitee, die Interessengemeinschaft der 13 Kantone und der Wirtschaft entlang der Gotthard-Achse, vermochte im Sommer des Berichtsjahrs keinen Entscheid für oder gegen den Bau eines zweiten Strassentunnels zu fällen.⁸

RAPPORT

DATE: 21.12.2011
SUZANNE SCHÄR

Auf Anregung der ständerätlichen KVF, die alle Vorstösse zum Verkehrsregime während der geplanten Sanierung zurückstellte (Mo. 10.3878 Lombardi (cvp, TI) und St.Iv. (TI) 10.3001, die beide den Bau einer zweiten Röhre fordern), um diese gebündelt in die für 2012 geplante Bundesratsvorlage einfließen zu lassen, bestellte das Astra im Frühjahr beim Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) einen Bericht zu den „**Regionalwirtschaftlichen Auswirkungen von Varianten zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**“. Dieser sollte die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der drei diskutierten Sanierungsvarianten (Vollsperrung ohne Sommeröffnung, Vollsperrung mit Sommeröffnung sowie Bau einer zweiten Röhre vor Beginn der Sanierung) ausloten, mit denen die zwei Anrainerkantone Tessin und Uri sowie die Kantone an den potenziellen Ausweichrouten (Graubünden und Wallis) zu rechnen hätten. Die Studie errechnete für die erste Variante den grössten, für die dritte den geringsten Wertschöpfungsverlust. Im Tessiner Tourismus, im Urner Geschäftsverkehr und im Gewerbe an den Zubringern zum Strassentunnel (Raststätten, Tankstellen usw.) wären lokal vereinzelte Härtefälle nicht zu vermeiden. Mit Beeinträchtigungen hätten auch die spezialisierte Logistikbranche, der Frischwarentransport Richtung Norden und Wachstumsbranchen mit hohem Standortwettbewerb zu rechnen. Die Investitions- und Betriebsausgaben wurden von der Seco-Studie für die erste Variante bei CHF 1,2, die zweite bei CHF 1,3 und die dritte bei CHF 2,7 Mrd. geschätzt. (Siehe auch die Artikel zu den Diskussionen in den Jahren 2009 und 2010.)⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni des Berichtjahres verhandelten die eidgenössischen Räte den **Bericht zur Verkehrsverlagerung 2011** des Bundesrates. Mit zwei gleichlautenden Motionen reagierten die Kommissionen für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) beider Räte und beauftragten den Bundesrat mit der Konkretisierung der Umsetzung der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene in der kommenden Berichtsperiode (12.3330 / 12.3401). Neben der Umsetzung der im Verlagerungsbericht 2011 aufgeführten Massnahmen sollen der Ausbau der Gotthardachse zwischen Basel und Chiasso zu einem durchgängigen 4-Meter-Korridor beschleunigt sowie zusätzliche Umschlagkapazitäten für den kombinierten Verkehr (vor allem auf der Alpensüdseite) geschaffen werden. Im September gab der Bundesrat ein Massnahmenpaket in die Vernehmlassung, in welchem er die Profil-Erweiterung der Gotthardachse für den durchgängigen 4-Meter-Korridor präzisiert. Für rund CHF 710 Mio. sollen die Strecken in der Schweiz und für CHF 230 Mio. Anschlüsse in Italien aufgerüstet werden. Grösster Brocken im Paket ist der Neubau des Bözbergtunnels – ein Ausbau des bestehenden würde die Eröffnung des durchgängigen 4-Meter-Korridors um bis zu fünf Jahre verzögern. Finanziert werden könnte das Paket aus Finöv und FABI. Die Reaktionen auf die im Dezember beendete Vernehmlassung fielen grösstenteils positiv aus. Vorbehalte äusserte die SVP. Sie störte sich hauptsächlich an der Finanzierung aus dem Bahninfrastrukturfonds, welcher unter anderem mit Einnahmen aus dem Strassenverkehr alimentiert wird. Die KVF-Motionen verlangen weiter einen Bundesbeschluss über die Verlängerung und Erhöhung des Zahlungsrahmens zur Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, damit die Planungssicherheit im Schienengüterverkehr zunehme. Zudem sollen Massnahmen ergriffen werden, welche die Ausschöpfung der gemäss Landverkehrsabkommen zulässigen Höchstbeträge der Gebühren für den Schwerverkehr erlauben. Der Bundesrat beantragte die Annahme dieser Forderungen, empfahl aber weitere Punkte der Motionen zur Ablehnung: Diese verlangen eine Vereinheitlichung der Emissionsgrenzwerte, die Statuierung eines gemeinsamen Verlagerungszieles, die Entwicklung eines gemeinsamen Reduktionzieles sowie Verhandlungen über die

Einführung einer Alpentransitbörse oder eines anderen marktwirtschaftlichen Instruments zur Verkehrsverlagerung mit den anderen Alpenländern und der EU. Der Bundesrat hielt diese Forderungen für unrealistisch. Mehrheiten in beiden Räten nahmen die Motionen vollumfänglich an, wobei die Punkte betreffend Verhandlungen und Vereinheitlichungen mit der EU umstritten waren. Abgelehnt wurde die Motion im Nationalrat von der FDP/Liberalen- und der SVP-Fraktion. Im Zuge der Diskussion des Verlagerungsberichts wurde von Vertretern der SVP das Verlagerungsziel an sich angegriffen: Dieses sei unsinnig, da nicht zu erreichen. Diesen Voten wurde von verschiedener Seite entgegengehalten, dass die Verkehrsverlagerung dem Volkswillen entspreche und deshalb zu respektieren sei. Der Verlagerungsbericht selber wurde von den Räten zur Kenntnis genommen. Das von der KVF-NR eingereichte Postulat zur Stärkung der Verlagerungsanreize für den alpenquerenden Schwerverkehr durch Innovation im Schienengüterverkehr (12.3331) wurde in derselben Debatte überwiesen. Das Postulat der KVF-SR zur Gleichbehandlung aller Güterverkehrsarten bei Betriebsabteilungen zur Güterverkehrsverlagerung (12.3402) wurde vom Ständerat ebenfalls in der Debatte um den Verlagerungsbericht 2011 verhandelt und überwiesen. Beide Kammern schrieben zudem zwei Standesinitiativen der Kantone Tessin (08.304) und Uri (08.305) ab, da alle mehrheitsfähigen Anliegen in die Motionen aufgenommen worden seien und die darin verlangten Fristen (Umsetzung der Verlagerung auf die Schiene bis 2012) zum Zeitpunkt der Abschreibung hinfällig geworden waren.¹⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 02.08.2013
NIKLAUS BIERI

Bereits im April des Berichtjahres eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das **zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz**. Der Bundesrat ist durch das Infrastrukturfondsgesetz verpflichtet, den Räten alle vier Jahre ein aktualisiertes Programm zur Engpassbeseitigung vorzulegen. Wie im ersten Programm von 2009 hielt der Bundesrat an der Einteilung der Ausbauprojekte nach Priorität in vier Module fest. Aufgrund der nach oben korrigierten Stauprognosen wollte der Bundesrat drei zusätzliche Projekte im Umfang von CHF 995 Mio. ins Modul 1 aufnehmen: Es sind Projekte zwischen Meyrin/Vernier und Le Vengeron (GE), Luterbach und Härkingen (SO) sowie Andelfingen und Winterthur (ZH). Später umgesetzt werden sollen die Projekte des Moduls 2 (CHF 3.2 Mrd.) und planerisch weiter zu verfolgen sind die Projekte des Moduls 3 (CHF 6 Mrd.). Es handelt sich dabei hauptsächlich um Projekte in städtischen Gebieten und Agglomerationen. Das Programm stiess bei den Vernehmlassungsteilnehmern grösstenteils auf Zustimmung, insbesondere die Massnahmen des Moduls 1 waren mehrheitlich unumstritten. Von den Parteien haben FDP, CVP und SVP das Programm insgesamt positiv aufgenommen. Die GLP ist mit der vorgeschlagenen Engpassbeseitigung einverstanden, sofern vorab Massnahmen zur Verkehrsvermeidung ergriffen würden und sichergestellt sei, dass die Infrastruktur optimal genutzt werde. Die SP hielt fest, dass sie dem Infrastrukturfondsgesetz mit Blick auf die Agglomerationsprogramme zugestimmt habe, und dass die vorgeschlagenen Massnahmen zur Engpassbeseitigung die Verkehrsprobleme eher verschärfen als vermindern würden. Die Befürchtung, dass die Beseitigung von Engpässen das Verkehrsaufkommen erhöhen und damit an anderen Stellen zu Problemen führen, teilen strassenverkehrskritische und umweltpolitische Verbände und Organisationen, aber auch der Kanton Freiburg wies auf diese Problematik hin. Aus den Kantonen kamen viele Vorschläge zur Umteilung von Projekten in höher priorisierte Module bzw. zur Aufnahme von weiteren Projekten. Nicht einverstanden mit dem Programm war der Kanton Tessin, welcher bemängelte, dass die Kriterien für die Priorisierung zu wenig klar und mögliche Alternativen zu den Projekten nicht berücksichtigt worden seien. Der Kanton Tessin schlug vor, die Engpassbeseitigungsvorlage in die Vorlage zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds NAF aufzunehmen. Besonders aus der Ostschweiz kamen viele zustimmende Antworten aus Parteien, Kantonen, Gemeinden und Verbänden, die meisten davon zeigten sich erfreut über die Umteilung der dritten Röhre des Rosenberg隧nels (SG) von Modul 3 in Modul 2. Der Bundesrat will die Vorlage bis zum März 2014 dem Parlament vorlegen.¹¹

Trafic routier

MOTION

DATE: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) concernant le tronçon final de la N2 vers Chiasso (TI). Le député a demandé que le Conseil fédéral, d'entente avec les autorités du Tessin et de Chiasso, réexamine le tracé de cette autoroute, afin de trouver une solution aux problèmes d'encombrements et de pollution de la région.¹²

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aéroports d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.¹³

POSTULAT

DATE: 21.06.2007
NICOLAS FREYMOND

S'inquiétant du retard pris par la mise en œuvre de ses décisions en la matière, le Conseil national a transmis au Conseil fédéral, par 164 voix contre 2, un postulat de sa commission des transports (CTT-CN) l'invitant à entreprendre toutes les mesures pertinentes afin **d'accélérer la construction des deux centres de contrôle du trafic poids lourds sur l'A2**, respectivement au nord et au sud du tunnel du Gothard. Outre un délai de mise en service fixé à fin 2007, le postulat comporte des critères pour le choix des sites destinés à accueillir ces centres (accessibilité et prestations fournies). Relevant que le choix du site d'Erstfeld (UR) satisfait aux conditions posées par le postulat, le Conseil fédéral a cependant souligné les divers problèmes (notamment environnementaux) qui ont retardé la procédure de sélection du site tessinois et jugé irréaliste le délai imparti par la Chambre basse.¹⁴

AUTRE
DATE: 04.09.2007
NICOLAS FREYMOND

La construction du centre de contrôle des camions de Erstfeld a débuté à la fin de l'été. Sa mise en service est prévue pour 2009. Le centre contrôlera alors 150 des 1'500 camions qui empruntent quotidiennement le tunnel du Gothard et fournira une aire de stationnement pour 350 véhicules (jusqu'à 700 en cas d'urgence). Sur le versant sud du Gothard, d'importants désaccords subsistent concernant le site de Bodio (TI), qui mettent aux prises, d'une part, les autorités et populations locales et, d'autre part, le Conseil fédéral, l'OFROU et le canton du Tessin.¹⁵

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 24.01.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de l'approbation des plans de la jonction autoroutière de Giornico, Bodio et Personico, dans la Léventine (TI), le Conseil fédéral a entériné le choix de la commune de Bodio pour accueillir le **centre de contrôle du trafic poids lourds du versant sud du Gothard**. Le centre disposera d'une aire de stationnement pour 300 véhicules. La mise en service est prévue pour 2009-2010.¹⁶

POSTULAT
DATE: 04.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Chargée de l'examen préalable d'une motion Marty (prd, TI) (08.3594) et d'un postulat Lombardi (pdc, TI) (08.3745) en faveur du percement d'un **second tube pour le tunnel autoroutier du Saint-Gothard**, la CTT-CE a décidé de déposer elle-même un postulat afin que le Conseil fédéral fournisse d'ici à fin 2010 une présentation complète de la manière dont il conçoit la résolution du problème de l'assainissement du tunnel (délais, types et durée des travaux, etc.). Le gouvernement doit notamment examiner les conséquences d'une fermeture temporaire du tunnel pour les régions concernées (en particulier, le Tessin), l'opportunité de construire un second tube et les conditions constitutionnelles et légales nécessaires à son éventuelle réalisation. La chambre haute a transmis tacitement le postulat de la CTT-CE et les propositions individuelles ont du même coup été retirées par leur auteur respectif.¹⁷

MOTION
DATE: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura.¹⁸

RAPPORT
DATE: 18.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Trente ans après sa mise en service, en 1980, le **tunnel routier du Saint-Gothard** a une nouvelle fois suscité de vives discussions au cours de l'année sous revue. Après que l'OFROU a annoncé que sa réfection nécessiterait la fermeture complète du tunnel, les partis bourgeois se sont mobilisés en faveur de la construction d'un second tube tant au niveau cantonal que fédéral. Au parlement, 100 conseillers nationaux et 28 sénateurs, tous issus des rangs bourgeois, ont déposé à l'automne des propositions individuelles en ce sens. À l'inverse, les partis de gauche, les organisations de protection de l'environnement et l'Initiative des Alpes ont rejeté cette proposition au motif qu'elle allait à l'encontre l'objectif de transfert de la route au rail et violait en ce sens l'article constitutionnel sur la protection des Alpes. Dans le canton d'Uri,

l'initiative populaire cantonale lancée par les jeunes UDC en faveur d'un second tube a abouti, tandis que les sections tessinoises des partis bourgeois et la Lega dei Ticinesi ont pris position dans le même sens. Au mois de septembre, le Conseil national a adopté, par 90 voix contre 56, un postulat Rime (udc, FR) (08.3560) visant à ce que le Conseil fédéral examine la possibilité du percement d'un second tube. En fin d'année, le Conseil fédéral a présenté un rapport complet concernant la réfection du tunnel routier du Saint-Gothard en réponse au postulat de la CTT-CE que lui avait transmis la chambre des cantons l'année précédente. Prévue entre 2020 et 2025, la réfection vise à rehausser le plafond intermédiaire du tunnel, à renouveler le système d'évacuation des eaux et à conformer les installations de sécurité aux normes actuelles. Compte tenu de l'ampleur de l'entreprise, le gouvernement juge nécessaire la fermeture complète du tunnel durant environ 900 jours, évoquant deux options quant à la planification des travaux. La première consiste en la fermeture annuelle du tunnel routier environ deux ans et demi. Réalisés d'une traite, les travaux coûteraient CHF 650 millions. La seconde option prévoit quant à elle la fermeture du tunnel 280 jours par an (de mi-septembre à fin juin) durant trois ans et demi et des coûts de réfection de CHF 752 millions. Quant à la gestion du trafic durant la réfection, le Conseil fédéral propose le transfert de la route au rail du transport des personnes, via le tunnel de faîte du Saint-Gothard (Göschenen-Airolo), et des marchandises, grâce au tunnel de base du Gothard (Erstfeld-Bodio). Le gouvernement juge cependant que ces solutions ne suffiront pas à empêcher les répercussions négatives de la fermeture du tunnel routier pour les cantons d'Uri et du Tessin. La construction d'un second tube n'est toutefois pas nécessaire: outre son coût élevé (environ CHF 2 milliards), elle exigerait une modification de la Constitution et ne serait pas achevée d'ici au lancement des travaux de réfection. Le Conseil fédéral a par ailleurs assuré que les cantons concernés et les commissions des transports des chambres seront associés aux discussions concernant les deux options préalablement à la décision définitive du collège gouvernemental.¹⁹

POSTULAT
DATE: 01.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtsjahres erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dammbruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsst die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut. SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012

eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert.²⁰

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Mit der Zustimmung der Räte zur bundesrätlichen Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wurde eine Standesinitiative des Kantons Tessin zur **Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels** hinfällig: Ihre Forderung wird von der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr aufgenommen. Beide Kammern betrachteten das Anliegen als erledigt und gaben der Standesinitiative keine Folge.²¹

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 15.06.2017
NIKLAUS BIERI

Eine Standesinitiative **für ein engmaschiges und vollständiges Nationalstrassennetz** wurde im Februar 2016 vom Kanton Tessin eingereicht. Das Tessin wollte einen Anschluss der Agglomeration Locarnese an das Nationalstrassennetz erreichen und dazu die Verbindung von Bellinzona und Locarno quasi als Ergänzung des Netzbeschlusses von 2012 dem Nationalstrassennetz übergeben. Mit der Annahme des NAF war diese Forderung schon erfüllt worden. Weiter wollte das Tessin mit seinem Vorstoss sicherstellen, dass die Verbindung zwischen der A2 und der A13 zu den Strecken gehört, die bei der Finanzierung via NAF Priorität haben. Eine Vorwegnahme der Priorisierung sei ein Eingriff in die Kompetenz der Räte, wurde im Nationalrat moniert. Der Ständerat gab der Standesinitiative im März 2017 keine Folge, der Nationalrat verzichtete im Juni 2017 ebenfalls darauf, Folge zu geben.²²

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Die im März 2017 eingereichte Standesinitiative des Kantons Tessin fordert **„Sicherere Strassen jetzt!“** und verlangt, dass Lastwagen, welche nicht über die von der geltenden Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge genannten Sicherheitssysteme verfügen, Tunnels und Pässe der Schweizer Alpen nicht mehr befahren dürfen. Dies sei so rasch als möglich, jedoch spätestens bei der Inbetriebnahme des neuen Schwerverkehrskontrollzentrums Giornico umzusetzen. Die Standesinitiative verlangt weiter, dass dazu administrative und technische Lösungen gewählt würden, welche die Schweizer Speditionsunternehmen nicht belasteten. Die Debatte um die zweite Gotthardröhre habe gezeigt, dass die Verkehrssicherheit nach wie vor ein grosses Thema sei. Da aber der Gotthardtunnel nicht die gefährlichste Stelle sei und man für mehr Sicherheit auf den Strassen nicht bis zur Fertigstellung der zweiten Gotthardröhre warten müsse, sei es richtig, die gefährlichsten Fahrzeuge von den besonders heiklen Tunnel- und Passstrassen zu verbannen, so die Begründung der Standesinitiative. Die KVF-SR teilte diese Ansicht und gab der Standesinitiative mit 10 zu 2 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Die Kommission hielt allerdings fest, dass noch geprüft werden solle, ob ein solches Verbot nur auf Alpenstrecken oder im ganzen Land einzuführen sei.²³

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 06.11.2018
NIKLAUS BIERI

Im November 2018 diskutierte die Verkehrskommission des Nationalrates über die Standesinitiative des Kantons Tessin **«Sicherere Strassen jetzt!»** und gab der Initiative mit 14 zu 9 Stimmen bei 1 Enthaltung Folge. Dem Anliegen, Lastwagen, welche nicht über die Sicherheitssysteme gemäss der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge verfügen, das Befahren von Tunnels und Pässen zu verbieten, gaben damit beide Kommissionen Folge. Jene Kommission, welche vom Ratsbüro die Umsetzung zugewiesen erhält, hat zwei Jahre Zeit, einen entsprechenden Entwurf vorzulegen.²⁴

Chemin de fer

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

La commission du Conseil national a entamé ses délibérations durant l'été. A son avis, le montant total pour Alptransit se situera probablement aux alentours de 18 milliards de francs plutôt que de 10.1. Elle a, d'autre part, **pris connaissance des demandes de divers cantons concernant la NLFA**. Celui d'Uri exige le prolongement du tunnel du Gothard sur 8 km, d'Amsteg à Erstfeld, ainsi que des mesures d'accompagnement pour réduire l'impact d'Alptransit sur l'environnement. Le Tessin, pour sa part, désirerait, entre autres, le contournement de Bellinzone à l'aide d'un tunnel. Le Valais, quant à lui, refuse que le tunnel du Lötschberg débouche à Garpel et demande sa prolongation jusqu'à Brigue ainsi que la construction d'un embranchement vers Loèche pour desservir le Valais central.²⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 07.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Lors du débat au **Conseil national**, la majorité des groupes s'est prononcée pour l'entrée en matière. Certains (PDC) ont insisté sur la nécessité de préserver l'environnement dans le cadre de ce projet, d'autres (AdI et PL) se sont inquiétés de l'explosion des **coûts de la NLFA**. Les écologistes, en revanche, ont proposé de ne pas entrer en matière; ils remettaient globalement en cause le phénomène de la mobilité croissante et jugeaient les NLFA absurdes. Les démocrates suisses se sont également prononcés pour le renvoi, estimant que Alptransit était une ingérence de la CE dans la souveraineté helvétique. Les automobilistes ont fait de même, car ils désiraient que Bruxelles prenne en charge les 25 pour cent du financement qui doivent être puisés dans la caisse sur le produit des droits d'entrée sur les carburants. La Chambre a cependant accepté le projet de sa commission. Celui-ci, afin de répondre aux désirs des régions concernées et de pouvoir prendre en compte les contraintes locales, laisse une certaine flexibilité dans la localisation des entrées et sorties des tunnels. De la sorte, les autres revendications (venant notamment de Zurich, du Valais, de Lucerne et du Tessin) n'ont pas été retenues. En outre, de nombreuses propositions ont été rejetées. Ce fut notamment le cas, principalement pour des raisons financières, de celles de certains élus valaisans qui ont repris le projet de leur canton (Y). Il en alla de même de celles des députés alémaniques Biel (adi, ZH) et Luder (udc, BE) qui désiraient renoncer à la construction du tunnel du Lötschberg. Celles des socialistes et des écologistes, qui visaient à obtenir des garanties supplémentaires en faveur de la protection de l'environnement et à prendre des mesures contraignantes afin de faire passer le trafic de transit de la route au rail, furent également repoussées.²⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.1991
SERGE TERRIBILINI

Au **Conseil des Etats**, si personne ne s'est opposé à l'entrée en matière, beaucoup se sont cependant inquiétés des coûts du projet; le montant prévu à l'origine a été estimé largement insuffisant, la barre des CHF 20 milliards devant certainement être allègrement dépassée. Certains ont même parlé de CHF 40 milliards, auquel il faut rajouter quelques milliards de plus pour les travaux supplémentaires visant à satisfaire les aspirations des divers cantons. Pourtant, si A. Ogi a demandé de ne pas surcharger le projet d'adjonctions supplémentaires, la petite chambre a accepté, en plus du projet de base, toutes les propositions régionalistes adoptées par sa commission. Ainsi en alla-t-il du double embranchement en Valais du Lötschberg à Rarogne et à Mundbach à côté de Brigue (ce qui ajoute plus de 10 km de tunnel), du raccordement des Grisons au Gothard permettant d'éventuelles extensions en direction de la Surselva et dans la région de Luino et du lac de Côme pour le Tessin. En outre, la Suisse romande a obtenu que les liaisons TGV avec la France puissent se faire aussi par Boncourt, les Verrières et Vallorbe en plus de Bâle et Genève comme le prévoyait le projet du gouvernement. Par ailleurs, une proposition de la majorité de la commission et défendue par Danioth (pdc, UR), obligeant le trafic de marchandises à passer en principe de la route au rail afin de soulager l'environnement et les régions traversées, a été acceptée.²⁷

DÉBAT PUBLIC
DATE: 01.12.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **choix de variantes pour le tracé** de chacune des NLFA a été source de plusieurs conflits. Pour la ligne du Gothard, les problèmes furent particulièrement débattus dans les cantons d'Uri et de Schwyz. Le gouvernement uranais s'est notamment déclaré opposé aux quatre variantes proposées en consultation. Des groupes écologistes schwytois ont également manifesté leur mécontentement face aux choix proposés. Au Tessin, le gouvernement cantonal a également rejeté la variante officielle. Selon le DFTCE, les exigences de ces trois cantons (TI, SZ, UR) renchériraient le coût de la NLFA de CHF 1.6 milliards. Concernant le Lötschberg, les cantons du Valais et de Berne sont parvenus à un accord sur une variante. Celle-ci s'étant révélée trop chère, chacun dut

faire quelques concessions en rationalisant le tracé afin de respecter l'enveloppe budgétaire.²⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 14.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Soutenus par leur population et les communes concernées, **les cantons consultés ont tous demandé plus de tunnels** (au total 30 km supplémentaires pour le Gothard et 12 pour le Lötschberg) et ont rejeté les variantes proposées. Pour le Lötschberg, Berne et le Valais se sont opposés à l'abandon provisoire prévu par la variante de base du tunnel de Niesen dans le Kandertal (BE) ainsi que celui allant vers Mundbach (VS). Ils ont également réclamé que le Gothard et le Lötschberg soient traités sur un pied d'égalité. Concernant le Gothard, les exigences des cantons conduiraient à ce que pratiquement toute la ligne soit enterrée. Uri a considéré que les variantes des CFF ne respectaient ni l'homme, ni l'environnement et a refusé qu'elles passent dans la vallée de la Reuss. Il a lui-même débloqué des fonds pour étudier un tracé dans la montagne. Schwytz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwytz et a également souhaité une ligne souterraine. Il a en outre exigé un raccordement entier pour Arth-Goldau. Le Tessin s'est prononcé pour l'enterrement de la ligne peu après Biasca et le prolongement du tunnel jusqu'à Lugano et non jusqu'à Taverne. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzone devrait être contournée par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.²⁹

DÉBAT PUBLIC

DATE: 21.10.1994
SERGE TERRIBILINI

Suite à la consultation, les CFF ont résolu, pour le Gothard, de s'en tenir à la variante de base et de ne pas répondre aux vœux des cantons, à l'exception de deux modifications. La première concerne le prolongement du tunnel du Monte Ceneri vers Lugano (TI). La seconde prévoit la construction du tunnel de l'Urniberg dans le canton de Schwytz. Ces nouveaux éléments devraient faire croître le coût du projet jusqu'à CHF 9.97 milliards contre 9.7 pour la variante de base. Les cantons de Schwytz, d'Uri et du Tessin ont protesté contre la décision de la régie et ont demandé que toutes leurs exigences soient prises en compte. Pour le Lötschberg, les CFF ont proposé aux autorités fédérales deux variantes qui rejoignent celles mises en consultation. La première, dont le prix serait de CHF 4.15 milliards, renonce au tunnel du Niesen (BE) et à celui de Mundbach (VS), alors que la seconde (4.7 milliards) les intègre. Le Conseil fédéral devrait trancher en 1995 et le tout être mis à l'enquête en 1995-1996. Les travaux pourraient ainsi commencer en 1996. L'exploitation du Lötschberg pourrait être effective dès 2005, alors que celle du Gothard devrait intervenir deux ans plus tard.³⁰

AUTRE

DATE: 15.11.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a mis en consultation les propositions de ce rapport, réaffirmant toutefois sa préférence pour la construction simultanée des deux tunnels. Il a en outre ajouté que les trois nouvelles mesures de financement proposées - à savoir la hausse de 10 centimes sur les carburants, la taxe ferroviaire et le prélèvement des 2/3 du produit de la taxe poids lourd - seraient soumises sous la forme d'un seul article constitutionnel à l'approbation du peuple et des cantons.

Lors de la procédure de consultation, les réactions n'ont de loin pas été positives. Ainsi, les cantons romands et bernois ont accueilli assez froidement les propositions du groupe de travail, rejetant catégoriquement la variante consistant à construire prioritairement le tunnel du Gothard ainsi qu'émettant des doutes sur la sécurité et la rentabilité d'un tunnel du Lötschberg sur une seule voie. Les cantons de Suisse orientale ont quant à eux rejeté la proposition de renoncer au raccordement avec leur région. Enfin, ceux de Suisse centrale, de concert avec le Tessin et Zurich, ont exigé que les voies d'accès soient réalisées en même temps que le tunnel de base, même s'il fallait renoncer pour ce faire à toute construction au Lötschberg. Sur la question du financement, les cantons se sont exprimés de manière plus unanime et plus positive, même si certains ont proposé un recours plus massif à l'emprunt ou une hausse de la TVA. Les associations de défense des utilisateurs de la route ont à l'inverse critiqué principalement le mode de financement. Le Touring Club suisse (TCS), l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et la Fédération routière suisse (FRS) ont rejeté la proposition d'augmenter le prix de l'essence, estimant inadmissible que ce soient les utilisateurs de la route qui financent pour près de 70 pour cent les projets ferroviaires. L'ASTAG a réitéré son opposition catégorique au montant de la taxe poids lourd. Selon le lobby routier, une taxe sur la consommation, sous la forme d'une hausse de la TVA ou d'une taxe sur l'énergie fossile, ainsi qu'un recours plus important à l'emprunt seraient préférables. L'Association Transport Environnement (ATE) et le Service d'information

des transports publics (LITRA) ont en revanche accueilli favorablement les propositions du Conseil fédéral en matière de financement, envisageant même une hausse du prix de l'essence plus importante. Concernant la question des deux variantes, l'ACS, la FRS et l'ATE se sont exprimés en faveur de la construction en priorité du tunnel de base du Gothard, les autres organisations s'abstenant de prendre position sur ce point.³¹

AUTRE

DATE: 22.09.1999
LAURE DUPRAZ

En août, le gouvernement tessinois ainsi que des représentants d'Alp Transit Gothard SA ont également réclamé d'avancer la construction du **tunnel NLFA du Ceneri (TI)** qui fait partie de la seconde phase des NLFA. La construction, planifiée pour 2006, a été sollicitée pour 2002. Le conseiller fédéral Leuenberger a affirmé qu'une anticipation des travaux n'était pas envisageable, sauf en cas de financement privé.³²

AUTRE

DATE: 13.06.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Les conseils d'administration du Brig-Visp-Zermatt-Bahn (société détenue à 100% par le BVZ Holding SA) et du Furka Oberalp Bahn (propriété en majorité de la Confédération et des cantons, Uri, Grisons et Tessin) ont accepté les principes d'une fusion des deux compagnies au 1er janvier 2003. Au début de 2003, les membres du Conseil d'administration ont accepté le nouveau nom – **Matterhorn Gotthard Bahn** – et l'entrée sur le marché de la compagnie, dont le siège est à Brigue.³³

AUTRE

DATE: 28.02.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les CFF et Trenitalia ont fondé **TILO** dans le but d'exploiter la ligne Biasca-Bellinzone-Lugano-Chiasso-Côme-Milan. Chaque entreprise possède 50% du capital actions de la nouvelle société. Les deux sociétés ferroviaires ont également décidé d'augmenter leur participation dans leur filiale commune Cisalpino. Ils vont investir plus de CHF 450 millions dans l'achat de 14 trains pendulaires d'ici à 2007. (Pour la dissolution de Cisalpino en 2009, voir ici.)³⁴

POLITIQUE CANTONALE

DATE: 04.09.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Les **cantons de Genève, du Tessin et de Zurich ont conclu une alliance** afin de forcer le Conseil fédéral à inscrire leurs projets dans la prochaine **convention de prestations 2007-2010 des CFF**. A Genève, la réalisation de la liaison ferroviaire Cornavin-Eau-Vives-Annemasse (CEVA) est en jeu. Au Tessin, c'est la ligne transfrontalière Mendrisio-Varese, qui reliera la région de Lugano à l'aéroport international de Milan-Malpensa. A Zurich, la menace pèse sur le prolongement de la gare principale à celle de la Löwenstrasse.³⁵

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 06.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Moritz Leuenberger, chef du DETEC, a **approuvé les plans du tunnel de base du Ceneri (TBC)**. Il sera construit en deux tubes à une voie, répondant à la norme européenne pour des tunnels de cette longueur, exploités pour un trafic mixte (trains voyageurs et marchandises). Sa mise en exploitation est prévue pour 2016. Les coûts s'élèveront à CHF 2 milliards (prix de 1988). Ils sont pris en compte dans la prévision des coûts finaux des NLFA. Le TBC comprend le tunnel de base du Ceneri proprement dit, long de 15,4 kilomètres, mais aussi les raccordements à la ligne existante des CFF au portail nord de Camorino et au portail sud à Vezia, ainsi que d'autres éléments. À la demande du canton du Tessin, la liaison directe Locarno-Lugano a été intégrée au projet approuvé, car il s'agit d'un élément important du RER tessinois. Sur le plan juridique, le constructeur, la société AlpTransit Gothard (ATG) a dû reprendre, après l'échec d'une solution globale, les négociations avec les agriculteurs touchés par le TBC dans la plaine du Magadino. Les organisations écologistes et le canton du Tessin ont par contre donné leur aval au plan du TBC.³⁶

AUTRE

DATE: 26.04.2007
NICOLAS FREYMOND

En avril, CFF Cargo a annoncé la **suppression de 70 postes de travail sur trois ans sur le site industriel de Bellinzone**. Cette mesure, qui participe du plan de restructuration du secteur maintenance décidé en mars 2006, n'entraînera toutefois aucun licenciement. L'entreprise investira en outre CHF 30 millions sur cinq ans pour améliorer la compétitivité du site, appelé à devenir l'unique centre de compétences pour l'entretien de 565 locomotives et 17'000 wagons.³⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 21.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a approuvé, fin novembre, la création d'une **nouvelle liaison ferroviaire de Mendrisio (TI) en direction de Varese (II)**. Dans le message ad hoc, il souligne l'importance de ce projet pour l'aménagement du trafic d'agglomération entre Lugano, Varese et Côme, notamment grâce à la concrétisation du RER binational Tessin-Lombardie (TILO). La Confédération et le canton du Tessin financeront à parts égales la construction de la section suisse de cette extension (6,5 km) devisée à CHF 134 millions. En 2006, les Chambres ont d'ores et déjà alloué CHF 67 millions à ce projet par le biais de l'arrêté fédéral du 6 octobre 2006 concernant le crédit global pour le fonds d'infrastructure.³⁸

AUTRE

DATE: 30.08.2008
NICOLAS FREYMOND

À la fin de l'été, les CFF ont annoncé **l'achat de matériel roulant** pour les réseaux régionaux vaudois, bâlois et tessinois. Le conseil d'administration a octroyé un crédit de CHF 418,6 millions pour acquérir 32 trains automoteurs articulés de type « FLIRT », dont 19 sont destinés au RER vaudois, 11 au TILO tessinois et 2 au Regio-S-Bahn bâlois.³⁹

INTERPELLATION / QUESTION

DATE: 29.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Afin de remédier à la perte de CHF 190,4 millions enregistrée en 2007, le conseil d'administration des CFF a adopté, début mars, un nouveau train de **mesures d'assainissement de CFF Cargo**. Excluant catégoriquement de vendre tout ou partie de la division Marchandises, il a décidé la suppression de 401 emplois (10% de l'effectif total), le transfert du service à la clientèle de Fribourg à Bâle et donc la fermeture du site de Fribourg (180 salariés pour 165 postes de travail). Le transfert du centre d'appel, établi à Fribourg depuis 1999, vise à réunir vendeurs et opérateurs sur un même site et à rentabiliser les locaux encore libres que possède CFF Cargo dans la cité rhénane. Les suppressions de postes concernent pour trois quarts l'administration et le management (300 emplois) et pour un quart la maintenance. Les ateliers industriels de Bellinzone sont les plus touchés avec 126 emplois biffés ou transférés aux ateliers d'Yverdon-les-Bains (VD). Ces mesures seront effectives dès 2009. Les réactions n'ont pas tardé, provenant principalement des sites les plus touchés et des autorités cantonales fribourgeoises et tessinoises. À Fribourg, le Conseil d'Etat a rappelé l'engagement pris par la direction des CFF, en 1999, de créer des emplois à long terme, afin de bénéficier des mesures cantonales de promotion économique. Au Tessin, les salariés de l'atelier de Bellinzone ont immédiatement décrété une grève de durée indéterminée, avant de recevoir l'appui de l'ensemble des partis politiques tessinois, des autorités municipales de Bellinzone et du Conseil d'Etat, ainsi que du clergé. Dès les premiers jours, les salariés des deux sites ont suivi des stratégies différentes, les fribourgeois optant pour la poursuite du travail et la discussion dans le respect de la convention collective, alors que les tessinois ont privilégié la grève et les manifestations. La mobilisation s'est ainsi rapidement radicalisée au Tessin, tandis qu'elle ne s'est que modérément intensifiée à Fribourg.

Les CFF ont suspendu le programme de restructuration et le travail a repris à Bellinzone après que les protagonistes, réunis par Moritz Leuenberger, sont parvenus à un accord préalable sur une procédure de sortie de crise. Au Conseil national, le chef du DETEC s'est vu interpellé par les députés fribourgeois et tessinois (08.3063), ainsi que par le groupe UDC. Il a jugé légitimes les objections des autorités et des salariés concernés, mais il a justifié la restructuration par la situation économique et financière du segment marchandises de l'ancienne régie, invoquant notamment l'inefficacité des précédentes mesures de réduction des frais administratifs et la concurrence accrue dans le transport des marchandises. Le conseiller fédéral socialiste a toutefois assuré que les mesures concrètes ne seraient arrêtées qu'après concertation avec les milieux intéressés. Les négociations ont alors débuté, mais se sont déroulées séparément et indépendamment pour chacun des deux sites. À Fribourg, les discussions entre les CFF et le Conseil d'Etat ont rapidement abouti à un compromis confirmant le transfert du centre d'appel à Bâle en contrepartie duquel les CFF se sont engagés à créer entre 50 et 100 nouvelles places de travail dans le canton dès 2009. Si le Conseil d'Etat s'est dit satisfait, les syndicats ont violemment critiqué cet accord, estimant que le gouvernement s'était servi des employés du centre d'appel comme d'une monnaie d'échange. Au lendemain de l'accord, les employés ont toutefois renoncé à faire grève en raison de la trop faible mobilisation. Concernant le site tessinois, le Conseil fédéral a institué une table ronde placée sous la présidence de l'ancien conseiller national Franz Steinegger (prd, UR). Après plus de six mois de négociations, la direction des CFF et les représentants des salariés sont parvenus à un accord aux termes duquel les ateliers de Bellinzone seront transférés au sein de la division Voyageurs en échange de la garantie

par la direction des CFF de maintenir les ateliers jusqu'en 2013, à la condition, toutefois, que le taux de productivité croisse de 10% d'ici 2010. Les mesures prévues par les deux accords sont effectives dès le 1er janvier 2009.⁴⁰

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 20.10.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le DETEC a publié les résultats des études préalables concernant le **tronçon d'accès sud de la NLFA entre Lugano et Chiasso**. Des quatre variantes étudiées, le groupe de suivi, composé de représentants de l'OFT, du canton du Tessin et des CFF, en a retenu deux en raison de leur impact moindre sur le paysage, notamment pour la traversée du lac de Lugano. Les deux tracés privilégiés sont directs et essentiellement souterrains. Si le troisième tracé, entièrement en surface, a été catégoriquement exclu, la quatrième variante, en quelque sorte intermédiaire, a été mise en attente et peut donc être reprise dans l'éventualité où les deux tracés retenus s'avèreraient irréalisables techniquement. La faisabilité géologique de ces derniers fait précisément l'objet de la prochaine étape des travaux préparatoires. D'un coût estimé entre CHF 5 et 5,2 milliards, ce projet est étudié dans la perspective de l'élaboration du message Rail 2030, lors de laquelle le Conseil fédéral tranchera les questions d'opportunité et de financement.⁴¹

Navigation

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 10.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à l'approbation de la **Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. Cette révision partielle de la Convention en vigueur depuis 1997 consiste en une adaptation aux changements récents de la législation italienne en ce domaine. Le projet prévoit que la conduite de voiliers ne nécessite plus de permis de conduire. À l'inverse, pour des raisons de sécurité, une limite de puissance sera introduite pour les bateaux motorisés, de telle sorte que la détention d'un permis sera exigée si la puissance de propulsion excède 30 kW. Le Conseil des Etats a examiné ce projet lors de la session d'hiver et l'a approuvé tel quel sans discussion, ni opposition.⁴²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.06.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national s'est saisi du projet d'arrêté fédéral portant approbation de la Convention entre la Suisse et l'Italie concernant la **navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano**. C'est sans discussion et à l'unanimité que les députés l'ont adopté.⁴³

POSTULAT
DATE: 26.09.2014
NIKLAUS BIERI

Ein im Juni 2014 im Nationalrat eingereichtes Postulat Merlini (fdp, TI) beauftragt den Bundesrat mit dem Verfassen eines Berichts über die gesetzlichen Bestimmungen für die **Schifffahrt auf den Tessiner Seen**. Begründet wurde das Postulat mit der grossen Abnahme der Passagierzahlen bei der Linienschifffahrt auf dem Langensee, welche die dringende Notwendigkeit zur Verbesserung der Linienschifffahrt aufzeige. Der Bundesrat bot an, auf die im Postulat gestellten Fragen einzugehen und beantragte die Annahme des Postulates. Der Nationalrat nahm dieses im September 2014 ohne Debatte an.⁴⁴

RAPPORT
DATE: 06.07.2016
NIKLAUS BIERI

Im Juli 2016 wurde ein Bericht in Erfüllung des parlamentarischen Vorstosses Merlini (fdp, TI) zur **Schifffahrt auf den Tessiner Seen** herausgegeben. Der Bericht kommt zum Schluss, dass eine partielle Liberalisierung in der Personenschifffahrt nur vorgenommen werden könnte, wenn das bilaterale Abkommen mit Italien neu verhandelt würde, denn in diesem ist ein exklusives Konzessionsrecht festgehalten. Für eine höhere touristische Attraktivität der Schifffahrt auf dem Langensee sei vor allem die Wiederaufnahme gutnachbarschaftlicher Beziehungen zwischen dem Tessin und den benachbarten italienischen Gebieten entscheidend. Auf Ministerebene sei zudem ein Memorandum of Understanding unterzeichnet worden, welches die Einsetzung einer binationalen Arbeitsgruppe beinhaltet.⁴⁵

AUTRE

DATE: 31.03.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Trafic aérien

En début d'année, les zurichois ont accepté par 55,5% une contribution cantonale de CHF 300 millions au capital de la nouvelle compagnie aérienne. Ils ont aussi approuvé par 67,6% une garantie de CHF 100 millions pour l'aéroport de Kloten. L'aval du souverain zurichois a permis la mise en place de la variante 26/26 (26 court et moyen-courriers et 26 long-courriers). Argovie, Bâle-Campagne, Bâle-Ville, Glaris, Grisons, Neuchâtel, Obwald, Schwyz, St-Gall, Tessin, Valais, et Uri ont également souscrit au capital-actions de la future compagnie. Par contre, Berne, Fribourg, Jura, Lucerne, Schaffhouse, Soleure, Nidwald, Vaud, Zoug ainsi que les villes de Zurich et de Kloten ont refusé d'y participer. Les actionnaires ont prolongé jusqu'au 30 avril 2003 le délai pour le capital autorisé. Divers cantons et communes qui s'étaient déclarés prêts à participer en décembre 2001 n'ont pas encore pu y souscrire, le feu vert du peuple leur faisant notamment encore défaut. Après des mois de spéculations et l'attribution des concessions court, moyen et long-courrier par le DETEC, le nom et la raison sociale de la nouvelle compagnie aérienne ont été dévoilés officiellement en février. Les avions ont volé dès le 31 mars sous le nom de "Swiss" et déclinaient le nom du pays dans les quatre langues nationales : Schweiz, Suisse, Svizzera et Svizra. D'un point de vue légal, la nouvelle société s'appelait **Swiss Air Lines Ltd** et son siège était à Bâle. Lors de leur assemblée, les actionnaires ont validé ces deux noms. S'estimant floué, SAirGroup a saisi la justice zurichoise pour interdire à Crossair d'utiliser le logo Swiss et l'appellation Swiss Air Lines Ltd. Le Tribunal de commerce de Zurich a refusé d'entrer en matière sur la plainte contre l'utilisation de la marque "Swiss". Il considérait qu'il n'y avait pas de danger de préjudice irréparable pour SAirGroup et que le danger de confusion entre Swiss et Swissair était inexistant, les marques étant nettement distinctes. SAirGroup n'a pas recouru. A la fin mars, la cellule d'intervention – task force "pont aérien", créée le 5 octobre 2001 pour assurer l'exploitation du réseau Swissair durant l'horaire d'hiver et faciliter la mise sur pied de la nouvelle compagnie –, a été démantelée. Les actionnaires principaux de Swiss ont prolongé à fin août 2004 la clause de non-vente des actions souscrites à l'occasion de l'augmentation de capital. Celle-ci s'élevait à CHF 2,561 milliards. La décision a été prise par 33 actionnaires, institutionnels et privés, détenant plus de 90% des titres existants. (La Confédération possédait 20,5% des actions, le canton de Zurich 10,2%, les autres cantons 12,1%, l'UBS 10,5%, le Credit Suisse Group 10% et le milliardaire Walter Haefner, fondateur et propriétaire de l'importateur automobile AMAG 6,8%. L'économie privée contrôlait environ deux tiers du capital-actions.)⁴⁶

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 15.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La première application des recommandations formulées par le NLR n'a pas tardé à faire du bruit. L'OFAC a constaté que **les techniques d'approche de l'aéroport de Lugano-Agno n'étaient pas adaptées pour certains appareils**. Le problème résidait dans l'angle d'approche aux instruments très important que les avions devaient adopter durant la courte phase précédant l'atterrissage. Afin de se conformer aux normes de sécurité internationales, l'OFAC a donc exigé une nouvelle procédure d'approche dès le 1er septembre – soit 9 jours plus tard. Ces mesures d'urgence ont été très mal accueillies au Tessin et le canton les jugeait disproportionnées. Devant le tollé tessinois, l'OFAC a accepté de prolonger le délai de consultation accordé à l'aéroport pour prendre position sur les nouvelles normes de sécurité pour les atterrissages. Début octobre, l'OFAC a confirmé les mesures décidées en août, mais reportait leur introduction de deux ans afin de tenir compte des intérêts de l'économie tessinoise. Pendant la période transitoire, seuls les avions certifiés pour un angle d'approche de 6 degrés seront autorisés.⁴⁷

Poste et télécommunications

DÉBAT PUBLIC
DATE: 07.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Dès le 1er octobre, **les PTT ont mis à disposition un service pour les entreprises** dont les communications peuvent aussi bien être **gratuites** que coûter jusqu'à deux francs, les PTT percevant de 33 à 50 centimes. Ce canal, dont l'indicatif est le 156, a immédiatement été occupé en majorité par des messageries, services de dialogues ou d'histoires racontées à **caractère érotique**, voire pornographique. Il a semblé rencontrer un grand succès mais a aussi provoqué de nombreuses plaintes, car certains ont craint qu'un tel système soit trop accessible aux mineurs. Le procureur du canton de Vaud a même dénoncé les PTT au juge d'instruction pour complicité d'infraction au code pénal qui réprime les publications obscènes. Les ministères publics de Bâle et du Tessin ont agi de même. Les PTT ont dit n'être pas responsables du contenu des messages, même s'ils ont prétendu prendre l'affaire au sérieux.⁴⁸

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 30.09.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil des Etats a entériné la restructuration REMA** en rejetant deux initiatives cantonales – valaisanne (02.314) et tessinoise – qui invitaient la Confédération à prendre en considération les intérêts régionaux. L'initiative tessinoise a été rejetée par 19 voix contre 6, alors que le texte valaisan a été repoussé tacitement. Ce sont les mesures prises en mars par le parlement et par l'ordonnance qui ont conduit le Conseil des Etats à ne pas donner suite aux deux initiatives.⁴⁹

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 18.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré le soutien du camp rose-vert et de quelques députés de droite, le **Conseil national** a décidé par 97 voix contre 85 de **recommander le rejet de l'initiative "Services postaux pour tous"**. Le National a jugé que l'essentiel des exigences du texte était satisfait dans la législation qui entrainait en vigueur. Il a également repoussé par 90 voix contre 86 l'initiative parlementaire Hämmerle (ps, GR) (02.471), qui demandait que lors de la création et de la suppression d'emplois et de places d'apprentissage, La Poste assure l'équilibre entre régions développées et régions marginales. Le Conseil national n'a pas voulu non plus d'une initiative du Tessin (84 voix contre 82), qui visait à répartir les centres de tri sur les principales régions linguistiques et à examiner les conséquences des futurs assouplissements du monopole de La Poste pour les régions marginales (02.313). La Chambre du peuple a par contre approuvé, par 89 voix contre 78, une initiative parlementaire PDC (02.468) qui demandait d'inscrire dans la loi sur l'organisation de La Poste, une disposition obligeant La Poste à tenir compte des exigences des différentes régions du pays dans l'organisation de sa structure fonctionnelle. L'argument des radicaux et des démocrates du centre, selon lequel La Poste doit disposer d'un maximum de flexibilité pour s'imposer sur le marché, n'a pas porté. Ni celui affirmant que ce n'est pas à La Poste, mais à des mesures de politique régionale spécifique (agriculture, tourisme, investissement dans les régions de montagne) de soutenir les régions périphériques. Sans discussion, le Conseil national a rejeté une initiative du canton du Valais (02.314), qui demande que La Poste aménage au moins, dans les régions marginales, de petites entités de tri, et que des mesures de compensation soient prises en leur faveur à travers la décentralisation de certaines activités postales et des emplois.⁵⁰

DÉBAT PUBLIC
DATE: 16.12.2006
MAGDALENA BERNATH

Als Reaktion auf die Ankündigung Gygis forderten die Poststellenleiter **Arbeitsplatz- und Lohngarantien** und drohten mit einem Streik kurz vor Weihnachten. In Neuenburg, Luzern und Lugano kam es zu Demonstrationen. Mitte Dezember einigten sich Post und Gewerkschaften auf die Grundsätze beim Umbau des Poststellennetzes: Die Post verzichtet auf Kündigungen und gewährt eine Lohngarantie. Die Leiter zurückgestufter Poststellen erhalten bis spätestens 2011 die heutigen Nominallöhne; ihren über 55-jährigen Kollegen wird das, zusammen mit einer Beschäftigungsgarantie, bis zum Pensionsalter zugesichert. Bereits im November verständigten sich die Post und die Gewerkschaften Kommunikation und Transfair auf Lohnerhöhungen. Angestellte mit tieferen Löhnen erhalten 2007 2% mehr, jene mit höheren Gehältern 1,8% mehr Lohn. Weitere 0,4% der Lohnsumme werden für leistungsbezogene Massnahmen eingesetzt.⁵¹

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 15.12.2016
NIKLAUS BIERI

Mit einer im Dezember 2016 eingereichten Standesinitiative forderte der Kanton Tessin die **Verbesserung des Poststellennetzes** und eine **Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden** bei der geografischen Verteilung der Postämter. Die Rechtsgrundlagen seien so zu ändern, dass die Postcom bezüglich Schliessung oder Verlegung einer Poststelle nicht nur eine Empfehlung abgeben, sondern einen anfechtbaren formellen Beschluss fassen kann. Bürgerinnen und Bürger sollten eine Eingabe gegen die Schliessung einer Poststelle an die Postcom richten können, wenn sie die für eine Gemeindeinitiative notwendige Anzahl Unterschriften gesammelt haben. Zudem sollten die Erreichbarkeitskriterien der Postverordnung grundsätzlich diskutiert werden. Weiter forderte die Standesinitiative ein grösseres und besseres Dienstleistungsangebot der Postagenturen sowie die Verbesserung von Ausbildung und Arbeitsbedingungen der Agenturmitarbeitenden.

Die KVF-SR empfahl ihrem Rat in der Sitzung vom 14. November 2017, der Standesinitiative keine Folge zu geben, da bereits mehrere Motionen (insbesondere die Motion 17.3356) deren Anliegen enthielten. Der Ständerat folgte seiner Kommission Ende November 2017.⁵²

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 11.04.2017
NIKLAUS BIERI

Eine Standesinitiative des Kantons Tessin forderte die **Gewährleistung eines landesweit dichten Hochbreitbandangebots** und forderte den Bund auf, im Rahmen seiner Kompetenzen in jenen Regionen der Schweiz aktiv zu werden, in welchen das Hochbreitbandnetz von den Telekommunikationsunternehmen aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert wird. Der Bund soll im Rahmen des Fernmeldegesetzes, des Bundesgesetzes über Regionalpolitik und des neuen Finanzausgleichs über Direktfinanzierungen sowie über eine Neudefinition der Grundversorgung ein landesweit dichtes Hochbreitbandangebot gewährleisten. Den Anstoss zur Standesinitiative gab die SP Tessin, die Bezug nahm auf eine kantonale Motion der Tessiner FDP zum Ausbau des Glasfasernetzes im Tessin. Die Initiative war am 21. März 2016 im Kantonsparlament angenommen worden.

Im Ständerat wurde im März 2017 über die Standesinitiative debattiert. Die KVF-SR hatte dem Rat beantragt, der Initiative keine Folge zu geben, da das Anliegen des Kantons Tessin im Rahmen der Revision des Fernmeldegesetzes aufgenommen werden könne. Eine Minderheit Abate (fdp, TI) beantragte hingegen, Folge zu geben. In der Ratsdebatte äusserten viele Stimmen Unterstützung für die Minderheit Abate, da ihnen das Anliegen von grosser Wichtigkeit schien. Die kleine Kammer gab schliesslich mit 27 zu 13 Stimmen (ohne Enthaltungen) Folge.

Im April 2017 entschied die KVF-NR ohne Gegenstimme, der Standesinitiative Folge zu geben: Die Kommission erachte die Versorgung mit einem Hochbreitbandnetz als zentral für die wirtschaftliche Entwicklung von Randregionen. Die Ausarbeitung eines Erlassentwurfs könne im Zusammenhang mit der Beratung zur Revision des Fernmeldegesetzes vorgenommen werden.⁵³

MOTION
DATE: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Ende November 2017 behandelte der Ständerat gleich sieben Geschäfte zur **Postgesetzgebung** in einer Debatte. Die kleine Kammer hatte über die drei Motionen der KVF-NR zu befinden, welche im Nationalrat im Mai 2017 angenommen worden waren und welche die gesetzliche Regelung der Aufsichtsinstrumente der Postcom, die Stärkung des Wettbewerbs im Postmarkt und die Anpassung der Erreichbarkeitskriterien und des Dienstleistungsangebots betrafen. Weiter wurde über die Motionen Amherd (cvp, VS) beraten (16.3481 und 16.3482), welche eine grosse inhaltliche Nähe zur Motion KVF-NR (17.3012) aufwiesen. Zudem beriet der Ständerat über die Standesinitiative des Kantons Tessin und über jene des Kantons Wallis, welche zur Unterstützung des Tessiner Vorstosses eingereicht worden war.

In der Debatte zeigten sich die ambivalenten Gefühle, welche die Post bei den Parlamentsmitgliedern auszulösen vermochte: So wurde die Post etwa von Paul Rechsteiner (sp, SG) zwar als funktionierendes und dynamisches Bundesunternehmen gelobt, auf das man stolz sei, andererseits gebe es da eine Malaise bei der Zugänglichkeit und der Präsenz. Eine „Vergangenheitsromantik“ machte hingegen Ruedi Noser (fdp, ZH) aus, der das veränderte Verhalten der Kundschaft und den Umbau des Poststellennetzes als Tatsache hinnahm und nur in den Motionen zum Wettbewerb und zu den Aufsichtsinstrumenten etwas Zukunftstaugliches sah. Bundesrätin Leuthard zeigte sich einmal mehr verständnislos für die Debatte: Sie wies darauf hin, dass die Schweizerische Post in internationalen Vergleichen regelmässig auf Rang 1 platziert sei, es sei ein hervorragendes Unternehmen, das hier einfach schlecht geredet werde. „Für mich ist das alles jetzt auch ein bisschen Klamauf, ehrlich gesagt“, wurde die

Bundesrätin deutlich.

Die Motion KVF-NR „Gleich lange Spiesse im Schweizer Postmarkt“, vom Nationalrat im Mai 2017 angenommen und vom Bundesrat unterstützt, war von der KVF-SR mit 10 zu 3 Stimmen zur Ablehnung empfohlen worden. Die KVF-SR begründete ihren Antrag damit, dass der Postmarkt funktioniere und man vermeiden sollte, die Post in ihrem Geschäft zu schwächen. Die kleine Kammer folgte ihrer Kommission mit 23 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen).

Die Motion KVF-NR „Postgesetzgebung“ wurde mit einer kleinen Änderung der KVF-SR betreffend die Postagenturen vom Plenum mit 35 zu 5 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen, obschon Bundesrätin Leuthard festhielt, dass die Forderung bereits erfüllt sei und es eigentlich nichts zu regulieren gebe.

Die Motion KVF-NR „Die Aufsichtsinstrumente im Postbereich gesetzlich verankern“ war nicht bestritten und wurde stillschweigend angenommen.

Die beiden Motionen Amherd (16.3481 und 16.3482), die sich inhaltlich kaum von der Motion KVF-NR zur Postgesetzgebung unterschieden, wurden vom Ständerat entgegen dem Antrag des Bundesrates mit 34 zu 7 Stimmen (0 Enthaltungen) und mit 31 zu 9 Stimmen (1 Enthaltung) angenommen.

Der Standesinitiative Tessin zum Poststellennetz sowie der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Tessiner Initiative wurden gemäss dem Antrag der KVF-SR keine Folge gegeben – die Anliegen der Standesinitiativen seien in den angenommenen Motionen bereits enthalten.⁵⁴

INITIATIVE D'UN CANTON

DATE: 15.10.2018

NIKLAUS BIERI

Der Standesinitiative Tessin zur **Verbesserung des Poststellennetzes und der Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden** wurde im Oktober 2018 von der KVF-NR keine Folge gegeben. Hingegen gab die Kommission der Standesinitiative Jura Folge – sie beinhaltete dasselbe Anliegen wie die Standesinitiative Tessin und war im Gegensatz zu dieser zuvor im Ständerat angenommen worden.⁵⁵

INITIATIVE D'UN CANTON

DATE: 15.10.2018

NIKLAUS BIERI

Der Standesinitiative Wallis zur Unterstützung der Standesinitiative Tessin betreffend die **Verbesserung des Poststellennetzes** wurde im Oktober 2018 von der KVF-NR keine Folge gegeben. Die Kommission gab jedoch der Standesinitiative Jura Folge – sie beinhaltete dasselbe Anliegen wie die Standesinitiative Tessin und war im Gegensatz zu dieser zuvor im Ständerat angenommen worden.⁵⁶

INITIATIVE D'UN CANTON

DATE: 22.03.2019

NIKLAUS BIERI

Der Standesinitiative Tessin zur **Gewährleistung eines landesweit dichten Hochbreitbandangebots** war 2017 Folge gegeben worden. Das Geschäft wurde der KVF-NR zugewiesen, welche bis zur Sommersession 2019 eine Vorlage ausarbeiten sollte. Mit dem Hinweis auf laufende Arbeiten in der Verwaltung zur Anpassung der Grundversorgungsbestimmung im Rahmen der Umsetzung einer Motion Candinas beantragte die Kommission dem Rat im Frühling 2019, die Behandlungsfrist der Standesinitiative um zwei Jahre bis 2021 zu verlängern. Der Rat kam diesem Antrag im März 2019 stillschweigend nach.⁵⁷

INITIATIVE D'UN CANTON

DATE: 11.06.2019

NIKLAUS BIERI

Die Standesinitiative Tessin zur **Verbesserung des Poststellennetzes und Stärkung der Rolle der Gemeindebehörden** blieb, nachdem die KVF-NR schon im Oktober 2018 beschlossen hatte, ihr keine Folge zu geben, auch im Ratsplenum ohne Unterstützung: In der Sommersession 2019 folgte der Nationalrat der Kommission stillschweigend. Auch der Standesinitiative Wallis, welche zur Unterstützung der Standesinitiative Tessin eingegangen war, erteilte der Nationalrat am gleichen Tag eine Absage. Begründet wurde der Antrag der Kommission auf Ablehnung mit der Standesinitiative Jura, welcher 2018 Folge gegeben worden war und welche die Anliegen der Tessiner Standesinitiative ebenfalls enthält.⁵⁸

1) AB NR, 2015, S. 333f.

2) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; Büz, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

3) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN, 13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.

4) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

5) BO CN, 2001, p. 2 ss.; TG, 6.3.01; presse du 12.9.01.

6) BO CE, 2009, p. 398 ss.

7) NZZ und TA, 21.11.11; Presse vom 22.11.2011; Lit. "Institut für Wirtschaftsstudien Basel (Hg.) (2011). Die Sanierung des

Gotthard-Strassentunnels und der Bau einer zweiten Röhre".

- 8) Presse vom 16.2.11, CdT, 30.3. (Kostenschätzungen der Tessiner Bauunternehmer), 31.3. (Verladekonzept der Alpeninitiative) und 9.5.11; SoS, 21.4., 28.5. und 19.12.11; NLZ, 16.6.11 (Gotthard-Komitee); NZZ, 21.11.11.
- 9) AB SR, 2011, S. 280; NLZ und CdT, 20.12.11; SGT, 21.12.11; Lit. "Seco (Hg.) (2011). Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr"; "Seco / ASTRA / Ernst Basler und Partner (2011). Regionalwirtschaftliche Auswirkungen zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels, Synthesebericht"; "Seco (Hg.) (2011). Produktivität und Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen (5 Hefte)"; "Seco / Arge Infrast - Rapp Trans (2011). Regionale Auswirkungen einer sanierungsbedingten Sperrung des Gotthardstrassentunnels bzw. des Baus einer zweiten Tunnelröhre durch den Gotthard: Teilpaket Güterverkehr".
- 10) AB NR, 2012, S. 1055; AB SR, 2012, S. 583 und 587, AB NR, 2012, S. 1048; NZZ, 22.9. und 20.12. (Reaktionen Bahninfrastrukturfonds); AB NR, 2012, S. 1202; AB SR, 2012, S. 1033.
- 11) BBL, 2013, S. 2910 ff.; Lit. "ASTRA Bundesamt für Strassen (2013). Ergebnisbericht über die Vernehmlassung zum Bundesbeschluss über das zweite Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz".
- 12) BO CN, 1991, p. 1336 s.
- 13) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
- 14) BO CN, 2007, p. 1097 ss.
- 15) TA, 4.9.07.
- 16) TA, 24.1.08.
- 17) BO CE, 2009, p. 51 ss.; Bund et NLZ, 14.1.09; NZZ, 5.3.09.
- 18) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
- 19) NZZ, 28.1 (Uri) et 28.4.10 (Tessin); presse du 13.10 (partis bourgeois) et du 18.12.10 (CF); BO CN, 2010, p. 1442 s.
- 20) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
- 21) AB NR, 2014, S. 1756.; AB SR, 2014, S. 331.
- 22) AB NR, 2017, S. 1180 f.; AB SR, 2017, S. 263 f.
- 23) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018
- 24) Medienmitteilung KVF-NR vom 6.11.18
- 25) LNN, 12.7. et 16.10.90; NZZ, 16.10.90.; NZZ, 16.11. et 24.11.90.; Presse des 14.7., 23.10. et 23.11.90; NZZ, 15.11. et 24.11.90. Presse du 14.1.90.; Presse du 21.11.90; Bund, 22.11.90; BZ, 23.11. et 28.12.90; NF, 23.11. et 26.11.90.
- 26) BO CN, 1991, p. 401 ss.; BO CN, 1991, p. 501; Presse du 19.1., 12.3., 13.3. et 14.3.91; NF et NZZ, 15.3.91; BZ, 16.3.91.; JdG et NZZ, 22.1.91.
- 27) BO CE, 1991, p. 628 ss.; Presse des 11.9., 18.9. et 19.9.91; SN, 21.9.91; NZZ, 8.5., 28.8.; 23.9.91; Vr, 25.9.91.; NF, 4.4. et 29.5.91;
- 28) BO CE, 1993, p. 472 ss.
- 29) Presse du 5.7.94; Bund, 8.7.94; BaZ, 13.7.94; NZZ, 15.7.94. Valais et Berne: NF, 29.3 et 27.5.94. Uri: LNN et LZ, 26.3 et 14.10.94; presse des 29.3 et 1.7.94; LNN, 18.5, 27.5, 21.6, 24.6, 14.9, 7.10 et 24.12.94; LZ, 3.6, 15.4, 6.5, 7.5, 24.5 et 18.6.94; SGT, 21.5.94; BZ, 24.5.94. Schwytz: LNN, 6.4, 20.5 et 23.6.94.; SoZ, 10.4.94; LZ, 11.5, 16.5, 1.6, 15.6, 21.6 et 23.6.94; TA, 1.7.94. Tessin: SoZ, 10.4.94; CdT, 10.6 et 14.6.94; presse du 2.7.94.
- 30) Presse des 19.10 et 26.10.94; LZ, 20.10.94; NZZ, 21.10.94.
- 31) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
- 32) TA, 19.8.99; NZZ, 20.8.99; CdT, 22.9.99.
- 33) NF, 8.2.02; presse du 13.6.02; Matterhorn Gottard Bahn, communiqué de presse, www.fo-bahn.ch.
- 34) LT, 27.2.04 (TILO); TG, 28.2.04 (Cisalpinio).
- 35) Presse du 4.9.04.
- 36) LT, 23.6, 1.11 (Leuenerberger) et 6.12.05 (TI); QJ, 2.11.05 (écologistes); DETEC, communiqué de presse, 22.6 et 31.10.05.
- 37) LT, 26.4.07.
- 38) FF, 2007, p. 7971 ss.; presse du 22.11.07; DETEC, communiqué de presse, 21.11.07.
- 39) LT, 30.8.08.
- 40) BO CN, 2008, p. 418 ss.; presse du 5.3 au 17.4.08; presse des 14 et 15.5.08 (début des négociations); LT, Lib. et NZZ, 16 et 17.5.08 (accord FR); presse des 27 et 29.11.08 (accord TI).
- 41) NZZ, 21.10.09; DETEC, communiqué de presse, 20.10.09.
- 42) FF, 2009, p. 5235 ss.; BO CE, 2009, p. 1281.
- 43) BO CN, 2010, p. 995.
- 44) AB NR, 2014, S. 1835.
- 45) Bericht BR zum Postulat Merlini 14.3467
- 46) 24h, 24.12.02.; Lib., 15.1 (BE et SO) et 11.7.02 (BL, BS et NE); CdT, 16.1.02 (TI); NF, 31.1.02 (VS); LT, 1.2 (BE), 27.3 (SZ et OW), 12.4 (AG et GL), 2.5 (SG) et 19.7.02 (GR et UR); TG, 14.3.02 (NW); presse 14.1 (ZH), 8.4 (ville de Zurich), 3.6 (LU et SH), 11.7 (VD), 13.7 (FR) et 5.10.02 (Kloten); QJ, 11.5 (Assemblée) et 22.8.02 (JU); Exp., 25.11.02 (ZG); Presse du 1.2 (nom Swiss) et du 2.3 (plainte SAirGroup) ; TG, 11.5.02 (approbation); 24h, 16.1 (octroi court et moyen-courriers), 6.3 (Tribunal Zurich), 30.3. (Task force) et 13.4.02 (abandon par SAirGroup); LT, 2.3 (Tribunal Zurich) et 27.3.02; DETEC, communiqué de presse, 1.3.02 (octroi long-courriers).
- 47) Presse du 23.8 (injonction OFAC), 26.8 et 27.8.03; LT, 25.8 et 28.8.03.; Presse du 3.9.03 (confirmation des mesures); NF, 30.10.03 (commission de recours); Exp., 1.11 (dérogation) et 15.11.03 (TF); DETEC, communiqué de presse, 2.9, 29.10 (Swiss) et 31.10.03.
- 48) LM, 5.10.91; 24 Heures, 10.10., 11.10. et 12.10.91; 15.10.91; Suisse, 15.10.91; Presse du 16.10. et 23.10.91. TA, 11.10.91; SGT, 24.10.91; NZZ, 26.10.91; Ww, 7.11.91.
- 49) BO CE, 2003, p. 985 ss.; Lib., 1.10.03.
- 50) BO CN, 2003, p. 2078 ss. et 2092 ss.; presse du 18.12 et 19.12.03.
- 51) Presse vom 6.11., 27.-28.11. und 16.12.06; Presse vom 18.11.06.
- 52) Mitteilung der KVF-SR vom 14.11.17
- 53) AB SR, 2017, S. 264ff.; CDT, 16.3.2017; Kommissionsbericht KVF-SR; Medienmitteilung KVF-NR; Protokoll des Grossen Rates des Kt. Tessin, 21.3.2016
- 54) AB SR, 2017, S. 832 ff.
- 55) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18
- 56) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18
- 57) AB NR, 2019, S. 577.; Bericht der KVF-NR vom 11.2.19
- 58) AB NR, 2019, S. 977; AB NR, 2019, S. 977b