

Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	24.04.2024
Thème	Transports et communications
Mot-clés	Sans restriction
Acteurs	Wallis
Type de processus	Sans restriction
Date	01.01.1965 - 01.01.2024

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Ackermann, Marco
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Holenstein, Katrin
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Ackermann, Marco; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Holenstein, Katrin; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, Wallis, 1988 - 2023*. 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	3
Chemin de fer	5
Trafic aérien	11
Poste et télécommunications	11

Abréviations

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
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
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
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
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
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
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
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
FTP	Fonds de financement des transports publics
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
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
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Politique des transports

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 19.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Umweltschutzgruppen aus den Alpenkantonen Graubünden, Tessin, Uri und Wallis bereiteten eine **Volksinitiative für die Eindämmung des Strassentransitverkehrs** vor. Mit dem Begehren soll erreicht werden, dass einerseits der Gütertransitverkehr obligatorisch über die Schiene abgewickelt werden muss und andererseits die bestehenden Strassentransitachsen auf dem heutigen Ausbaustandard zu belassen sind. Da der VCS beschloss, erst 1989 über die Unterstützung des Begehrens zu entscheiden, warteten die Initianten mit der offiziellen Lancierung noch ab.¹

INITIATIVE POPULAIRE
DATE: 25.04.1989
SERGE TERRIBILINI

Un comité formé de représentants d'organisations ou de partis oeuvrant pour la protection de l'environnement des cantons du Valais, des Grisons, du Tessin et d'Uri a lancé **une initiative intitulée «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**. Ce groupe, inquiet des divers atteintes à la nature pouvant détruire l'écosystème alpin, s'insurge principalement contre quatre projets qui augmenteraient la capacité du trafic de transit: le tracé de l'autoroute N9 entre Sierre et Brigue, le 2e tunnel routier au Saint-Gothard, l'élargissement des pistes au San Bernardino et un hypothétique corridor routier pour les 40 tonnes. L'initiative accorde un délai de dix ans pour le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Elle demande également de limiter le trafic de transit à un degré acceptable et de renoncer à toute extension du réseau routier de transit à travers les Alpes. Par contre, elle ne s'oppose pas aux routes de contournement destinées à désengorger les localités ni à la construction d'une NLFA.²

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.³

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 11.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil des Etats a transmis** une motion de sa commission reprenant les termes d'une **initiative du canton du Valais** qui désire **favoriser la coordination et l'accélération des procédures** d'autorisation de projets. A ces fins, ce texte prévoit une modification de la législation fédérale permettant l'élimination des doubles voies procédurales, l'introduction de délais de traitement des dossiers et la restriction des possibilités de recours abusifs.⁴

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 02.03.1993
SERGE TERRIBILINI

Tout comme le Conseil des Etats en 1992, le **Conseil national a transformé en motion l'initiative du canton du Valais**, dont le but était de favoriser la coordination et l'accélération des procédures d'autorisation de projet.⁵

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 Gothard (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.⁶

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-régions 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.⁷

Trafic routier

POSTULAT
DATE: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS).⁸

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 15.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a révisé l'ordonnance sur les routes nationales afin de modifier le mode de **répartition des contributions versées par la Confédération aux cantons pour l'entretien et la surveillance du trafic** basé sur une réévaluation de la capacité financière de ceux-ci. Les dix-sept cantons les plus riches ont ainsi vu diminuer la participation fédérale, tandis que six autres enregistraient une augmentation (dont notamment le VS et le JU).⁹

ORDONNANCE / ARRÊTÉ FÉDÉRAL SIMPLE
DATE: 05.08.1998
LAURE DUPRAZ

Le DETEC a ouvert une **procédure de consultation** relative à la révision partielle de l'**ordonnance** de 1963 de la **loi sur la circulation routière**. Moritz Leuenberger a exprimé son intention d'abaisser le taux maximal d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 pour mille et de s'aligner sur la plupart des pays européens. Cette modification est de la compétence du Conseil fédéral, mais le DETEC a souhaité procéder à une consultation auprès des cantons et milieux intéressés avant que l'exécutif ne prenne sa décision. Le projet vise également à renforcer la durée du retrait de permis pour les récidivistes et à introduire des contrôles systématiques. Les propositions ont eu dans l'ensemble des échos plutôt positifs. Toutefois, la plupart des cantons et le Parti radical ont demandé un assouplissement des mesures pour les chauffeurs dont le taux d'alcoolémie se situerait entre 0,5 et 0,8 gramme pour mille. Ils ont aussi demandé que le retrait de permis ne soit envisagé qu'à partir de 0,8 pour mille. On compta parmi les opposants fermes au projet trois cantons romands (Vaud, Neuchâtel et Valais), le TCS, l'ACS, l'ASTAG, le PdL, l'UDC, Gastrosuisse et la Fédération suisse des vignerons.¹⁰

ACTE ADMINISTRATIF
DATE: 09.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'égide de l'OFROU, les cantons du Valais et de Vaud, ainsi que les partenaires locaux ont négocié les derniers détails de la route Villeneuve (VD)-Le Bouveret (VS). La **"Transchablaisienne"** avait été prévue dans un arrêté du Conseil fédéral de 1961. Initialement conçu comme une rectiligne coupant à travers la réserve des Grangettes, son élaboration avait été bloquée et confiée à un comité de pilotage. Par le biais d'une analyse multicritère détaillée, une esquisse et un compromis s'étaient dégagés en 1999. Lors des dernières négociations, le comité de liaison mis en place par les associations écologistes a obtenu l'aménagement de quatre petites zones humides supplémentaires destinées à certains oiseaux d'eau. Le tronçon vaudois de la route coûtera CHF 72,6 millions, alors que la partie valaisanne est devisée à CHF 70 millions. La Confédération paiera près des deux tiers de la facture.¹¹

DÉBAT PUBLIC
DATE: 08.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

La proposition du Conseil fédéral de **nouvelles coupes budgétaires de CHF 233 millions** pour les trois prochaines années **dans le secteur des routes** a provoqué une levée de bouclier des cantons de Berne, du Jura, de Neuchâtel et du Valais. Ces mesures d'économies se sont ajoutées à celles déjà prévues par le 7e programme d'investissement à long terme des routes nationales. Les quatre cantons ont demandé au Conseil fédéral de tenir ses promesses et d'achever la construction des autoroutes A5 (évitement de Bienne et tunnel de Serrières), A16 (Boncourt - Porrentruy, Delémont - Choindrez et Moutier - Tavannes) et A9 (Sierre Est - Viège Est). Afin de protester contre les coupes, ils ont appelé leurs citoyens à manifester leur mécontentement sur la place fédérale. 2'000 Jurassiens, Valaisans, Neuchâtelois et Bernois se sont déplacés pour réclamer l'achèvement du réseau autoroutier dans leur canton.¹²

MOTION
DATE: 05.12.2019
NIKLAUS BIERI

Zwei Tage bevor die Bevölkerung von Mitholz von der Arbeitsgruppe Mitholz über Räumungsvarianten informiert wurde, reichte Ständerat Beat Rieder (cvp, VS) am 27. September 2019 eine Motion zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** ein. Der Motionär forderte die rasche Erstellung einer zweispurigen Strasse, welche Kandersteg und das Wallis von Norden her mit derselben Kapazität erschliessen soll, wie die bestehende, aber bei der Räumung des Munitionslagers gefährdete Strasse. Am selben Tag reichte Nationalrat Alfred Röstli (svp, BE) eine gleichlautende Motion (19.4345) im Nationalrat ein. Der Bundesrat empfahl beide Motionen zur Ablehnung: Da die Sicherheit von Strasse und Schiene beim Bund oberste Priorität geniessen und der Kanton Bern zudem eine Notumfahrung plane, seien weitere Massnahmen nicht notwendig. Bundesrätin Sommaruga sagte im Ständerat, der sich in der Wintersession 2019 mit der Motion Rieder befasste, dass der Bundesrat keine Parallelstrukturen neben der Projektgruppe des VBS aufbauen wolle, «sonst hat das ASTRA dann schon einen Auftrag, während das VBS noch am Überprüfen ist». Diese Ansicht des Bundesrates teilte der Ständerat nicht: Mit 24 zu 15 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) nahm die kleine Kammer die Motion Rieder an.¹³

MOTION
DATE: 27.05.2020
NIKLAUS BIERI

Die Motion Rieder (cvp, VS) zur **Sicherstellung der Verkehrserschliessung von Kandersteg und Wallis während den Räumungsarbeiten** des ehemaligen Munitionslagers Mitholz wurde von der KVF-NR im Mai 2020 diskutiert. Die Kommission erhielt an ihrer Sitzung von der Verwaltung Einsicht in mehrere Projekte zur Sicherstellung der Verkehrsverbindung zwischen Kandersteg und dem Wallis. Um die Prüfung der Projekte nicht mit einem Vorentscheid zu verunmöglichen, lehnte die KVF-NR die Motion Rieder mit 14 gegen 8 Stimmen (1 Enthaltung) ab. Eine Minderheit beantragte dem Rat die Annahme, damit schnellstmöglich eine Lösung gefunden werden könne.¹⁴

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 05.06.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die KVF-NR hat am 5. Juni 2020 eine Revision des Strassenverkehrsgesetzes zur Umsetzung der Standesinitiative «**Sicherere Strassen jetzt!**» des Kantons Tessin in die **Vernehmlassung** geschickt. Die Gesetzesrevision beabsichtigt, Mindeststandards für die Ausrüstung mit Assistenzsystemen für den Schwerverkehr im Alpenraum vorzusehen, um damit das Unfallrisiko zu senken. Diese Systeme sollen «spätestens fünf Jahre, nachdem sie für die Erteilung der Typengenehmigung oder die Fahrzeugprüfung obligatorisch geworden sind, für alle schweren Motorwagen auf den Transitstrassen im Alpengebiet» verbindlich werden. Gemäss Vorentwurf kann der Bundesrat für alpenquerende, nicht grenzüberschreitende Transporte eine längere Frist für die Umsetzung vorsehen, falls diese Transporte für die Wirtschaft des Wallis und/oder des Tessins von eminenter Bedeutung sind. Generell erhofft sich die KVF-NR nebst einer gesteigerten Sicherheit im Strassenverkehr auch eine positive Wirkung auf die Umwelt, indem durch die neuen Mindestanforderungen an den alpenquerenden Schwerverkehr in der Regel modernere und damit umweltfreundlichere Fahrzeuge eingesetzt würden. Oder es komme gar zu einer Umlagerung des Verkehrs auf die Schiene. Die Vernehmlassung dauerte bis am 30. September 2020.¹⁵

Chemin de fer

AUTRE
DATE: 07.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Le canton du Valais a officiellement annoncé son soutien au projet des autorités italiennes d'un tunnel ferroviaire au Grand Saint-Bernard reliant Aoste et Martigny, tout en soulignant qu'une telle liaison devrait être complémentaire, et non concurrente, de l'axe Lötschberg-Simplon. Ce nouveau tronçon serait destiné à décharger le val d'Aoste de son important trafic automobile ainsi que de l'intégrer dans le réseau ferroviaire européen. D'une longueur de 40 km, il devrait coûter quelque 6 milliards de francs.¹⁶

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 Bellinzzone à l'aide d'un tunnel. Le Valais, quant à lui, refuse que le tunnel du Lötschberg débouche à Garnpel et demande sa prolongation jusqu'à Brigue ainsi que la construction d'un embranchement vers Loèche pour desservir le Valais central.¹⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 06.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Les **revendications régionales** concernant des modifications du projet de NLFA (nouveaux tunnels ou raccordement) se sont poursuivies. Outre celle du canton des Grisons, ce fut celle du Valais qui occupa le devant de la scène. En début d'année, le Conseil fédéral a nettement rejeté la demande de ce canton de rallonger le **tunnel du Lötschberg et d'en faire un Y** dont l'une des branches déboucherait dans le Valais central (liaison avec la Suisse romande) et l'autre vers le Simplon (liaison vers l'Italie). Le gouvernement a déclaré que cela engendrerait des coûts supplémentaires trop importants, prolongerait de beaucoup les travaux (ce qui ne permettrait pas de fournir rapidement un service de ferroutage par cette voie) et qu'il ne pouvait plus revenir sur la planification, le message sur la NLFA ayant déjà été présenté aux Chambres. Toutefois, le Conseil d'Etat valaisan a ensuite fait une proposition de compromis: garder le principe du Y, mais avec des tunnels plus courts. Le Valais a trouvé, à cette occasion, l'appui des cantons romands et de Berne.¹⁸

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.¹⁹

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 Daniöth (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.²⁰

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 27.08.1992

SERGE TERRIBILINI

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont **finaleme nt décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.²¹

DÉBAT PUBLIC
DATE: 15.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Face au **déficit des finances** fédérales, les investissements nécessaires à la construction des deux tunnels projetés pose le problème suivant: faut-il **choisir l'un des deux ouvrages** et abandonner l'autre, ou étaler la construction dans le temps. De fait, une sorte de concurrence est née entre les tunnels qui a vu s'affronter les défenseurs de chacun. Otto Stich a suggéré que le Lötschberg soit délaissé au profit du Gothard, ce qui a provoqué les protestations des gouvernements bernois et valaisan. Les promoteurs du Lötschberg (Berne, Valais et BLS) ont exigé une stricte égalité entre leur axe et celui du Gothard. Adolf Ogi a tout d'abord déclaré que le premier projet prêt serait mis en oeuvre en priorité. Par la suite, il s'est cependant engagé en faveur d'une **construction simultanée** des deux tunnels. Il a notamment défendu cette position en réponse à une interpellation urgente Bloetzer (pdc, VS) (Ip. 93.3262). Le conflit fut croissant entre le DFF et le DFTCE et leurs chefs respectifs.²²

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.²³

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. Schwyz a rejeté particulièrement le viaduc entre Brunnen et Schwyz 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 Taverner. La traversée de la plaine de Magadino a également été contestée. De plus, selon les vœux du canton, Bellinzone devrait être contourné par l'ouest plutôt que par l'est et la ligne devrait être prolongée jusqu'à Chiasso.²⁴

DÉBAT PUBLIC
DATE: 17.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Le débat sur le choix de ne construire qu'un seul tunnel afin d'épargner les finances fédérales s'est poursuivi en 1994. Certains politiciens alémaniques ont exprimé leur conviction que la construction du seul tunnel du Gothard était suffisante, ce qui a provoqué l'ire d'un certain nombre de Romands et de Bernois. Pour sa part, s'appuyant sur de nouvelles analyses financières concluant que la Suisse ne pourra faire face à des investissements aussi gigantesques, Otto Stich a, à nouveau, affirmé qu'il était nécessaire de ne construire que le Gothard. Ces déclarations ont provoqué de fortes protestations, notamment de la part du Valais et de Berne ainsi que des autres cantons romands, de diverses organisations et de Michel Béguelin (ps, VD), président de la commission des transports du Conseil national. Ceux-ci ont répliqué que, s'il s'agissait de faire des économies, c'est bien plutôt au Gothard qu'il fallait renoncer car son coût est plus élevé que celui du Lötschberg. Ils ont par ailleurs rappelé qu'il fallait respecter la volonté populaire et ne pas frustrer une fois de plus la Suisse occidentale. Les trois partis gouvernementaux bourgeois se sont également ralliés à ces protestations. Le chef du DFTCE a répondu aux propos d'Otto Stich en certifiant que les deux tunnels pouvaient être financés, qu'ils étaient nécessaires pour absorber le trafic européen et indispensables pour la Suisse romande. Le Conseil fédéral a pour sa part assuré que le percement du Lötschberg ne serait pas retardé et que les deux tunnels seraient traités sur un pied d'égalité.

Afin de sortir de ce débat, **Max Friedli**, directeur de l'OFT, a **proposé de séparer la**

question de la construction des tunnels de celle des voies d'accès qui est la plus conflictuelle. Il s'agirait ainsi de réaliser dans un premier temps les tunnels de manière simultanée et de remettre à plus tard l'étude des voies d'accès et de leurs variantes. Les tunnels pourraient ainsi être achevés en 2005, en tout cas pour le Lötschberg. Les cantons du Valais, de Berne, du Tessin et d'Uri ont répondu favorablement à cette proposition.

Le comité urannais «Neat in den Berg», qui oeuvre en faveur d'une variante passant dans la montagne, a toutefois refusé cette idée et demandé une décision d'ensemble prenant en compte tous les facteurs. Selon lui, une construction par étapes risquerait d'aboutir à un manque de moyens pour la réalisation de voies d'accès compatibles avec l'environnement. De même, les représentants du Kandertal (BE) et des associations actives de la région ont refusé une construction par étapes et ont exigé une réalisation complète avec le tunnel du Niesen.²⁵

AUTRE

DATE: 22.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Le 15 juin de l'année sous revue, le **tunnel du Lötschberg a été officiellement inauguré**. Son ouverture s'est effectuée en deux temps. Limitée au trafic marchandises du 15 juin au 8 décembre, elle a été étendue au trafic voyageurs avec l'entrée en vigueur du nouvel horaire CFF. À partir du 9 décembre 2007, quarante-deux trains de passagers empruntent quotidiennement le tunnel. Grâce à celui-ci et à la nouvelle ligne Rail 2000 Olten-Berne, les temps de parcours à destination du Valais et de l'Italie connaissent une réduction remarquable. Le trajet Zurich-Viège ne durera plus que deux heures au lieu de trois précédemment, et celui entre Bâle et Milan quatre au lieu de cinq.²⁶

ACTE ADMINISTRATIF

DATE: 10.04.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFT et les CFF ont rendu public le concept « **Rail 2030** ». Selon le mandat du Conseil fédéral, l'OFT a d'abord déterminé les besoins à l'horizon 2030 et les travaux nécessaires pour les satisfaire, avant d'élaborer deux variantes, respectivement à CHF 12 et à CHF 21 milliards, cette dernière incluant le trafic régional. Pour répondre à la croissance de la demande, le concept retenu privilégie l'augmentation du nombre de trains, l'allongement des trains et des quais de gare à 400 mètres, ainsi que la généralisation des trains à deux niveaux avec l'adaptation en conséquence des gabarits des tunnels. La construction de voies ferrées supplémentaires et de tunnels joue ainsi un rôle tout à fait secondaire dans la stratégie présentée (à l'exception des tunnels du Heitersberg, dans la variante 1, et du Zimmerberg, dans la variante 2). Les projets prioritaires de la variante 1 concernent les axes Genève-Lausanne-Viège et Genève-Berne-Zurich-St-Gall, pour le trafic voyageurs « grandes lignes », et les axes Lausanne-Neuchâtel-Bienne-Berne-Aarau-Zurich et Bâle-gare de triage du Limmattal-Rotkreuz, pour le trafic marchandises. La variante 2 comprend en outre des projets visant à développer le trafic marchandises au St-Gothard et le trafic régional dans les régions de Bâle, de Berne, de Lucerne, de Saint-Gall et de Zurich, ainsi que les liaisons de Zurich en direction de Zoug, de Lucerne et du Tessin et celle entre Lugano et Locarno. Plusieurs projets âprement discutés ces dernières années (troisième voie Lausanne-Genève, achèvement du Lötschberg, tunnel du Wisenberg, etc.) ont été exclus des variantes et relégués au troisième rang de priorité. Le concept ne règle pas la question du financement, mais l'OFT a communiqué diverses options encore à l'étude. En l'état, les investissements nécessaires sont estimés, selon la variante, de CHF 300 à 600 millions par an de 2017 à 2030. L'OFT a évoqué la possibilité de prolonger le fonds pour les transports publics (FTP) et de l'alimenter par la part fédérale aux recettes de la RPLP, une part de l'impôt sur les huiles minérales et 0,1% de TVA. L'introduction d'une redevance sur les titres de transports de 5-10% du prix (taxe sur la mobilité), l'affectation au FTP de la part des cantons à la RPLP, la hausse du prix du sillon ou la conclusion de partenariats publics-privés sont également étudiées. Après la soumission du concept aux cantons pour avis, la mise en consultation d'un avant-projet de message est prévue d'ici à l'été 2011.

Lors de la consultation, la priorité accordée au trafic voyageurs « grandes lignes » sur le plateau a été critiquée par les cantons de montagne et périphériques. La relégation des projets de développement de l'axe ferroviaire du Gothard dans la seconde variante a suscité la colère du Comité du St-Gothard, réunissant des représentants des treize cantons sis sur cet axe. Les cantons de Berne et du Valais ont quant à eux vivement déploré l'exclusion du projet d'achèvement du tunnel du Lötschberg, alors que les cantons de Glaris, des Grisons, de Saint-Gall, de Schwytz et de Zurich ont réclamé le passage à la cadence semi-horaire de la liaison Coire-Zurich par les trains Intercity. Si les cantons du plateau se sont montrés majoritairement favorables au concept, le canton de Genève a fustigé l'abandon du projet de troisième voie entre Lausanne et Genève et celui d'Argovie s'est élevé contre la relégation du tunnel du Wisenberg.

Quant au financement, les cantons ont unanimement rejeté les mesures proposées par l'OFT, dénonçant une tentative de transfert de charges. La Conférence des directeurs cantonaux des transports a ainsi catégoriquement refusé l'affectation de la part cantonale de la RPLP à Rail 2030, rappelant que, s'agissant d'une tâche fédérale, il incombe à la Confédération de pourvoir à son financement.²⁷

COLLABORATION INTERCANTONALE

DATE: 30.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Ouvert en 2007, le **tunnel du Lötschberg a déjà atteint sa capacité limite**, a annoncé la compagnie BLS au printemps. Son succès est tel que l'offre de sillons, en particulier en matière de trafic marchandises transalpin, ne parvient plus à satisfaire la demande et que des goulets d'étranglement sont apparus, notamment entre Berne et Thoune, dans la vallée de l'Aar, et entre Bâle et Olten (tunnel du Wisenberg). Afin de répondre à la demande croissante, la société a jugé nécessaire l'achèvement du tunnel, par l'équipement du second tube sur le tronçon Ferden-Mitholz, et la construction d'une troisième voie sur le tronçon Gümligen-Münsingen (BE). Selon les résultats d'une étude réalisée sur mandat de BLS, l'achèvement est techniquement réalisable dans un délai de 12 ans pour un montant total de CHF 1,33 milliard. Une variante réduite, se limitant à l'équipement du second tube, coûterait quant à elle CHF 790 millions. L'achèvement du tunnel permettrait d'offrir une cadence semi-horaire pour le trafic voyageurs et de doubler la capacité pour le trafic marchandises. Les gouvernements bernois et valaisan ont accueilli avec enthousiasme les résultats de cette étude et se sont engagés à intervenir auprès de la Confédération afin que celle-ci intègre le Lötschberg à la variante 1 du projet Rail 2030. Ils ont par ailleurs proposé de financer les travaux au moyen des amortissements que verse BLS à la Confédération à raison de CHF 75 millions par an. Afin de mener la lutte sur le terrain fédéral, les deux cantons ont créés un « comité pour le Lötschberg ».²⁸

COLLABORATION INTERCANTONALE

DATE: 22.06.2011
SUZANNE SCHÄR

Im März des Berichtsjahrs erfolgte die bereits 2010 angekündigte **Gründung des Lötschberg-Komitees**, das vom ehemaligen BLS-Direktor und bernischen BDP-Grossrat Mathias Tromp geführt wird. Die Interessenorganisation, der sich u.a. die Kantone Bern, Wallis, Aargau, Solothurn, Neuenburg und beide Basel angeschlossen haben, fordert zur Beseitigung der Kapazitätsengpässe auf dem Schweizer Schienennetz den durchgehend zweigleisigen Ausbau des Lötschberg-Basistunnels und damit eine Stärkung der Achse Basel-Bern-Domodossola im Alptransit. (Zur Umwandlung des der BLS gewährten Baukredits in ein bedingt rückzahlbares Darlehen siehe hier.)²⁹

POSTULAT

DATE: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Ein Postulat Bregy (cvp, VS) vom September 2019 regte eine **neuerliche Prüfung des Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels** an: Mit dem in Planung befindlichen Ausbau der Bahntechnik müsse der Tunnel sowieso mehrere Monate für den Verkehr gesperrt werden. Es dränge sich die Frage auf, inwiefern diese Zeit für den Vollausbau des Bahntunnels genutzt werden könnte, begründete Nationalrat Bregy sein Anliegen.

Zur Inbetriebnahme des Lötschberg-Basistunnels 2007 war erst die östliche Röhre voll ausgebaut worden, die westliche Röhre war auf Teilstücken an beiden Portalen fertig ausgebaut – die Teilstücke führten nach einigen Kilometern jedoch in die Ost-Röhre – und auf weiteren Teilstücken im Rohbau belassen worden. Ein Teilstück der West-Röhre ist noch nicht ausgebrochen. Seit der Erreichung der Kapazitätsgrenze 2010 war der weitere Ausbau oder der Vollausbau der West-Röhre ein wiederkehrendes Anliegen insbesondere der Kantone Bern und Wallis und der BLS.

Der Bundesrat verwies auf die laufenden Abklärungen in der Planung des weiteren Ausbaus des Lötschberg-Basistunnels und zeigte sich in seiner Stellungnahme zum Postulat bereit, Informationen zu Kosten, Aufwand und Sperrzeiten eines Vollausbau in diese Abklärungen aufzunehmen. Die Ergebnisse dieser Abklärungen würden dem Parlament im Rahmen des Zwischenberichts zum Ausbausritt 2035 voraussichtlich 2022 unterbreitet.

Im Dezember 2019 nahm der Nationalrat das Postulat diskussionslos an.³⁰

MOTIONDATE: 09.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Ständerat behandelte in der Frühjahressession 2021 eine Motion Pasquier-Eichenberger (gp, GE) zum **Monitoring des alpenquerenden Gefahrguttransports**. Marianne Maret (mitte, VS) erläuterte, dass die KVF-SR einstimmig zum Entscheid gelangt sei, dass der Gefahrguttransport über die Alpen, und insbesondere über den Simplon, überwacht und dokumentiert werden müsse. Dadurch könnten die Risiken eingedämmt und die Sicherheit im alpenquerenden Strassenverkehr gestärkt werden. Verkehrsministerin Sommaruga pflichtete dieser Einschätzung bei und erläuterte, dass das BAV bei Annahme der Motion beim Kanton Wallis die Erhebung der Zahlen zum alpenquerenden Gefahrguttransport über den Simplon in Auftrag geben werde. Die Motion war im Ständerat ebenso unumstritten wie zuvor im Nationalrat und wurde folglich einstimmig gutgeheissen.³¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRALDATE: 28.06.2023
MARCO ACKERMANN

Im Sommer 2023 präsentierte der Bundesrat die **Botschaft für eine Zusatzfinanzierung der strassenseitigen Autoverlade-Infrastruktur** sowie für eine **Anpassung im Finanzierungsmodell** des Autoverlads. In der Schweiz waren anfangs 2023 fünf Autoverlade (Lötschberg, Vereina, Furka, Oberalp und Simplon) der Bahnunternehmen BLS, RhB und MGB in Betrieb. Die beiden Autoverlade am Simplon und an der Oberalp waren jedoch von der Vorlage ausgenommen. Da nebst dem Autoverlad durch den Simplon ganzjährig eine Passstrasse bestehe, erachtete der Bundesrat diese Verbindung nicht als Teil der Autoverlade mit grundlegender Erschliessungsfunktion und gedachte den Weiterbetrieb dieses Angebots (Abgeltung der ungedeckten Kosten) weiterhin dem Kanton Wallis zu überlassen. Der Verlad am Oberalppass wurde im Frühling 2023 aufgrund geringer Nachfrage (Wintereröffnung der Strassenverbindung über den Lukmanierpass) eingestellt.

Die drei Autoverlade, die im Nationalstrassennetz eine grundlegende Erschliessungsfunktion erfüllen (Lötschberg, Vereina und Furka) sollten nach der Meinung des Bundesrates mit **zusätzlichen CHF 40 Mio.** unterstützt werden. Das Parlament hatte im Voranschlag 2019 bereits einen Verpflichtungskredit von CHF 60 Mio. für Investitionsbeiträge an Verladeanlagen und Rollmaterial gesprochen. Da jener Kredit Ende 2021 ausgeschöpft war, gemäss einer Erhebung des BAV im Jahr 2020 bei den Bahnunternehmen aber weiterhin ein Mittelbedarf von CHF 140 Mio. für diverse Investitionen bestehe, sei dieser zusätzliche Kredit nötig. Im Gegensatz zum vorangehenden Kredit sei dieser nur für die strassenseitige Infrastruktur, jedoch nicht für Investitionen in Rollmaterial vorgesehen.

Nebst dem zusätzlichen Kredit sah der Bundesrat vor, das Finanzierungssystem der Autoverlade zu modifizieren. Das Modell beinhaltete dabei drei Kategorien: So sollte bei der **Finanzierung des Rollmaterials** neu analog zum regionalen Personenverkehr eine Mittelbeschaffung via Bankkredite (Fremdfinanzierung) erfolgen. Die Folgekosten dieser Finanzierungsart sollten über die Beförderungsentgelte gedeckt werden. In der Vergangenheit seien solche Investitionen mit Abgeltungen und Investitionshilfen in der Form von A-fonds-perdu-Beiträgen gedeckt worden. Dies hätte dazu beigetragen, dass die Autoverlade kostendeckend haben arbeiten können, jene Form der Unterstützung werde aber in ähnlichen Bereichen nicht (mehr) angewandt, weshalb gemäss Bundesrat ein Systemwechsel angezeigt sei. Bei allfälligen Defiziten könnte der Bund jedoch weiterhin mit Betriebsabgeltungen in die Bresche springen. Die **Finanzierung der strassenseitigen Infrastruktur** sollte wie bis anhin mit den zweckgebundenen A-fonds-perdu-Mitteln aus der Spezialfinanzierung Strassenverkehr und die **eisenbahnseitige Infrastruktur** weiterhin aus dem Bahninfrastrukturfonds finanziert werden.

In der **Vernehmlassung**, welche von Juni bis September 2022 stattgefunden hatte und in welcher 54 Stellungnahmen eingegangen waren, wurde die Vorlage grundsätzlich begrüsst. Vor allem die Grundidee der Autoverlade, die grossen Nutzen für die entsprechenden Regionen stifteten und sich positiv auf die Umwelt auswirkten, wurde dabei gelobt. Vorwiegend die betroffenen Bahnunternehmen kritisierten aber den Systemwechsel bei der künftigen Finanzierung des Rollmaterials und forderten eine Solidarbürgschaft des Bundes, damit sie günstiger an Kredite kommen könnten. Andernfalls könnte eine Erhöhung der Tarife für die Autoreisenden nötig werden. Der Bundesrat lehnte eine solche Forderung jedoch ab, da es sich um zu wenige Fälle handle, um hierfür ein System einzurichten, und eine Bürgschaft der Kostentransparenz entgegenlaufen würde. Den Systemwechsel kritisch beurteilt hatten auch die Kantone Graubünden und Wallis, da bei den Bahnunternehmen in naher Zeit grössere Investitionen in Rollmaterial anstünden. Der Kanton Wallis hatte zudem gewünscht, dass der Simplon-Autoverlad ebenfalls vom Bund mitfinanziert wird, sofern die Passstrasse während mindestens achtundvierzig Stunden geschlossen werden muss.³²

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.)³³

Poste et télécommunications

DÉBAT PUBLIC

DATE: 15.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'annonce du projet de restructuration a entraîné une cascade de **réactions négatives**. Les responsables de l'économie publique de Genève, du Valais et de Vaud ont manifesté leur désir de rencontrer les dirigeants de La Poste et les autorités fédérales. Rompant la convention collective de travail, les employés de Lausanne, Genève et des Grisons, suivis plus tard par ceux d'autres villes, ont voté la grève pour manifester contre la fermeture de leur centre de tri. Les syndicats ont exigé le maintien des postes de travail, spécialement dans les régions périphériques. Devant ce concert de protestations, La Poste a fait marche arrière en signant une trêve avec les syndicats et en s'engageant à réexaminer son projet. En échange, les syndicats de la communication et Transfair ont renoncé temporairement à des mesures de lutte. Deux variantes à l'étude ont été évoquées par La Poste ; la première prévoit de maintenir les trois centres, tout en gardant un nombre limité de petites unités régionales, dans la seconde le nombre de centres serait porté à cinq. Les deux emplacements retenus en plus se situeraient dans les régions de Lausanne et de Winterthur/Wil.³⁴

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.³⁵

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.³⁶

INITIATIVE D'UN CANTON
DATE: 23.02.2017
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2017 reichte auch der Kanton Wallis eine Standesinitiative betreffend das **Poststellennetz** ein. Dem Wallis ging es dabei um die Unterstützung der Standesinitiative des Kantons Tessin – die Walliser Standesinitiative nahm wörtlich dieselben Forderungen auf wie das Begehren aus dem Südkanton.

Im November 2017 fasste die KVF-SR mit dem Hinweis auf inhaltlich ähnliche Motionen (insbesondere die Motion 17.3356) den Beschluss, der Standesinitiative des Kantons Wallis keine Folge zu geben, der Rat folgte diesem Antrag Ende November 2017.³⁷

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 Klamauk, 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.³⁸

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.³⁹

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.⁴⁰

-
- 1) BZ, 19.10.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 7, S. 4 f.
 - 2) FF, I, 1989, p.1436ss.; Presse des 27.2. et 9.5.89; BÜZ, 24.1., 12.7. et 4.9.89; BaZ et TA, 25.2.89; Suisse, 30.4.89; 24 Heures, 9.5.89; NZZ, 8.7.89; TW, 29.9.89; Bund, 16.10.89; CdT, 4.11.89.
 - 3) 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.
 - 4) BO CE, 1992, p. 1222 ss.
 - 5) AB NR, 1993, S. 54 f.; AB NR, 1993, S. 56
 - 6) 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.
 - 7) BO CN, 2001, p. 2 ss.; TG, 6.3.01; presse du 12.9.01.
 - 8) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.
 - 9) Presse du 15.12.92.
 - 10) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.
 - 11) LT, 9.2.02.
 - 12) Presse du 3.7 et 8.11.04 (manifestation); QJ, 9.7.04; LT, 19.10.04; 24h, 5.11.04.
 - 13) AB SR, 2019, S. 1084 f.; Curia vista, GeschaPff 19.4345
 - 14) Medienmitteilung KVF-NR vom 27.5.20
 - 15) Medienmitteilung KVF-NR vom 5.6.20; Vorentwurf und erläuternder Bericht KVF-NR vom 26.5.20; Änderung SVG KVF-NR vom 26.5.20
 - 16) Suisse, 6.3.90; JdG, 7.3.90.
 - 17) 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 14.11.90.; Presse du 21.11.90; Bund, 22.11.90; BZ, 23.11. et 28.12.90; NF, 23.11. et 26.11.90.
 - 18) Presse du 10.1.91; NF, 11.1., 17.1., 20.3., 21.3. et 6.6.91
 - 19) 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.
 - 20) 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;
 - 21) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.
 - 22) BO CE, 1993, p. 470 s.; Presse des 5.2, 28.4 et 29.4.93; Bund, 7.4.93; 24 Heures, 7.5.93, NF, 7.5, 8.6, et 15.6.93; TA, 8.5, 9.7 et 15.7.93; NQ, 27.5, 12.5, 2.6 et 3.6.93; BZ, 28.5.93.
 - 23) BO CE, 1993, p. 472 ss.
 - 24) 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. Schwyz: 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.
 - 25) BO CE, 1994, p. 1289 ss.; Blick, 27.6 et 28.6.94; TA, 27.7.94; presse des 28.7, 29.7, 8.8, 15.8, 19.8, 10.11, 7.12., 9.12.94; NZZ, 2.8.94; NF et BZ, 12.8.94; Bund et NF 17.12.94.
 - 26) Presse des 9.5 et 22.11.07 (horaire CFF); presse du 12 au 16.6.07 (inauguration).
 - 27) Presse du 24.3.10.; Presse du 24.3.10; NZZ, 31.3.10; CdT, 10.4.10 (Gothard).
 - 28) Bund, 17.3.10 (BLS); NF, 24.3.10; presse du 30.10.10 (comité).
 - 29) BZ, 9.3.11, SGT, 22.6.11.
 - 30) AB NR, 2019, S. 2431
 - 31) AB SR, 2021, S. 169
 - 32) BBI 2023 1717
 - 33) 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).

34) Presse du 24.10, 29.10 (grève), 7.11 (réexamen et variantes), 12.11 (grève) et 15.11.02 (critiques cantonales); LT, 26.10 (responsables cantonaux VD, VS et GE) et 5.11.02 (grève); 24h, 28.10.02 (USS); TG 5.11.02 (grève).

35) BO CE, 2003, p. 985 ss.; Lib., 1.10.03.

36) BO CN, 2003, p. 2078 ss. et 2092 ss.; presse du 18.12 et 19.12.03.

37) Bericht KVF-SR vom 14.11.17

38) AB SR, 2017, S. 832 ff.

39) Medienmitteilung KVF-NR vom 16.10.18

40) AB NR, 2019, S. 977; AB NR, 2019, S. 977b