

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>24.04.2024</b>
Thème	<b>Sans restriction</b>
Mot-clés	<b>Financement du trafic</b>
Acteurs	<b>Parti libéral-radical (PLR) FDP</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1988 - 01.01.2018</b>

# Imprimer

## Éditeur

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

## Contributions de

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas

## Citations préféré

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Financement du trafic, Parti libéral-radical (PLR) FDP, 2002 - 2015*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 24.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Politique des transports	1
Trafic routier	2

## Abréviations

**KVF-NR** Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates

---

**CTT-CN** Commission des transports et des télécommunications du Conseil national

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Politique des transports

**AUTRE**  
DATE: 13.11.2010  
NICOLAS FREYMOND

Lors des **entretiens de Watteville**, à l'automne, les partis gouvernementaux ont convenu de l'objectif à long terme d'instaurer une taxation de la mobilité (« Mobility Pricing ») afin de financer l'entretien et le développement des infrastructures de transports. Une contribution accrue des usagers est notamment privilégiée par rapport aux diverses taxes et fonds dont dépendent la route, le rail et l'aviation actuellement et qui forment un système jugé excessivement complexe. Des propositions en ce sens sont attendues du Conseil fédéral dès 2011 et le message concernant Rail 2030.<sup>1</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 03.06.2015  
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" – was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.<sup>2</sup>

**INITIATIVE POPULAIRE**  
DATE: 19.06.2015  
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 19. Juni 2015 wurde der Bundesbeschluss zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** vom Nationalrat mit 123 zu 66 Stimmen bei 5 Enthaltungen gutgeheissen. Die ablehnenden Stimmen gehörten der geschlossenen SVP-Fraktion und einem Teil der FDP-Fraktion. Im Ständerat wurde der Bundesbeschluss in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 32 zu 4 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen.<sup>3</sup>

## Trafic routier

CONTRE-PROJET DIRECT À UNE INITIATIVE  
POPULAIRE  
DATE: 11.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Se penchant sur l'initiative Avanti, la **CTT-CN** a proposé au terme d'un vote serré (14 à 11) un **contre-projet qui englobait toutes les revendications d'Avanti** (doublement du Gothard et extension à six pistes de l'A1) et allait même plus loin que le texte des milieux routiers. Les membres de la commission y ont en effet intégré le financement du trafic dans les villes et dans les agglomérations que le gouvernement proposait en charge. Et en prime, ils ont ajouté la création d'un **fonds routier juridiquement autonome**. Celui-ci serait financé par le transfert des recettes des taxes sur les carburants – CHF 3,7 milliards étaient à disposition. Le fonds, limité dans le temps, et ne serait pas soumis au principe du frein à l'endettement. L'idée d'un tel fonds était d'assurer un financement aux travaux prévus. Concernant l'initiative des Alpes, la commission maintenait le texte, mais une exception était faite à l'interdiction d'augmenter la capacité des routes alpines de transit: elle touchait la construction de voies de circulation supplémentaires entre Erstfeld et Airolo (Gothard). Réagissant, la gauche et les associations environnementales ont fait part de leur opposition. Kaspar Villiger en a fait de même quant à un éventuel transfert des taxes de carburant au fonds routier. En votation, le Conseil national a accepté par 94 voix contre 83 et 7 abstentions le contre-projet de la CTT-CN et repoussé l'initiative Avanti. L'UDC, le PRD et le PL ont été les artisans de la victoire du contre-projet, au grand dam du PS et des Verts. Le PDC a tenté de proposer une solution médiane au doublement du Gothard: il demandait de ne pas inscrire le deuxième tunnel directement dans le contre-projet, mais de préciser qu'il fallait quand même en prévoir la planification. Cette proposition a été rejetée par 87 voix contre 37 et 59 abstentions (socialistes et écologistes). Sur le fonds routier, le National a décidé que le solde devra toujours rester positif et qu'aucun versement d'intérêts ne sera prévu en cas d'utilisation d'une partie des montants disponibles à d'autres fins.<sup>4</sup>

---

1) LT, 13.11.10.

2) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15

3) AB NR, 2015, S. 1306; AB SR, 2015, S. 685

4) BO CN, 2002, p. 2015 ss. et 2045 ss.; presse du 11.12 et 12.12.02.; Presse du 23.10.02 (contre-projet CTT-CN); CdT, 20.11.02 (réactions).