

# Sélection d'article sur la politique suisse

Requête	<b>23.04.2024</b>
Thème	<b>Transports et communications</b>
Mot-clés	<b>Compétitivité</b>
Acteurs	<b>Sans restriction</b>
Type de processus	<b>Sans restriction</b>
Date	<b>01.01.1989 - 01.01.2019</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

Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Freymond, Nicolas

## Citations préféré

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Freymond, Nicolas 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Transports et communications, Compétitivité, 2006 - 2018*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), téléchargé le 23.04.2024.

# Sommaire

<b>Chronique générale</b>	1
<b>Infrastructure et environnement</b>	1
Transports et communications	1
Trafic routier	1
Chemin de fer	1

## Abréviations

<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband

---

<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers

# Chronique générale

## Infrastructure et environnement

### Transports et communications

#### Trafic routier

**MOTION**  
DATE: 04.10.2007  
NICOLAS FREYMOND

En début d'année, le projet de **hausse de la redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, censée entrer en vigueur au 1er janvier 2008, a suscité de violentes oppositions provenant des milieux routiers et de l'USAM. Le projet de l'Office fédéral des transports (OFT) prévoit de faire passer la redevance de 2,44 centimes par tonne-kilomètre à 2,70 centimes (+11% en moyenne). Cette augmentation permettra à la Confédération d'encaisser CHF 100 millions supplémentaires par année, dont CHF 65 millions pour les grands chantiers ferroviaires. L'ASTAG a catégoriquement rejeté cette hausse, estimant que, selon la Constitution, elle ne pourrait se justifier que si le trafic lourd ne couvrait pas ses coûts. L'USAM a quant à elle fait savoir qu'elle mettrait tout en œuvre pour l'empêcher. Les milieux économiques se sont également mobilisés pour combattre cette hausse au motif qu'elle mettrait à mal la compétitivité des entreprises suisses. À l'inverse, l'ATE et l'Initiative des Alpes (IA) ont plébiscité le projet de l'OFT. Le président de l'IA, Fabio Pedrina, s'est même montré favorable à une hausse nettement supérieure (20-30%) afin d'encourager plus fortement le transfert des marchandises de la route au rail. En septembre, le Conseil fédéral a confirmé sa décision d'une hausse moyenne de 11% et l'a communiquée à l'Union Européenne (UE). Bien que relayée au sein du parlement, l'opposition des transporteurs routiers et des milieux économiques n'y a pas trouvé un soutien suffisant. Par 93 contre 78, le Conseil national a en effet rejeté une motion Kunz (udc, LU) visant à obliger le Conseil fédéral à renoncer à la hausse de la RPLP. La motion Kunz (udc, LU) a été rejetée par la totalité des membres présents des groupes socialiste et écologiste, les représentants de l'extrême gauche et 17 PDC (5 seulement ayant voté pour). La Chambre basse a également refusé une motion Teuscher (pe, BE) (06.3497) visant à soumettre les voitures de livraison d'un poids inférieur à 3,5 tonnes à la RPLP.<sup>1</sup>

#### Chemin de fer

**AUTRE**  
DATE: 21.12.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im April kündigten die SBB ihre Gesamtarbeitsverträge per Ende Jahr; um wettbewerbsfähig zu bleiben, brauche es branchenübliche Arbeitsbedingungen. Um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen, absolvierten Mitte Dezember rund 2'000 Lokomotivführer ihren Dienst nach Vorschrift. Kurz vor dem Auslaufen des GAV einigten sich Eisenbahngewerkschaften und SBB auf einen **neuen Gesamtarbeitsvertrag**: Die SBB-Angestellten erhalten 3,5% mehr Lohn und einen Tag mehr Ferien, müssen dafür aber 41 statt 40 Stunden pro Woche arbeiten.<sup>2</sup>

**POSTULAT**  
DATE: 08.09.2009  
NICOLAS FREYMOND

La chambre basse a transmis au Conseil fédéral, par 82 voix contre 74 - le vote a révélé un clivage très net entre, d'une part, le PS, le PDC et les Verts et, d'autre part, le PLR et l'UDC -, un postulat de la CTT-CN le chargeant de présenter un rapport sur les conditions juridiques et politiques nécessaires à la **reprise par les CFF de toutes les concessions pour l'exploitation du réseau à voie normale**. Dans la perspective d'un accroissement de la concurrence internationale en matière de transport de voyageurs comme de marchandises à moyen terme, le postulat vise à renforcer la compétitivité des CFF, seule entreprise concessionnaire susceptible de faire face à la concurrence étrangère, afin de conserver un opérateur national à travers lequel la Confédération pourra poursuivre sa politique des transports.<sup>3</sup>

**POSTULAT**  
DATE: 16.11.2016  
NIKLAUS BIERI

Im November 2016 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament einen Entwurf eines Bundesgesetzes über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. In der Botschaft zum Entwurf beantragte der Bundesrat, das Postulat der KVF-NR (08.3763) abzuschreiben. Eine Modernisierung der Organisation der Bahninfrastruktur soll für mehr Transparenz und weniger Diskriminierungspotenzial sorgen. So soll etwa die Trasse Schweiz AG als Tochterfirma der Bahnunternehmen SBB, BLS und SOB vom Bund übernommen und als unabhängige Trassenvergabestelle weiterbetrieben werden. Damit könne eine Benachteiligung von anderen Bahnunternehmen bei der Trassenvergabe ausgeschlossen werden. Der Bund soll zudem Systemführerschaften gesetzlich regeln,

damit nicht jedes Bahnunternehmen eigene Systeme entwickelt.

Alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen ein Mitwirkungsrecht bei der kurz- und mittelfristigen Planung von Investitionen und Fahrplänen erhalten und dieses bei der Regulierungsbehörde einfordern können. Die Regulierungsbehörde, bis dahin „Schiedskommission im Eisenbahnverkehr“ genannt, soll in RailCom umbenannt werden und bezüglich Mitwirkungsrechte und Systemführerschaften neue Kompetenzen erhalten. Nicht zuletzt sollen die Rechte der Reisenden gestärkt werden: Die Schweiz soll sich den internationalen Standards bezüglich Informationspflicht, der Haftung und dem Umgang mit den Folgen von Verspätungen oder verpassten Anschlüssen angleichen.<sup>4</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 09.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im März 2017 nahm sich der Nationalrat der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Eine Mehrheit der KVF-NR beantragte dem Rat, die Vorlage an den Bundesrat zurückzuweisen mit dem Auftrag, die Auslagerung der SBB Cargo in eine eigene Unternehmung, die Regelung der Systemführerschaften im Güterverkehr sowie die Stärkung der Mitwirkungsrechte von Kantonen und Verkehrsverbänden bei Systemaufgaben in die Vorlage aufzunehmen. Die Bestimmungen zu den Passagierrechten sollten hingegen ausgegliedert werden. Eine Kommissionsminderheit Graf-Litscher (sp, TG) beantragte die Ablehnung der Rückweisung. Während sich die Ratslinke gegen die geforderte Auslagerung der SBB Cargo aussprach und auf die Vorlage eintreten wollte, sprach die Ratsrechte von einer unannehmbaren „Zementierung von schlechten Rechten und Pflichten“ – so Ulrich Giezendanner (svp, AG). Nationalrat Guhl (bdp, AG) hielt fest, dass die mit der Rückweisung verbundenen Aufträge zuhanden der Regierung durchaus in der Detailberatung im Rat eingebracht werden könnten – es wäre gerade die Aufgabe des Parlaments, solche Anpassungen von Regierungsvorlagen vorzunehmen. Die Anhänger der Rückweisung setzten sich trotzdem durch: Mit 98 zu 75 Stimmen (10 Enthaltungen) wies der Nationalrat das Geschäft gemäss dem Antrag der Kommissionsmehrheit an den Bundesrat zurück.<sup>5</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 15.06.2017  
NIKLAUS BIERI

Die **Organisation der Bahninfrastruktur** wurde im Juni 2017 im Ständerat behandelt. Nachdem der Nationalrat die Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat beschlossen hatte, drehten sich die Voten in der kleinen Kammer nicht um inhaltliche Fragen, sondern darum, ob der Rückweisung zugestimmt werden soll oder nicht. Sprecher aus allen Parteien stellten klar, dass alle strittigen Punkte in der Detailberatung geklärt werden könnten. Bundesrätin Leuthard bat den Rat, seine Aufgabe wahrzunehmen – eine Rückweisung bringe eigentlich nur Mehraufwand; inhaltlich würden sich die Räte früher oder später trotzdem um diese Vorlage kümmern müssen. Ohne Opposition lehnte der Ständerat die Rückweisung schliesslich ab und gab das Geschäft damit zurück an den Nationalrat.<sup>6</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 16.01.2018  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2018 nahm die KVF-NR die Detailberatung zur **Organisation der Bahninfrastruktur** auf. Obschon sie in weiten Teilen dem Bundesrat folgte, wich sie auch in einigen Punkten ab: Mit 18 zu 5 Stimmen verwarf sie die Bestimmungen zur Systemführerschaft und ersetzte diese durch eine „einvernehmliche Branchenlösung“ – statt festzuschreiben, wer die Führung bei den technischen Systemen innehat, setzte die Kommission darauf, dass sich die Branchenvertreter bei Fragen um divergierende Systeme auf eine Lösung einigen können. Neu nahm die Kommission eine Bestimmung zum Fernbusverkehr auf. Unternehmen sollten nur dann Fernbus-Transporte durchführen dürfen, wenn diese im Fernverkehr zu keinen wesentlichen Konkurrenzierungen führen würden. Bezüglich der Zukunft der SBB Cargo hielt die KVF-NR fest, sie sei mit dem Bericht des Bundesrates zum Postulat der KVF-SR (15.3496) einverstanden. In der Gesamtabstimmung nahm die Kommission die Vorlage einstimmig an.<sup>7</sup>

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL  
DATE: 27.02.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Februar debattierte der Nationalrat über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Die meisten Änderungen, welche die KVF-NR dem Rat beantragt hatte, nahm dieser an. Eine Minderheit Giezendanner (svp, AG) setzte sich jedoch gegen den Kommissionsantrag zur Konkurrenz-Klausel für Fernbusse durch, welcher mit Stichtentscheid des Kommissionspräsidenten zustande gekommen war. Nationalrat Giezendanner sah im Kommissionsantrag, welcher Fernbusse nur zulassen wollte, wenn sie keine wesentliche Konkurrenzierung zu bestehenden Angeboten des öffentlichen

Verkehrs darstellten, eine Rückkehr zur Planwirtschaft. Die Kommissionsminderheit wollte dagegen einen geregelten Wettbewerb zulassen. Bundesrätin Leuthard gab Giezendanner in dieser Frage Recht und der Rat folgte der Minderheit mit 122 gegen 69 Stimmen (2 Enthaltungen). In der Gesamtabstimmung zur Vorlage nahm die grosse Kammer die Organisation der Bahninfrastruktur mit 178 gegen 1 Stimme (bei 16 Enthaltungen) an.<sup>8</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 28.05.2018  
NIKLAUS BIERI

Ende Mai 2018 debattierte der Ständerat ausgiebig über die **Organisation der Bahninfrastruktur**. Während er in vielen Fragen dem Bundesrat und dem Nationalrat folgte, schuf er doch auch Differenzen: Hatte der Nationalrat bezüglich der Regulierung des Fernbus-Verkehrs entgegen des Antrags seiner Verkehrskommission auf schärfere Bestimmungen verzichtet, so folgte die kleine Kammer ihrer Kommission und erhöhte die Restriktionen für Fernbusanbieter. Bundesrätin Leuthard hielt fest, der Kommissionsantrag beinhalte «schon extrem viel Heimatschutz» und etwas Konkurrenz schade dem öffentlichen Verkehr bestimmt nicht – der Rat folgte trotzdem seiner Kommission. Weiter wollte der Ständerat die Regelung der Entschädigung von Passagieren bei Verspätungen dem Bundesrat überlassen und kippte die detaillierte Regelung aus der Vorlage. Die kleine Kammer nahm die Vorlage schliesslich einstimmig an.<sup>9</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 11.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Zu Beginn der Herbstsession 2018 nahm sich der Nationalrat erneut der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Es galt, die letzten verbliebenen Differenzen zum Ständerat zu diskutieren. Die KVF-NR hatte ihrem Rat in zwei Punkten (bei einer redaktionellen Korrektur im Behindertengleichstellungsgesetz und bei der Regelung der Entschädigung für Verspätungen) die Zustimmung zum Ständerat empfohlen, bei fünf Detailfragen im Eisenbahngesetz beantragte sie jedoch festhalten oder schlug neue Formulierungen vor. Eine Minderheit Grossen (glp, BE) wollte bezüglich der Fernbus-Angebote eine liberalere Lösung, als Ständerat und KVF-NR vorgesehen hatten. Insbesondere aus der SVP erhielt die Minderheit Unterstützung, aber auch Bundesrätin Leuthard warb für «ein wenig Konkurrenz», was dem öffentlichen Verkehr sicher gut tue, und bat um Annahme des Minderheitenantrags. Mit 100 zu 89 Stimmen (keine Enthaltungen) nahm die Volkskammer jedoch den Mehrheitsantrag an, dessen Formulierung Nationalrat Burkart (fdp, AG) für die Kommission als «Kompromiss zwischen der liberalen Lösung des Nationalrates und der einschränkenden Lösung des Ständerates» bezeichnete. Auch bei den übrigen Punkten folgte der Rat der Kommissionsmehrheit, so dass die Vorlage erneut an den Ständerat ging.<sup>10</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 20.09.2018  
NIKLAUS BIERI

Noch in der Herbstsession 2018 nahm sich der Ständerat den fünf verbliebenen Differenzen in der **Organisation der Bahninfrastruktur** an. Die KVF-SR empfahl der Ständekammer, in allen Punkten dem Nationalrat zu folgen – für die Kommission hielt Ständerat Janiak (sp, BL) fest, es gehe nur um Formulierungsfragen und in einem Fall um eine Ergänzung, die aber «rein deklamatorischer Art» sei. Die Ratsmitglieder folgten den Kommissionsanträgen diskussionslos und bereinigten damit sämtliche Differenzen.<sup>11</sup>

**OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL**  
DATE: 28.09.2018  
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 28. September 2018 nahmen beide Räte die **Organisation der Bahninfrastruktur** einstimmig an: Der Nationalrat mit 192 Stimmen, der Ständerat mit 45 Stimmen, jeweils ohne Enthaltungen.<sup>12</sup>

1) BO CN, 2007, p. 502 (Teuscher) et 1679 ss. (Kunz). LT, 21.2.07 (ASTAG, ATE, IA et USAM); NZZ, 23.2.07 (ASTAG et USAM); SoZ, 15.7.07 (milieux économiques); DETEC, communiqué de presse, 12.9.07 (CF).

2) Presse vom 1.4., 9.10., 16. und 21.12.06; TA, 11.12.06.

3) BO CN, 2009, p. 1366.

4) BBI, 2016, S. 8661 ff.

5) AB NR, 2017, S. 307 ff.

6) AB SR, 2017, S. 508 ff.

7) Medienmitteilung KVF-NR

8) AB NR, 2018, S. 32 ff.

9) AB SR, 2018, S. 265 ff.

10) AB NR, 2018, S. 1230 ff.

11) AB SR, 2018, S. 717 f.

12) AB NR, 2018, S. 1769; AB SR, 2018, S. 800