

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Anderer Verkehrsverband, Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV)</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

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

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Anderer Verkehrsverband, Schweizerischer Arbeitgeberverband (SAV), 1991 - 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	3
Eisenbahn	6
Schifffahrt	7
Post und Telekommunikation	7

# Abkürzungsverzeichnis

<b>UVEK</b>	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>BJ</b>	Bundesamt für Justiz
<b>ASTRA</b>	Bundesamt für Strassen
<b>LSVA</b>	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>MWST</b>	Mehrwertsteuer
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FABI</b>	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
<b>VZV</b>	Verkehrszulassungsverordnung
<b>SEV</b>	Gewerkschaft des Verkehrspersonals
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>ASTAG</b>	Schweizerischer Nutzfahrzeugverband
<b>LITRA</b>	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr

---

<b>DETEC</b>	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>OFJ</b>	Office fédéral de la justice
<b>OFROU</b>	Office fédéral des routes
<b>RPLP</b>	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>TVA</b>	Taxe sur la valeur ajoutée
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>FAIF</b>	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
<b>OAC</b>	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière
<b>SEV</b>	Syndicat du personnel des transports
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>ASTAG</b>	Association suisse des transports routiers
<b>LITRA</b>	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

ANDERES  
DATUM: 18.03.1999  
LAURE DUPRAZ

**L'accord sur les transports terrestres a été accueilli dans l'ensemble positivement par les milieux consultés.** Seuls la Fédération suisse des cheminots (SEV) et Pro Bahn Schweiz se sont montrés réellement sceptiques. Nombreux ont critiqué l'octroi de contingents de 40 t durant la période transitoire et jugés les taux de la RPLP trop bas pour permettre le transfert du trafic transalpin sur le rail. Pratiquement tous les milieux ont qualifié de nécessaires les mesures d'accompagnement, mais de grandes divergences sont apparues quant à leur forme et mise en œuvre. Seul le Centre Patronal les rejeta catégoriquement; l'Union suisse des arts et métiers aurait préféré les séparer de l'accord. Concernant le transfert, les partis gouvernementaux ont exigé un objectif annuel de 650 000 camions au maximum dès 2007. Les associations écologistes, le comité de l'initiative des Alpes et la SEV ont souhaité un objectif maximal de 500 000 trajets pour la même date, ainsi que des objectifs intermédiaires. Pratiquement tous les milieux consultés ont demandé que la Confédération augmente ses dépenses pour promouvoir le transport ferroviaire. Les partis gouvernementaux ont souhaité un plafond de dépenses annuel de CHF 300 millions, les CFF de CHF 350 millions et les associations écologistes de CHF 500 millions. Le Vorort, par contre, s'est opposé à une telle augmentation. Les avis ont été partagés sur la répartition des contingents de 40 t entre les transporteurs suisses: les associations écologistes et la SEV ont souhaité que les transporteurs suisses obtiennent la moitié du contingent de ceux de l'UE; les partis gouvernementaux, la CGC, les associations de transport routier et le Vorort ont réclamé un contingent identique. Ces derniers ont également contesté que l'octroi de ces contingents soit subordonné à l'obligation d'utiliser également le rail. Le renforcement des contrôles du trafic lourd a été généralement approuvé. Les cantons se sont déclarés prêts à participer au contrôle des poids lourds, à condition que les contributions pour la surveillance policière de la circulation soient à nouveau versées par les taxes sur les carburants. Plusieurs milieux concernés, dont les associations écologistes et la Conférence des gouvernements cantonaux, ont réclamé l'inscription dans la loi sur la circulation routière de l'interdiction de circuler la nuit et le dimanche. Finalement, l'UDC a estimé incontournable une modification de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes en raison de l'accord sur les transports terrestres.<sup>1</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 21.03.2006  
MAGDALENA BERNATH

Laut dem Verband Schweizerischer Strassenbauunternehmer (Vestra) nahm der **Güterverkehr** innerhalb Europas in den letzten zehn Jahren jährlich um 2,4% zu. Dabei wurde 72% der Gesamtmenge auf der Strasse, 16% auf der Schiene und 12% auf dem Wasser oder durch Pipelines transportiert. In der Schweiz wuchs die Gütermenge im alpenquerenden Verkehr im gleichen Zeitraum von 24,5 auf 34,1 Mio Tonnen (rund 40%) an. Der Marktanteil der Bahn sank auf 65% (-7 Prozentpunkte), während die Strasse ihren Anteil von 27% auf 35% steigerte. Angesichts der Prognosen des ARE, dass der Güterverkehr in der Schweiz bis 2030 um 56% zunehme, forderte der Präsident der Vestra mehr Bundesmittel für den Ausbau von Strasse und Schiene.<sup>2</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 31.10.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement  $\frac{1}{4}$  et  $\frac{3}{4}$  actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition

des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.<sup>3</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 08.07.2011  
SUZANNE SCHÄR

Aufgrund der geplanten **Übernahme von rund 400 km Kantonsstrassen durch den Bund** auf Basis des Sachplans Verkehr vom 26. April 2006 steigen auch die Investitionen für die Nationalstrasseninfrastruktur. Die vom Bund vorgeschlagene Finanzierung in Form einer Kompensationslösung mit den Kantonen war 2009 in der Vernehmlassung breit durchgefallen. Ende März gab der Bundesrat bekannt, die Botschaft zum Netzbeschluss zeitgleich mit der FABI-Botschaft Anfang 2012 an die Räte richten zu wollen. Die zu erwartenden Mehraufwendungen in der Höhe von rund CHF 305 Mio. sollen in Reaktion auf die Vernehmlassung nur mit der teilweisen Reduktion von Bundesbeiträgen an die Kantone (CHF 30 Mio.) kompensiert werden. Die restlichen CHF 275 Mio. sollen über eine Erhöhung des Preises für die Autobahnvignette (von CHF 40 auf CHF 100; inkl. Einführung einer Zweimonatsvignette für CHF 40) finanziert werden. Dabei soll die Preisanpassung erst dann erfolgen, wenn die Rückstellungen in den Spezialfinanzierungen für die Strasse unter CHF 1 Mrd. sinken (was nach Schätzung des Bundesrats 2017 der Fall sein dürfte). Der neu vorgeschlagene Finanzierungsmodus für die Komplettierung des Nationalstrassennetzes erfordert eine Revision des Gesetzes über die Abgabe und Benützung der Nationalstrassen. Diese gab der Bundesrat zeitgleich mit FABI in die Vernehmlassung. Angesichts mangelnder Alternativen beurteilten knapp zwei Drittel der Vernehmlassungsteilnehmer den Vorschlag des Bundesrats als gangbaren Weg mit mittelfristiger Präferenz hin zu einem elektronischen Abrechnungssystem anstelle der Klebevignette. Abgelehnt wurde die Erhöhung des Vignettenpreises von der SVP, einer überwiegenden Mehrheit der Verkehrsverbände (TCS, strasseschweiz, autoschweiz, Astag) sowie von gewichtigen gesamtschweizerischen Dachverbänden (Bauernverband, Economiesuisse, Hotelleriesuisse).<sup>4</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 05.03.2013  
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.<sup>5</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 10.03.2014  
NIKLAUS BIERI

Die von Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) 2013 lancierte **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** wurde am 10. März 2014 mit 114'254 Unterschriften eingereicht. Die Bundeskanzlei bestätigte das Zustandekommen der Initiative mit 113'306 gültigen Unterschriften am 1. April 2014. Die Initiative sieht eine Verfassungsänderung vor, welche festlegt, dass Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für diesen einzusetzen sind. Neue Abgaben oder die Erhöhung von bestehenden Abgaben auf den Strassenverkehr sollen zudem generell dem fakultativen Referendum unterstellt werden.<sup>6</sup>

## Strassenverkehr

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 08.09.1993  
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son projet de révision de la loi sur les amendes d'ordre infligées aux usagers de la route, ce qui répond, en particulier, au postulat Vollmer (ps, BE) de 1991. Considérant que cette loi a fait ses preuves et est indispensable pour sanctionner les infractions de peu de gravité, le gouvernement a proposé une réadaptation du montant des contraventions afin que celles-ci retrouvent leur effet dissuasif. Il entend ainsi relever de CHF 100 à CHF 300 la limite maximale des amendes et s'octroyer la compétence de les adapter périodiquement à l'évolution du coût de la vie. Par ailleurs, le projet prévoit notamment de donner le droit à la police de prélever des amendes pour des infractions dénoncées par des particuliers, de cumuler les amendes sans montant limite lorsqu'une personne a commis plusieurs infractions, de faire passer le délai de réflexion de 10 à 30 jours, d'inscrire le principe jusque-là appliqué de ne percevoir aucun frais dans la procédure relative aux amendes d'ordre et de supprimer les bases légales pour l'enregistrement des infractions. Les associations d'automobilistes ainsi que le parti des automobilistes ont vivement protesté contre ce projet et ont d'ores et déjà envisagé de lancer un référendum.<sup>7</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.09.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.<sup>8</sup>

VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS  
DATUM: 10.08.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Répondant à la consultation, l'Union suisse des mécaniciens en cycles et motos, l'Association suisse des moniteurs de moto-école et la Fédération routière suisse ont accueilli favorablement la possibilité offerte aux jeunes de conduire dès 16 ans des motos équipées de moteurs d'une cylindrée allant jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> et ne dépassant pas une vitesse de 120 km/h. Les trois organisations sont même allées plus loin et ont réclamé du Conseil fédéral qu'il imite l'UE en abaissant de 16 à 14 ans l'âge limite pour la conduite de motos légères et de scooters de 50 cm<sup>3</sup> qui ne dépassent pas 45 km/h. Ils ont justifié leur position par le fait que la mobylette ne serait bientôt plus produite et que, par conséquent, à moyen terme les moins de 16 ans n'auront plus de moyen motorisé pour se déplacer. Le Bureau suisse de prévention des accidents (BPA) et l'Association transports et environnement (ATE) ont rejeté avec véhémence un abaissement des limites d'âge. Jugeant la mesure peu compatible avec les buts qu'il s'était fixé en matière de circulation (Vision zéro), le Conseil fédéral n'a pas voulu s'aligner sur les catégories de permis de l'UE en abaissant l'âge pour l'obtention du permis 125 cm<sup>3</sup> à 16 ans (catégorie A1). Dans la foulée, il a refusé de baisser l'accès des scooters aux 14 ans. Les conducteurs de **scooter ou moto de 50 cm<sup>3</sup>** devront passer un permis plus complexe: l'obligation de suivre 16 heures de préparation et un cours de samaritain. La limitation à 45 km/h sera en revanche supprimée et les jeunes pourront dès 16 ans, chevaucher sur des engins roulant à plus de 80 km/h. Les changements importants dans l'Ordonnance réglant les admissions des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) étaient du côté des **grosses cylindrées** avec la **création de deux catégories**. La première catégorie permettra de conduire des deux-roues dont la puissance n'excède pas 25 kilowatts (environ 35 chevaux). Elle sera accessible dès l'âge de 18 ans. Le candidat devra accomplir 12 heures de formation de base et être titulaire du permis de base théorique traditionnel pour accéder à l'examen. Concernant les motos plus puissantes (plus de 25 kilowatts), un autre permis sera nécessaire. Le candidat devra avoir soit 25 ans, soit être titulaire du permis précédemment cité (catégorie A, puissance limitée) depuis au moins deux pour pouvoir s'y présenter. Les autres points mis en consultation (examen théorique obligatoire pour n'importe quel permis et permis catégorie D pour la conduite des autocars et minibus) ont été validés

par le Conseil fédéral et entreront en vigueur avec les diverses mesures de l'OAC le 1er avril 2003. En outre, à partir du 1er janvier 2003, la compétence d'ordonner des **limitations de vitesse** dûment signalées **sur les autoroutes** passera des cantons à l'OFROU. En revanche, celle de juger en dernière instance de la légalité des mesures de ce genre n'appartiendra plus au Conseil fédéral, mais au Tribunal fédéral.<sup>9</sup>

#### PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 23.10.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG), la CTT-CN a approuvé la proposition de sa sous-commission d'ouvrir une **procédure de consultation sur le doublement du tunnel routier du Gothard**. Lors de la présentation de son contre-projet à Avanti, la CTT-CN a dévoilé les résultats. Quatre cantons (Appenzell Rhodes Intérieures, Bâle-Campagne, Obwald, Tessin), le PL, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et le lobby de la route (TCS, FRS, ASTAG) se sont déclarés favorables à une planification immédiate d'un deuxième tube, puis une construction en coordination avec celle du réseau autoroutier suisse. Treize cantons (Bâle-Ville, Berne, Grisons, Jura, Lucerne, Neuchâtel, Nidwald, Schaffhouse, Schwyz, Soleure, Uri, Vaud, Zoug, Zurich) se sont opposés au doublement. Le PCS, le PS, l'UDF et les Verts, ainsi qu'une pléiade d'organisations environnementales (ATE, WWF) et l'Initiative des Alpes, ont également manifesté leur opposition. Argovie, Appenzell Rhodes Extérieures, Fribourg, Genève, Glaris, Uri, Valais et le PDC étaient d'accord avec un début immédiat de la planification, mais sous conditions. Il est à noter qu'Uri s'est déclaré défavorable à une dérogation de l'article constitutionnel sur la protection des Alpes sous couvert d'une modification constitutionnelle. St Gall et Thurgovie ont renoncé à donner un avis. Les résultats de cette consultation n'ont toutefois pas été utilisés, car le traitement par la commission de l'initiative Giezendanner a été gelé. L'initiative Avanti avait la priorité des membres de la commission, alors que Moritz Leuenberger souhaitait que le parlement les traite ensemble. (Pour le procès de la discussion d'un second tube pour le tunnel autoroutier du Gothard afin de réfaire celui-ci, voir ici (2008) et ici (2016).)<sup>10</sup>

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 15.10.2005  
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrisio-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ».<sup>11</sup>



**MOTION**DATUM: 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>12</sup>

**VOLKSINITIATIVE**DATUM: 02.12.2008  
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'association des victimes de la route Roadcross a annoncé le lancement, début 2009, d'une **initiative populaire en faveur d'un durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages**. Cette annonce est survenue dans le contexte d'une série d'accidents et de procès liés à de telles courses qui a suscité un large débat dans la presse.<sup>13</sup>

**VOLKSINITIATIVE**DATUM: 23.12.2009  
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire en faveur d'un **durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages** annoncée par l'association des victimes de la route Roadcross l'année précédente a reçu le soutien des conseillers nationaux Daniel Jositsch (ps, ZH) et Peter Malama (plr, BS). Son élaboration a toutefois buté sur le problème de la redéfinition de la notion juridique de chauffard au point que son lancement a dû être repoussé "sine die".<sup>14</sup>

**VOLKSINITIATIVE**DATUM: 28.04.2010  
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, l'association des victimes de la route Roadcross et des parlementaires fédéraux issus de tous les partis représentés aux chambres ont lancé une **initiative populaire fédérale intitulée « Protection contre les chauffards »**. Le comité est composé des conseillers nationaux Amstutz (udc, BE), Galladé (ps, ZH), Jositsch (ps, ZH), Malama (plr, BS), Müller (plr, AG), Perrin (udc, NE), Segmüller (pdc, LU) et Teuscher (verts, BE), ainsi que des conseillers aux Etats Maury Pasquier (ps, GE) et Recordon (verts, VD). Les initiants proposent de durcir les peines à l'encontre des conducteurs prenant des risques délibérés, soit en commettant de graves excès de vitesse, soit en s'adonnant à des courses sauvages. Le texte déposé prévoit que « toute personne qui, en enfreignant intentionnellement les règles élémentaires de la circulation, s'est accommodée d'un fort risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort [...] est un chauffard passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un à quatre ans ». Outre la confiscation définitive de son véhicule par l'Etat, le contrevenant se verrait retirer son permis de conduire pour au moins deux ans, en cas de première infraction, et pour au moins dix ans, en cas de récidive. Les conducteurs roulant à 100 km/h ou plus à l'intérieur d'une localité, à 140 km/h ou plus hors localité et à plus de 200 km/h sur l'autoroute s'exposeraient à ces sanctions.<sup>15</sup>

## Eisenbahn

### GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 21.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Après avoir déjà augmenté massivement leurs prix en 1991, **les CFF ont annoncé une nouvelle hausse, de l'ordre de 9.8 pour cent** (7 pour cent pour la deuxième classe) en moyenne des tarifs dès le 1er mai 1992, destinée principalement à compenser l'inflation. Pour sa part, l'abonnement demi-prix passera de CHF 110 à 125 (+13.6%). Lors de la discussion sur le budget 1992 de la Confédération, les Chambres, sur proposition du gouvernement, ont en effet décidé de supprimer cette aide pour 1992. Cela a soulevé les protestations de toutes les entreprises de transport public, des syndicats de cheminots ainsi que de l'AST. Selon elles, cet abonnement, vendu à deux millions d'exemplaires depuis sa naissance en 1986, est devenu un élément central de la politique des transports en Suisse. Quant aux abonnements généraux, ils augmenteront de 6.5 pour cent pour la deuxième classe et de 14.5 pour cent pour la première classe. Ces hausses ont engendré les protestations de la Fondation pour la protection des consommateurs, cependant que «Monsieur prix», après examen, a autorisé leur entrée en vigueur.<sup>16</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.03.1992  
SERGE TERRIBILINI

Le **référendum** lancé par les écologistes, les automobilistes et un comité uranais en 1991 **a abouti** en début d'année, difficilement et après diverses péripéties.<sup>17</sup>

### ANDERES

DATUM: 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.<sup>18</sup>

### PETITION / EINGABE / BESCHWERDE

DATUM: 28.03.2006  
MAGDALENA BERNATH

Der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband reichte beim UVEK eine **Petition „Gegen die Gewalt im öffentlichen Verkehr“** mit rund 10'000 Unterschriften ein. Darin verlangt er Massnahmen gegen die Gewalt in Zügen und Bussen - als Reaktion auf zahlreiche Aggressionen, unter denen das Personal sowie die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs zu leiden haben.<sup>19</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 23.06.2011  
SUZANNE SCHÄR

## Schifffahrt

Der Verband Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU) führte Verhandlungen mit dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) zur besseren Berücksichtigung der Schifffahrtsgesellschaften bei der **Verteilung der Einnahmen aus dem Generalabonnement-Erlös** (derzeit 1.10 bis 1.20 pro GA). Für die Schifffahrtsunternehmen käme allenfalls auch die Einführung einer Pauschale (z.B. 5.- pro Fahrt mit GA) in Frage.<sup>20</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 17.03.2017  
NIKLAUS BIERI

Im Juni 2016 hatte der Bundesrat seine Botschaft zur Teilrevision des **Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt** vorgelegt. Die zentralen Punkte der Teilrevision waren die Einführung einer risikoorientierten Sicherheitsaufsicht und eines Sicherheitsnachweises in der gewerblichen Fahrgast- und Güterschifffahrt, die Schaffung einer Grundlage für die Anwendung der Atemalkoholprobe analog zum Strassenverkehr sowie die Schaffung einer rechtlichen Grundlage für zentrale Register über die Schiffe, deren Halter und die Fahrberechtigungen. Der Bundesrat beschränkte sich hierbei darauf, die Schaffung der Register zu ermöglichen – diese seien von den Kantonen gewünscht worden und sollten gemäss der bundesrätlichen Botschaft von diesen geschaffen, verantwortet und finanziert werden.

Im Dezember 2016 nahm der Ständerat die Beratung des Geschäfts auf und entschied abweichend vom Bundesrat: Er strich die Artikel zur Schaffung der zentralen Register und änderte das Altersjahr für die ärztliche Untersuchung der Fahreignung von 70 auf 75.

Am 2. März 2017 kam das Geschäft in den Nationalrat. Eine Minderheit Wobmann (svp, SO) beantragte, nicht darauf einzutreten. Die Teilrevision sei nicht nötig und daher nur eine Aufblähung des Gesetzes. Der Rat trat jedoch auf die Vorlage ein und folgte dem Ständerat in dessen Abweichungen von der Vorlage des Bundesrates. Einzig eine Differenz bei den Voraussetzungen für die Erteilung des Führerausweises wurde geschaffen.

Der Ständerat lenkte schon am 8. März 2017 ein und stimmte dem Nationalrat zu. In den Schlussabstimmungen vom 17. März nahm der Ständerat die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Binnenschifffahrt bei 2 Enthaltungen einstimmig an, der Nationalrat stimmte mit 133 zu 64 Stimmen (aus der SVP-Fraktion) ohne Enthaltungen zu.

Laut dem Verband der Schweizerischen Schifffahrtsunternehmen habe der mit der Gesetzesänderung an die Schifffahrtsunternehmen übertragene Sicherheitsnachweis hohe Kosten für die Unternehmen zur Folge. Der Verband verzichtete aber darauf, das Referendum zu ergreifen.<sup>21</sup>

## Post und Telekommunikation

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 21.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

Dès le lendemain après la démission de Claude Béglé, le Conseil fédéral a annoncé la **nomination de Peter Hasler**, ancien directeur de l'Union patronale suisse (UPS), à la présidence du Conseil d'administration (CA) de La Poste. Interrogé sur la rapidité de cette nomination, Moritz Leuenberger a confié avoir lancé la procédure de sélection suite à l'annonce de la démission de Wolfgang Werlé, deux semaines auparavant. Par la même occasion, il a révélé que l'enquête du groupe de travail avait conclu à l'impossibilité de rétablir les liens de confiance entre Claude Béglé et les cadres supérieurs du géant jaune, rendant nécessaire un changement à la présidence du CA. Cette nomination a été globalement bien accueillie par les partis politiques, exception faite de l'UDC, qui a dénoncé une élection précipitée. Le PLR et le PDC ont salué le choix d'une personnalité expérimentée et parfaitement en phase avec la culture politique suisse, alors que le PS a émis quelques réserves quant à l'adéquation des conceptions de l'ancien patron des patrons au fonctionnement des services publics. Les syndicats ont exprimé leur satisfaction, voyant dans le zurichois une personne apte au compromis. La presse a pour sa part relevé la méconnaissance de Peter Hasler du secteur postal.<sup>22</sup>

1) Presse du 20.2.99; TA, 3.2.99; LT, 3.4.99

2) BZ und NZZ, 20.1.06; Presse vom 21.3.06.

3) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).

4) AZ, 1.4.11; CdT, 16.5.11; NLZ, 29.6.11; Presse vom 8.7.11.

5) NZZ, 5.3.13.

6) BBI, 2014, S. 3141 f.

7) FF, 1993, III, p. 733 ss.; Presse du 22.4.99 et 10.9.93

8) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.

- 9) DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.; QJ, 18.2.02 (consultation); presse du 11.7.02 (CF); TG, 10.8.02 (50 cm3).
- 10) LT, 8.1.02 (sous-commission); presse du 29.1 et 18.5.02 (Leuenberger); QJ, 23.10.02 (gel). Les résultats de la consultation ont été publiés sur la page Internet de l'OFROU.
- 11) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
- 12) 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).
- 13) Presse du 2.12.08.
- 14) TG, 13.1.09; AZ, 21.3.09; BaZ, 23.12.09.
- 15) FF, 2010, p. 2409 ss.; AZ et BaZ, 17.4.10; Blick, 26 et 27.4.10; presse des 27 et 28.4.10.
- 16) BO CE, 1991, p. 1048; BO CN, 1991, p. 2274; Presse du 19.7., 22.8., 26.8., 19.11. et 21.11.91; SHZ, 31.7.91; NZZ, 21.9.91; SHZ, 10.10.91.
- 17) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.
- 18) NQ, 29.8.95; Bund, 31.8.95; presse du 14.9.95; TA, 15.11.95.
- 19) Presse vom 28.3.06.
- 20) SN, 23.6.11.
- 21) AB NR, 2017, S. 134ff.; AB NR, 2017, S. 575.; AB SR, 2016, S. 1069ff.; AB SR, 2017, S. 139f.; AB SR, 2017, S. 310.; BBl, 2016, S. 6435f.; LZ, 13.3.17
- 22) Presse du 21.1.10.