

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Vernehmlassungen, Preisüberwachung, Schifffahrt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verordnung / einfacher Bundesbeschluss
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Vernehmlassungen, Preisüberwachung, Schifffahrt, Verordnung / einfacher Bundesbeschluss, 1990 - 2013*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 24.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	4
Schifffahrt	5
Luftfahrt	7
Post und Telekommunikation	7

Abkürzungsverzeichnis

EJPD	Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
BSO	Bodensee-Schiffahrts-Ordnung
VRV	Verkehrsregelnverordnung
SVG	Strassenverkehrsgesetz
PG	Postgesetz
VZV	Verkehrszulassungsverordnung

DFJP	Département fédéral de justice et police
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
RNC	Règlement de la Navigation sur le lac de Constance
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
LPO	Loi sur la poste
OAC	Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 15.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

En été, le DETEC a ouvert la procédure de consultation relative aux diverses **ordonnances concernant l'application de l'accord conclu avec l'UE sur les transports terrestres**. Les ordonnances régissaient surtout les questions portant sur le contingentement des camions de 40 tonnes, les courses à vide et acheminant des marchandises légères, les exigences minimales pour l'admission comme transporteur routier, ainsi que les normes techniques et sociales pour le déroulement des transports de marchandises dangereuses par route. La consultation s'est achevée sans remarques significatives.¹

Strassenverkehr

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 03.10.1992
SERGE TERRIBILINI

Dans le cadre d'une consultation sur une révision partielle de l'ordonnance sur la sécurité routière, la **plupart des cantons et organisations** concernées se sont déclarés **favorables au port obligatoire de la ceinture de sécurité** sur les sièges arrières. Une telle prescription, outre son impact en matière de sécurité, permettrait une harmonisation à l'échelle européenne. Les réserves émises ont concerné essentiellement certains problèmes techniques. La même unanimité a été observée quant à l'introduction d'un dispositif latéral de protection sur les camions.²

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.07.1993
SERGE TERRIBILINI

Le DFJP a **mis en consultation** un projet de **révision de l'ordonnance** sur les règles de la circulation routière. Ce projet prévoit d'instaurer l'obligation de porter la ceinture de sécurité sur les sièges arrières d'une automobile pour toute personne de plus de sept ans, de signaler la sortie d'un giratoire à l'aide des clignotants, et d'accorder en tous les cas la priorité aux piétons qui attendent de pouvoir traverser la chaussée près d'un passage, indépendamment du fait que ceux-ci aient fait un signe de la main ou se soient déjà engagés.³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 18.12.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Avant même l'élimination des divergences entre les deux Conseils, le gouvernement, désireux d'aller de l'avant, a mis en consultation **l'ordonnance d'application** relative à cette révision. Conformément aux déclarations du chef du DFJP devant le parlement selon lesquelles le montant **des amendes** augmenterait non pas de manière linéaire, mais selon le danger que le contrevenant fait encourir aux autres usagers, le projet du Conseil fédéral a notamment proposé que les amendes pour excès de vitesse soient augmentées d'un montant variant suivant le lieu de l'infraction. Ainsi, un dépassement de vitesse de 20 km/h en zone urbaine coûtera CHF 300 au contrevenant, CHF 240 hors de localités et CHF 180 sur l'autoroute. Le projet du gouvernement prévoit également une hausse très importante des amendes pour stationnement illicite – jusqu'à dix fois les montants actuels pour un stationnement sur un trottoir ou sur une piste cyclable. Les partis et les cantons ont accueilli favorablement l'ordonnance proposée par l'exécutif. Seule la proposition du Conseil fédéral de ne plus faire poursuivre pénalement les excès de vitesse de 16 à 20 km/h a été vivement critiquée par les cantons ainsi que par l'Association des victimes de la route. Le DFJP a déclaré que le projet final de l'ordonnance correspondrait sur ce point au statu quo. L'ordonnance devrait entrer en vigueur en automne 1996.⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 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 compte 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 vigneronns.⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 11.10.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Les **trottinettes, patins à roulettes et skateboards** ont donné lieu à une consultation dans le cadre du projet de révision de l'**Ordonnance sur la circulation routière** (OCR). L'Office fédéral des routes (OFR) a estimé que ces nouvelles formes de mobilité urbaine étaient une réalité incontournable des villes et qu'elles devaient par conséquent être réglementées. Le projet mis en consultation prévoit que ces engins – "les moyens de locomotion munis de roues ou de roulettes, mus par la seule force musculaire des utilisateurs" – seraient assimilés à des véhicules. Ceux qui s'en servent devront se conformer à des règles de circulation bien définies. Leur utilisation sera autorisée, non seulement, en zone piétonne (trottoirs, rues et chemins piétons), mais aussi sur les pistes cyclables. En outre, ils pourront circuler sur les axes secondaires à "faible circulation" et même sur les routes principales dépourvues de trottoirs. Seules les personnes ayant atteint l'âge de la scolarité obligatoire pourront prendre d'assaut la chaussée. Les usagers n'auront pas à se munir d'une vignette comme celle qui est imposée aux vélos à titre d'assurance responsabilité civile, mais ils devront cependant s'équiper d'un système d'éclairage, fixé sur eux ou sur leur engin lorsqu'ils circulent la nuit. D'un point de vue formel, les utilisateurs seront traités comme des piétons. Les résultats de la consultation ont mis en avant un certain scepticisme. Pour le TCS et l'UDC, l'égalité de traitement avec les piétons ne devaient pas être appliquée, car ces nouveaux moyens de locomotion circulent beaucoup plus vite qu'eux.⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre de la révision partielle de l'ordonnance réglant l'admission de personnes et des véhicules, le Conseil fédéral a mis en consultation un projet d'autorisation de **conduite de motos jusqu'à 125 cm³ dès 16 ans** à partir de 2003 au lieu de 18 ans. Le DETEC proposait cet abaissement de l'âge pour le permis de conduire A1 et d'autres innovations, afin d'harmoniser les catégories de permis de conduire suisses avec ceux de l'UE. La révision devra aussi permettre de régler la question de la formation. De plus, il faudra avoir réussi l'examen théorique avant d'obtenir un permis d'élève conducteur de n'importe quel type de véhicules à moteur. Autre point mis en consultation, les catégories de permis devraient également changer pour les véhicules de plus de huit places assises en plus du siège du conducteur. Pour les conduire, il faudra un permis de la catégorie D (conduite professionnelle) ou de la sous-catégorie D1 (minibus jusqu'à 17 places). Ce permis ne sera délivré qu'aux personnes âgées de plus de 21 ans qui auront au moins une année de pratique sans infraction et auront réussi un examen théorique et de conduite complémentaire. Les conducteurs détenant déjà un permis D2 (conduite non professionnelle de minibus jusqu'à 3,5 tonnes) en recevront un de type D1 sans devoir se soumettre à l'examen.⁷

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 cm³ 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 cm³ 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 fixés 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 cm³ 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 cm³** 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.⁸

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 30.07.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les principaux acteurs aient déjà été interrogés, la **Confédération a mis en consultation le permis de conduire à l'essai**, une mesure qui s'inscrit dans le cadre de la révision de la loi sur la circulation routière (LCR). Le permis de conduire s'obtiendra en deux phases, indépendamment de l'âge du candidat. L'élève de la route devra toujours acquérir un permis provisoire et passer des examens théoriques et pratiques. Le changement intervient dans **une deuxième phase probatoire, longue de trois années**. La catégorie B (voiture de tourisme) et la catégorie A (motos de plus de 125 cm³ ou dont la puissance est supérieure à 11 kW) sont touchés. Durant les trois années de mise à l'épreuve, l'apprenti conducteur sera tenu de suivre une formation complémentaire de 16 heures pour les automobilistes et de 12 heures pour les motards. Concrètement, il s'agit de peaufiner la maîtrise de la route et les réflexes de conduite durant une journée avec un moniteur spécialisé sur un circuit prévu à cet effet. Durant une deuxième demi-journée, l'apprenti chauffeur sera drillé à « la conduite ménageant l'environnement – Eco-Drive ». L'OFROU a admis que le nombre de circuits était lacunaire et qu'il sera nécessaire de mettre en place des structures permettant d'accueillir les quelques 80'000 nouveaux conducteurs chaque année. Si aucune infraction n'est commise durant la période probatoire de trois ans, l'élève recevra son permis. Les fautes compromettant la sécurité routière seront sévèrement sanctionnées. Une première infraction entraînera un retrait du permis et la mise à l'épreuve sera prolongée d'une année. Après une deuxième infraction du même genre, le permis sera annulé pour une année. Le conducteur devra alors répéter la formation et les examens, après avoir suivi une expertise psychologique prouvant sa capacité à conduire. La durée du retrait de permis augmentera à chaque nouvelle infraction de gravité forte ou moyenne. La sanction pourra aller jusqu'à une perte définitive de l'autorisation de conduire.⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 27.11.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La **nouvelle ordonnance sur la circulation routière** a été mise en consultation. Elle fixe les moyens mis à disposition pour calculer l'alcoolémie et pose des règles plus précises s'agissant de **détecter les personnes sous l'influence d'une drogue**. Concernant la consommation de substances comme l'héroïne, la morphine, la cocaïne, les amphétamines et le cannabis, la présence dans le sang suffira pour attester l'incapacité de conduire. Pour les autres stupéfiants et les médicaments, le constat de police, les observations du médecin ainsi que les résultats de laboratoire des analyses chimiques et toxicologiques seront nécessaires. Ce projet de tolérance zéro pour les drogues a rencontré l'approbation générale. L'OFROU a informé que l'abaissement du taux d'alcool limite au volant de 0,8 à 0,5‰ entrera en vigueur en janvier 2005 seulement, et non en 2004 comme prévu initialement. Les différents corps de police avaient besoin d'encore un peu de temps pour se familiariser avec les nouveaux appareils de mesure.¹⁰

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 31.03.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a mis en consultation un projet d'adaptation à l'état actuel des connaissances scientifiques des critères de santé servant à déterminer l'aptitude à conduire une automobile. Reprenant certaines normes européennes, ces **modifications de l'ordonnance sur l'admission à la circulation** concernent essentiellement le contrôle de l'acuité visuelle et des fonctions cérébrales. Un contrôle ophtalmologique sera désormais exigé de tout candidat à un permis de conduire ou d'élève conducteur ayant échoué le test sommaire de la vue. En outre, les conducteurs souffrant d'une maladie oculaire dégénérative (glaucome, cataracte, etc.) devront subir un examen périodique auprès d'un médecin-conseil du service des automobiles du canton concerné. L'office a précisé que les nouvelles prescriptions ne sont globalement pas plus sévères que les précédentes et qu'elles ne s'appliqueront pas aux bénéficiaires de permis qui n'y satisferaient pas, sauf en cas d'infractions imputables à cette non conformité.¹¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 14.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a mis en consultation deux mesures censées **accroître la sécurité des enfants**. La première consiste en l'obligation pour tout exploitant de service de bus scolaires d'offrir un niveau de protection des écoliers équivalent à celui des transports privés. La nouvelle règle entrera en force au 1er août 2012 pour les nouveaux véhicules. Ceux déjà en circulation pourront continuer à être utilisés. Secondement, l'OFROU a proposé de relever de 7 à 12 ans l'âge limite des enfants devant être protégés par un dispositif de retenue pour enfants homologué dans les voitures de tourisme, c'est-à-dire respectivement un siège de bébé ou d'enfant. À l'automne, le Conseil fédéral a approuvé ces mesures et modifié les ordonnances y-relatives.¹²

Eisenbahn

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 19.06.1991
SERGE TERRIBILINI

En 1990, le Conseil fédéral avait mis en consultation un projet d'arrêté fédéral urgent afin d'accélérer la **procédure d'approbation des plans**, dans le but de freiner le poids financier grandissant de Rail 2000 et d'aller plus vite dans sa réalisation, celle-ci étant entravée par divers oppositions et recours. Son résultat fut dans l'ensemble positif. Le projet du gouvernement vise, en particulier, à diminuer le nombre des instances compétentes pour traiter les recours, à améliorer l'organisation de la procédure, à fixer des délais légaux pour le traitement des dossiers et à mieux coordonner les procédures de remembrements parcellaires et d'expropriations. Il est d'autre part prévu d'accroître le personnel affecté à l'approbation des plans, ce qui répond au postulat de la commission des transports et du trafic du Conseil des Etats transmis par cette Chambre en 1990. Le parlement a facilement adopté le projet du Conseil fédéral, mais le Conseil national dut affronter diverses propositions de non-entrée en matière, dont la principale provenait de V. Diener (pe, ZH), porte-parole de la minorité de la commission. Son argument principal était qu'une procédure accélérée risquait de mettre en question certains droits démocratiques, et que les retards étaient plutôt dus aux CFF et à la mauvaise conception de leurs projets. Cette même Chambre a également transmis une motion de sa commission demandant au Conseil fédéral de réviser la loi sur les chemins de fer pour que la procédure d'approbation des plans soit accélérée dans tous les domaines et d'une façon durable. Elle fit de même avec la motion Simmen (pdc, SO) de même teneur.¹³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 08.07.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Avec les directives européennes sur l'interopérabilité, l'UE veut permettre aux trains de circuler en Europe aussi librement que possible. Pour que la Suisse participe à ce mouvement d'uniformisation, le Conseil fédéral propose de les transposer dans le droit national sous le cadre de l'accord sur les transports terrestres. Les modifications de loi nécessaires à cette transposition du droit européen ont été mises en consultation. Les **directives européennes sur l'interopérabilité** visent à ce qu'il n'y ait plus d'obstacle technique au passage des frontières. Elles prévoient aussi la reconnaissance harmonisée des évaluations de conformité. En d'autres termes, les travaux d'un organisme de contrôle notifié seront reconnus dans le reste de l'UE. Sur la question de savoir qui s'occupera de l'évaluation de la conformité en Suisse, le Conseil fédéral propose de renoncer à l'instauration d'un service étatique, estimant que des organes privés pourraient se charger de cette tâche. Il soumet toutefois en consultation une deuxième variante. Celle-ci laisse à la Confédération la possibilité de mettre sur pied, en cas de besoin, un organe public, sans toutefois l'y obliger.¹⁴

Schifffahrt

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Alors que les émissions de gaz d'échappement et de bruit pour les automobiles sont réglementées dans le détail, aucune norme n'existe pour les bateaux à moteur navigant sur les lacs et fleuves suisses. Cela crée un problème pour l'environnement qui doit supporter un poids de plus en plus lourd du fait de l'accroissement continu du nombre d'embarcations. Face à cette situation, les cantons et Länder riverains du lac de Constance envisagent d'introduire, en 1992, des limites relativement sévères. Pour sa part, la Confédération s'est lancée dans l'élaboration d'un projet d'ordonnance qui rendrait de telles dispositions valables pour tous les lacs helvétiques.¹⁵

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 27.05.1993
SERGE TERRIBILINI

En adoptant une ordonnance restreignant la protection du tracé des voies navigables aux tronçons du Rhin, de Bâle jusqu'à l'Aar, et du Rhône, du Léman à la frontière française, le Conseil fédéral a ainsi entériné la décision prise en 1987 de **ne pas réaliser de canal navigable Rhin-Rhône**.¹⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.02.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a lancé une consultation relative à la **révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI)**. La révision visait à transposer la directive de l'Union Européenne sur la construction des bateaux de sport dans le droit suisse. La modification de l'ONI **changeait la procédure d'admission des bateaux de sport**. La responsabilité des importateurs et des constructeurs était d'avantage mise en jeu, parce qu'ils devaient garantir que les bateaux de sport soient fabriqués correctement du point de vue technique et qu'ils soient sûrs. Comme les certificats de construction étaient reconnus lors de l'immatriculation, la procédure d'admission auprès des services cantonaux de la navigation était facilitée et moins coûteuse. Les autres vérifications officielles se limitaient surtout au domaine environnemental, car la directive UE ne comprenait pas encore de dispositions comparables sur ce point. La consultation n'a pas donné lieu à des oppositions et par conséquent l'ONI a pu rentrer en vigueur à la mi-mai.¹⁷

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé la modification des ordonnances sur la navigation intérieure et sur l'expertise des types de bateaux. Elle a pris effet immédiat au 1er mai. Le DETEC a transposé dans le droit national une directive de l'Union européenne sur les bateaux de sports. Il en résultait une simplification de l'immatriculation des **bateaux de sports** ayant déjà été contrôlés selon les dispositions de la directive européenne. Certaines charges et contrôles supplémentaires sont restés en vigueur à cause de critères de protection de l'environnement, car les exigences de la directive allaient moins loin que le droit suisse et/ou les réglementations correspondantes étaient tout simplement inexistantes. La reprise de la directive a aussi rendu nécessaire l'adaptation de l'ordonnance sur l'expertise des types de bateaux. La révision de l'ordonnance a également tenu compte du développement d'un nouveau sport sur les plans d'eau suisses : le "**kite surfing**". C'est un sport où une personne se place sur une petite planche à voile ou de surf et se fait tracter par un cerf-volant ascensionnel. Les plans d'eau suisses n'étant pas très grands, il a résulté un nombre croissant de conflits d'intérêt entre les adeptes de ce sport et les autres usagers. La modification de l'ordonnance a essayé de tenir compte des intérêts de toutes les personnes concernées. Le kite surfing a été interdit en principe sur les eaux intérieures suisses, néanmoins les cantons ont été habilités à autoriser ce sport sur certaines sections des plans d'eau, à condition que la sécurité des autres usagers du lac soit garantie et qu'il ne soit pas porté atteinte à l'environnement naturel.¹⁸

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 21.11.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a approuvé les modifications de l'ordonnance concernant la **navigation sur le lac de Constance**. Les innovations concernaient essentiellement les règles sur le comportement des conducteurs de bateau. Le droit suisse de la navigation intérieure a prescrit pour la première fois que la conduite d'un bateau avec un taux d'alcoolémie supérieur à 0,8 pour mille est interdite. Pour les conducteurs de bateaux commerciaux transportant des marchandises et des passagers, le taux d'alcoolémie maximal est de 0,1 pour mille.¹⁹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a adapté le **règlement de la navigation sur le Lac de Constance (RNC)**, qui entrera en vigueur le 1er janvier 2006. Le RNC révisé interdit les scooters aquatiques. Pour des manifestations spéciales, des exceptions sont toutefois possibles moyennant des charges spéciales. Le RNC oblige tous les moteurs de bateau en service à faire l'objet d'un entretien régulier quant aux gaz d'échappement. Le règlement précise également la valeur de la déclaration de conformité des bateaux de sport. Celle-ci remplace les examens techniques et simplifie leur procédure d'admission. Les autres changements du RNC concernent les prescriptions sur les gaz d'échappement. Ces modifications les adaptent au dernier état de la technique. Désormais, les moteurs diesel satisfaisant aux normes européennes pour les bateaux de sport et pour l'emploi professionnel passeront par une procédure d'admission simplifiée.²⁰

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 16.02.2006
MAGDALENA BERNATH

Der Bundesrat gab eine **Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung** in die Vernehmlassung. Ab 2007 sollen auch für Schiffsführer Blutalkoholgrenzwerte gelten und zwar 0,5 Promille für nichtgewerbsmässige Schiffsführer und 0,2 Promille für Führer von Fahrgast- und Güterschiffen. Damit schafft die Regierung eine dem Strassenverkehrsrecht analoge eindeutige Rechtsgrundlage und vermeidet eine uneinheitliche Rechtsanwendung durch die Gerichte – bis anhin existieren keine klaren diesbezüglichen Vorgaben. Ausserdem beabsichtigt der Bundesrat, die Abgasbestimmungen der EU-Sportbootrichtlinien teilweise zu übernehmen. Diese sehen eine Partikelfilterpflicht für Schiffsdieselmotoren vor, welche eine Leistung von 37kW überschreiten.²¹

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 15.05.2007
NICOLAS FREYMOND

A partir du mois de juin de l'année sous revue, les bateaux de transport de passagers navigant sur les eaux suisses doivent disposer d'**une veste de sauvetage par passager**, contre une veste pour deux passagers précédemment. Ainsi en a décidé le Conseil fédéral, qui a en outre adopté de nouvelles directives techniques afin de favoriser l'accès des personnes handicapées aux bateaux.²²

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 19.06.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a mis en consultation un **projet de révision de l'ordonnance sur la navigation intérieure** autorisant l'utilisation de jet-skis sur les lacs suisses et modifiant certaines normes techniques. Le projet a suscité l'opposition unanime et catégorique des cantons et des groupes d'intérêts, en raison des nuisances sonores et des problèmes de sécurité posés par ce type d'engins. Par conséquent, le gouvernement a finalement fait marche arrière et retiré l'innovation contestée. Les modifications techniques n'étant à l'inverse aucunement critiquées, elles ont été maintenues et l'acte ainsi révisé entrera en vigueur au 1er janvier 2009.²³

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 15.07.2013
NIKLAUS BIERI

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) führte von April bis Juli eine Anhörung zur **Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung** durch. Mit der Revision soll einerseits ein Alkoholgrenzwert für das Führen eines Sport- oder Freizeitschiffes eingeführt, andererseits die rechtliche Grundlage zur Verwendung von Radar- und Satellitennavigationsgeräten zum Fahren bei erschwerten Sichtverhältnissen geschaffen und das Kitesailing-Verbot aufgehoben werden. Das Führen eines Sport- oder Freizeitschiffes bei Fahruntauglichkeit wegen Alkoholkonsums war bisher verboten, allerdings war die Regelung ohne konkreten Promillewert sehr vage. Die Revision sieht einen Alkoholgrenzwert von 0,5 Promille vor. Die Einführung eines Alkoholgrenzwertes zum Führen von Sport- und Freizeitschiffen wurde von den Anhörungsteilnehmern grösstenteils begrüsst, die SVP forderte aber kantonale Regelungen statt einer Bundesverordnung. Viele Anhörungsteilnehmer verlangten eine klarere Definition der betroffenen Bootskategorien sowie des Begriffs des Bootsführers. Die Regelung zu den Navigationsgeräten war weitgehend unbestritten und der Aufhebung des Kitesailing-Verbots auf Schweizer Gewässern wurde ebenfalls grösstenteils zugestimmt. Umweltverbände forderten dabei einen Schutzbereich von 300 Metern vom Ufer, da die Uferzonen ökologisch sensibel seien. Der Bundesrat wird die überarbeitete Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung im Januar 2014 verabschieden.²⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 12.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Luftfahrt

Le Conseil fédéral a exprimé le souhait de réglementer par voie d'ordonnance, donc de manière générale, les **atterrissages d'aéronefs à moteur en dehors des aérodromes** (atterrissages en campagne), et par conséquent de supprimer le régime d'autorisation spéciale auquel ils sont actuellement soumis. Il a mis en consultation un projet de réglementation censé concilier, d'une part, les intérêts économiques de l'aviation et, d'autre part, les impératifs de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. Les atterrissages en campagne, qui concernent presque exclusivement les hélicoptères, ont en effet suscité de vives polémiques, ces dernières années, opposant les professionnels de l'aviation et du tourisme aux organisations de protection de l'environnement, sur fond de développement de l'hélicisme notamment.²⁵

Post und Telekommunikation

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 16.08.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Au début d'avril, le Conseil fédéral a **mis en consultation un projet de modification de l'ordonnance sur La Poste**. Découlant de la révision de la loi sur La Poste, elle faisait aussi office de contre-projet indirect à l'initiative "Services postaux pour tous". L'association des opérateurs postaux privés l'a critiquée. Celle-ci trouvait que le projet d'ordonnance bridait la concurrence, plutôt que d'en assurer le bon fonctionnement. Les huit principaux concurrents de La Poste contestaient notamment la taxe de concession sur les activités de courrier. Celle-ci devait les faire participer au financement du service universel de La Poste. Un autre point litigieux avait trait aux prescriptions sur l'emploi, qui imposaient des conditions de travail analogues à celles des CCT de La Poste. Le projet de révision se voyait aussi **attaqué de toutes parts** par les partis. La droite et Economiesuisse souhaitaient une libéralisation plus rapide. Les socialistes et les syndicats voulaient, au contraire, la stopper, car ils craignaient un démantèlement du réseau postal. Ils critiquaient l'absence de dispositions claires obligeant La Poste à assurer ses prestations sur l'ensemble du pays. Par ailleurs, tant la gauche que la droite émettaient de sérieux doutes sur les sources de financement prévus pour permettre à la Poste de couvrir les coûts du service universel sans subvention fédérale.²⁶

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 22.10.2008
NICOLAS FREYMOND

À la surprise générale, et contre l'avis de Moritz Leuenberger, le Conseil fédéral est revenu sur sa décision de l'année précédente en optant pour une **accélération du rythme de la libéralisation**. Selon le projet mis en consultation en février, le monopole sera abaissé à 50 grammes dès le 1er avril 2009, puis supprimé en 2012 (au lieu de 2011 et 2014 respectivement). Estimant que la loi sur la poste (LPO) lui en donnait la compétence, le collège gouvernemental a en outre décidé de procéder **par voie d'ordonnance**, c'est-à-dire sans passer par le parlement. Pour l'ouverture complète, par contre, une révision de la LPO, soumise au référendum facultatif, sera nécessaire. Le service universel y sera maintenu et confié à la Poste pour la période 2012-2017. En 2017, il sera mis au concours. Sous la pression des milieux bancaires, le Conseil fédéral a finalement renoncé à proposer d'octroyer une licence bancaire à PostFinance. La Poste a réagi négativement, jugeant une réforme des conditions cadres nécessaire avant l'abaissement du monopole, afin de garantir l'égalité de traitement avec ses concurrents. Elle a en outre réitéré sa demande de licence bancaire en échange de la suppression de la garantie d'Etat. Le Syndicat de la communication a, lui, fustigé la « soumission » du Conseil fédéral à Economiesuisse et prédit à court terme la suppression de nombreux bureaux de poste et emplois.

Lors de la consultation, le PS, les Verts et les syndicats ont rejeté le projet du Conseil fédéral car il ne garantit pas le service universel pour tous, c'est-à-dire pour les habitants de toutes les régions, et laisse présager la suppression de nombreux emplois et la dégradation des conditions de travail dans la branche. Le PS a par ailleurs plaidé en faveur d'une véritable banque postale. À l'inverse, le PDC, le PRD, l'UDC, Economiesuisse et la Fédération des entreprises suisses se sont montrés très favorables, jugeant que la libéralisation procurera une plus grande liberté de choix, une meilleure qualité des prestations et une baisse des prix. Le projet a divisé les associations de consommateurs : alors que la FRC romande s'est déclarée hostile à la libéralisation, la Konsumentenforum a plaidé en sa faveur. Enfin, l'association des communes suisses y est opposée, car le projet du Conseil fédéral ne garantit pas le service universel généralisé.

Au parlement, la manière de faire du Conseil fédéral a été vivement critiquée. Dans un

premier temps, l'Assemblée fédérale a biffé l'abaissement dès 2009 du monopole de la Poste sur les lettres de 100 à 50 grammes du programme de législature. En dépit de cet avertissement, le Conseil fédéral a décidé, le 22 octobre, d'abaisser, par voie d'ordonnance, la limite du monopole pour les lettres de 100 à 50 grammes dès le 1er juillet 2009. S'il a rappelé sa volonté de libéraliser totalement le marché postal, il a toutefois renoncé à fixer une échéance précise. De plus, la version définitive du projet dissocie clairement la révision prochaine de la législation postale et la libéralisation. Cette dernière fera en effet l'objet d'un arrêté fédéral distinct, soumis au référendum facultatif. Enfin, le gouvernement a renoncé à soumettre à terme le service universel à un appel d'offres, ralliant l'opinion fréquemment émise lors de la consultation qu'aucun concurrent de la Poste ne pourrait offrir ce service.²⁷

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 31.08.2012
NIKLAUS BIERI

Die **Verordnung zum Postgesetz** ging im Januar in die Vernehmlassung, welche bis April dauerte. Kritisch äusserten sich in der Vernehmlassung die privaten Postdienstleister: Die Übermacht der Post werde mit der Verordnung zementiert, die Verordnung schaffe keine klaren Verhältnisse. Die Verordnung sichert der Post das Monopol auf Briefe unter 50 Gramm. Weil Briefe unter 50 Gramm rund 75% des gesamten Briefvolumens ausmachen, sichert das Monopol der Post massive Vorteile im gesamten Briefmarkt. Der Postregulator PostReg äusserte sich denn auch kritisch zum Monopol. Aus der PostReg wurde im Berichtsjahr die Kommission PostCom, welche seither den Postmarkt beaufsichtigt. Im August des Berichtjahres wählte der Bundesrat die sieben Mitglieder der PostCom. Präsiert wird die PostCom vom ehemaligen Zürcher Regierungsrat Hans Hollenstein. Mit dem Inkrafttreten des neuen Postgesetzes per 1.1.2013 wird die Post zu einer Aktiengesellschaft. In einer zweijährigen Übergangszeit ab 2013 wird ein neuer Gesamtarbeitsvertrag mit dem Personal ausgehandelt.²⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 14.08.2013
NIKLAUS BIERI

Die **Änderung der Verordnung über Fernmeldedienste** zielt darauf ab, Zugangspreise zu Dienstleistungen der marktbeherrschenden Swisscom zu definieren und sicherzustellen, dass andere Anbieter im Wettbewerb nicht diskriminiert werden. Anbieter, die den Zugang zu Entbündelungsprodukten suchen (Orange, Sunrise, Verizon, VTX) sowie Konsumentenorganisationen äusserten sich in der Vernehmlassung denn auch ganz oder mehrheitlich zustimmend, während die Swisscom sowie Kabelnetzbetreiber und Glasfaserfirmen eine ganz oder mehrheitlich ablehnende Haltung einnahmen. Befürchtet wurde von ablehnender Seite, dass ein solchermaßen definierter Zugang zum Netz Rechtsunsicherheit bringen und die Investitionen ins Netz bremsen würde. Die zustimmende Seite betonte die Wichtigkeit des Wettbewerbes.²⁹

1) NZZ, 15.7.00.

2) Presse du 20.5 et 3.10.92.

3) Presse du 23.7.93.

4) Presse du 12.4.95; 24 Heures, 2.6 et 7.10.95; BaZ, 4.7.95; NZZ, 24.7.95; NF, 18.12.95.

5) Presse des 2.4 et 7.7.98; LT, 5.8.98.

6) Presse du 16.5 et 11.10.01.

7) Presse du 23.11.01.

8) DETEC, communiqué de presse, 3.7.02.; QJ, 18.2.02 (consultation); presse du 11.7.02 (CF); TG, 10.8.02 (50 cm3).

9) Presse du 30.7.03.

10) LT, 25.10.03; Lib., 12.11.03; TG, 27.11.03.; Presse du 30.7.03 (lancement de la consultation); LT, 17.10.03 (approbation).

11) NLZ, 1.4.09; OFROU, communiqué de presse, 31.3.09.

12) Bund, 9.1.09; presse du 15.10.09; OFROU, communiqué de presse, 8.1 et 14.10.09.

13) BO CE, 1991, p. 407 ss.; BO CE, 1991, p. 581 ss.; BO CE, 1991, p. 616 ss.; BO CE, 1991, p. 991ss.; BO CN, 1991, p. 1124 ss.; BO CN, 1991, p. 1243 ss.; BO CN, 1991, p. 1409 ss.; Bund, 30.1.91; NZZ, 31.1., 23.2. et 10.4.91; Presse du 12.2., 17.4., 7.6. et 19.6.91; Ww, 18.4.91; SZ, 15.6.91.; FF, 1991, I, p. 941 ss.; FF, 1991, II, p. 1435

14) Lib., 8.7.04.

15) BaZ, 12.2. et 23.11.90; NZZ, 19.2.90; SN, 21.2. et 20.8.90; SGT, 7.3.90; AT, 22.9.90; TA, 22.11.90.

16) NQ, 22.4.93; BaZ, 27.5.93.

17) Communiqué de presse du DETEC, 23.2.00.

18) TG, 10.3.01; LT, 1.5.01; DETEC, communiqué de presse, 16.3.01.

19) FF, 2001, p. 1256; DETEC, communiqué de presse, 21.11.01.

20) DETEC, communiqué de presse, 2.12.05.

21) 24h und QJ, 15.2.06; NZZ, 16.2.06.

22) NZZ, 10.3 et 15.5.07.

23) NZZ, 5.2 et 19.6.08; NLZ, 11.3.08 (cantons).

24) SGT, 17.6.13; NZZ, 15.7.13; Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr (2013). Bericht zur Anhörung zur Revision der Binnenschiffverkehrsverordnung".

25) FF, 2010, p. 6052; NZZ, 9.9.10; OFAC, communiqué de presse, 8.9.10.

26) FF, 2003, p. 2425 ss.; presse du 10.4 (lancement de la consultation); 22.7 (entreprises privées) et 16.8.03 (partis).

27) Presse du 17.9.08; LT, 19.9.08 (AF); presse du 23.10.08 (CF); Presse du 28.2.08.; TA, 5.3.08 (PS); LT, 16.6.08; LT et NZZ,

17.6.08; LT, 4.7.08 (communes).

28) TA, 22.5.12. BZ, 22.5.12. NZZ, 6.6.12.

29) Lit. "BAKOM Bundesamt für Kommunikation (2013). Bericht zur Anhörung zur Änderung der Verordnung über Fernmeldedienste (FDV)".