

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Landwirtschaft und Umweltschutz, Allgemeiner Umweltschutz
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2022

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Longchamp, Claude
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Longchamp, Claude; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Landwirtschaft und Umweltschutz, Allgemeiner Umweltschutz, 1978 - 2021*. 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	4
Eisenbahn	12
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Schifffahrt	15
Luftfahrt	15
Post und Telekommunikation	16

Abkürzungsverzeichnis

BUWAL	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VTs	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
WWF	World Wide Fund for Nature
EMD	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
VöV	Verband öffentlicher Verkehr
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

OFEFP	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
WWF	World Wide Fund for Nature

DMF	Département militaire fédéral, aujourd'hui: Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS)
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
UTP	Union des transports publics
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 26.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Die schweizerischen Behörden bekräftigten ihren Willen, aus Gründen des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit und der Verkehrspolitik **an der 28 t-Limite festzuhalten** (siehe auch Ip. 88.489) und sich gegen eine Überflutung der Schweiz durch den stark wachsenden Strassentransitverkehr aus dem EG-Raum zur Wehr zu setzen. Als Alternative soll langfristig der Bau einer neuen Eisenbahnlinie durch die Alpen (NEAT) und kurzfristig die Einrichtung eines Huckepack-Korridors für den Transport von Lastwagen mit 4 m Eckhöhe auf der Schiene angeboten werden (siehe Mo. 87.322); für beide Projekte sind die Vorabklärungen weitergeführt worden. Diese Vorschläge, die der Vorsteher des EVED bei verschiedenen Gelegenheiten seinen ausländischen Amtskollegen und -kolleginnen vorstellte, wurden zwar mit Interesse aufgenommen. Ob sie jedoch als ausreichend akzeptiert werden, liess sich noch nicht ausmachen. Gespräche zwischen Bundesrat Ogi und den Verkehrsministern Italiens, Österreichs und der BRD im Oktober brachten keine konkreten Ergebnisse.¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 21.09.1989
SERGE TERRIBILINI

La **petite chambre a rejeté** une seconde initiative du canton de Zurich qui demandait que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les voitures**, redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population. La Commission «santé et environnement» a considéré que cette mesure aurait des répercussions négatives sur les relations de la Suisse avec les autres pays d'Europe. Elle a vu, de plus, une injustice sociale dans ce système de taxation égalitaire.²

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 14.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Durant l'année, A. Ogi a déclaré à plusieurs reprises que **la CE paraissait assouplir sa position** et prêter une oreille plus attentive au concept de transport combiné rail-route, regardé auparavant avec un certain scepticisme. Cela semble dû, en partie, au nouveau commissaire des Transports de la CE, K. Van Miert, qui a accueilli de manière beaucoup plus compréhensive que son prédécesseur les solutions prônées par la Suisse. A. Ogi, lors de deux participations à la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), a pu faire avancer le dossier du transit. Dans un premier temps, à Londres, les ministres européens ont accueilli favorablement le projet de NLFA et les mesures à court terme envisagées par la Suisse. Dans un deuxième temps, à Paris, la CEMT a exprimé sa volonté d'oeuvrer dans le sens du trafic combiné et de la protection de l'environnement dans le domaine du trafic des poids lourds.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 01.12.1989
SERGE TERRIBILINI

En fin d'année, **Bruxelles décidait de poursuivre ses négociations** et a annoncé son intention de le faire **en tenant compte des impératifs écologiques et en développant le trafic combiné rail-route**. Les Douze ont démontré leur rapprochement avec les thèses helvétiques en abandonnant toute référence explicite relative à l'exigence d'un corridor routier pour les poids lourds de 40 tonnes. La décision unilatérale du Conseil fédéral de démarrer les travaux pour l'aménagement du Lötschberg et du Gothard a sans doute influencé positivement cette attitude. Cependant, la CE demanda à la Suisse d'assouplir substantiellement sa position pour faire face au transit routier communautaire en constante augmentation, notamment en ce qui concerne le transport de denrées périssables. Elle a renoncé, par contre, aux sanctions que demandait l'Allemagne relativement à l'interdiction faite aux poids lourds par la Suisse et l'Autriche de rouler de nuit.⁴

STANDESINITIATIVE
DATUM: 23.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a décidé de ne pas donner suite à **deux initiatives du canton de Berne**, prévoyant l'introduction de douze dimanches sans voitures (Kt. Iv. 88.204) pour la première **et** du Jeûne fédéral sans voitures (Kt. Iv. 88.205) pour la seconde, non plus qu'à celle **du canton de Bâle-Campagne** (Kt.Iv. 89.200) désirant l'instauration de plusieurs dimanches de ce type. Les initiants ont motivé leurs textes par des considérations essentiellement environnementales. Si cet argument n'a pas été contesté par la grande chambre, celle-ci s'est cependant opposée aux moyens

proposés. Pour elle, de telles mesures n'auraient pas un très grand impact, puisque le trafic serait reporté sur d'autres jours de la semaine. De plus, cela ne pourrait que nuire aux relations de la Suisse avec le reste de l'Europe dans un domaine déjà sensible. Par ailleurs, il fut avancé que des propositions semblables avaient déjà été repoussées en votation populaire, soit au niveau fédéral (1978), soit au niveau cantonal (Zurich en 1989).

Pour les autres mesures prises ou envisagées en faveur de l'environnement (écobonus, généralisation du catalyseur, limitations de vitesse estivales sur les autoroutes et taxe sur l'essence), cf. infra, part. I, 6d (Qualité de l'air).⁵

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.01.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil national**, tout comme la petite chambre en 1989, a décidé de **ne pas donner suite** à l'initiative du canton de Zurich demandant que la Confédération perçoive une **taxe kilométrique sur les véhicules automobiles**, qui serait redistribuée ensuite de manière égale et individuelle à la population (écobonus). La majorité de la chambre a estimé que les derniers développements en la matière ne permettaient pas d'accepter le texte; en 1991, après avoir adopté le principe de l'écobonus, le Conseil fédéral, après diverses recherches, s'est heurté à des problèmes techniques et financiers qui l'on conduit à abandonner cette idée. En outre, l'annonce de la création d'un écobonus avait soulevé de vastes protestations, autant dans la population que dans le monde politique.⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'**initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes)**, sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
- Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière

dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁷

externen Kosten des Verkehrs auf CHF 9.4 Mrd.

Für den grössten Kostenanteil war dabei der motorisierte private Personen- und Güterverkehr auf der Strasse mit rund CHF 6.5 Mrd. verantwortlich. Auf den Schienenverkehr entfielen Kosten von CHF 740 Mio., auf den Schiffsverkehr von CHF 57 Mio. Für den Langsamverkehr resultierte ein Netto-Nutzen von rund CHF 400 Mio. In der Studie wurde darauf hingewiesen, dass diese Zahlen auch im Verhältnis zu den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger betrachtet werden müssen: Im Strassenverkehr werden deutlich mehr Personen und Güter transportiert als mit den anderen Verkehrsträgern.⁸

BERICHT

DATUM: 13.03.2019

BERNADETTE FLÜCKIGER

Im März 2019 publizierte das ARE den überarbeiteten Bericht über die **externen Effekte des Verkehrs im Jahr 2015**. Die umfassende Studie gab – wie bereits die Vorgängerstudie für das Jahr 2010 – einen Überblick über die Effekte des Verkehrs in zahlreichen Bereichen, etwa luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden, Gebäudeschäden, Ernteauffälle, Biodiversitätsverluste, Lärm, Klima oder Gesundheitsnutzen des Langsamverkehrs. Die gesamten externen Kosten des Verkehrs beliefen sich für 2015 auf **CHF 12.8 Mrd.** Dabei erwies sich der Strassenverkehr (Private und Güter) mit CHF 9.1 Mrd. als Hauptkostentreiber. Der Luftverkehr zeichnete für CHF 1.2 Mrd. verantwortlich, während auf den Schienenverkehr 1.1 Mrd. entfielen. Der öffentliche Strassenverkehr verursachte externe Kosten von CHF 260 Mio. und der Schiffsverkehr von CHF 90 Mio. Im Langsamverkehr resultierte neben Kosten von CHF 1.1 Mrd. auch ein externer Gesundheitsnutzen von CHF 1.4 Mrd. Im Bericht wurde darauf hingewiesen, dass die Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger naturgemäss sehr unterschiedlich ausfallen; im Strassenverkehr werde beispielsweise ein Vielfaches mehr an Personen transportiert als im Schiffsverkehr.⁹

Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE

DATUM: 28.05.1978

HANS HIRTER

Durant l'année écoulée, l'**initiative pour «douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions»** a fait l'objet d'une votation populaire. Les représentants de cette initiative dite de Berthoud ont insisté sur le fait qu'il s'agissait surtout, pour eux, d'instaurer un processus de réflexion. Compte tenu des effets secondaires négatifs du trafic motorisé (accidents, bruit, gaz d'échappement), il importait de démontrer qu'il était possible d'organiser ses loisirs de façon satisfaisante, même sans automobile. Les adversaires de l'initiative ont fait preuve de compréhension à l'égard d'une pareille préoccupation. En revanche, ils se sont élevés vigoureusement contre la tentative d'imposer de telles vues au moyen de prescriptions légales. A cela s'ajoutent, naturellement, la crainte des répercussions d'ordre économique que les représentants des milieux touristiques et de l'industrie automobile ont exprimées à l'endroit de l'initiative. Parmi les partis politiques, seules l'Alliance des indépendants, l'Action nationale et quelques sections cantonales du Parti socialiste s'étaient prononcées en faveur de cette initiative. Quant aux grands partis bourgeois, ils ont été fort critiqués au sein de leurs propres organisations de jeunesse pour leur attitude particulièrement favorable à l'automobile. Cela avait déjà été le cas lors de la votation populaire sur l'initiative «démocratie dans la construction des routes nationales». Le 28 mai, le peuple décida par 1'191'204 non contre 678'162 oui de rejeter l'initiative. Tous les cantons l'ont rejetée, mais avec des majorités plus prononcées en Suisse romande qu'en Suisse alémanique.¹⁰

VOLKSINITIATIVE

DATUM: 27.03.1984

CLAUDE LONGCHAMP

Bereits vor dem Bundesratsentscheid hatte ein privates Komitee unter der Führung eines Automobiljournalisten eine **Volksinitiative «Pro Tempo 100/130»** angekündigt, welche die bis dahin gültigen Höchstgeschwindigkeiten in der Bundesverfassung verankern möchte. Begründet wurde der Vorstoss damit, Reduktionen von Tempolimiten seien umweltpolitisch unbegründet; sie stellten vielmehr eine neue «Schikane» für den Automobilisten dar. Unterstützt wird er vom ACS und vom TCS. Im Parlament löste der Bundesratsentscheid verschiedene Reaktionen aus. Der Ständerat lehnte eine Motion (Mo. 84.560) ab, welche für die Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten das Parlament zuständig erklären wollte. Als direkte Antwort auf das gestartete Volksbegehren «Pro Tempo 100/130» reichte Nationalrat A. Herzog (poch, ZH) eine Einzelinitiative (Pa.Iv. 84.225) ein, welche die Fixierung von Tempo 80 und 100 in der Bundesverfassung verlangt.¹¹

Während Massnahmen zur Reduktion des Schadstoffausstosses auch in der Bevölkerung weitgehend unterstützt wurden, löste die **Forderung der Umweltorganisationen, der private Motorfahrzeugverkehr müsse gebremst oder gar reduziert werden**, heftige Reaktionen aus. Mit der Idee eines Öko-Bonus, einem massiven Zuschlag auf Benzin, dessen Ertrag gleichmässig auf die ganze Bevölkerung zu verteilen wäre, wollte der VCS auf Kosten der Vielfahrer diejenigen Verkehrsteilnehmer belohnen, welche wenig oder gar nicht autofahren; eine entsprechende Motion Jaeger (Idu, SG) (Mo. 85.495) wurde indessen vom Nationalrat auch nicht in Postulatform überwiesen. Ebenfalls abgelehnt wurde eine Motion der LdU/EVP-Fraktion (Mo. 84.599), die den Bundesrat aufforderte, Vorkehrungen zu treffen, um bei einem weiteren Fortschreiten des Waldsterbens eine Treibstoffrationierung verfügen zu können (siehe auch Kt.Iv. 85.202). Dagegen **verlangte das Parlament** in einem aufsehenerregenden Entscheid vom Bundesrat **die Einführung von Tempo 100 auf Autobahnen** im Sinne einer Sofortmassnahme (Mo. 83.956; Po. 85.326; Kt.Iv. 84.203; Kt.Iv. 84.204). Die Landesregierung, die in dieser Frage allein zuständig ist, beschloss jedoch, an den auf Anfang 1985 in Kraft gesetzten Tempolimiten 80/120 einstweilen festzuhalten. Mit 256'207 gültigen Unterschriften wurde eine Initiative «Pro Tempo 130/100» eingereicht. Der Berner Grosse Rat stimmte mit grossem Mehr einer Motion zu, wonach sich die Regierung beim BR für 6 autofreie Sonntage einsetzen soll. Die geplante Neuauflage der 1978 abgelehnten «Burgdorfer Initiative» für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage wurde fallen gelassen. Dagegen konnte der Aufruf verschiedener, teilweise durch kantonale Regierungen unterstützter Komitees zur «Aktion autofreier Bettag» insgesamt als Erfolg gewertet werden.

Eine **erfreuliche Auswirkung dieser Tempobegrenzung** auf National- und Hauptstrassen konnte die Unfallstatistik verzeichnen: Erstmals seit 1954 wurden im Berichtsjahr wieder weniger als 1'000 Verkehrstote (908, das sind 17.2 Prozent weniger als 1984) registriert, obwohl sich der Fahrzeugbestand seither mehr als verfünffachte. Auch die Zahl der Verletzten sank auf 29'827 (2.5 Prozent weniger als 1984), während die Unfälle gesamthaft leicht zunahmen (+0.7 Prozent). Der Bundesrat beschloss die Erhöhung der Ordnungsbussen im Strassenverkehr um durchschnittlich 50 Prozent auf Anfang 1986. Stärker heraufgesetzt wurden dabei die Bussenansätze für jene Übertretungen, die für die Verkehrssicherheit von Bedeutung sind. Nachdem sich in der Vernehmlassung zur Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) die Mehrheit der Kantone unter anderem für eine Erhöhung der allgemein zulässigen Breite von Motorfahrzeugen auf 2.5 m ausgesprochen hatte, kündigten die **Schweizerische Verkehrsstiftung, der VCS sowie die Interessengemeinschaft Velo Schweiz das Referendum an**: Breitere Lastwagen würden die Fussgänger und Zweiradfahrer vermehrt gefährden, und zudem seien Strassenverbreiterungen auf Kosten von Kulturland, Vorgärten und Trottoirs zu befürchten. Die Exekutive eröffnete ferner die **Vernehmlassung zur Neugestaltung der Strassenrechnung**, welche für finanz- und verkehrspolitische Entscheide – vor allem in der Frage des Eigenwirtschaftlichkeitsgrades der verschiedenen Verkehrskategorien – von wesentlicher Bedeutung ist.

(Die eidgenössischen Räte genehmigten einstimmig das Haager Übereinkommen über das auf Strassenverkehrsunfälle anzuwendende Recht, welches die Schweiz 1980 unterzeichnet hatte (BRG 84.080).)¹²

Wie der Ständerat im Vorjahr empfahl auch die Volksskammer die **Initiative «Pro Tempo 130/100»** Volk und Ständen zur Ablehnung (mit 123:23 Stimmen). Sowohl ein Rückweisungsantrag Gros (Ip, GE), der die Kompetenz zur Festsetzung der Höchstgeschwindigkeiten vom Bundesrat auf das Parlament übertragen wollte, als auch ein von den Liberalen unterstützter Antrag Scherrer (ap, BE), das Volksbegehren zur Annahme zu empfehlen, wurden mit grosser Mehrheit abgelehnt. Neben den Linken und Grünen sprachen sich auch die Fraktionen der FDP, der CVP und der SVP klar gegen die Initiative aus, da Geschwindigkeitslimiten nicht in die Verfassung gehörten. Allerdings forderten die FDP und die SVP den Bundesrat mit aller Deutlichkeit auf, die Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen wieder auf 130 Stundenkilometer zu erhöhen und ausserorts Tempo «80 plus» zu verfügen (d.h. generell 80 km/h mit der Möglichkeit, die Limiten auf 100 km/h zu erhöhen, wenn entsprechend ausgebaute Strassen ein höheres Tempo erlauben).

Dieser Kompromissvorschlag wurde von den Strassenverkehrsverbänden FRS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisierten, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat seinerseits nahm in der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf

den Autobahnen und Hauptstrassen eine abwartende Haltung ein. Er verschob den auf Ende des Berichtsjahres in Aussicht gestellten Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime auf den Autobahnen und Hauptstrassen, da zuerst die Elektrowatt-Studie für zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung ausgewertet werden müsse. Damit handelte sich die Landesregierung den Vorwurf der Verzögerungstaktik ein.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.1989
SERGE TERRIBILINI

Après avoir poursuivi l'expérience du 80/120 km/h en 1987, le Conseil fédéral devait à nouveau se prononcer à ce sujet en 1989. Cette décision devait donc jouer un rôle important dans le cadre de la votation sur l'**initiative «Pro vitesse 100/130»**. Le gouvernement attendit le mois d'août pour se faire une opinion définitive car il voulait, auparavant, prendre connaissance du rapport de la société Elektrowatt sur les mesures à élaborer pour l'assainissement de l'air. Depuis un certain temps était apparu une solution de compromis entre le 80/120 et le 100/130; le 80+/130, c'est à dire le retour au 130 km/h sur les autoroutes et le maintien du 80 km/h sur les routes hors des agglomérations avec possibilité d'instaurer le 100 km/h sur certains tronçons bien adaptés. Cette solution, soutenue par le PRD, l'UDC, le PL et les clubs automobiles aurait pu, en cas d'acceptation, entraîner le retrait de l'initiative 100/130. Le Conseil fédéral ayant finalement opté, pour des raisons de protection de l'environnement et de sécurité routière, pour la prolongation du 80/120, l'initiative fut maintenue et l'ACS, le TCS et le PL s'engagèrent à faire activement campagne pour elle. Après la votation, le Conseil fédéral a levé le caractère provisoire du 80/120. Ces vitesses sont désormais définitives et ancrées dans l'ordonnance sur les règles de la circulation routière et l'ordonnance sur la signalisation routière.

L'initiative «Pro vitesse 100/130» du journaliste bâlois B. Böhi s'est vue nettement repoussée par le souverain (62% contre 38%). Celui-ci a donc suivi l'avis du Conseil fédéral et des Chambres qui n'avaient proposé aucun contre-projet ainsi que celui de la plupart des partis et organisations. Ce texte demandait que les vitesses maximales autorisées de 130 km/h sur les autoroutes et de 100 km/h sur les routes hors des localités (des vitesses maximales inférieures ou supérieures pourraient être fixées sur certains tronçons particuliers) soient restaurées et inscrites dans la Constitution fédérale en complément de l'art. 37bis.

Cette votation s'est caractérisée par une importante participation de 69.2 pour cent; l'initiative «Pro vitesse 100/130» a bénéficié de son jumelage, lors du scrutin du 26 novembre, avec l'initiative hautement controversée «pour une Suisse sans armée». Le résultat de la votation a montré que, pour la quatrième fois en dix ans, la Suisse romande s'est fait majoriser par la Suisse alémanique sur une question touchant à la circulation routière; tous les cantons romands ont accepté l'initiative contre aucun alémanique. Cependant; par comparaison aux votations précédentes sur le même sujet, ce fossé s'est légèrement comblé.

Votation du 26 novembre 1989

Participation: 69.2%
Non: 1'836'521 (62.0%) / 20 cantons
Oui: 1'126'458 (38.0%) / 6 cantons

Mots d'ordre:

- Non: PDC (1*), UDF, PEV, PLR (9*), PES, AdI, PST, POCH, DS, PSS, UDC (6*), USAM
- Oui: PSL, PLS (1*), USS, TravS

* Recommandations différentes des partis cantonaux

Le débat autour de cette initiative s'est articulé principalement autour de deux thèmes: la protection de l'environnement et la sécurité routière. L'argumentation des opposants s'est développée selon ces deux axes. D'une part, selon eux, la limitation des vitesses constitue le meilleur moyen de lutter contre les accidents de la route; en comparant les années 1981-1984 où le 100/130 était en vigueur et les années 1985-1988, les opposants ont fait apparaître que, sur les routes en-dehors des localités, il y a eu 381 tués et 2'418 blessés graves en moins. D'autre part, ils ont mis en évidence qu'avec le 80/120 les émissions d'oxydes d'azote provenant du trafic des véhicules à moteur privés avaient diminué de façon significative. Ils ajoutèrent que, seul, le catalyseur ne permet pas d'atteindre les buts fixés par la stratégie de lutte contre la pollution de l'air. Du point de vue juridique, les opposants ont considéré comme inadmissible d'inscrire des vitesses dans la Constitution; elles doivent pouvoir être modifiées rapidement pour

s'adapter à de nouvelles situations (en cas d'harmonisation des normes européennes, par exemple).

Les partisans de l'initiative ont développé les mêmes thèmes. Du point de vue de la protection de l'environnement, ils ont rappelé que le régime du 80/120 avait été instauré à l'époque où l'on pensait que les forêts étaient en danger de mort mais que, depuis 1987, les véhicules s'étaient vus appliquer de sévères prescriptions sur les gaz d'échappement, ce qui avait amélioré considérablement, selon eux, la qualité de l'air. En conséquence, la décision du Conseil fédéral de 1984 n'avait, toujours selon eux, plus de fondements et le gouvernement aurait dû tenir sa promesse d'un retour au 100/130. En ce qui concerne la sécurité routière, les partisans de l'initiative ont prétendu que, pour combattre les accidents, il ne fallait pas abaisser les limitations de vitesse, mais plutôt assainir des tronçons de route dangereux, construire des routes de contournement et des autoroutes, améliorer la technique des véhicules et mieux former les conducteurs. Sur ce qui est d'inscrire des vitesses dans la Constitution, les défenseurs de l'initiative ont assuré que c'était là le seul moyen de garantir la population contre des mesures arbitraires et contre le risque de les voir abaissées régulièrement.

La campagne précédant le scrutin a vu se dérouler un débat au ton très passionnel. Pour preuve, le discours des partisans de l'initiative vint quelquefois s'inscrire dans la problématique de la liberté individuelle, menacée, selon eux, par les limitations de vitesse promulguées par les autorités. Les clubs automobiles, quant à eux, n'ont pas lésiné sur les moyens et ont mené une action publicitaire de grande envergure, en particulier en Romandie. Dans cette région du pays, et au contraire de la Suisse alémanique, la presse prit souvent position en faveur de l'initiative. La déception affichée de certains quotidiens, au lendemain des résultats de la votation, qui allèrent jusqu'à parler de «diktat alémanique», en témoigne. Durant la campagne, l'affrontement se déroula surtout autour des problèmes de la sécurité routière. Du côté des opposants, la communauté de travail «santé et sécurité sur la route», formée de représentants de toutes les professions médicales et paramédicales, intervint massivement et fut en première place dans les médias.

L'analyse VOX de cette votation a bien mis en relief le fossé existant entre la Suisse romande et la Suisse alémanique en ce qui concerne la circulation routière. Elle affine l'observation en révélant que, si la base sympathisante des partis bourgeois (à l'exception du PL) a relativement suivi les consignes de vote négatives en Suisse alémanique, c'est le phénomène inverse qui s'est produit en Suisse romande. Plus généralement, les votants se réclamant d'un parti bourgeois se sont prononcés nettement plus en faveur de l'initiative que les sympathisants de gauche.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats se sont prononcés sur les initiatives «trèfle à quatre» (devenues «trèfle à trois» dans le courant de l'année). Celles-ci sont composées de quatre textes distincts lancés par l'AST et déposés en 1987. Ils visent à empêcher la construction de quatre tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N16 (Transjurane) qui représentent sept pour cent du réseau total, soit 137 km. Les Chambres et le gouvernement s'y sont opposés car, selon eux, ils mettent en cause la conception globale des routes nationales et créeraient des lacunes dans une structure censée former un tout. De plus, cela n'aurait guère d'influence sur le trafic 'en général et nuirait plutôt à sa fluidité dans les régions concernées. Ainsi, un réseau de routes nationales inachevé engorgerait les villes et les villages des zones non-desservies et, de ce fait, irait à l'encontre d'une politique raisonnable de protection de l'environnement. En outre, selon le Conseil fédéral, l'introduction de l'étude d'impact donne assez de garanties pour limiter au maximum les dégâts causés à la nature.¹⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1989
SERGE TERRIBILINI

A la fin de l'année 1989, le comité «pour un Jura libre d'autoroute» a **retiré son initiative contre la N16**. Le Conseil des Etats n'eut donc ainsi que trois objets à traiter. Les raisons invoquées furent que ce projet manquait considérablement de soutien dans le canton du Jura et qu'il était devenu une source de blocage et de conflit entre les milieux de protection de l'environnement, les autorités cantonales et les partis politiques. Le comité a estimé aussi avoir atteint son but qui était, plutôt qu'une suppression de la N16, l'obtention de garanties qu'une action d'envergure en faveur de l'environnement serait entreprise.¹⁶

MOTION
DATUM: 21.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Cavadini (prd, TI) concernant le tronçon final de la N2 vers Chiasso (TI). Le député a demandé que le Conseil fédéral, d'entente avec les autorités du Tessin et de Chiasso, réexamine le tracé de cette autoroute, afin de trouver une solution aux problèmes d'encombres et de pollution de la région.¹⁷

MOTION
DATUM: 31.01.1992
SERGE TERRIBILINI

J.-Cl. Zwahlen (pdc, BE) a déposé en début d'année une motion cosignée par 119 députés demandant que la **N16 passe en tunnel entre Moutier (BE) et Granges (SO)** et que la route dans la vallée de Tavannes soit abandonnée, ceci afin de rapprocher Moutier du plateau et d'éviter un trafic de transit gênant dans cette vallée. Le Conseil fédéral s'est d'ores et déjà opposé à cette solution qui reviendrait à dédoubler une route nationale déjà en construction, poserait de gros problèmes d'environnement (protection de l'air et des sites) et retarderait la construction.¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Le comité «Rétrotrafic», réunissant divers groupements écologistes, a lancé une **initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux»**. Ce texte propose que les diverses instances politiques agissent de sorte que cet objectif soit rempli dans les dix ans. Le volume de trafic atteint devrait ensuite rester stable. Les transports publics ne seraient pas pris en compte. Les moyens à utiliser pour parvenir au but fixé sont laissés à l'initiative du législateur; si ce dernier tardait trop, le gouvernement pourrait cependant intervenir par voie d'ordonnance. Pour sa part, l'ATE a renoncé à lancer une initiative visant à ramener à cinq litres aux 100 km l'essence consommée par les véhicules automobiles.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.05.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'initiative "**Rétro-traffic**" a été déposée à la Chancellerie fédérale munie de quelque 110'000 signatures. Lancée en 1994 par les milieux roses-verts, cette initiative demande une réduction de moitié, sur dix ans, du trafic motorisé. Les transports publics ainsi que les axes de transit international devraient cependant être épargnés.²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a pour sa part recommandé le rejet sans contre-projet de l'initiative "Rétro-traffic" déposée en 1996 par des milieux roses-verts et demandant une réduction de moitié sur 10 ans du trafic motorisé. De l'avis de l'exécutif, l'acceptation de cette initiative aurait des conséquences très négatives pour la Suisse. Les rapports avec l'UE deviendraient notamment très difficiles, les pays européens ne pouvant évidemment accepter de diminuer de moitié leur trafic de transit. Le financement des NLFA serait également menacé, la réduction de moitié du trafic motorisé entraînant une baisse très importante des recettes provenant de la route. Les régions rurales, périphériques et touristiques seraient pour leur part durement frappées au vu de leur grande dépendance vis-à-vis de la route. Enfin, les différentes mesures qui devraient être prises pour atteindre l'objectif fixé (hausse du prix de l'essence de plus de CHF 1, subventionnement massif des transports publics afin d'en augmenter l'attractivité, introduction de péages, etc.) auraient des conséquences funestes pour la croissance économique et l'emploi.²¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En début d'année, un comité composé d'écologistes alémaniques a lancé une **initiative populaire intitulée "Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans"**. Comme son titre le suggère, l'initiative demande que le trafic motorisé – à l'exception des transports publics et des services d'urgence – soit banni des routes helvétiques quatre dimanches par année. La mesure devrait s'appliquer, dans un premier temps, pendant quatre ans seulement. Suite à cette période probatoire, le peuple serait amené à se prononcer sur son maintien définitif. Rappelons qu'en 1978, une initiative similaire visant à introduire 12 dimanches sans voitures par année avait été assez largement refusée par le peuple et les cantons. Le Conseil national a par ailleurs décidé de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Teuscher (av, BE; iv.pa. 96.408) demandant de procéder aux modifications légales nécessaires afin que deux jours sans voitures soient organisés chaque année.²²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.06.1998
LAURE DUPRAZ

L'**initiative populaire** «**Pour un dimanche sans voitures par Saison** – un essai limité à quatre ans» a formellement **abouti** en juin avec 111'718 signatures. L'initiative demande que quatre dimanche par année, de 4 heures à 24 heures, la population puisse librement disposer de toutes les places et voies publiques qui seront fermées au trafic motorisé privé. Si l'initiative était acceptée, après l'essai de quatre ans le peuple devrait se prononcer à nouveau sur l'article constitutionnel pour décider s'il sera définitif.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêté fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions.²⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message** concernant l'initiative populaire «**Pour un dimanche sans voitures par saison** – un essai limité à quatre ans». Les initiants souhaitaient transformer les routes, quatre dimanches par année, en lieux de divertissement. L'exécutif a jugé qu'une interdiction étatique était inadéquate pour inciter à un comportement correct ou à l'amélioration de la qualité de la vie. Il a en outre estimé que les régions moins bien munies en transports publics seraient pénalisées par l'initiative. Elle lèserait également certaines branches de l'économie dépendant du tourisme – notamment dans les régions isolées. Les pays voisins de la Suisse ne comprendraient guère le blocage du trafic routier privé aux frontières suisses ces dimanches-là, a estimé l'exécutif. La Suisse pourrait même se voir infliger des sanctions pour générer un surcroît de trafic dans les pays voisins. Le Conseil fédéral a donc recommandé un rejet de l'initiative sans contre-projet.²⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Déposée en 1996 avec 108'000 signatures, l'initiative populaire pour la réduction du trafic **Actif-traffic** (appellation initiale rétro-traffic) a été soumise au vote le 12 mars. Celle-ci demandait à la Confédération, aux cantons et aux communes de «réduire de moitié le trafic routier motorisé dans les dix ans» qui suivraient son acceptation. Le but des initiants était de réduire le nombre de kilomètres parcourus en Suisse, estimés à 56 milliards par an, pour atteindre celui de 28 milliards, niveau de 1970. L'initiative excluait les transports publics de ce calcul et voulait permettre aux communes de restreindre le trafic sur leurs artères. Elle laissait le libre choix aux autorités pour atteindre le but fixé. Actif-traffic était soutenu par les Verts, les associations de protection de l'environnement et du bout des lèvres par le PS. L'Union syndicale suisse (USS) a laissé liberté de vote, alors que la FTMH et la Confédération des syndicats chrétiens s'y opposaient. Pour les partisans de l'initiative, celle-ci permettait d'atteindre, grâce à l'abaissement du trafic, une meilleure qualité de vie et des transports publics de plus haute qualité. Les adversaires, à savoir le Conseil fédéral, le parlement et la totalité des partis de droite, estimaient qu'Actif-traffic menaçait les 130'000 places de travail dans les secteurs des transports routiers, de l'automobile et du tourisme et que les mesures proposées pour atteindre les objectifs étaient paralysantes, non seulement pour l'économie nationale (péages routiers, fermetures de rues, écobonus de CHF 2 par litre d'essence, hausses des taxes de parcage...), mais aussi pour les accords bilatéraux. Moritz Leuenberger a surenchéri en affirmant que l'initiative se trompait de cible en combattant la mobilité. A ce qu'il considérait comme une utopie aux accents dirigistes, il a opposé le bilan de sa politique des transports: des prescriptions renforcées sur les gaz d'échappement et sur le bruit, la taxe poids lourd dont l'introduction était imminente, la loi sur le CO2, la réforme écologique de la fiscalité décidée par le parlement, celle des chemins de fer ainsi que plusieurs améliorations dans le domaine

de la sécurité

Initiative pour la réduction du trafic – Actif-traffic Votation du 12 mars 2000

Participation : 41,6 %
Oui: 415 605 (21,3%) / 0 cantons
Non: 1 532 518 (78,7) / 20 6/2 cantons

Mots d'ordre:

–Oui: PS, PE, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
– Non: PDC, PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; USCI, USAM, USP.
– Liberté de vote: PdT, USS.

* Recommandations différentes des partis cantonaux ²⁶

STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 13.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative n'a été acceptée par aucun canton; elle a obtenu son meilleur score à Bâle-Ville et à Zurich avec 34% respectivement 27% de Oui. L'analyse Vox constatait l'échec d'Actif-traffic, car les **partis bourgeois** – qui l'ont rejeté avec une majorité de 90% dans leurs rangs – **ont présenté un front uni** et surtout, seule une faible majorité a voté pour elle dans le camp rouge-vert. Dans l'ensemble, la décision en faveur ou en défaveur était avant tout en lien avec l'attitude par rapport à la protection de l'environnement et la possession ou non d'une voiture. La division dans le camp vert-socialiste s'est faite sur ce dernier point. Au niveau des motivations, c'est le caractère utopique de l'initiative qui a fait tomber en disgrâce celle-ci auprès de la majorité des personnes ayant voté non. A l'opposé, c'est cette même caractéristique qui a motivé les partisans à voter oui et par la même occasion à donner un signal. Par ailleurs, le rejet a été plus net au Tessin et en Suisse romande qu'en Suisse alémanique. ²⁷

VOLKSINITIATIVE

DATUM: 03.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir songé à un contre-projet sous la forme de deux dimanches sans voitures – mais vite abandonné vu la fronde d'opposants –, le Conseil des Etats a décidé par 29 voix contre 7 de recommander le rejet sans contre-projet de l'initiative "**Pour un dimanche sans voitures par saison**". Le Conseil national a par contre approuvé par 92 voix contre 88 le contre-projet de sa commission. Les radicaux et l'UDC ont tenté en vain de s'y opposer. Le texte prônait durant quatre ans l'interdiction du trafic un dimanche par saison, de 5 à 22 heures, sur l'ensemble des routes suisses. Des exceptions étaient néanmoins prévues pour les transports publics et pour les excursions touristiques, ainsi que pour les services d'urgence. Au cours de la quatrième année, le peuple et les cantons se prononcèrent sur son maintien. Contrairement à la majorité de sa commission, le National a accepté par 86 voix contre 85 et 8 abstentions la proposition de Föhn (udc, SZ) de fixer la date au jour du Jeûne fédéral. Cette solution a entraîné un tollé des cantons romands, car le Comptoir suisse se déroule durant cette période. Concernant l'initiative en elle-même, le Conseil national l'a rejetée par 111 voix contre 66 et 3 abstentions. Saisi en fin d'année, le Conseil des Etats a refusé le contre-projet du National par 24 voix contre 20 et ceci malgré l'aval favorable de sa commission. ²⁸

DIREKTER GEGENVORSCHLAG ZU VOLKSINITIATIVE

DATUM: 13.12.2002
PHILIPPE BERCLAZ

En désaccord avec le Conseil des Etats, le Conseil national a suivi sa commission des transports et a maintenu par 88 voix contre 75 le contre-projet à l'**initiative populaire pour quatre dimanches sans voiture par an**. Se ralliant au Conseil fédéral, les radicaux, les libéraux et les démocrates du centre ont tenté de s'opposer à l'interdiction généralisée des voitures le jour du Jeûne fédéral. De retour aux Etats, la Commission des transports et de la télécommunication du Conseil des Etats (CTT-CE) a présenté un texte de compromis. Au final, le plénum a néanmoins préféré suivre par 25 voix contre 16 une minorité de la CTT-CE qui proposait de rejeter le contre-projet. Le modèle du CTT-CE aurait donné au Conseil fédéral la prérogative de choisir la date du dimanche sans voitures. Par ce vote, le contre-projet était définitivement enterré. Les sénateurs ont mis en avant les difficultés d'application d'une telle mesure et le fait qu'elle contreviendrait aux accords bilatéraux avec l'Union européenne. ²⁹

Afin de promouvoir l'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison », ses partisans ont joué sur son côté émotionnel, à savoir une utilisation inédite du temps et de l'espace. Il s'agissait d'expérimenter de nouveaux modes de vie (animations spontanées) et formes de mobilité sans danger (vélo, rollers, randonnée...), en particulier pour les plus vulnérables. La population pourrait aussi jouir de journées sans nuisances sonores. Le PS et les Verts se sont ralliés à cette argumentation. Le camp des opposants était composé du Conseil fédéral, des partis de droite (UDC, PRD, PDC, PLS) et des lobbies automobiles et économiques. Ces derniers y voyaient une mesure autoritaire, allant à l'encontre de la liberté individuelle. L'initiative serait même dangereuse car certains véhicules continueraient de circuler. De plus, l'impact écologique serait faible. D'après les opposants, son acceptation aurait des retombées négatives pour le tourisme, l'économie et les travailleurs du dimanche. Elle discriminerait également les habitants de régions périphériques mal desservies en transports publics et bloquerait le trafic international. Les accords bilatéraux signés avec l'UE assurant la liberté des transports seraient ainsi violés.

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%

Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0

Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.

– Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.

– Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux ³⁰

L'initiative « Pour un dimanche sans voitures par saison » a connu le même sort que sa consœur 25 ans plus tôt. Elle a été **rejetée par 62,3%** des votants et tous les cantons. Les plus réfractaires ont été les Valaisans (75,4% de non), devant Appenzell Rhodes-Intérieures (71,4%) et Nidwald (69,2%). L'idée a suscité le plus de sympathie dans les cantons urbains de Bâle-Ville (43,6% de oui) et de Zurich (42,2%). D'après l'analyse Vox, les auteurs de l'initiative n'ont pas réussi à obtenir, malgré une campagne visant une large couche de la population, une majorité en faveur de leur revendication, exception faite de leur électorat (rose-vert). Le **fossé** entre partisans et opposants **longeait la ligne idéologique classique**. Parmi les caractéristiques sociales, le fait de posséder une voiture a pesé sur le vote. Les personnes qui ont voté en faveur de l'initiative ont mis en avant sa dimension positive, à savoir la qualité de vie qu'elle supposait. Ces dernières se sont également reconnues dans son argument d'utilité écologique à long terme, dans le sens où elle encourageait un changement de mentalité des utilisateurs de la route. Pour les personnes qui s'y étaient opposées, les avantages de l'initiative ne compensaient pas ses désavantages. Ceux-ci résidaient surtout dans le caractère contraignant de l'interdiction dominicale de circuler en voiture (atteinte à la liberté), mais également dans la difficulté de réalisation et les avantages minimes sur le plan écologique. ³¹

Afin de renforcer la sécurité routière et de mieux protéger l'environnement, le Conseil fédéral a décidé, en début d'année, de **modifier les ordonnances concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers et pour les remorques (OETV et OETV 1)**. Ces modifications visent d'abord à améliorer la visibilité au sein du trafic. Ainsi, les camions immatriculés à partir du 1er juillet 2011 devront être munis de bandes réfléchissantes qui marquent leurs contours. Dès le 31 mars 2009, les camions et les tracteurs lourds seront obligatoirement pourvus de rétroviseurs supplémentaires (miroir grand angle). Les véhicules et remorques limités à 45 km/heure et immatriculés à partir du 1er juillet 2008 devront porter une plaque d'identification arrière rétroréfléchissante, triangulaire et de couleur rouge. Pour améliorer la protection des piétons et des conducteurs de deux-roues, le Conseil fédéral a en outre décidé qu'à compter du 1er janvier 2010 seuls les pare-buffles conformes aux normes européennes pourront équiper les voitures de tourisme immatriculées en Suisse. Cette prescription, qui ne s'applique pour l'heure qu'aux véhicules nouvellement immatriculés, sera étendue à tous les véhicules d'ici à 2020. Enfin, pour lutter contre la pollution de l'air, les véhicules automobiles légers devront satisfaire à la norme européenne en matière

de gaz d'échappement EURO 5 dès 2009-2011, puis à celle EURO 6 dès 2014-15. Par ailleurs, les camions dont la vitesse est limitée à 45 km/heure et d'un poids total de 7,5 tonnes seront soumis aux mêmes normes que les voitures automobiles de travail. Ils bénéficieront cependant d'une marge de tolérance concernant leurs émissions de gaz, pour autant qu'ils soient équipés de filtre à particules homologués.³²

POSTULAT

DATUM: 19.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Dezember 2020 reichten die Nationalräte Jürg Grossen (glp, BE), Matthias Jauslin (fdp, AG) und Marco Romano (mitte, TI) je ein gleichlautendes Postulat ein (Po. 20.4627; Po. 20.4640; Po. 20.4694), mit welchem sie den Bundesrat aufforderten, aufzuzeigen, welche gesetzlichen Grundlagen nötig sind, damit bis 2050 ein **fossilfreier Verkehr ermöglicht** werden kann. Zudem sollen im geforderten Bericht auch mögliche Hindernisse identifiziert werden, die dieses Ziel in Frage stellen könnten. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Postulate. Sie wurden in der Frühjahrssession 2021 allesamt stillschweigend angenommen.³³

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE

DATUM: 26.07.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2021 liefen in mehreren Städten Bestrebungen, innerorts generell ein **Tempolimit von 30km/h** einzuführen. Als Vorreiterin galt die Stadt Lausanne, die im September 2021 generell Tempo 30 bei Nacht auf allen Hauptverkehrsstrassen, mit Ausnahme der Hauptzufahrtsstrassen von den Autobahnausfahrten ins Stadtzentrum, einführte. Auch in Bern waren bereits rund zwei Drittel des Strassennetzes verkehrsberuhigt (Tempo 30 oder sogar 20). Im Juli 2021 gab sodann der Stadtrat von Zürich bekannt, dass er bis ins Jahr 2030 schrittweise weitgehend Tempo 30 einführen will. Für jene Strecken, an denen keine Anwohnenden unter dem Strassenlärm litten, solle jedoch weiterhin Tempo 50 gelten.

Das Thema fand auch nationale Beachtung. Die Befürwortenden dieser Temporeduktion, wie etwa Nationalrätin Gabriela Suter (sp, AG), die eine diesbezügliche parlamentarische Initiative einreichte, erhofften sich vor allem eine deutliche Lärmreduktion sowie mehr Sicherheit für Fussgänger und Velofahrerinnen. Ausserdem gingen sie davon aus, dass sich der Verkehr dadurch verflüssigen würde. Dem Argument der Gegnerinnen und Gegner – beispielsweise in Person von LITRA-Präsident Martin Candinas (mitte, GR) und von VöV-Direktor Ueli Stückelberger –, wonach durch diese Temporeduktion der öffentliche Verkehr langsamer und dadurch unattraktiver sowie teurer würde, widersprachen die Befürwortenden. So erwartete beispielsweise der Zürcher Gemeinderat und VCS Zürich-Geschäftsleiter Markus Knauss (gp) keine einschneidenden Einschränkungen für den öffentlichen Verkehr, da dieser mit «separaten Busspuren, optimierten Lichtsignalschaltungen oder weiteren Massnahmen» ohne grössere Zeiteinbussen zirkulieren dürfte (Knauss in der Aargauer Zeitung). Der Tages-Anzeiger wies darauf hin, dass auch aus Gewerbekreisen starke Kritik an der Temporeduktion geäussert wurde. Dieter Kläy (fdp), Zürcher FDP-Kantonsrat und Ressortleiter beim SGV, sorgte sich dabei weniger um den öffentlichen Verkehr, als vielmehr um den motorisierten Individualverkehr, den er durch die Temporeduktion drangsaliert sah.³⁴

Eisenbahn

STANDESINITIATIVE

DATUM: 31.05.1991
SERGE TERRIBILINI

Au sujet du tronçon contesté Mattstetten(BE)-Rothrist(AG), **le canton de Berne a déposé une initiative cantonale** demandant que soit abandonnée la variante proposée par les CFF et que, vu les protestations des communes, organisations et particuliers concernés, soit adoptée la sienne, plus respectueuse de l'environnement et comprenant notamment un tunnel sous le Muniberg.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 11.12.1991
SERGE TERRIBILINI

Le PES, soutenu par Greenpeace, le WWF ainsi que des comités uranais et schwytzois, a lancé un **référendum contre les NLFA**. Selon eux, ce projet n'offrirait pas de garanties suffisantes pour la protection de l'environnement, sa construction serait insoutenable pour les Alpes et son prix et sa consommation énergétique seraient trop élevés. Surtout, il ne résoudrait aucun problème, car il ne contribuerait en rien à freiner la croissance de la mobilité que l'on peut observer en Suisse et en Europe. Les Verts se sont ainsi attirés de nombreuses critiques et d'aucuns ont estimé leur position contradictoire, compte tenu du fait qu'ils ont toujours défendu le transfert du trafic de la route au rail.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Les offices fédéraux consultés ont également fait part de leurs réactions. L'OFEFP a fait plusieurs propositions pour mieux respecter l'environnement et a notamment suggéré de percer deux tunnels à voie unique plutôt qu'un seul tunnel à deux voies. L'Administration fédérale des finances a demandé une réalisation par étapes qui retarderait la construction du Lötschberg. L'Office fédéral de la culture a émis un avis contraire. Le DMF a souhaité que les NLFA ne gênent pas les activités militaires.³⁷

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 16.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Wie das BAV im September 2021 berichtete, konnte der **Anteil der Bahn am gesamten alpenquerenden Güterverkehr weiter gesteigert werden** und erreichte im ersten Halbjahr 2021 einen Wert von 74.3 Prozent. Dies bedeute ein Plus von 1.7 Prozent im Vergleich zum ersten Halbjahr 2019. Diese Steigerung sei vor allem auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels und somit auf die Vollendung der NEAT sowie auf die Fertigstellung des 4-Meter-Korridors zurückzuführen. Durch diese erneuerte Infrastruktur könnten längere und schwerere Züge auf der Gotthard-Achse verkehren und damit mehr Güter transportieren, erläuterte das BAV. Der Bund werde die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene weiterhin vorantreiben und im Verlagerungsbericht 2021 weitere Massnahmen vorlegen.³⁸

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 24.11.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im November 2021 den **Verlagerungsbericht 2021**. Darin beschrieb er, inwiefern die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene seit dem letzten Verlagerungsbericht in 2019 vorangekommen ist und welche weiteren Massnahmen die Regierung in den nächsten Jahren in diesem Bereich ergreifen möchte.

Dem Bericht war zu entnehmen, dass die Verlagerung weiter voranschreite. Dafür seien insbesondere die NEAT sowie die LSVa verantwortlich. Weiter begünstigt worden sei die Entwicklung auch durch den kürzlich in Betrieb genommenen Ceneri-Basistunnel. Allerdings sei der Zielwert von höchstens noch 650'000 Lastwagen-Fahrten pro Jahr bei Weitem nicht erreicht worden. Der Bundesrat plane folglich die Weiterentwicklung der LSVa, um die Verlagerung weiter zu stärken. Bis Mitte 2023 soll das UVEK eine diesbezügliche Vernehmlassungsvorlage erarbeiten.

Bereits jetzt strebe der Bundesrat an, die LSVa neu auf den CO₂-Ausstoss der Fahrzeuge auszurichten (und nicht mehr auf die EURO-Norm, welche primär auf die Reduktion der Luftschadstoffe zielte), um den Klimaschutz zu stärken. Zudem solle geprüft werden, bis wann Fahrzeuge mit alternativen Antrieben noch von der LSVa ausgenommen bleiben sollen.

Schliesslich schlug der Bundesrat auch vor, die Unterstützung für die so genannte Rollende Landstrasse, bei welcher ganze Lastwagen auf der Schiene quer durch die Schweiz transportiert werden, zwar noch bis 2028 zu verlängern, diese danach aber gänzlich einzustellen, da die Nachfrage nach dieser Form des Transports stark zurückgegangen sei.³⁹

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

POSTULAT
DATUM: 11.03.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem Postulat wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, aufzuzeigen, wie **nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verholfen** werden könnte. Die KVF-NR wünschte sich einen Prüfbericht, in dem Massnahmen zur finanziellen Förderung der Umstellung von Dieseln auf klimaneutrale Fahrzeuge untersucht werden. Mit der Begründung, dass heute weder Kosten noch Nutzen der Förderung von klimafreundlichen Bussen verlässlich beziffert werden könnten, befürwortete der Bundesrat die Annahme des Postulats. Gegen den Widerstand der SVP-Fraktion – für Adrian Amstutz (svp, BE) ist klimaneutrale Mobilität schlicht «gelogen» – nahm der Rat das Postulat mit 104 gegen 78 Stimmen (keine Enthaltungen) an.⁴⁰

BERICHT
DATUM: 12.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat präsentierte im März 2021 seinen **Bericht in Erfüllung des Postulats «Nichtfossilen Verkehrsträgern im öffentlichen Verkehr auf Strassen zum Durchbruch verhelfen»** der KVF-NR. Das Postulat hatte verlangt, dass der Bundesrat prüft, mit welchen finanziellen Massnahmen die Umstellung bei Bussen von Diesel auf einen nichtfossilen Antrieb beschleunigt werden kann.

Der Bericht zeigte, dass die massgeblichen Emissionen und Immissionen (Treibhausgase, Luftschadstoffe, Lärm) wesentlich gesenkt werden können, wenn die heute im Bereich des öffentlichen Verkehrs im Einsatz stehenden Dieseln durch

Busse mit fossilfreiem Antrieb – wie zum Beispiel Elektrobatterien – ersetzt werden. Der Bericht untersuchte dafür drei Szenarien mit unterschiedlichen Umstellungstempi: maximale, realistische und langsame Umstellung. Zudem schätzte er die dafür anfallenden Mehrkosten ab und analysierte, mit welchen Finanzierungsquellen diese gedeckt werden könnten. Der Bericht sah fünf Möglichkeiten zur Finanzierung vor, darunter die maximale Ausschöpfung nationaler Förderprogramme (beispielsweise Gelder aus dem Agglomerationsprogramm), Mittel aus nicht mehr zurückerstatteter Mineralölsteuer sowie Mittel aus dem mit dem CO₂-Gesetz geschaffenen Klimafonds. Für die konkrete Umstellung von Diesel- auf Elektrobusse müsse der politische Dialog zwischen den drei Staatsebenen ausgebaut werden. Zudem sei eine breite Konsultation der involvierten Akteure notwendig, schloss der Bericht.⁴¹

MOTION

DATUM: 17.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Jahr 2019 reichten die Nationalrätinnen und Nationalräte Candinas (cvp, GR; 19.4443), Graf-Litscher, (sp, TG; 19.4444), Schaffner (glp, ZH; 19.4445) sowie Töngi (gp, LU; 19.4446) je eine gleichlautende Motion zur **Steigerung des Anteils des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr** ein. Sie forderten den Bundesrat auf, einen Massnahmenplan zur Steigerung des ÖV-Anteils zu erstellen, da das CO₂-Reduktionsziel des Bundesrates von netto null bis 2050 nur so erreicht werden könne. Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motionen. Nachdem diese in der Sommersession 2020 von Walter Wobmann (svp, SO) bekämpft worden waren, kamen sie ein Jahr später – in der Sommersession 2021 – in den Nationalrat. Dort argumentierte Wobmann, dass der öffentliche Verkehr nicht gegen andere Verkehrsträger ausgespielt werden solle. Ausserdem werde der öffentliche Verkehr bereits stark subventioniert. Schliesslich wies Wobmann darauf hin, dass auch der Privatverkehr immer umweltfreundlicher werde. In der Abstimmung votierten neben der geschlossen stimmenden SVP-Fraktion auch die meisten Mitglieder der FDP.Liberalen-Fraktion gegen die Motionen. Die Mehrheit der grossen Kammer stellte sich aber hinter das Anliegen der Motionäre und nahm die Vorstösse an.⁴²

MOTION

DATUM: 07.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Wintersession 2021 beschäftigte sich der Ständerat mit vier gleichlautenden Motionen, welche einen **Massnahmenplan** forderten, um den **Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr zu steigern**. Stefan Engler (mitte, GR) erläuterte für die KVF-SR, dass die Motionen dazu beitragen könnten, die Treibhausgase im Verkehrsbereich weiter zu senken. Daher beantrage die Kommissionsmehrheit ihre Annahme. Die Minderheitssprecher Hans Wicki (fdp, NW) und Thierry Burkart (fdp, AG) plädierten hingegen für die Ablehnung der Motionen. Wicki argumentierte, dass es wenig sinnvoll sei, die Verwaltung Massnahmen ausarbeiten zu lassen, für deren Realisierung keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stünden. Burkart wiederum vertrat die Ansicht, dass diese Motionen einem veralteten Schiene-gegen-Strasse-Denken folgten. Dabei sei doch mittlerweile klar, dass es beide Verkehrsträger brauche, zumal die Dekarbonisierung auch bei den Autos und den Lastwagen auf dem Vormarsch sei. Mit diesen Vorstössen würde zudem zwischen öffentlichem und privatem Verkehr unterschieden, «obwohl beide teilweise mit genau denselben Fahrzeugen verkehren», so Burkart. Bundesrätin Sommaruga sprach sich für Annahme der Motionen aus, räumte aber an die Minderheit gerichtet ein, dass eine Annahme nicht bedeute, dass nur noch für den öffentlichen Verkehr gearbeitet würde. So werde es beispielsweise beim geplanten Nachfolgegesetz für das an der Urne abgelehnte CO₂-Gesetz auch massgeblich um den Ausbau der Infrastruktur für die Elektromobilität gehen. Nach diesen Voten nahm der Ständerat die Motionen mit 24 zu 15 Stimmen an.⁴³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Schifffahrt

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.⁴⁴

Luftfahrt

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 22.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le canton de Zurich ainsi que la direction de l'aéroport ont présenté **une étude**, effectuée à la demande du Grand Conseil, **sur les conséquences écologiques de l'aéroport de Kloten**. En faisant des calculs prospectifs, il apparaît que d'ici 2010, compte tenu de l'accroissement du trafic aérien, les émissions d'oxyde d'azote, de dioxyde de carbone ainsi que la quantité de déchets devraient augmenter considérablement. Un des aspects principaux est cependant le trafic au sol engendré par l'aéroport. Swissair a pris quelques mesures afin de le diminuer: promotion des transports publics auprès des employés de l'aéroport (abonnements offerts à prix avantageux) et augmentation du prix de location des places de stationnement.⁴⁵

POSTULAT
DATUM: 04.10.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a transmis comme postulat la motion Longet (ps, GE) demandant que le gouvernement élabore **une conception de la navigation aérienne en Suisse**. Cela devrait comprendre un plan directeur définissant les perspectives de la navigation aérienne, ainsi qu'un programme permettant d'arriver à une réduction des charges que l'aviation fait peser sur l'environnement.⁴⁶

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.05.1992
SERGE TERRIBILINI

L'ATE et l'Association suisse contre les émissions dues à l'aviation ont menacé de lancer un référendum contre cette loi. Ils contestaient en effet les dispositions prévoyant la possibilité pour la Confédération d'octroyer des prêts à des conditions avantageuses pour les aéroports et aérodromes du pays. Ils ont considéré cela comme une forme de subventionnement du transport aérien, jugée inacceptable pour des raisons écologiques.⁴⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du projet gouvernemental de modification de l'art. 86 de la Constitution fédérale et de **création d'un financement spécial en faveur du trafic aérien**. Cette révision constitutionnelle établit la base juridique nécessaire à la création d'un fonds spécial en faveur de mesures environnementales, de contrôle et de sécurité dans le domaine aéronautique et alimenté par la moitié du produit de l'impôt sur le kérosène et la totalité de la surtaxe. Fin 2007, le Conseil national avait décidé, par 106 voix contre 76, d'entrer en matière malgré la vive opposition des groupes socialiste et écologiste, ainsi que de députés radicaux et PDC qui critiquaient le manque de clarté des objectifs du fonds et la disproportion des moyens (révision constitutionnelle) et des fins (financement de CHF 44 millions par an, selon les chiffres 2006). Au cours de l'année sous revue, lors de la discussion par article, plusieurs amendements ont été proposés afin de préciser la notion de « mesures de protection de l'environnement ». Tous ont été rejetés, le plénum se ralliant à l'opinion de la majorité de la CTT-CN, laquelle a jugé que les précisions utiles à la mise en œuvre du fonds trouveraient leur place au niveau législatif et non constitutionnel. Sur proposition de sa commission, le plénum a modifié le projet afin d'intégrer des mesures de sécurité ne relevant pas de l'Etat (contrôle des bagages, surveillance des avions, etc.) dans le catalogue des mesures bénéficiant du soutien du fonds. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 110 voix contre 61 et 1 abstention, la majorité bourgeoise le soutenant et les groupes socialiste et écologiste le rejetant unanimement.

Le Conseil des Etats s'est quant à lui rallié au Conseil fédéral, estimant que les mesures de sécurité se limitent à la lutte contre les actes de malveillance contre le trafic aérien. De la responsabilité de l'Etat, ces tâches sont actuellement financées par le budget de la Confédération et le seront désormais par le fonds spécial. Les sénateurs ont ainsi exclu que le fonds prenne en charge des tâches incombant aux entreprises exploitant les aéroports et aux compagnies aériennes. Le Conseil national a réitéré sa prise de position, faisant valoir que les attentats et les détournements visent l'Etat et non les entreprises du transport aérien. La chambre haute a, pour sa part, cédé en suivant, par 25 voix contre 17, l'avis d'une minorité Rolf Büttiker (prd, SO). Elle a ainsi adopté une formulation de l'art. 86, al. 3bis let. b équivalente sur le fond à celle du Conseil national, mais qui, du point de vue formel, supprime l'expression – constitutionnellement absurde – « ne relevant pas de l'Etat » (« nichthoheitlichen ») de la version initialement adoptée par la chambre basse. Il en résulte que les tâches de sécurité dont la responsabilité incombe aux autorités publiques seront financées par le budget ordinaire de l'Etat, tandis que celles incombant aux entreprises du secteur aérien bénéficieront du soutien du fonds spécial. La chambre basse s'est ralliée à cette formulation sans discussion et, en votation finale, le projet a été adopté par 124 voix contre 63 au Conseil national et par 33 voix contre 7 au Conseil des Etats. Au vu du résultat des délibérations, le Conseil national a estimé que les objectifs visés par l'initiative Hegetschweiler (prd, ZH) (00.414) étaient atteints et décidé de la classer.⁴⁸

**VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS**
DATUM: 12.10.2010
NICOLAS FREYMOND

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'hélicoptère notamment.⁴⁹

Post und Telekommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 09.03.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a rejeté une initiative parlementaire déposée par le groupe écologiste, demandant que soit créé et subventionné **un institut d'écologie de la communication**, ainsi qu'un postulat de teneur identique proposé par sa commission. Pour les initiants, il se serait agi ainsi d'examiner, dans une société informatisée où une immense quantité de nouveaux moyens de communication se développent (vidéoconférences, consultation à distance, vidéotex, etc.), quel est l'avenir de ce secteur, quels sont les besoins qu'il fait naître ou quelles sont les incidences des choix effectués. La chambre a préféré se ranger aux arguments du Conseil fédéral, qui a déclaré que cette mission était déjà remplie dans la mesure où il avait chargé le Conseil suisse de la science de mettre sur pied pour quatre ans un système expérimental d'évaluation des choix technologiques.⁵⁰

1) AB NR, 1988, S. 117; AB NR, 1988, S. 1913 ff.; AB SR, 1988, S. 529 ff.; Geschäftsbericht des Bundesrates 1988; NZZ, 4.8., 5.8., 9.9., 14.10., 17.10, 15.11. und 30.11.88; Presse vom 5.10.88. Bund, 25.5.88; BZ, 17.11.88; TA, 17.8.88, 7.9.88 und 15.11.88; BaZ, 17.11.88.

2) BO CE, 1989, p. 459 ss.

3) Presse du 19.1.89, 15.7. et 18.7.89; SHZ, 9.2.89; BaZ 26.5.89; JdG, 26.5., 23.11. et 24.11.89.

4) NZZ, 1.12.89, 8.4.89, 1.7.89, 16.9.89, 21.9.89, 4.11.89 et 18.11.89, 5.12.89; SHZ, 9.2.89; Presse des 4.3.89, 15.3.89, 28.6.89, 6.7.89 et 6.11.89, 6.12.89; 24 Heures, 19.4.89; NZZ, 1; BZ, 18.4.89, 5.6.89 et 6.6.89; AT, 18.10.89; JdG, 15.11.89; L'Hebdo, 20.7.89.

5) BO CN, 1991, p. 716 f.; BO CN, 1991, p. 718 f.

6) BO CN, 1992, p. 177 ss.

7) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.

8) Studie ARE vom 18.6.14

9) Bericht ARE vom 13.3.19

10) Ldb, 100, 3.5.78 ; Touring, 18, 4.5.78 ; LNN, 113, 18.5.78 ; NZZ (sda), 1 18, 25.5.78 ; presse du 29.5.78 ; FF, 1978, II, p. 906. Au sujet de la critique exprimée par la jeunesse des partis bourgeois cf. aussi BaZ, 60, 2.3.78.

11) AB SR, 1984, S. 623 ff.; BBl, 1984, I, S. 766 ff.; BaZ, 25.2. und 27.3.84; NZZ, 27.3., 9.10. und 29.11.84; BZ, 18.4., 28.6. und 30.8.84.; Verhandl. B. vers., 1984, V, S. 17

12) A.G. Gnädinger. «Der Kostenbegriff in der Strassenrechnung», in ebenda, S. 51 ff.; AB NR, 1985, S. 1251 f.; AB NR, 1985, S. 1329 f.; AB NR, 1985, S. 136 f.; AB NR, 1985, S. 1362 ff.; AB NR, 1985, S. 164 ff.; AB NR, 1985, S. 1860; AB NR, 1985, S. 192 f.; AB NR, 1985, S. 208 f.; AB NR, 1985, S. 2234 ff.; AB SR, 1985, S. 183 f.; AB SR, 1985, S. 45 ff.; AB SR, 1985, S. 57; AS, 1985, S. 782 ff.; BBl, 1985, I, S. 787; BBl, 1984, III, S. 915 ff.; BBl, 1985, II, S. 1336; Bundesamt für Statistik, Strassenverkehrsunfälle in der

- Schweiz 1985, Bern 1986.; Die Volkswirtschaft, 58/1985, S. 757 ff.; Entwicklung des Motorfahrzeugbestandes in der Schweiz 1984/85, Bern 1986.; Jahrbuch der Schweiz. Verkehrswirtschaft 1985, S. 181 f.; Presse vom 28.1.85, 29.1.85, 30.1.85, 8.2.85, 9.5.85, 22.6.85; 16.9.85; Bund, 28.1.85; 15.10.85; TA, 31.1.85; 22.4.85; 8.8.85; 22.8.85; 10.9.85; 29.11.85; 15.2.86; LNN, 4.2.85; Vat., 4.2.85; 30.5.85; 21.8.85; 12.9.85; BZ, 13.3.85 und 16.8.85; TW, 28.3.85; 3.8.85; TAM, 20.4.85; NZZ, 6.7.85; 16.7.85; 9.8.85; 26.11.85; 29.11.85; 2.12.85; 6.12.85; SGT, 8.7.85, 9.7.85, 29.8.85; 11.9.85; Vr, 26.8.85; Ww, 5.12.85; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 6 f.; Varenholt (1984). Tempo 100. Soforthilfe für den Wald?; Verhandl. B. vers., 1985, III, S. 12
- 13) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S 744; BBl, 1988, III, s. 762; NZZ, 26.2., 20.8. und 26.8.88; BZ, 29.9.88; Suisse, 29.9.88; SGT, 30.9.88; Presse vom 5.10.88.
- 14) FF, 1990, I, p. 216 ss.; NZZ, 6.1., 1.7., 11.7., 10.10., 30.10., 9.11. et 23.11.89; BZ, 14.2., 20.2., 23.5., 15.8. et 21.11.89; Presse de 15.2., 28.4., 29.6., 17.8., 18.8., 3.10., 10.10., 23.10., 26.10., 27.10., 1.11., 3.11., 27.11., 28.11. et 21.12.89; 24 Heures, 12.8., 28.8., 31.10., 8.11. et 18.11.89; Suisse, 12.8. et 13.8.89; BaZ, 15.8.89; Blick, 19.8.89; TW, 9.9., 14.10. et 24.10.89; AT, 18.9., 21.10. et 11.11.89; SGT, 25.10., 28.10., 7.11., 15.11. et 22.11.89; Dém., 21.10. et 9.11.89; JdG, 8.11., 16.11. et 18.11.89; USS, 8.11.89; Vat., 10.11.89; Bund, 11.11.89; SN, 15.11. et 22.11.89; CdT, 15.11. et 16.11.89; SZ, 17.11.89; LNN, 17.11. et 22.11.89; NF, 18.11., 21.11. et 23.11.89; Vr, 23.11.89; DP, 23.11. et 30.11.89; RFS, 28.11.89.; RO, 1990, p. 66 ss.; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. November, Bern 1990.
- 15) BO CE, 1989, p. 668 ss.; BO CE, 1989, p. 845 ss.; BO CN, 1989, p. 1505 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, I, p. 617 ss.; FF, 1989, III, p. 1579; FF, 1989, III, p. 1580; FF, 1989, III, p. 1581; Presse des 26.1., 12.8., 29.9. et 30.11.89
- 16) Dém., 24.6., 27.6., 28.6., 17.8., 20.10., 2.11., 11.11. et 20.11.89; presse du 9.11.89; JdG, 17.8. et 9.10.89.; FF, 1989, III, p. 1418
- 17) BO CN, 1991, p. 1336 s.
- 18) Délib. Ass. féd., 1992, VI, p. 129; Presse du 16.4.92.
- 19) FF, 1994, III, p. 1418 ss.; presse du 17.9.94.; presse du 13.6.94.
- 20) FF, 1996, II, p. 879 s.; presse du 21.3.96.
- 21) FF, 1998, p. 205 ss.; presse du 30.10.97.
- 22) FF, 1997, I, p. 836 ss.; presse du 14.2.97; BO CN, 1997, p. 2641 ss.
- 23) FF, 1998, p. 2854 ss.; presse du 2.5.98.
- 24) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.
- 25) FF, 2000, p. 461 ss.
- 26) LT, 8.1, 1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.
- 27) FF, 2000, p. 2814 ss.; presse du 13.3.00; Thomas Milic et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 12 mars 2000, Zurich 2000.
- 28) BO CN, 2001, p. 2010 s.; BO CE, 2001, p. 47 ss.; Lib., 13.1.01; LT, 9.3 et 9.11.01; presse du 4.9.01; NF, 5.10.01; 24h, 4.12.01.
- 29) BO CN, 2002, p. 20 ss. et 457; BO CE, 2002, p. 95 s. et p. 720 ss.
- 30) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
- 31) Cornelia Blaser et al., Vox, Analyse des votations fédérales du 18 mai 2003, Zurich 2003.; FF, 2003, p. 4668 s.; presse du 19.5.03.
- 32) NZZ, 17.1.08.
- 33) AB NR, 2021, S. 662; AB NR, 2021, S. 663
- 34) AZ, 10.7.21; TA, 13.7.21; AZ, 15.7.21; TA, 26.7.21; Blick, 27.7.21; TA, 11.8.21; So-Bli, 22.8.21; LT, 8.9.21
- 35) Délib. Ass. féd., 1991, V, p. 22; Presse du 22.2.91, 31.5.91.; NZZ, 1.3.91; Bund, 15.11. et 14.12.91
- 36) Bund, 20.6.91 et 11.12.91; Presse du 24.6., 15.9., 3.-5.10.91; 12.10. et 14.10.91; Vr, 23.9.91; TA, 26.10.91; JdG, 20.11.91.
- 37) Presse du 16.9.94.
- 38) Bericht BAV vom 16.9.21; Medienmitteilung BAV vom 16.9.21
- 39) Bericht Bundesrat vom 25.11.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 25.11.21
- 40) AB NR, 2019, S. 229 f.
- 41) Bericht Bundesrat vom 12.3.21; Medienmitteilung Bundesrat vom 12.3.21
- 42) AB NR, 2021, S. 1420 ff.
- 43) AB SR 2021, S. 1235 ff.
- 44) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
- 45) Presse des 23.3. et 26.4.91; Suisse, 21.6.91; Express, 22.6.91.
- 46) BO CN, 1991, p. 1973 s.; BO CN, 1991, p. 1973 s.
- 47) Presse du 30.5.92.
- 48) BO CN, 2008, p. 434 ss., 673 ss., 1379 s. et 1574; BO CE, 2008, p. 275 ss., 665 ss. et 828; FF, 2008, 7471 s.; BO CN, 2008, p. 1950.
- 49) FF, 2010, p. 6052; NZZ, 9.9.10; OFAC, communiqué de presse, 8.9.10.
- 50) BO CN, 1992, p. 337 ss.