

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Verkehr und Kommunikation</b>
Schlagworte	<b>Rettungswesen, Natur und Umwelt, Allgemeiner Umweltschutz</b>
Akteure	<b>Keine Einschränkung</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</b>

# Impressum

## Herausgeber

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

## Beiträge von

Berclaz, Philippe  
Bieri, Niklaus  
Dupraz, Laure  
Flückiger, Bernadette  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Rettungswesen, Natur und Umwelt, Allgemeiner Umweltschutz, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	5
Eisenbahn	11
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	13
Schifffahrt	13
Luftfahrt	13
Post und Telekommunikation	15

## Abkürzungsverzeichnis

<b>BUWAL</b>	Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>KVF-SR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
<b>ARE</b>	Bundesamt für Raumentwicklung
<b>BAKOM</b>	Bundesamt für Kommunikation
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>BAZL</b>	Bundesamt für Zivilluftfahrt
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SBB</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>BGer</b>	Bundesgericht
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>FDV</b>	Verordnung über Fernmeldedienste
<b>SVG</b>	Strassenverkehrsgesetz
<b>VTS</b>	Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SHIV</b>	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>BRD</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>EMD</b>	Eidgenössisches Militärdepartement, heute: Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS)
<b>SKJV</b>	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

---

<b>OFEFP</b>	Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>CTT-CE</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
<b>ARE</b>	Office fédéral du développement territorial
<b>OFCOM</b>	Office fédéral de la communication
<b>UE</b>	Union européenne
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>OFAC</b>	Office fédéral de l'aviation civile
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>CFF</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>TF</b>	Tribunal fédéral
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>OST</b>	Ordonnance sur les Services de télécommunication
<b>LCR</b>	Loi fédérale sur la circulation routière
<b>OETV</b>	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>USCI</b>	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>RFA</b>	République fédérale d'Allemagne
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>DMF</b>	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

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

**POSTULAT**  
DATUM: 07.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

Pour sa part, la grande chambre a transmis, non sans difficulté, un postulat de sa commission de la santé publique et de l'environnement qui demandait, pour les véhicules à moteur, **l'instauration d'une taxe proportionnelle aux kilomètres parcourus afin d'appliquer le principe du pollueur-payeur**. Un tel système d'imposition fut très combattu; ses opposants y virent une injustice sociale ainsi qu'un danger pour la Suisse dans ses relations avec les autres pays européens. Ils considérèrent, de plus, qu'il n'y avait pas à revenir sur le sujet, une initiative cantonale zurichoise de même teneur ayant été rejetée par les deux chambres en 1989. F. Cotti prit toutefois fait et cause pour ce texte et permit à ses partisans de l'emporter.<sup>1</sup>

**VOLKSINITIATIVE**  
DATUM: 26.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables**. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.<sup>2</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 04.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

Le problème d'un corridor routier pour les 40 tonnes s'est toutefois posé de façon aiguë en été, après que le ministère ouest-allemand des transports en a fait la requête officielle. Celle-ci exigeait de la Suisse une solution de rechange provisoire, suite à la fermeture d'une importante voie d'accès à l'autoroute Munich-Vérone par le Brenner en Autriche (affaissement du pont auto-routier sur l'Inn près de Kufstein dans le Tyrol). L'Allemagne, suivie de l'Italie, firent pression sur les autorités helvétiques, leur demandant un geste de solidarité, pour la durée des travaux de réparation. En réponse, **le Conseil fédéral mit en consultation le projet d'ouvrir la N2 entre Bâle et Chiasso au 40 tonnes**. Il apparut alors que tous les cantons riverains de cet axe (AG, BL, BS, LU, NW, SO, TI, UR) s'opposèrent fermement à une telle idée, craignant la surcharge de trafic et de pollution que cela impliquerait.<sup>3</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 06.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Le gouvernement**, son opinion confortée par cette consultation, **resta intraitable sur la limite des 28 tonnes**. Il motiva son refus en soulignant que la N2 supportait déjà une grande partie du trafic de transit franchissant l'arc alpin, que la dégradation de la qualité de l'air à ses abords atteindrait des degrés insupportables et, enfin, que toutes les possibilités du trafic combiné n'étaient pas épuisées. A. Ogi, afin de faire un geste à l'endroit de la CE, a cependant déclaré examiner les possibilités d'augmentation rapide des capacités suisses de ferroutage.<sup>4</sup>

**GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE**  
DATUM: 18.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

L'année 1990 fut décisive pour **les grands projets de la Confédération en matière de transports**. En premier lieu, le rejet des initiatives anti-autoroutes en votation populaire a levé le dernier obstacle à l'achèvement du réseau des routes nationales. Ensuite, la volonté d'améliorer les transports publics et combinés s'est manifestée par la publication du message du Conseil fédéral sur les nouvelles transversales alpines, la décision d'accélérer les procédures d'approbation des plans pour Rail 2000 et les efforts faits pour se raccorder au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Le gouvernement espère que le développement de cette infrastructure permettra d'absorber l'accroissement exponentiel de la mobilité, de transférer une partie du trafic de la route au rail, de fluidifier la circulation routière et de soulager ainsi l'environnement. A cet effet, il désire d'ailleurs aller, à l'avenir, dans le sens d'une meilleure application du principe du pollueur-payeur et faire supporter les dégâts faits

à la nature ou à la santé publique à ceux qui les occasionnent par le biais de diverses taxations.<sup>5</sup>

**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. lv. 88.204) pour la première **et** du Jeûne fédéral sans voitures (Kt. lv. 88.205) pour la seconde, non plus qu'à celle **du canton de Bâle-Campagne** (Kt.lv. 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).<sup>6</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**  
DATUM: 02.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Participant à la **Conférence paneuropéenne de Prague sur les transports**, la Suisse, ainsi qu'une trentaine d'autres pays, a adopté une déclaration appelant à un développement coordonné d'un système de transports couvrant toute l'Europe, celle de l'Est y compris. Il s'agirait ainsi de mettre en place un réseau d'infrastructure qui soit organisé au niveau international par une collaboration continue entre les Etats, et qui aurait pour buts la rentabilité économique, mais aussi l'économie d'énergie et la protection de l'environnement.<sup>7</sup>

**ANDERES**  
DATUM: 06.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

Si cet accord a reçu un écho presque unanimement positif, certains observateurs ont néanmoins souligné **son point faible: le fait que la Suisse ne puisse pas limiter le nombre de camions de 28 tonnes**, sauf autorisation expresse de la CE. Cela signifie qu'une quantité illimitée de ce type de camions, dont certains très polluants, pourraient emprunter le réseau routier helvétique, ce d'autant qu'ils seraient dissuadés de passer par l'Autriche pour ne pas gaspiller leurs points écologiques.<sup>8</sup>

**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.<sup>9</sup>

**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.<sup>10</sup>

STUDIEN / STATISTIKEN  
DATUM: 18.06.2014  
BERNADETTE FLÜCKIGER

Für das Jahr **2010** wurden in einer Studie zu Handen des ARE erstmals anhand einer vollständig aktualisierten Datengrundlage die **externen und volkswirtschaftlichen Umwelt-, Unfall- und Gesundheitseffekte des Verkehrs** in der Schweiz erhoben. Die Kosten wurden für zwölf Bereiche erhoben, darunter etwa Schäden am Wald, Lärm, Klima, Biodiversitätsverluste, Unfälle und luftverschmutzungsbedingte Gesundheitsschäden. Zudem wurden erstmals auch die externen Kosten im Luft- und Schiffsverkehr ermittelt und der Strassenverkehr wurde um den Fuss- und Veloverkehr ergänzt. Zudem wurden die positiven Effekte der körperlichen Betätigung im Langsamverkehr auf die Gesundheit mit einberechnet. **Insgesamt beliefen sich die 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.<sup>11</sup>

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.<sup>12</sup>

## Strassenverkehr

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 24.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les partisans des initiatives ont soutenu, quant à eux, que le réseau autoroutier helvétique, bien qu'inachevé, était suffisant, toutes les parties du pays étant déjà reliées entre elles.** Dans ces conditions, ils ont considéré que la construction de ces trois tronçons allait à l'encontre d'une politique visant à favoriser l'usage des transports publics, assainir l'air et protéger le sol ainsi que les biotopes. D'autre part, ils ont prétendu que, loin de désengorger les localités de leur trop-plein de circulation, ces autoroutes, par l'offre supplémentaire de transport qu'elles représentent, ne feront qu'accroître le trafic routier, même dans les villes et villages riverains. Ils ont souligné l'effet néfaste de ces grands axes, qui feraient disparaître des surfaces importantes de terres cultivables de qualité tout en provoquant un renchérissement du prix du sol à leur proximité. Ils ont également affirmé que l'infrastructure routière ne constituait pas le seul élément du développement économique d'une région ; les échanges qui lui sont nécessaires devraient être orientés vers le rail plutôt que la route. Pour la N1, ils ont mis en évidence son inutilité, la N12 tenant déjà le rôle de lien entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. La N5, pour sa part, menacerait gravement les paysages de l'Aar ainsi que la faune et la flore de la plaine de Granges. Quant à la N4, il fut argué que ce tronçon augmenterait la circulation, déjà saturée, en direction du Tessin par le Gothard ainsi que le trafic pendulaire vers Zurich.<sup>13</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 27.03.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les opposants à ces initiatives,** composés principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, **ont insisté sur le fait qu'elles mettaient en cause la cohérence du réseau routier helvétique;** celui-ci, pour être performant, devrait être complet, car il a été conçu comme un tout qui permet de relier les diverses parties du pays. Ils ont également mis en avant les fonctions positives des autoroutes en matière de sécurité routière (elles provoquent moins d'accidents que les autres routes) et de protection de l'environnement; elles permettent la prise en charge d'une partie du trafic des routes principales et secondaires, diminuant ainsi les émissions de gaz d'échappement et les risques d'accidents au sein des localités riveraines. Par ailleurs, elles représenteraient un facteur essentiel de développement économique pour les régions qu'elles traverseraient ou relieraient. En ce qui concerne la N1, ils ont argué que ce tracé était la liaison la plus courte et la plus logique entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Pour la N5, les opposants ont soutenu que cette autoroute absorberait le trafic en provenance du Jura et aboutissant sur le plateau et permettrait le raccordement de la Transjurane. Au sujet de la N4, ils soulignèrent son importance nationale – relier Zurich à Lucerne, au Gothard et au Tessin – et internationale – elle se trouve sur l'axe européen de transit nord-sud.<sup>14</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 01.04.1990  
SERGE TERRIBILINI

**L'analyse Vox relève l'extrême similitude du profil et des motivations des votants entre ces initiatives et "halte au béton".** Les partisans de ces textes ont considéré que le réseau routier était suffisant et que de nouvelles atteintes à l'environnement n'étaient pas nécessaires. Les opposants, quant à eux, ont surtout été sensibles à l'argument selon lequel le réseau des routes nationales se devait d'être terminé, afin de jouir d'une certaine cohérence.<sup>15</sup>

VOLKSINITIATIVE  
DATUM: 30.04.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La campagne précédant le scrutin fut très vive. Si les partisans des initiatives trèfle ont été très actifs, leurs opposants ne furent pas en reste et utilisèrent des moyens financiers importants.** Les défenseurs des trois tronçons contestés, en premier lieu ceux de la N1, publièrent de nombreux encarts dans les journaux des cantons non-concernés afin de faire appel à la "solidarité confédérale" en faveur des autoroutes. Cela trahit notamment la crainte, souvent exprimée, que la Suisse alémanique, de par sa plus grande sensibilité écologique, ne rejette les tronçons désirés par les Romands. Par ailleurs, certaines communes, de la Broye plus spécialement, allèrent jusqu'à soutenir financièrement les comités contre ces initiatives. Cette attitude attira de nombreuses critiques et fut considérée comme étant à la limite de la légalité.<sup>16</sup>

**BUNDESRATSGESCHÄFT**  
DATUM: 29.05.1990  
SERGE TERRIBILINI

Lancé en 1989 par l'AST, les écologistes, une partie de la gauche et l'IG Velo, **le référendum sur la révision de la loi sur la circulation routière (LCR) a abouti** en début d'année avec 81'452 signatures valables. Seul un point de la loi était contesté: celui comportant l'autorisation, pour les camions de 2.50 mètres de large, de circuler sur tout le réseau routier helvétique, y compris sur les routes (communales et cantonales) où, jusque là, seule une largeur maximale de 2.30 mètres était admise. Le reste de la révision proposait diverses innovations, visant notamment à renforcer la sécurité routière et la protection de l'environnement, qui, elles, firent l'unanimité.<sup>17</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 29.08.1990  
SERGE TERRIBILINI

Les partisans de la LCR – partis bourgeois, organisations d'automobilistes et, plus particulièrement, transporteurs routiers – ont estimé que, compte tenu de la politique de la Confédération (NLFA, Rail 2000, 28 tonnes), cette loi n'était pas à voir comme favorisant le transport routier, mais plutôt comme **un acte de solidarité et d'harmonisation européenne**: les pays de la CE ayant depuis longtemps pour règle une largeur de 2,50 mètres, s'adapter à cette norme permet à la Suisse de ne pas se retrouver isolée et représente une sorte de contrepartie au refus d'ouvrir un corridor routier pour les 40 tonnes. Ils ont ajouté que, les camions de 2,30 mètres ne se fabriquant pratiquement plus, il était beaucoup plus rationnel de généraliser ceux de 2,50 mètres, d'autant plus que cette largeur standard permet de charger un volume de marchandises proportionnellement plus important, diminuant de ce fait le nombre de trajets et, donc, l'impact du trafic poids lourds sur l'environnement. D'autre part, ils ont considéré qu'il était absurde de mettre en danger une loi positive en tous points en attaquant une seule de ses dispositions, qui ne fait, de surcroît, qu'entériner une situation existante.<sup>18</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 31.08.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les opposants à la révision de la LCR ont prétendu que la nouvelle norme sur la largeur des poids lourds avantagerait encore les transports routiers, notamment le trafic sur de longues distances, au détriment du ferroutage qu'il s'agit de promouvoir.** Une telle amélioration des conditions de transports a également été considérée comme un facteur d'accroissement du trafic (par l'augmentation du nombre de camions et de trajets) et donc des émissions polluantes. Ils ont encore avancé qu'une acceptation de la LCR serait un premier pas vers l'autorisation donnée aux 40 tonnes de rouler en Suisse. Dans le domaine de la sécurité routière, ils ont argué que des camions plus larges mettaient en danger la vie des piétons ou des cyclistes. En outre, l'augmentation de la largeur des camions conduirait, selon eux, à un élargissement des routes, ce qui empiéterait sur les terres agricoles, nuirait au paysage et, de plus, augmenterait les dépenses routières.<sup>19</sup>

**VERORDNUNG / EINFACHER  
BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 23.09.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La campagne sur ce référendum fut terne**, tant l'importance des deux initiatives anti-nucléaires sur lesquelles les citoyens devaient se prononcer le même jour éclipsa l'objet du vote. Le débat se déroula en bonne partie autour du problème européen, dont l'analyse Vox de cette votation souligne d'ailleurs l'importance, en termes d'harmonisation des normes, dans les motivations de vote des acceptants. Cela est à mettre en relation avec le oui massif des Romands; cette région linguistique, généralement opposée à toute restriction de la circulation routière, est également celle dont la sensibilité européenne est la plus aiguë. Le non des opposants, s'il était motivé par la crainte d'accidents et d'atteintes à l'environnement, ne s'est, par contre, pas cristallisé autour du problème de l'intégration européenne.<sup>20</sup>

**STANDESINITIATIVE**  
DATUM: 07.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les Chambres n'ont pas donné suite à une initiative du canton de Bâle-Ville** demandant que la Confédération reprenne les négociations avec la RFA afin que la construction de la route franche de douane entre Lörrach et Weil am Rhein soit abandonnée ou remplacée par un projet plus respectueux de l'environnement. Le parlement a estimé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur une décision ayant fait l'objet d'un traité ratifié. Le Conseil national a toutefois transmis le postulat Burckhardt (pl, BS) et celui de sa commission des transports et du trafic invitant le gouvernement à recommander au Conseil d'Etat de Bâle-Ville d'ouvrir des discussions avec la RFA afin d'examiner, dans le cadre de l'accord existant, la possibilité d'élaborer un nouveau tracé pour cette route.<sup>21</sup>

**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'encombrements et de pollution de la région.<sup>22</sup>

**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 problème d'environnement (protection de l'air et des sites) et retarderait la construction.<sup>23</sup>

**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.<sup>24</sup>

**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.<sup>25</sup>

**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.<sup>26</sup>

**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.<sup>27</sup>

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.<sup>28</sup>

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.<sup>29</sup>

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.<sup>30</sup>

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 <sup>31</sup>

#### 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. <sup>32</sup>

#### 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. <sup>33</sup>

#### 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. <sup>34</sup>

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 <sup>35</sup>

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. <sup>36</sup>

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.<sup>37</sup>

#### MOTION

DATUM: 12.03.2015  
NIKLAUS BIERI

Im März 2015 nahm der Nationalrat die Motion Zanetti (sp, SO) bezüglich der **Einsätze von Blaulichtorganisationen** stillschweigend an.<sup>38</sup>

#### MOTION

DATUM: 03.12.2015  
NIKLAUS BIERI

Nachdem die Motion Chopard-Acklin (sp, AG) zur **Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung** bezüglich der Einsätze von Blaulichtorganisationen vom Nationalrat im Dezember 2014 angenommen worden war, lehnte der Ständerat das Anliegen im Dezember 2015 ab. Zwischenzeitlich war ein ähnlicher, wenn auch nicht identischer Vorstoss von Ständerat Zanetti (sp, SO) angenommen worden, so dass sich das Anliegen aus Sicht des Ständerates erledigt hatte.<sup>39</sup>

### Eisenbahn

#### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 05.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

Exposant dans les détails sa décision de 1989, **le message sur la NLFA a été présenté par le Conseil fédéral**. Le gouvernement motive son choix par la nécessité pour la Suisse de faire face au développement des transports européens en s'y intégrant judicieusement et en offrant une solution de rechange crédible à son refus d'ouvrir un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. Alptransit pourrait donc permettre de transférer une partie du trafic de marchandises et de voyageurs, dont l'augmentation future est prévisible sur l'axe nord-sud, de la route au rail. Cela protégerait la zone alpine et, plus généralement, participerait d'une politique des transports respectueuse de l'environnement. Le Conseil fédéral prévoit ainsi l'établissement de deux voies comprenant la construction des tunnels de base du Gothard, entre Amsteg et Bodio, long de 49.2 km et de son complément, au Lötschberg, d'une longueur de 28.4 km entre Frutigen et Gampel/Rarogne (voir carte). Pour intégrer les diverses parties du pays à ces deux lignes, des raccordements spécifiques devraient être établis avec la Suisse orientale et la Suisse romande.

#### MOTION

DATUM: 18.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La contestation contre divers projets élaborés dans le cadre de Rail 2000 s'est poursuivie**, de nombreuses variantes étant suggérées afin, notamment, de ménager l'environnement. Le tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) fut particulièrement sur la sellette puisqu'il fut l'objet des motions Luder (udc, BE) (89.434) et Wiederkehr (adi, ZH) (89.422) dont les dispositions enjoignent au Conseil fédéral de veiller à ce que les CFF traitent sur un plan d'égalité les propositions des cantons et organisations concernés avec la leur propre et que le parlement puisse se prononcer sur les surcoûts occasionnés par le choix d'un tracé correspondant aux vœux de ces régions. Ces textes ont été transmis comme postulats par le Conseil national.<sup>40</sup>

#### VERORDNUNG / EINFACHER

**BUNDESBESCHLUSS**  
DATUM: 27.06.1990  
SERGE TERRIBILINI

**Les réactions à ce message furent de divers ordres**. Si l'UDC, le PDC et le PRD se sont montrés satisfaits, les écologistes ont rejeté catégoriquement toute construction de NLFA, estimant que cela n'est ni nécessaire, ni supportable pour l'environnement et que toute nouvelle offre de transport ne ferait qu'accroître le trafic. Les socialistes ont exigé un prélèvement plus élevé sur le produit des droits d'entrée sur les carburants qui soit octroyé, de surcroît, à fonds perdus. Au contraire, l'ACS (Automobile Club de Suisse) et la FRS (Fédération routière suisse) ont demandé de revoir à la baisse cette forme de contribution.<sup>41</sup>

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE  
DATUM: 18.10.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La situation de blocage, due à de nombreuses plaintes, que connaissait le projet du Rhätischen Bahn de la ligne de la Vereina (GR), s'est dénouée en 1990.** Ce tronçon était notamment contesté en raison du transport prévu d'automobiles, susceptible d'accroître significativement la circulation routière de la région. En début d'année, le DFTCE levait les diverses oppositions. Quelques mois plus tard, le TF faisait de même avec les recours déposés par plusieurs organisations de protection de l'environnement.<sup>42</sup>

BUNDESRATSGESCHÄFT  
DATUM: 04.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

La direction générale des CFF, à l'occasion de son rapport intermédiaire sur Rail 2000, a annoncé une nouvelle explosion du coût prévu pour la réalisation de l'ensemble du projet. Chiffré à CHF 5.4 milliards en 1985, à CHF 7.5 milliards en 1989, c'est une somme de CHF 9 milliards qui fut avancée en 1990 (+ 66% par rapport à 1985). Cet accroissement, s'il est dû, en partie, au renchérissement, provient également, pour beaucoup, des mesures de protection de l'environnement et des multiples entraves posées par de longues procédures. A ce propos, le Conseil fédéral a mis en consultation, en fin d'année, **un projet d'arrêté fédéral urgent (AFU) dont le but est d'accélérer la procédure d'approbation des plans**, chaque nouveau délai alourdissant notablement la facture finale. Alors que le système en vigueur, régi par la loi sur les chemins de fer, comporte trois instances compétentes pour traiter les recours, l'AFU envisage de ne plus en conserver que deux, à savoir le DFTCE et le Tribunal fédéral. Il prévoit, de surcroît, la fixation de délais légaux pour le traitement des dossiers et une meilleure coordination en ce qui concerne le remembrement parcellaire et l'expropriation. Le Conseil des Etats a, pour sa part, transmis un postulat (Po. 89.742) de sa commission des transports et du trafic demandant à ce que, dans le cadre des grands projets ferroviaires de la Confédération, l'Office fédéral des transports dispose d'un effectif en personnel suffisant afin que l'approbation des plans soit menée rapidement.<sup>43</sup>

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE  
DATUM: 30.12.1990  
SERGE TERRIBILINI

**La Suisse occidentale s'est, elle aussi, montrée attentive à son lien avec Alptransit,** demandant, par la voix de la Conférence ferroviaire romande, une revalorisation du Simplon par le biais d'un raccordement au réseau TGV français, ce qui nécessiterait la construction du tronçon Genève-Mâcon. Par ailleurs, une solide opposition au projet du Conseil fédéral s'est créée dans le Kandertal (BE), emmenée par l'organisation "Pro Frutigen"; celle-ci désire un rallongement du tunnel du Lötschberg afin de protéger l'environnement de la vallée.<sup>44</sup>

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.<sup>45</sup>

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.<sup>46</sup>

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.<sup>47</sup>

## 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 Dieselnbussen 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.<sup>48</sup>

## 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.<sup>49</sup>

### BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 18.12.1992  
SERGE TERRIBILINI

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.<sup>50</sup>

## 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.<sup>51</sup>

### 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.<sup>52</sup>

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.<sup>53</sup>

MOTION  
DATUM: 04.03.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil national a transmis une motion de la commission de gestion demandant au gouvernement de confier à la société Rega, et non plus à l'OFAC, l'exécution des **opérations de recherche d'aéronefs civils**. Dans le souci de simplifier la chaîne de secours et de supprimer les doubles emplois (maintien de deux flottes, existence de deux services de piquet, etc.), la grande chambre a en effet estimé que la Rega, chargée actuellement uniquement d'effectuer les opérations de sauvetage, devrait être dès le début responsable de l'ensemble des opérations. Les députés ont en revanche rejeté une motion du groupe écologiste (94.3209) et une motion Meier (pe, ZH) (95.3138) demandant d'interdire, respectivement, les **meetings aériens** et les **atterrissages et décollages d'aéronefs** entre 23 h 00 et 05 h 30. Ils ont fait de même par ailleurs avec un postulat Gros (pl, GE) (93.3351 / 95.3284) invitant le gouvernement à lever l'interdiction frappant les ultralégers motorisés (**ULM**).<sup>54</sup>

VERWALTUNGSAKT  
DATUM: 04.04.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Au cours des cinquante dernières années, une soixantaine d'accidents d'hélicoptères a été provoquée par une collision avec un câble. Pour réduire la part de risque, le **programme "Remove"** a été lancé. Il prévoit de supprimer une partie des installations câblées responsables des accidents. L'opération est menée par la REGA, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC), l'armée et les sociétés privées de transport en hélicoptère. Entre 20 et 30 installations câblées pourraient être démontées chaque année. Les câbles de transport de montagne ne sont pas soumis à une réglementation stricte. Seule obligation, les propriétaires doivent déclarer des installations d'une hauteur supérieure à 25 mètres en vue d'une autorisation. Les câbles plus proches du sol ne sont en revanche pas soumis à ce règlement, même s'ils représentent une menace sérieuse pour les hélicoptères en phase d'approche. L'OFAC a recensé environ 6'500 infrastructures disposées dans toute la Suisse; 5'000 sont des cordes, des câbles ou des remontées mécaniques. Sur ce chiffre, il faut tenir compte de 2'000 câbles à haute tension, sans compter que, chaque année, 700 nouveaux câbles sont tendus. Le programme "Remove" repose sur l'argument clef que les propriétaires n'auront rien à payer : le démontage sera effectué avec l'aide de l'armée. Les intéressés n'auront qu'à s'annoncer auprès de leur commune.<sup>55</sup>

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.<sup>56</sup>

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

Le Conseil fédéral a exprimé le souhait de régler 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'hélicski notamment.<sup>57</sup>

### 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.<sup>58</sup>

**MOTION**  
DATUM: 17.09.2013  
NIKLAUS BIERI

Zeitgemässe technische **Vorschriften für die Arbeitsabläufe bei Notrufen** fordert eine Motion des ehemaligen SVP-Nationalrats von Rotz (svp, OW), welche von Sebastian Frehner (svp, BS) übernommen worden war. Ziel des Vorstosses ist es, die Verordnung über Fernmeldedienste (FDV) an neue technische Möglichkeiten anzupassen. Dabei geht es um die Möglichkeit, Notrufe aus VoIP-Quellen (Internettelefonie) korrekt zu leiten und eine GPS-Ortung von Mobilfunkgeräten zu ermöglichen. Die Blaulichtorganisationen sollen damit auf möglichst umfassende Informationen zum Standort der Notrufabgabe zugreifen können. Überdies soll bei Überlastung einer Notrufzentrale die Weiterleitung des Notrufs an eine zweite, nahe gelegene Notrufzentrale möglich sein. Der Bundesrat beantragte, die Motion abzulehnen und begründete dies damit, dass im Bakom bereits entsprechende Vorarbeiten im Gange seien und dass er bevorzuge, die technologieneutralen Formulierungen in der FDV so zu belassen. Im Nationalrat wurde die Motion im März des Berichtjahres aber deutlich gutgeheissen. Der Ständerat befasste sich in der Sommersession mit der Motion und stimmte einer Änderung seiner Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) zu: Die Forderungen sollen unter Vorbehalt der technischen Entwicklung und unter Berücksichtigung internationaler Standards umgesetzt werden. Mit dieser Ergänzung zeigte sich Bundesrätin Leuthard (cvp) einverstanden. In der Folge stimmten beide Kammern dem Geschäft zu.<sup>59</sup>

- 1) BO CN, 1990, p.900ss.
- 2) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; Büz, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.
- 3) Presse des 18.7. et 19.7.90; BaZ, 21.7.90.; NZZ et JdG, 4.9.90.; Presse des 27.7., 31.7., 8.8. et 9.8.90; NZZ, 28.7 et 4.8.90; BaZ, 1.8.90; SGT, 7.8.90; LNN,13.8.90; 24 Heures, 14.8.90; DP, 1004, 16.8.90.
- 4) Presse des 14.8., 29.8., 30.8. et 31.8.90; JdG, 25.8.90; TA, 31.8.90; DP, 1006, 6.9.90.
- 5) BZ, 5.10.90; JdG, 6.10. et 18.12.90.
- 6) BO CN, 1991, p. 716 f.; BO CN, 1991, p. 718 f.
- 7) NZZ et JdG, 1.11.91; SGT, 2.11.91.
- 8) Presse du 16.2., 25.3., 26.3., 8.10.91, 14.10., 22.10. et 4.12.94; BZ, 28.10.91; Suisse, 13.11. et 29.12.91; SHZ, 5.12.91. NZZ, 22.2., 17.6.91., 26.11.91.; BaZ, 26.2. et 27.3.91; TA, 7.3., 20.6., 7.10. et 9.10.91; Bund, 15.3.91; Ww, 4.4. et 27.6.91; JdG, 12.4., 5.10., 7.10. et 9.10.91; BZ, 29.5.91; LNN, 28.9.92; 24 Heures, 1.10.91; LM, 7.10. et 18.10.91.
- 9) BO CN, 1992, p. 177 ss.
- 10) 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.
- 11) Studie ARE vom 18.6.14
- 12) Bericht ARE vom 13.3.19
- 13) NZZ, 31.1.90; TW, 22.2.90; Suisse, 24.2.90. Voir aussi DP, 987, 15.3.90. NI: Lib., 19.2.90; 24 Heures, 24.2.90. N5: SZ, 6.2.90; BZ, 28.2.90; USS, 6, 14.2.90. N4: Presse du 26.1.90. TA, 1.3.90; SZ, 3.3. et 21.3.90; Bund, 24.3.90.
- 14) NZZ, 8.2. et 23.2.90; Suisse, 24.2.90; RFS, 13, 27.3.90. NI: 24 Heures, 2.2. et 27.2.90; Lib., 28.2.90 et N5: Bund, 2.2.90; SZ, 27.2.90 et N4: LNN, 25.1.90; NZZ, 13.2. et 24.2.90; TA, 24.2.90.
- 15) Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990.
- 16) Express, 21.3.90.; NZZ, 10.3. et 3.4.90; Lib. 6.3. et 19.3.90. Hebdo, 29.3.90. Lib., 24.3. et 30.3.90; 24 Heures, 3.4.90.
- 17) FF, 1990, I, p. 1083; FF, 1990, II, p. 684ss.; Presse du 16.1.90; BaZ, 6.3.90; NZZ, 7.3.90.
- 18) Arguments des partisans de la LCR: Bund, 5.6.90; NZZ, 6.6.90; AT, 25.7.90; SGT, 11.8.90; NZZ, 29.8.90 et presse du mois de septembre. Voir aussi DP, 1003, 26.7.90.
- 19) Vr, 8.8. et 31.8.90; BaZ, 21.8.90; NZZ, 27.8.90; VO, 27, 5.7.90 et presse du mois de septembre.
- 20) Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 23. September 1990, Zürich 1991.
- 21) BO CE, 1990, p.639ss.; BO CN, 1990, p.497s.; BO CN, 1990, p.499s.; BaZ, 20.3., 21.3., 30.3., 22.8., 21.9., 6.12. et 7.12.90.
- 22) BO CN, 1991, p. 1336 s.
- 23) Délib. Ass. féd., 1992, VI,p. 129; Presse du 16.4.92.
- 24) FF, 1994, III, p. 1418 ss.; presse du 17.9.94.; presse du 13.6.94.
- 25) FF, 1996, II, p. 879 s.; presse du 21.3.96.
- 26) FF, 1998, p. 205 ss.; presse du 30.10.97.
- 27) FF, 1997, I, p. 836 ss.; presse du 14.2.97; BO CN, 1997, p. 2641 ss.
- 28) FF, 1998, p. 2854 ss.; presse du 2.5.98.
- 29) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.
- 30) FF, 2000, p. 461 ss.
- 31) LT, 8.1.1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.
- 32) 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.
- 33) 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.
- 34) BO CN, 2002, p. 20 ss. et 457; BO CE, 2002, p. 95 s. et p. 720 ss.
- 35) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
- 36) 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.
- 37) NZZ, 17.1.08.
- 38) AB NR, 2015, S. 316.
- 39) AB SR, 2015, S. 1173.
- 40) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.
- 41) Presse du 29.5.90; SGT, 30.5. et 11.6.90; LNN, 2.6.90.
- 42) Büz, 23.3., 5.5. et 7.7.90; TW, 25.8.90; LNN, 18.10.90.
- 43) BO CE, 1990, p.298s.; NZZ, 31.10.90; JdG, 6.11.90, presse du 4.12.90.LNN, 3.3.90; SGT et JdG, 22.8.90; SHZ, 20.9.90; AT, 5.10.90; presse du 31.10.90; Ww, 8.11.90 et DP, 1015, 8.11.90. BaZ et NZZ, 10.5.90.
- 44) Bund, 30.3, 6.4., 20.4., 11.5. et 22.6.90; TW, 1.6., 5.6. et 13.8.90.; Suisse 7.7.90; NZZ, 24.11.90. Cf. infra, TGV.
- 45) 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
- 46) 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.
- 47) Presse du 16.9.94.
- 48) AB NR, 2019, S. 229 f.
- 49) 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.
- 50) 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.
- 51) Presse des 23.3. et 26.4.91; Suisse, 21.6.91; Express, 22.6.91.
- 52) BO CN, 1991, p. 1973 s.; BO CN,1991, p. 1973 s.
- 53) Presse du 30.5.92.
- 54) BO CN, 1996, p. 61 ss.71
- 55) Presse du 4.4.01.
- 56) 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.
- 57) FF, 2010, p. 6052; NZZ, 9.9.10; OFAC, communiqué de presse, 8.9.10.
- 58) BO CN, 1992, p. 337 ss.
- 59) AB NR, 2013, S. 27 und 1429; AB SR, 2013, S.544 f.