

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Verkehr und Kommunikation
Schlagworte	Schengen/Dublin, Referendum, Innere Sicherheit, Polizei
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 – 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

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

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehr und Kommunikation, Schengen/Dublin, Referendum, Innere Sicherheit, Polizei, 1990 – 2019*. 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	3
Eisenbahn	6
Luftfahrt	13
Post und Telekommunikation	14

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
SiK-NR	Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
BAV	Bundesamt für Verkehr
ASTRA	Bundesamt für Strassen
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
BGST	Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr
SVG	Strassenverkehrsgesetz
BLS	Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
WWF	World Wide Fund for Nature
KKJPD	Konferenz der Kantonalen Justiz- und Polizeidirektorinnen und -direktoren
LITRA	Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband
<hr/>	
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
CPS-CN	Commission de la politique de sécurité du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
OFT	Office fédéral des transports
OFROU	Office fédéral des routes
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
USAM	Union suisse des arts et métiers
LOST	Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
BLS	Chemin de fer du Lötschberg
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
WWF	World Wide Fund for Nature
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
LITRA	Ligue suisse pour l'organisation rationnelle du trafic
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Lors de la **campagne pour l'arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares**, les partisans de l'abrogation de la disposition – à savoir la quasi-totalité des partis politiques et l'ensemble des milieux économiques – ont principalement fait valoir que la construction de places de parc auprès des gares ferroviaires n'était plus, pour des raisons de rigueur budgétaire, une priorité pour la Confédération, qui devait se concentrer désormais sur ses tâches principales. Il fut également relevé que le but recherché par la disposition en question avait été en grande partie atteint puisque quelque 7'800 places avaient été ainsi créées.

Les opposants – les associations de défense des transports publics ainsi que le TCS et l'ACS – ont pour leur part argué que la disparition des subsides fédéraux porterait un coup sans doute fatal au développement de nouveaux parkings à proximité des gares et prêterait de ce fait la politique de transfert du trafic de la route au rail. Cette conséquence néfaste pour l'environnement était par ailleurs d'autant plus inacceptable que l'économie réalisée était bien relative en regard du déficit de la Confédération.¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 10.03.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Au mois de mars, le peuple et les cantons étaient appelés à se prononcer sur une mesure d'économies impliquant une modification constitutionnelle. Il leur était en effet proposé d'abroger la disposition relative à la participation financière de la Confédération à **l'aménagement des places de parc auprès des gares**. L'économie réalisée par une telle mesure se chiffrait à quelque 20 millions de francs. A la suite d'une campagne et d'un vote ne mobilisant que très peu les citoyens, le souverain a accepté relativement facilement la modification proposée par 56% de oui et 11 6/2 cantons. Les cantons les plus favorables à cette mesure d'économies furent les cantons de Zurich, Berne, Bâle-Ville et Lucerne. Il est à relever que parmi les cantons rejetant l'abrogation constitutionnelle se trouvaient tous les cantons romands, à l'exception de celui de Genève.

Arrêté fédéral concernant la suppression des contributions fédérales aux places de stationnement près des gares.

Votation du 10 mars 1996

Participation: 31.0%

Oui: 741'219 (53.9%) / cantons: 11 6/2

Non: 632'792 (46.1%) / cantons: 9

Mots d'ordre:

– Oui: PRD (5*), PDC (6*), UDC (3*), PL (2*), PE (2*), AdI, PdT, PdL (1*), DS (2*), PEP, Vorort, USAM, USS, ATE

– Non: PdT, Union des villes de Suisse, Union des transports publics, Litra, TCS, ACS, FRS

– Liberté de vote: PS (2*)

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 01.06.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'**analyse VOX** a relevé qu'à l'origine du comportement de vote des citoyens favorables à la modification constitutionnelle figurait avant tout le souci de ménager les finances fédérales. Parmi les opposants, des raisons liées à la promotion des transports publics, ainsi que, subsidiairement, la crainte que les communes ne voient leur budget alourdi, ont été les éléments déterminant le refus. En ce qui concerne le lien entre comportement de vote et affinités partisanes, il est à souligner que seuls les électeurs proches du PDC n'ont pas voté conformément aux recommandations de leur parti. Les sympathisants socialistes ont pour leur part rejoint majoritairement le camp des partisans.³

Der **Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz und dessen Finanzierung** wurde im Berichtsjahr weiterverhandelt. Während den Entwürfen 3 und 4 (Bundesbeschlüsse über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds und über das Nationalstrassennetz) im Parlament bereits 2012 zugestimmt worden war, gelangten Entwürfe 1 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen) und 2 (Nationalstrassenabgabegesetz) erst am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung im Parlament. Zuvor hatte der Nationalrat allerdings über Entwurf 2 zu verhandeln, in welchem mit dem Vignettenpreis noch eine Differenz zum Ständerat bestand. Der Mehrheitsantrag, dem Ständerat zu folgen und den Entwurf mit CHF 100 pro Vignette zu billigen, wurde mit 97 zu 89 Stimmen angenommen. Zwei Minderheitenanträge wurden dabei abgelehnt: Der Minderheitenantrag I Pieren (svp, BE) verlangte einen Vignettenpreis von CHF 70 mit dem Ziel, die Preiserhöhung minimal zu halten. Der Minderheitenantrag II Grossen (glp, BE) wollte die Preiserhöhung der Vignette auf CHF 80 beschränken und so als Kompromiss zwischen den geforderten CHF 100 des Ständerates und deren nationalrätlicher Ablehnung dienen. Nachdem in einer ersten Abstimmung der Minderheitsantrag II gegen den Minderheitsantrag I obsiegt hatte, entfielen in der zweiten Abstimmung mehr Stimmen auf den Minderheitsantrag II als auf den Mehrheitsantrag. Der Ordnungsantrag Nordmann (sp, VD) auf Bestreben der SP-Fraktion verlangte eine Wiederholung der Abstimmungen, da es in der SP-Fraktion Missverständnisse über das Abstimmungsprozedere gegeben habe. Dem Ordnungsantrag wurde mit 116 zu 64 Stimmen stattgegeben. In der vierten Abstimmung wurde der Minderheitsantrag II dem Minderheitsantrag I mit 88 zu 63 Stimmen vorgezogen, und in der fünften Abstimmung obsiegte schliesslich der Mehrheitsantrag mit 97 zu 89 Stimmen über den Minderheitsantrag II. Dem Mehrheitsantrag folgten die Fraktionen der CVP/EVP, BDP, FDP, eine Mehrheit der SP und eine Minderheit der SVP. Die GLP stützte mit der GPS, einer Minderheit der SP und der Mehrheit der SVP ihren Minderheitsantrag II. Mit dem Einschwenken des Nationalrates auf den Standpunkt des Ständerates kam es am 22. März des Berichtjahres zur Schlussabstimmung, in welcher die Entwürfe 1 und 2 (Bundesgesetz über die Nationalstrassen und Nationalstrassenabgabegesetz) in den Räten angenommen wurden. Gegen das Nationalstrassenabgabegesetz wurde von einem Komitee unter Federführung der Nationalräte Nadja Pieren (svp, BE) und Walter Wobmann (svp, SO) das fakultative Referendum ergriffen, welches nach nur dreimonatiger Unterschriftensammlung mit 107'424 gültigen Unterschriften zustande kam. Der grosse Zuspruch, den das Referendum bei der Unterschriftensammlung erfuhr, führte dazu, dass der Verband Auto Schweiz, der TCS, einige Sektionen des ACS sowie der Gewerbeverband ihre Unterstützung zusagten. Auch der VCS kündigte an, den Preisaufschlag energisch zu bekämpfen, weil mit dem zusätzlichen Geld auch zusätzliche Strassen zu erwarten seien. Das vom VCS lancierte Referendum kam jedoch nicht zustande; es wurden nur rund 1'300 Unterschriften gesammelt. Unterstützung erfuhr Bundesrätin Leuthard von der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz. Die kantonalen Baudirektoren erklärten, dass der Bund ohne die zusätzlichen Gelder aus der Vignettenpreiserhöhung die geplante Übernahme von Kantonsstrassen sistieren würde. Eine Übernahme dieser Strassen durch den Bund sei aber im Interesse der Kantone, welche damit finanziell entlastet würden. Die Kampagne des Referendumskomitees zielte darauf ab, die Preiserhöhung als Abzockerei darzustellen. Bundesrätin Leuthard brachte kurz vor der Abstimmung die Idee einer elektronischen Vignette in die Debatte ein und reagierte darauf auf das Argument, Nationalstrassenbenutzer mit Wechselschildern und mehreren Fahrzeugen würden von der Preiserhöhung über die Massen belastet. Leuthard liess weiter verlauten, dass im Falle einer Ablehnung der Vignetten-Preiserhöhung ein Kostenaufschlag beim Benzin notwendig sei und der Benzinpreis um 6 Rappen pro Liter steige. Die an einem Podium gemachte falsche Aussage, auch Lastwagen bräuchten eine Vignette, brachte der Verkehrsministerin viel mediale Häme ein. Die Analyse der Abstimmungsinserate des Année Politique Suisse zeigte, dass das Pro-Lager (Zustimmung zur Preiserhöhung) in mehr als der Hälfte seiner Inserate auf die Realisierung von regionalen Projekten hinwies, welche durch die Preiserhöhung finanziert werden sollen. Die übrigen Pro-Inserate verwiesen auf die Erhöhung der Sicherheit, die Stärkung des Tourismus oder auf die Desinformation des Contra-Lagers. Das Contra-Lager bezeichnete in einem Drittel seiner Inserate die Anhebung des Vignettenpreises als zu hoch, in einem Viertel der Inserate wurde die Vorlage als Mogelpackung gebrandmarkt und in weiteren 15% der Inserate stand die Zweckentfremdung von Strassenverkehrsabgaben im Zentrum. Die Inseratedichte war in den Kantonen, welche im Falle der Annahme der Vorlage von Umfahrungsprojekten profitiert hätten, am grössten. Das Pro-Lager konzentrierte seine Kampagne auf die Westschweiz, das Contra-Lager war in der übrigen Schweiz auch sehr aktiv. Während auf der Pro-Seite vor allem kantonale Komitees und Parteien Inserate schalteten, waren es auf der Contra-Seite mehrheitlich die grossen nationalen Autoverbände. In der

Volksabstimmung vom 24. November des Berichtjahres wurde das Nationalstrassenabgabegesetz mit 60,5% der Stimmen und in allen Kantonen abgelehnt. Gemäss der VOX-Analyse lehnten AutofahrerInnen das Gesetz mit 62% Nein-Stimmen ab, Nicht-AutofahrerInnen stimmten hingegen mit 58% Ja-Stimmen zu. Die Parteiidentifikation spielte bei der Stimmabgabe nur eine untergeordnete Rolle, die Wählerschaft der CVP und der FDP. Die Liberalen verwarf das Gesetz entgegen der zustimmenden Parteiparole mehrheitlich. Den Befürwortern der Vignettenverteuerung war es nicht gelungen, den StimmbürgerInnen aufzuzeigen, dass der Netzbeschluss (Übernahme von 400 Km Kantonsstrassen) an die Verteuerung der Vignette gekoppelt war.

Abstimmung vom 24. November 2013

Beteiligung: 53,6%
Ja: 1 087 368 (39,5%)
Nein: 1 662 748 (60,5%)

Parolen:

- Ja: FDP, CVP, EVP, CSP, BDP, SGV, SBV, SGB.
- Nein: SVP (3*), GPS, GLP.
- Stimmfreigabe: SPS.

* In Klammer Anzahl abweichender Kantonalsektionen ⁴

Strassenverkehr

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. ⁵

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. ⁶

C'est par la proposition d'une **augmentation du prix de l'essence** (20 centimes fixés par les Chambres et menacés par un référendum) que le Conseil fédéral a entendu programmer l'**achèvement du réseau routier national** pour le début du siècle prochain. La moitié de cette hausse devrait en effet être affectée au fonds routier, le reste l'étant à la Caisse fédérale. De la sorte, les sommes dévolues à la construction d'autoroutes devraient désormais être beaucoup plus importantes pour la Suisse romande; en effet, le réseau, dans cette région, comporte encore de nombreuses lacunes que le gouvernement a décidé de combler. De fait, le contournement de Genève (N1A), la traversée de Neuchâtel et Saint-Blaise (N5), la N9 de Sion à Sierre et les sections en chantier de la Transjurane (N16), mais également la N1 dès 1993, ont été décrétés tronçons prioritaires. ⁷

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 29.05.1990
SERGE TERRIBILINI

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.09.1990
SERGE TERRIBILINI

BERICHT
DATUM: 18.06.1992
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral a présenté son projet de révision de la loi **sur les amendes d'ordre** infligées aux usagers de la route, ce qui répond, en particulier, au postulat Vollmer (ps, BE) de 1991. Considérant que cette loi a fait ses preuves et est indispensable pour sanctionner les infractions de peu de gravité, le gouvernement a proposé une réadaptation du montant des contraventions afin que celles-ci retrouvent leur effet dissuasif. Il entend ainsi relever de CHF 100 à CHF 300 la limite maximale des amendes et s'octroyer la compétence de les adapter périodiquement à l'évolution du coût de la vie. Par ailleurs, le projet prévoit notamment de donner le droit à la police de prélever des amendes pour des infractions dénoncées par des particuliers, de cumuler les amendes sans montant limite lorsqu'une personne a commis plusieurs infractions, de faire passer le délai de réflexion de 10 à 30 jours, d'inscrire le principe jusque-là appliqué de ne percevoir aucun frais dans la procédure relative aux amendes d'ordre et de supprimer les bases légales pour l'enregistrement des infractions. Les associations d'automobilistes ainsi que le parti des automobilistes ont vivement protesté contre ce projet et ont d'ores et déjà envisagé de lancer un référendum.⁸

Le **référendum** contre la loi fédérale du 19 décembre 1997 concernant une **redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)**, lancé par l'Association Suisse des transports routiers (ASTAG), a **abouti** au mois d'avril avec 189'707 signatures.

Par conséquent, en septembre, les citoyens helvétiques ont été appelés à se prononcer sur la RPLP. Cette redevance est liée à la charge transportée et à la distance parcourue. Elle doit remplacer la taxe actuelle (un montant forfaitaire par année) dès 2001. **C'est avec une majorité de 57,2% que le peuple a accepté la RPLP**, et avec 14 cantons et 4 demi, au terme d'une campagne très disputée et d'un scrutin marqué par un taux de participation élevé. Les résultats de la votation ont montré un clivage entre les communes urbaines et les communes rurales. Les villes se sont prononcées nettement en faveur de la redevance (64% de oui), alors que les communes rurales l'ont franchement rejetée (45% de oui). Contrairement aux votations précédentes qui touchaient aussi la politique des transports, les différences entre les régions linguistiques ont été dans ce cas relativement faibles. La Suisse italienne a le plus fortement approuvé la RPLP (67%), précédant la Suisse alémanique (58%) et la Suisse romande (52%).

Loi fédérale concernant une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations (RPLP)

Votation du 27 septembre 1998

Participation: 51,0%

Oui : 1 355 735 (57,2%) / 14 4/2 cantons

Non : 1 014 370 (42,8%) / 6 2/2 cantons

Mots d'ordre:

– Oui : PDC (2*), PRD (13*), PS, PE, PdT, PCS, AdI, PEP; USS, UCAPS, CSC, Vorort.

– Non : UDC (1*), PL, PdL, UDF; ASTAG, USAM, Centre patronal, ACS.

– Liberté de vote : DS (4*).

* Recommandations différentes des partis cantonaux.

La **campagne** précédant le vote a été particulièrement intense et conflictuelle en raison de ses implications multiples et enchevêtrées. Les **partisans** ont estimé que la RPLP avait un rôle clé dans la politique suisse des transports, car elle permettait de rétablir l'équilibre des chances entre le rail et la route et de financer les nouvelles transversales. Ils ont rappelé que la RPLP autoriserait un désengorgement des routes et préserverait l'environnement, en réalisant le principal objectif de l'Initiative des Alpes. Les partisans ont également insisté sur le lien entre la RPLP et la politique d'intégration européenne de la Suisse. Sans la taxe, il serait impossible d'abandonner la limite des 28 tonnes et donc de signer les accords bilatéraux avec l'UE. En outre, ils ont estimé qu'un refus mettrait en péril des milliers d'emplois dans la construction, l'industrie ferroviaire et les entreprises de chemins de fer.

Dans les rangs des **opposants**, l'ASTAG a axé la campagne sur les répercussions économiques de la nouvelle taxe. L'association a estimé que la RPLP provoquerait une hausse de l'imposition d'un camion de 28 tonnes, de CHF 4'000 actuellement à CHF 56'000 par année. Selon l'association des routiers, chaque ménage suisse devrait

assumer cette hausse à hauteur de CHF 500 par année. A cet argument, le Conseil fédéral a répondu par ses propres estimations (des experts du DETEC): la RPLP entraînerait une charge annuelle de CHF 11 à 55 par ménage et un renchérissement minime pour l'économie en raison du gain de productivité lié à l'autorisation des 40 tonnes. Les opposants ont également douté des effets de la RPLP sur le transfert de la route au rail du trafic de marchandises. Ils ont craint que la taxe ait des effets négatifs pour les régions périphériques et de montagne. Ils ont refusé aussi toute implication européenne du scrutin et redouté le non respect de l'affectation des recettes prévue par la Constitution. Finalement, les opposants ont estimé que la RPLP mettrait en danger plus de 30'000 emplois.⁹

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.09.1998
LAURE DUPRAZ

L'analyse VOX a révélé que l'appui apporté au projet s'amenuisait à mesure que l'on se dirigeait vers l'extrême droite de l'échiquier politique. Les sympathisants du PDC ont accepté le projet dans une moins large mesure que ceux du PS et du PRD, tandis que l'UDC est parvenue à mobiliser la majorité de ses troupes contre la RPLP. Les partisans ont justifié leur vote essentiellement par l'argumentation écologique de la politique des transports et par le principe du pollueur-payeur. Ils ont mentionné, en seconde position, l'argument de l'intégration européenne, puis celui du financement des chantiers ferroviaires. Les opposants, quant à eux, ont justifié leur vote par quatre arguments de même poids: le coût élevé pour les ménages, une baisse de la situation économique suisse en général (pertes d'emplois, difficultés pour les petites entreprises), la considération de la RPLP comme un nouvel impôt et le rejet de la politique des transports dans son ensemble.¹⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 17. Februar 2015 bestätigte die Bundeskanzlei das Zustandekommen des **Referendums** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung **Gotthard-Strassentunnel**). Von 76 228 eingereichten Unterschriften waren 75 872 gültig. Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt.¹¹

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.¹²

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.¹³

MOTION
DATUM: 19.09.2019
NIKLAUS BIERI

Die Polizei muss wissen, welchen Personen der Führerausweis entzogen wurde, befand Bernhard Guhl (bdp, AG). Er hatte 2017 eine Motion eingereicht, welche sicherstellen sollte, dass die Polizei auch nach einer Inkraftsetzung von Artikel 89g Absatz 4 des Strassenverkehrsgesetzes (Änderung im Rahmen der Via sicura, noch nicht in Kraft) informiert sei über die Entzüge von Führer- und Lernfahrausweisen. Im revidierten Strassenverkehrsgesetz soll die Datenhoheit beim ASTRA liegen, gemäss dem genannten Artikel 89g sollen Polizeikörper nur noch Daten von Fahrzeughaltern mit unbefristetem Entzug der Fahrerlaubnis zur Verfügung gestellt werden. Der Motionär sah diese Regelung als unnötige Einschränkung und Behinderung der Polizeiarbeit an. Der Bundesrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass die Polizei bei der Kontrolle von Fahrerinnen und Fahrern via Fahndungssystem Ripol weiterhin über die Information verfügen wird, ob bei der kontrollierten Person ein Führerausweisentzug vorliegt. Die Motion wolle die Daten von Ausweisentzügen auch bei unbemannten, automatisierten Kontrollen verfügbar machen. Da dort die Kontrolle aber nicht über die fahrende Person stattfindet, sondern über das Fahrzeug, könnten jedoch auch Personen ins Visier der Polizei geraten, die ganz regulär ein Fahrzeug lenkten: Drittpersonen, die ein Fahrzeug lenken, dessen Halterin oder Halter der Ausweis entzogen worden war. Der Bundesrat empfahl deswegen die Ablehnung der Motion. Im September 2019 behandelte der Nationalrat die Motion und stimmte ihr trotz mahrender Worte von Bundesrätin Sommaruga mit 130 zu 52 Stimmen (1 Enthaltung)

zu.¹⁴

POSTULAT

DATUM: 20.12.2019
NIKLAUS BIERI

Mit einem im September 2019 eingereichten Postulat verlangte Nationalrat Aebischer (sp, BE) die **Anpassung der Bussen bei Blaulichtfahrern im Notfalleinsatz**. Der Postulant bemängelte eine unverhältnismässige Bussenpraxis bei Fahrzeuglenkenden im Notfalleinsatz. Wer im Notfall ein Einsatzfahrzeug lenke, müsse sich darauf verlassen können, bei der Ausübung dieser Tätigkeit keine drakonischen Strafen zu riskieren. Der Bundesrat wird mit dem Postulat aufgefordert, die Bestimmungen zur Höhe der Strafen sowie zur Strafbarkeit der Blaulicht-Fahrzeuglenker zu evaluieren. Der Bundesrat stimmte diesem Anliegen zu und der Nationalrat nahm das Postulat im Dezember 2019 diskussionslos an.¹⁵

Eisenbahn

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.¹⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 17.03.1992
SERGE TERRIBILINI

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

BUNDESRATSGESCHÄFT

DATUM: 19.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a **mis en consultation la réforme des chemins de fer 2**. Le premier point concerne l'introduction des conventions de prestation pour les chemins de fer privés, en remplacement du financement par objet. Ainsi, cet instrument introduit pour les CFF par la réforme des chemins de fer 1 serait aussi étendu aux autres opérateurs. (La réforme des chemins de fer 1 est entrée en vigueur en 1999. Elle a ouvert le marché des transports de marchandises et rendu les CFF autonomes.) La deuxième innovation clarifie, selon des critères fonctionnels, la répartition des responsabilités fédérales et cantonales pour le réseau ferroviaire. (Le réseau ferroviaire suisse, qui comprend 5'365 km, est la propriété de la Confédération à raison de 55%, d'où sa responsabilité. La Confédération est aussi compétente pour les lignes BLS Thoune-Spiez-Brigue et -Interlaken, le tunnel de Grenchenberg et les ports rhénans de Bâle. Les autres lignes des chemins de fer privés sont financées en commun par la Confédération et les cantons, les lignes de trams le sont uniquement par les cantons et les villes.) Le réseau ferroviaire serait divisé, indépendamment des bailleurs de fonds, en un **réseau de base** (incomitant uniquement à la Confédération) et en un **réseau complémentaire** (relevant uniquement des cantons). Le texte mis en consultation présente deux variantes: soit un petit, soit un grand réseau de base, la taille du réseau complémentaire variant en proportion. La réforme des chemins de fer 2 porte aussi sur la garantie de l'accès non discriminatoire au réseau ferroviaire, ainsi que sur l'optimisation de la réforme des chemins de fer 1, telle que la simplification de la procédure de commande dans le transport régional des voyageurs. La Confédération est disposée à désendetter les chemins de fer de la même manière qu'elle l'a fait pour les CFF dans le cadre de la réforme des chemins de fer 1. Toutefois, cela ne sera possible que si les cantons participent à l'opération et si les chemins de fer collaborent au renforcement du paysage ferroviaire. La réforme des chemins de fer 2 ne porte pas sur une nouvelle ouverture du marché ni sur la séparation juridique des transports et de l'infrastructure. Les chemins de fer resteront des entreprises intégrées.

Afin d'améliorer la sécurité, un autre point de la réforme des chemins de fer 2 permet aux entreprises suisses de transports de mettre sur pied leur propre police. Selon le projet, les entreprises auront la compétence de constituer une **police taillée sur mesure**, avec des compétences bien plus larges que ne l'ont les 140 membres de la police ferroviaire. Les nouveaux policiers seront habilités à contrôler les identités, à retenir les contrevenants ou à les expulser. Ils auront le droit de confisquer des objets

jugés dangereux et de dénoncer à la justice les personnes en infraction. Ces policiers seront équipés de matraques et de spray au poivre, mais pas d'armes à feu. Le rayon d'action de ces agents ne sera pas limité aux véhicules: ils pourront aussi intervenir dans les gares, dans les abris de bus et de tram. Ceux qui n'obtempéreront pas aux ordres de la police des transports pourront se voir infliger une amende allant jusqu'à CHF 10'000. Le principe de collaboration entre la police ferroviaire et les polices cantonales et urbaines sera maintenu. Après avoir analysé les menaces pesant sur leurs réseaux, toutes les entreprises de transport devront opter pour l'un des deux services de sécurité envisagés: soit l'introduction d'une police des transports chargée uniquement de tâches sécuritaires, soit le personnel d'exploitation ou de roulement formé spécialement assurera ces tâches (double fonction).¹⁸

MOTION
DATUM: 29.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Devant le flot d'incivilités, de resquille et de violence dont ils étaient les victimes, les CFF ont décidé de réagir par plusieurs mesures. La première est un **durcissement face à la resquille via une augmentation des surtaxes**. Dès décembre 2004, les voyageurs pincés sans titre de transport valable ne pourront plus payer leur amende de manière anonyme. Ils seront fichés dans une banque de données et devront s'acquitter d'une amende plus salée. La protection des données sera garantie, car les informations enregistrées seront effacées tous les deux ans. Outre une amende plus salée, les récidivistes risquent encore une dénonciation pénale pour obtention frauduleuse d'une prestation, passible d'une peine de prison ou d'une amende. Tout en durcissant les sanctions contre la resquille, les CFF ont mis en place l'initiative dénommée «actions grands frères». Celle-ci a vu des **médiateurs** sillonner les lignes régionales pour sensibiliser les jeunes. Les tronçons posant le plus de problèmes sont ceux de Suisse romande, comme Fribourg-Yverdon et Lausanne-Nyon. La deuxième mesure des CFF est une **intensification accrue de la présence de la police ferroviaire**, mais aussi des polices cantonales. D'ici 2005, deux fois plus de patrouilles assureront la sécurité dans les trains et les gares. La filiale des CFF Securitrans engagera d'ici là une centaine de nouveaux agents, portant leur nombre à 250. Le renforcement de la police ferroviaire permettra une stratégie d'intervention et de prévention plus flexible et mieux ciblée selon les besoins et les périodes de la journée. Dernière mesure, les **caméras de surveillance dans les trains et les gares seront généralisées**. Basé sur le bilan positif de l'essai pilote du printemps sur la ligne Lausanne-Genève (80% d'actes de vandalisme en moins), 225 véhicules ont été équipés. Le Conseil fédéral a donné ce droit aux CFF au moyen d'une ordonnance qui entrera en vigueur le 1er janvier 2004. (Conformément à la loi sur la protection des données, les CFF sont considérés comme un organisme fédéral. C'est pourquoi une ordonnance est nécessaire comme base juridique afin de surveiller les trains et les installations ferroviaires des CFF. Les chemins de fer privé, en revanche, ne sont pas considérés comme des organismes fédéraux et peuvent donc réaliser les mesures adéquates sans ordonnance fédérale.) La vidéosurveillance sera clairement signalée, et les enregistrements devront être supprimés dans les 24 heures, pour autant qu'ils ne servent pas à la constitution de preuves. Les parlementaires se sont également emparés du problème de la violence. Après avoir été acceptée par le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats ont transmis une motion contre la violence dans les transports publics de Bernhard Hess (ds, BE). Celle-ci demandait que le Conseil fédéral soit chargé de réviser le Code pénal, afin que les agressions sur le personnel des transports publics soient poursuivies d'office.¹⁹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 23.02.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté son **message sur la réforme des chemins de fer 2**. Il comprend quatre points: 1) Suite à l'acceptation de la nouvelle péréquation financière, une réglementation des compétences financières claire sera axée sur deux niveaux: la Confédération financera le réseau de base, les cantons le réseau complémentaire. Les financements mixtes seront supprimés. 2) La réforme des chemins de fer 2 vise à mettre sur pied d'égalité les chemins de fer privés et les CFF. Les investissements dans l'infrastructure des chemins de fer privés feront l'objet de conventions de prestations, telles qu'elles existent déjà pour les CFF. Cela implique une gestion axée sur des objectifs et une augmentation de la marge de manœuvre entrepreneuriale. 3) Pour enrayer le vandalisme, les actes d'incivilité et les voies de fait contre les clients et le personnel des gares, la protection des voyageurs sera régie par la loi et le service de sécurité des transports publics bénéficiera d'une base légale. Les entreprises de transport (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques) devront procéder à une analyse des risques de leur réseau, puis mettre en place l'un des deux types de **services de sécurité**: soit elles confient cette mission à une police des transports

chargée exclusivement de tâches de sécurité, soit le personnel d'exploitation ou du roulement, spécialement formé, s'en charge (double fonction). Les agents de sécurité dans les transports ne porteront pas d'armes à feu. Ils continueront à ne pas pouvoir procéder à des arrestations au sens strict du terme. Ils pourront tout au plus remettre une personne à des policiers. Les tâches des polices cantonales et communales resteront inchangées et la collaboration sera encore intensifiée. Le financement de la sécurité dans les transports publics n'est pas réglé par le projet de loi. Dans son message, le Conseil fédéral indique que les coûts doivent être assumés en première ligne par les entreprises elles-mêmes. À certaines conditions, ces dernières pourront demander à la collectivité publique, dont relève leur activité, de supporter une partie du financement. 4) L'accès non-discriminatoire au réseau a été assuré jusqu'à présent grâce à la séparation comptable et organisationnelle de l'infrastructure et des transports, ainsi qu'à l'aide d'une **commission d'arbitrage indépendante**. Pour améliorer son efficacité, cette commission sera dotée de compétences accrues dans son activité de surveillance. Ainsi, elle pourra ouvrir des enquêtes d'office lorsqu'elle supposera que des comportements discriminatoires ont lieu en relation avec l'accès au réseau.

Dans son message, le Conseil fédéral a souligné que la loi est compatible aux directives européennes. La réforme des chemins de fer 2 crée les conditions permettant de reprendre les **deux paquets ferroviaires de l'UE**: l'amélioration de l'interopérabilité et la promotion de la concurrence. Les trains devront pouvoir circuler sans entraves à travers les frontières nationales. La construction des lignes ferroviaires et la fabrication du matériel roulant approprié seront facilitées par la standardisation des procédures de contrôle et par leur reconnaissance réciproque. Le gouvernement souhaite aussi participer à l'élaboration des normes UE, afin d'harmoniser les normes techniques et le régime général de la sécurité d'exploitation.²⁰

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 08.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil national n'a pas approuvé le message sur la réforme des chemins de fer 2** et a suivi l'avis de sa commission compétente en renvoyant le projet au Conseil fédéral par 119 voix contre 58 et 2 abstentions. L'« alliance » entre l'UDC et le PS, renforcée par une majorité d'élus romands des autres partis, a gagné le bras de fer contre les partisans d'une réforme corrigée par la commission préparatoire. Le nouveau système de financement, qui prévoit une répartition des lignes entre un réseau de base à charge de la Confédération et un réseau complémentaire financé par les cantons, a constitué le principal point d'achoppement. Les élus romands se sont massivement mobilisés à son encontre, car la moitié du réseau complémentaire se situe en Suisse romande. Le Conseil national a aussi exigé une réorganisation du paysage ferroviaire et une solution à la problématique des caisses de pension des entreprises de transport concessionnaires. Le **Conseil des Etats** a suivi le Conseil national en renvoyant également le projet de réforme des chemins de fer 2 au Conseil fédéral.²¹

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé « révision des actes normatifs sur les transports publics » (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de

l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.²²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.²³

Quant au projet de **loi sur la réforme des chemins de fer 2** (révision des actes normatifs concernant les transports publics), le problème de la durée de conservation des enregistrements de vidéosurveillance par les entreprises de transports a une fois encore concentré l'essentiel de l'attention. Le projet du Conseil fédéral prévoit un délai de 100 jours, contre 24 heures actuellement. Comme lors des débats en commission l'année précédente, la majorité bourgeoise a écarté des propositions écologiste et socialiste visant à ramener ce délai à 4 ou 30 jours, respectivement. Lors de l'examen du projet de loi sur le transport des voyageurs, le plénum a rejeté une proposition d'amendement de sa commission visant à autoriser le Conseil fédéral à convertir les prêts remboursables octroyés à des entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prêts conditionnellement remboursables, voire à en suspendre le remboursement, comme il peut le faire actuellement s'agissant de prêts accordés aux CFF. Selon les opposants, sous couvert de garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les ETC, cet amendement supprimait de fait l'obligation de remboursement.

Concernant l'indemnisation par la Confédération et les cantons des coûts non couverts par le transport régional des voyageurs, le Conseil national a décidé d'en étendre l'application aux prestations de transport touristique, dans la mesure où elles contribuent à accroître l'attractivité touristique et à réduire les émissions polluantes. Enfin, l'harmonisation des dispositions techniques et comptables, ainsi que la garantie d'une concurrence équitable entre les CFF et les entreprises privées en matière d'acquisition et d'entretien du matériel roulant n'ont pas suscité d'opposition.

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.²⁴

En réponse à une revendication du syndicat du personnel des transports (SEV), la direction des CFF a annoncé des mesures visant à **renforcer la sécurité du personnel des trains** face à une recrudescence des agressions. Il s'agit notamment de créer 125 nouveaux postes de personnel d'accompagnement, de sorte à garantir d'ici à 2014 la présence de deux agents de train sur chaque convoi grandes lignes. La direction a également opté pour un recours accru à la police ferroviaire et aux services de Securitas sur les lignes où les incivilités et autres actes délictueux sont les plus fréquents. Le SEV a accueilli très favorablement ce train de mesures.²⁵

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil

national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.²⁶

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 19.05.2009

NICOLAS FREYMOND

Suite à l'échec de la LOSETP, la CTT-CN a décidé à l'unanimité de déposer une initiative parlementaire de commission afin de **renforcer la police ferroviaire**. Pour rallier les commissaires PS et UDC, il a fallu abandonner la possibilité de privatiser la police des transports et octroyer à cette dernière des compétences plus étendues. La question de l'armement éventuel de l'organe de sécurité ne sera pas réglée au niveau de la loi, afin que le Conseil fédéral ait la possibilité, le cas échéant, de le modifier rapidement en fonction de l'évolution de la situation.²⁷

KANTONALE POLITIK

DATUM: 30.11.2009

NICOLAS FREYMOND

À l'automne, le peuple genevois a approuvé par 61,2% des voix l'octroi d'un **crédit supplémentaire pour** la future ligne transfrontalière du RER genevois Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (F) (CEVA) afin de couvrir un surcoût de CHF 107 millions par rapport aux CHF 400 millions octroyés par le Grand Conseil en 2002. Suite à l'approbation du Grand Conseil en juin, le référendum avait été lancé par le front anti-CEVA, qui avait déjà tenté de faire barrage au projet l'année précédente au moyen d'une initiative populaire visant à modifier le tracé de la ligne. Le Grand Conseil avait alors invalidé l'initiative, décision confirmée par la suite par le Tribunal fédéral.²⁸

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE

DATUM: 18.06.2010

NICOLAS FREYMOND

En début d'année, la CTT-CN a présenté le **projet de loi sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOST)**, qu'elle a élaboré suite à l'échec, l'année précédente, du projet gouvernemental portant le même titre. S'il reprend tels quels les éléments non contestés de la première tentative, le nouveau projet exclut la possibilité de déléguer à des tiers les tâches relevant de la police des transports, afin de rallier le PS et l'UDC qui avaient catégoriquement refusé leur privatisation. Il définit en outre précisément les tâches respectives de la police des transports et du service de sécurité. Concernant l'armement éventuel des policiers des transports, la commission a renoncé à légiférer, préférant confier au gouvernement la compétence d'en décider en fonction de l'évolution de la situation. Le Conseil fédéral a émis un avis très favorable sur l'ensemble du projet, ne formulant aucune critique, ni même la moindre réserve. Il a par ailleurs souligné la nécessité de remplacer la loi du 18 février 1878 concernant la police des chemins de fer, en raison de son obsolescence manifeste.

Lors de la session de printemps, le Conseil national a approuvé l'entrée en matière sans opposition. Lors de la discussion par article, l'armement des agents de la police des transports a une nouvelle fois suscité la controverse. Une minorité Lachenmeier-Thüring (verts, BS) a proposé d'exclure expressément la possibilité pour ces agents de porter des armes à feu, estimant que ni leur sécurité, ni celle des usagers des transports publics ne l'exigent, d'autant plus que l'arrestation et la poursuite pénale sont de la compétence des polices cantonales auxquelles la police des transports ne fait que remettre les contrevenants. À l'inverse, Max Binder (udc, ZH), au nom de la commission, a rappelé que le choix de cette dernière de confier au Conseil fédéral la compétence de déterminer l'équipement de la police des transports en fonction des risques effectifs résultait d'un compromis entre partisans et adversaires du précédent projet. Par 113 voix contre 30, les députés ont suivi leur commission et rejeté la proposition minoritaire. Une minorité Markus Hutter (plr, ZH) a en outre proposé de permettre non seulement à la police des transports, mais aussi au service de sécurité d'arrêter provisoirement les resquilleurs à des fins d'identification et de maintien de la sûreté. La commission a répliqué que l'attribution d'une compétence policière à des agents ne disposant pas de la formation correspondante était problématique, en pratique comme du point de vue de l'Etat de droit, et revenait d'ailleurs peu ou prou à

supprimer la distinction entre service de sécurité et police des transports. Là encore, le plénum a suivi sa CTT, par 128 voix contre 30. Les autres dispositions n'ont pas suscité de discussion et, au vote sur l'ensemble, le projet de LOST a été adopté par 152 voix contre 5.

Au Conseil des Etats, le projet a reçu un accueil très favorable. Sur proposition de leur commission, les sénateurs l'ont toutefois amendé afin d'obliger toute entreprise de transport qui gère sa police des transports à offrir ses prestations aux autres entreprises de transport à des conditions comparables, l'OFT étant par ailleurs habilité à statuer en cas de litige. Au vote sur l'ensemble, la chambre des cantons a adopté le projet ainsi modifié à l'unanimité. La chambre basse ayant tacitement éliminé cette unique divergence, la LOST a été adoptée en votation finale à l'unanimité par les deux conseils.²⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 20.11.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'OFT a lancé une **procédure d'audition concernant l'ordonnance d'application de la LOST**. La controverse au sujet de l'armement éventuel de la police des transports a ainsi été ravivée. Le gouvernement a proposé de renoncer à armer les policiers, estimant que la situation ne l'exige pas. Si les entreprises de transport ont partagé cette opinion, la Conférence des directeurs cantonaux de la police et le syndicat des officiers de police ont au contraire jugé nécessaire d'autoriser le port d'armes à feu.³⁰

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.10.2011
SUZANNE SCHÄR

Nachdem das Parlament im Bundesgesetz über die **Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr** den Entscheid über die in den Räten äusserst umstrittene Bewaffnung der Sicherheitsorgane (Transportpolizei und Sicherheitsdienst) in Art. 2 an den Bundesrat delegiert hatte, regelte dieser deren Ausrüstung in einer **Verordnung**, die am 1. Oktober 2011 in Kraft trat. Demnach kann der Sicherheitsdienst, der auch von entsprechend ausgebildetem privatem Sicherheitspersonal ausgeübt werden darf, mit Fesselungsmitteln, Pfeffersprays, Diensthunden und Schlagstöcken, die Transportpolizei zusätzlich mit Feuerwaffen ausgerüstet werden. Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die kantonale Konferenz der Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD), der Verband Schweizer Polizei-Beamter und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) begrüsst die Verordnung. Nachdem sie die Ausrüstung der Bahnpolizei mit Handfeuerwaffen in der Anhörung noch abgelehnt hatten, entschieden sich die SBB im Herbst des Berichtsjahrs für eine entsprechende Bewaffnung ihrer Sicherheitsorgane ab Sommer 2012. Die BLS hingegen blieb bei ihrer ablehnenden Haltung.³¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 03.12.2012
NIKLAUS BIERI

Die bereits vor Ostern durchgeführte **Kampagne gegen Taschendiebstähle im Zug** wurde auch vor Weihnachten 2012 wieder aufgenommen. Auf den Strecken Basel-Interlaken, Basel-Chur, Basel-Luzern sowie Basel-Mannheim informierten gemischte Patrouillen der Transportpolizei der SBB und der deutschen Bundespolizei die Fahrgäste über die Tricks von Taschendieben und über einfache Vorsichtsmassnahmen. Die Zunahme von Diebstählen und Gewalt in Zügen wurde im Berichtsjahr von den Medien thematisiert. Im ersten Halbjahr 2012 habe die Gewalt gegen SBB-Personal um 20%, jene gegen andere Bahnkunden um 93% zugenommen. Diebstähle seien um 60% häufiger vorgekommen als im Vorjahr. Die SBB mahnte jedoch zur vorsichtigen Verwendung dieser Zahlen, da die Einstufung von Vorfällen zuweilen schwierig sei.³²

Luftfahrt

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.³³

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 16.06.2017
NIKLAUS BIERI

Im August 2016 legte der Bundesrat die Botschaft zur **Teilrevision 1+ des Luftfahrtgesetzes (LFG 1+)** vor. Diese ziemlich technische Vorlage war vom Bundesrat in vier Themenblöcke gegliedert worden: Bezüglich der «Luftfahrtinfrastruktur» ging es um die Abgrenzung der Kompetenzen bei der zivilen Mitbenützung einer militärischen Infrastrukturanlage. Im Themenblock «Verfahren» wurden Rahmenbedingungen zur Erfassung und Finanzierung von Luftfahrtdaten festgelegt sowie das Verfahren zur Zulassung von Luftfahrthindernissen vereinfacht und gestrafft. Die «Flugsicherheit» sollte durch die einheitliche Verwendung der englischen Sprache beim Funkverkehr mit der Flugsicherung und durch die Aufzeichnung von Hintergrundgesprächen und -geräuschen bei Flugverkehrsstellen erhöht werden. Die «Luftsicherheit» sollte verbessert werden, indem Fluggesellschaften verpflichtet werden könnten, Passagierlisten an Strafverfolgungsbehörden herauszugeben, wenn wegen Straftaten ermittelt würde oder dadurch solche verhindert werden könnten. Staatsanwaltschaften und Gerichte sollten Meldung erstatten müssen bei Verurteilungen von im Sicherheitsbereich tätigen Flughafenangestellten oder laufenden Verfahren gegen diese. Zudem sollten mit einer Änderung des Fernmeldegesetzes die Einfuhr und der Besitz von Störsendern verboten werden. Neu sollte bereits der Versuch, einen gefährlichen Gegenstand in den Sicherheitsbereich eines Flughafens einzuführen oder unberechtigt in den Sicherheitsbereich einzudringen, geahndet werden können.

Im Dezember 2016 stimmte der Nationalrat der Vorlage in weiten Teilen zu, brachte aber auch Änderungen an: Die Schaffung einer Luftfahrt-Datenbank wurde abgelehnt, da sie laut Kommissionssprecher Hurter (svp, SH) kostentreibend und nicht gewinnbringend sei. Auch von der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr sah der Nationalrat ab – Nationalrat Jauslin (fdp, AG) hatte dargelegt, dass dies für Piloten der Sport- und Leichtaviatik einen unverhältnismässigen Aufwand bedeuten würde. Der Nationalrat wollte zudem, dass alle drei Jahre überprüft werde, ob und zu welchem Teil der Bund für die Kosten der Flugsicherung im benachbarten Ausland aufkommen soll.

Im März 2017 kam die Vorlage in den Ständerat, wo ohne Gegenantrag Eintreten beschlossen wurde. Während die KVF-SR ihrem Rat empfahl, bezüglich der Verpflichtung zur englischen Sprache im Flugverkehr dem Nationalrat zu folgen, bat Bundesrätin Leuthard darum, dem Bundesrat zu folgen. Die Kommunikation in den Landessprachen führe immer wieder zu Missverständnissen, was ein Sicherheitsrisiko darstelle. Die kleine Kammer folgte ihrem Votum mit 21 zu 18 Stimmen (0 Enthaltungen) und schuf so eine Differenz zum Nationalrat. Eine weitere Differenz ergab sich bezüglich den Luftfahrtdaten: Während der Bundesrat die Geoinformationsdaten zu Luftfahrthindernissen (Stromkabel, Berge, andere Hindernisse) digitalisieren und zentral zugänglich machen wollte, hatte der Nationalrat diese aus der Vorlage gestrichen. Die Kommission des Ständerats wollte dem Nationalrat folgen, aber Bundesrätin Leuthard konnte auch in dieser Frage das Plenum überzeugen.

Ende Mai 2017 beriet der Nationalrat die Differenzen. Bezüglich der Vorschrift zur englischen Sprache im Flugverkehr nahm der Rat einen Kompromiss an: Englisch sollte Vorschrift sein, doch könnte der Bundesrat für gewisse Bereiche Ausnahmen definieren. Mit dieser Lösung zeigte sich auch Bundesrätin Leuthard einverstanden. Bei der Frage nach einer Datenbank mit Luftfahrtdaten schwenkte der Nationalrat auf die Linie von Bundes- und Ständerat ein.

Anfang Juni 2017 stimmte der Ständerat in der letzten Differenz, dem nationalrätlichen Kompromiss zur Vorschrift von Englisch, diskussionslos zu.

In der Schlussabstimmung vom 16. Juni 2017 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 184 Stimmen ohne Gegenstimmen bei 11 Enthaltungen an. Der Ständerat stimmte der Teilrevision gleichentags ebenfalls einstimmig zu: Mit 43 Stimmen bei einer Enthaltung.³⁴

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.11.2018
NIKLAUS BIERI

Post und Telekommunikation

Mit der Botschaft vom 21. November 2018 zu einem **nationalen sicheren Datenverbundsystem** beantragte der Bundesrat dem Parlament einen **Verpflichtungskredit** von CHF 150 Mio. Mit dem Verpflichtungskredit soll ein nationales sicheres Datenverbundsystem entwickelt und beschafft werden. Bei der Sicherheitsverbundsübung 2014 und bei der strategischen Führungsübung 2017 war festgestellt worden, dass die Führungsorgane von Bund, Kantonen und Gemeinden, die Behörden und Organisationen für Sicherheit und Rettung sowie die Betreiberinnen von kritischen Infrastrukturen bei Katastrophen und Notlagen mit einer Strommangellage nur mit Einschränkungen oder gar nicht auf die verfügbaren zivilen Telekommunikationssysteme zugreifen könnten. Auch die fehlende Gesamtdarstellung mit Lagebildern (der sogenannte Lageverbund) war bei den Übungen als Schwachpunkt identifiziert worden. Mit der Schaffung eines neuen nationalen Datenverbundsystems könnten diese Schwachstellen behoben werden.³⁵

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 14.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Vorlage zum Verpflichtungskredit für ein **nationales sicheres Datenverbundsystem** wurde im Juni 2019 im Nationalrat behandelt. Für die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates erläuterte Balthasar Glättli (gp, ZH) das Geschäft. Er wies darauf hin, dass in der Kommission «von links und rechts» kritische Fragen gestellt worden seien, diese jedoch nicht die Notwendigkeit eines unabhängigen Kommunikationsnetzes in Frage stellten, sondern den Kostenrahmen von CHF 150 Mio., der vielen Parlamentsmitgliedern als zu hoch erschien. In der Eintretensdebatte zeigte sich dasselbe Bild: Das Vorhaben an sich wurde allseits begrüsst und gelobt, die Höhe des Kredits sowie die Etappierung in drei Etappen stiess auf Kritik. Eintreten wurde trotzdem ohne Gegenantrag beschlossen; in der Detailberatung wurde das Geschäft ohne Änderungsanträge und ohne Diskussion gutgeheissen und in der Gesamtabstimmung ohne Gegenstimme (mit 175 Stimmen bei 1 Enthaltung) angenommen.³⁶

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 09.09.2019
NIKLAUS BIERI

Der Verpflichtungskredit für ein **nationales sicheres Datenverbundsystem** war im Juni 2019 vom Nationalrat angenommen worden. Im September des gleichen Jahres nahm der Ständerat das Geschäft auf, bei dem es um den Kredit für die Schaffung eines Kommunikationssystems geht, welches von den existierenden Kommunikationsnetzen unabhängig ist. Zwar beantragte der Bundesrat für den Zeitraum 2020-2027 einen Verpflichtungskredit von CHF 150 Mio., der Rat musste jedoch nur über eine erste Tranche von CHF 14.7 Mio. befinden. Eine zweite Projekttranche wird der Bundesrat gestützt auf den Projektfortschritt freigeben. Der Bundesrat wird das Parlament im Rahmen der jährlichen Budgetbeschlüsse über den Stand des Projektes informieren. Auf dieser Grundlage kann das Parlament dann weitere Beschlüsse und die Freigabe der jährlichen Tranchen beraten.

Dieses Vorgehen mit Tranchen war in der kleinen Kammer unumstritten: Sie folgte dem einstimmig gefassten Antrag ihrer Sicherheitspolitischen Kommission und nahm den Verpflichtungskredit diskussionslos und einstimmig an.³⁷

1) TW, 9.2.96; TA, 12.2.96; NQ, 19.2.96; QJ, 4.3.96.

2) FF, 1996, II, p. 1038 ss.; Presse du 11.3.96

3) Delgrande und Linder (1996), Analyse des votations fédérales du 10 mars 1996, Vox No 58.

4) AB NR, 2013, S. 11; AB NR, 2013 S. 536, 366; BBl, 2013, S. 6265; So-Bli 10.3., 26.5. und 3.11.13; Bli 1.7. und 18.10.13; SGT 29.5. und 1.11.13 ; Lit. "Anja Heidelberger und Thomas Milic (2013). Vox-Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 24. November 2013"; "Bernhard (2013). APS-Inserateanalyse der eidgenössischen Abstimmungen vom 24. November 2013".

5) FF, 1990, I, p. 1083; FF, 1990, II, p. 684ss.; Presse du 16.1.90; BaZ, 6.3.90; NZZ, 7.3.90.

6) Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 23. September 1990, Zürich 1991.

7) DFTCE, Routes nationales: programme de construction 1992, Berne 1992; Presse du 2.4. 16.6 et 18.6.92

8) FF, 1993, III, p. 733 ss.; Presse du 22.4. 9.9 et 10.9.93

9) FF, 1998, p. 2330 s.; FF, 1998, p. 4852 s.; presse du 28.9.98; communiqué de presse de l'OFS du 22.10.98.; Presse des 5.5, 13.5, 18.5, 20.6, 14.8, 17.8 et 28.8.98; NZZ, 30.6.98; BZ, 12.8.98; 24 Heures, 10.9.98; LT, 16.9.98.

10) Lit. "M. Delgrande / W. Linder (1998). Vox: Analyse des votations fédérales du 27 septembre 1998."

11) BBl, 2015, S. 1751f.

12) AB NR, 2015, S. 316.

13) AB SR, 2015, S. 1173.

14) AB NR, 2019, S. 1710 f.

15) AB NR, 2019, S. 2430

16) 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.

17) FF, 1992, I, p. 118 ss.; FF, 1992, I, p. 849; FF, 1992, III, p. 1497 ss.; Presse du 14.1, 28.1, 13.2, 7.3, 10.3 et 17.3.92; Bund et JdG, 16.1.92; NZZ, 21.1 et 29.5.92; Bund, 27.1.92.

18) Ibid.; presse du 1.9.03.; OFT, communiqué de presse, 19.12.03.

19) 24h, 12.9.03; LT, 2.12.03; presse du 22.11 (patrouilles) et 29.12.03 (fiches); OFT, communiqué de presse, 5.12.03 (vidéosurveillance); BO CN, 2002, p. 1686; BO CE, 2003, p. 1017 s.

- 20) FF, 2005, p. 2269 ss.; presse du 24.2.05; DETEC, communiqué de presse, 23.2.05.
21) BO CN, 2005, p. 1333 ss.; BO CE, 2005, p. 1084 ss.
22) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
23) BO CN, 2008, p. 178 ss.
24) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
25) LT, 13.2.09.
26) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.
27) Lib. et NZZ, 20.5.09; CTT-CN, communiqué de presse, 19.5.09.
28) TG, 26.2.09; LT, 29.4, 26.6 (GC) et 17.7.09; LT, NZZ et TG, 30.11.09 (votation).
29) BO CN, 2010, p. 216 ss., 1058 et 1163; BO CE, 2010, p. 668 ss. et 753; FF, 2010, p. 3863 ss.; FF, 2010, p. 821 ss. (CTT-CN) et 845 ss. (CF).
30) NZZ, 20.11.10.
31) AS, 2011, S. 3961 f., 3967 ff.; NZZ, 17.8. und 29.9.11; Presse vom 18.8.11; WoZ, 15.9.11.
32) BZ, 20.7.; Medienmitteilung SBB vom 3.12.12.
33) Presse du 30.5.92.
34) AB NR, 2016, S. 2224ff.; AB NR, 2017, S. 1223.; AB NR, 2017, S. 733ff.; AB SR, 2017, S. 241ff.; AB SR, 2017, S. 430.; AB SR, 2017, S. 542.; BBI, 2016, S. 7133ff.
35) Botschaft des Bundesrates vom 21.11.2018
36) AB NR, 2019, S. 1102 f. ; AB NR, 2019, S. 1105 ff.
37) AB SR, 2019, S. 610 f.