

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Natur und Umwelt
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verordnung / einfacher Bundesbeschluss
Datum	01.01.1965 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Natur und Umwelt, Verordnung / einfacher Bundesbeschluss, 1990 - 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Eisenbahn	1
Schifffahrt	2
Umweltschutz	2
Klimapolitik	2

Abkürzungsverzeichnis

VBS	Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SVG	Strassenverkehrsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz

DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

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.¹

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.²

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.³

Eisenbahn

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.⁴

VERORDNUNG / EINFACHER
BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 23.11.1990
SERGE TERRIBILINI

Schifffahrt

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.⁵

Umweltschutz

Klimapolitik

En lien avec la Stratégie énergétique 2050, le Conseil fédéral a défini les grandes lignes des **nouvelles mesures sur le climat pour l'Administration fédérale**. Pour les déplacements en avion, la taille des délégations devra être réduite et il faudra notamment prioriser la classe économique à la classe affaires. Davantage de véhicules de la Confédération devront présenter une bonne efficacité énergétique. S'agissant des bâtiments, des stations de recharge, alimentées par des sources d'énergie renouvelables, pour des véhicules électriques seront installées. Plusieurs départements et offices devront présenter des concepts pour leur mise en œuvre au Conseil fédéral. D'ici 2030, l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'Administration fédérale devra atteindre 50% par rapport à 2006; 35% par rapport à 2001 pour le DDPS. Le reste des émissions devra être compensé par des certificats de réduction des émissions à l'étranger.⁶

1) 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.

2) 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.

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

4) Presse du 29.5.90; SGT, 30.5. et 11.6.90; LNN, 2.6.90.

5) 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.

6) Communiqué de presse OFEV du 3.7.19; AZ, BaZ, SGT, TG, 4.7.19