

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	24.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
Datum	01.01.1965 - 01.01.2021

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Dupraz, Laure
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Dupraz, Laure; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Strassenverkehr, Verwaltungsakt, 1992 – 2020. 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
Energie	1
Energiepolitik	1
Alternativenergien	1
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Strassenverkehr	2
Eisenbahn	6
Sozialpolitik	6
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	6
Suchtmittel	6

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BFE	Bundesamt für Energie
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
VRV	Verkehrsregelnverordnung
SSV	Signalisationsverordnung
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

DFE	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEN	Office fédéral de l'énergie
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Energiepolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.06.1995
LIONEL EPERON

Rattaché au programme Energie 2000, **le projet VEL**, pour lequel la commune de Mendrisio (TI) avait été retenue en 1994, **a été lancé au mois de juin par le conseiller fédéral Adolf Ogi**. Grâce à cette expérience, la plus vaste du genre en Europe, le gouvernement espère que d'ici à l'an 2010, 200'000 véhicules électriques légers au moins circuleront dans l'ensemble du pays. ¹

Alternativenergien

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 25.08.1998
LAURE DUPRAZ

Sur le territoire de la commune de Mendrisio (TI), le projet VEL est arrivé en août à la moitié de sa période test, c'est-à-dire à trois ans. Le projet a pour but d'évaluer les mesures politiques pouvant être prises afin d'encourager les véhicules électriques. **Le rapport intermédiaire publié sur cette expérience a donné des conclusions mitigées.** Avec seulement 106 utilisateurs de VEL, il sera probablement difficile d'atteindre pour 2001 l'effectif escompté de quelque 350 véhicules, soit 8 pour mille du parc local. Trois facteurs explicatifs principaux ont été avancés pour justifier l'achat encore modeste des voitures électriques: le prix très élevé des véhicules (de CHF 18'000 à 26'000), la récession économique et l'autonomie trop courte des batteries. De plus, les particuliers ne seraient que rarement disposés à investir davantage pour un véhicule dont l'utilisation est avant tout favorable à la collectivité. ²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.10.1998
LAURE DUPRAZ

La ville de Martigny (VS) a participé, en collaboration avec Postauto et l'Office fédéral de l'énergie (OFEN), à un essai pilote consistant en une mise en service de petites voitures électriques nommées «CityCar». Une trentaine de voitures électriques peuvent être utilisées gratuitement et sans réservation dans toute la ville. Elles doivent impérativement être ramenées à l'une des stations mises en place afin de recharger les batteries. Cet essai pilote a commencé en octobre de l'année sous revue avec 300 conducteurs et conductrices sélectionnés dans une première phase. Une seconde phase permettra, à la mi-année 1999, de développer un service de location accessible à toute la population possédant un permis de conduire ainsi qu'aux visiteurs étrangers. A la fin 1999, la flotte sera complétée par trois véhicules électriques navettes avec chauffeur d'une capacité de 5 à 40 passagers. Les navettes attendront la clientèle aux stations City-Car et seront gratuites. La flotte devrait fonctionner durant trois années et son coût a été évalué à CHF six millions. ³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 04.10.1999
LAURE DUPRAZ

L'expérience de Mendrisio (TI) s'est poursuivie au cours de l'année sous revue. Elle consiste à développer l'utilisation de véhicules électriques et à étudier les possibilités et les limites de leur usage quotidien. La 200e unité a été mise en circulation. Un nouveau système de commercialisation a été introduit par Peugeot Suisse pour augmenter la demande: les batteries sont désormais louées à l'acheteur du véhicule, permettant d'abaisser d'un bon tiers le prix de vente du véhicule. **Les demandes de vélos et de scooters électriques ont notamment connu un succès remarquable.** Conçu pour durer six ans, le programme de Mendrisio prendra fin à l'été 2001. ⁴

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.12.2019
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im Sommer 2017 hatte der Bundesrat das UVEK beauftragt, anhand einer theoretischen Wirkungsanalyse in der Region Zug das Thema **Mobility Pricing** zu untersuchen. Der Bundesrat nahm im Dezember 2019 Kenntnis von den Resultaten dieser Wirkungsanalyse, welche gezeigt hatte, dass Verkehrsspitzen in stark befahrenen Agglomerationen mit dem Einsatz von Mobility Pricing sowohl beim Privatverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr geglättet werden können.

In der Folge beauftragte der Bundesrat das UVEK und das EFD damit, ein Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur zu erarbeiten. Das Ziel besteht darin, bestehende Steuern und Abgaben durch eine leistungsabhängige Abgabe zu ersetzen. Zudem beauftragte er das UVEK, eine Vernehmlassungsvorlage vorzubereiten, welche die rechtlichen Grundlagen für die Durchführung von Pilotversuchen in Sachen Mobility Pricing für Kantone und Gemeinden schafft.⁵

Strassenverkehr

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré l'insistance du gouvernement thurgovien auprès de Moritz Leuenberger, la Confédération a refusé de financer ou de co-financer avec l'Allemagne la **construction de l'autoroute allemande B33** dans la région frontalière de la Thurgovie. Le gouvernement a évoqué le manque de bases constitutionnelles pour une collaboration ou une contribution financière dans le raccord avec l'A7.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a décidé d'élargir en **Valais les zones de circulation pour le trafic des 40 tonnes**. Une autorisation générale a été octroyée aux camions dans les zones de Gondo (Col du Simplon) et du Grand-Saint-Bernard (jusqu'à Sierre). Le Bas Valais jouissait de cette autorisation déjà depuis 1997. La décision du Conseil fédéral était le résultat d'une extension des zones dites frontalières.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aéroports d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés.

L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'égide de l'OFROU, les cantons du Valais et de Vaud, ainsi que les partenaires locaux ont négocié les derniers détails de la route Villeneuve (VD)-Le Bouveret (VS). La **"Transchablaisienne"** avait été prévue dans un arrêté du Conseil fédéral de 1961. Initialement conçu comme une rectiligne coupant à travers la réserve des Grangettes, son élaboration avait été bloquée et confiée à un comité de pilotage. Par le biais d'une analyse multicritère détaillée, une esquisse et un compromis s'étaient dégagés en 1999. Lors des dernières négociations, le comité de liaison mis en place par les associations écologistes a obtenu l'aménagement de quatre petites zones humides supplémentaires destinées à certains oiseaux d'eau. Le tronçon vaudois de la route coûtera CHF 72,6 millions, alors que la partie valaisanne est dévisée à CHF 70 millions. La Confédération paiera près des deux tiers de la facture.⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 18.10.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La cinquantaine d'instances et d'associations consultées a jugé très complexe le système de réservation pour le transit alpin proposé par le DETEC. Le Département a dès lors décidé de s'en tenir au système existant de gestion du trafic, ce dernier étant bien accepté et efficace. En revanche, la question de **la construction d'aires d'attente en dehors des autoroutes** a été jugée comme pressante et indispensable par les acteurs consultés. Le DETEC l'approfondira afin de la mettre en pratique.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a présenté les grandes lignes du programme qui serait soumis au parlement **si le contre-projet à l'initiative Avanti est accepté**. Il comprend trois volets. Le premier a trait à **l'achèvement du réseau des routes nationales** tel qu'il avait été décidé en 1960 par le parlement et complété ultérieurement. Il s'agit des tronçons de l'A16 Transjurane, A9 Haut-Valais, A8 Brünig, A5 Neuchâtel, A5 contournement de Bienne, A4 contournement Ouest de Zurich. Le deuxième volet concerne **les aménagements du réseau des routes nationales**. Le DETEC a établi un ordre des priorités provisoire. Il convient d'aménager en priorité trois tronçons de routes nationales situés en dehors des agglomérations, afin d'éliminer les goulets d'étranglement: A1/A2 Härkingen-Wiggertal, A1 Luterbach-Oesingen et A4 Andelfingen-Schaffhouse nord. Tous les autres tronçons situés en dehors des agglomérations, y compris le deuxième tube au Gothard, arrivent en 2ème et 3ème position. **Les projets dans les agglomérations** constituent le troisième volet. La situation dans les agglomérations n'est toutefois pas encore définie, tout particulièrement dans les grandes agglomérations caractérisées par les plus graves problèmes de trafic. La Confédération et les cantons élaboreront ensemble les projets d'agglomération réunissant le rail et la route, y compris le RER. Le programme du contre-projet serait **financé par le biais d'un fonds d'infrastructure**. Celui-ci serait alimenté par une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Comme premier apport, il bénéficierait de la moitié des réserves du financement spécial pour la circulation routière (CHF 1,6 milliard).¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération mettra à disposition **CHF 765 millions pour l'aménagement du réseau des routes principales durant la période 2004 à 2007**. 10 des 14 projets de grande envergure inscrits au programme pluriannuel 1996-1999 sont encore en cours de réalisation. Seuls 5 projets de grande envergure inscrits au programme pluriannuel 2000-2003 ont débuté, alors que 6 sont encore en attente. En conséquence, il n'y a plus de moyens à disposition pour assurer le financement de nouveaux projets.¹²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports et des télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national, le DETEC a élaboré trois variantes pour apporter des solutions au trafic dans les agglomérations, aux problèmes liés aux routes nationales et aux régions périphériques et de montagne. La première variante prévoit un **fonds d'infrastructure** permettant de financer les contributions en faveur du trafic d'agglomération (route et rail). Il doit aussi assurer l'achèvement du réseau des routes nationales et supprimer les goulets d'étranglement. Ce fonds serait alimenté par les

réserves du financement spécial pour la circulation routière (l'état du fonds en 2004 était de CHF 3,6 milliards) et par une partie des recettes affectées obligatoirement au domaine routier (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière). Il bénéficierait de CHF 20 milliards sur une période de 15 à 20 ans. Hormis la création de ce fonds, cette variante propose une aide fédérale accrue en faveur des routes principales dans les régions périphériques et de montagne. La deuxième variante prévoit la création d'un **fonds pour le trafic d'agglomération**. Il serait alimenté par les réserves du financement spécial, et, le cas échéant, par une partie des recettes routières à affectation obligatoire. Ce fonds serait doté de CHF 3 à 5 milliards sur 15 à 20 ans. Les routes nationales continueront de bénéficier des mécanismes existants. A l'instar de la première variante, celle-ci prévoit une augmentation des contributions en faveur des routes principales des régions périphériques et de montagne. La troisième variante envisage la création d'un **fonds d'urgence provisoire**, aux moyens limités et destiné à financer les projets de transport les plus urgents. Il se concentra sur le trafic d'agglomération et les routes principales les plus difficiles à financer. Ce fonds serait alimenté par une partie des réserves provenant du financement spécial affecté à la circulation routière et ne concurrencera pas d'autres projets de transport. Il s'éleverait à CHF 2 milliards.¹³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 17.12.2004
PHILIPPE BERCLAZ

L'Office fédéral des routes (OFROU) a présenté le programme fédéral de la nouvelle politique de sécurité routière. Baptisée « **Via sicura** », il comprend un catalogue de 56 mesures visant à rendre les routes plus sûres. Son objectif général est de ramener, d'ici à 2010, le nombre de tués à moins de 300, et celui de blessés graves sur les routes à moins de 3'000 par année. Les mesures envisagées couvrent douze champs d'action à l'intérieur desquels elles sont réparties. Parmi celles-ci figurent notamment la tolérance zéro en matière d'alcool pour les jeunes conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'obligation d'allumer les phares la journée, le permis de conduire à durée limitée avec obligation de le repasser, des formations continues et des tests de la vue pour tous les titulaires de permis, l'intensification des contrôles policiers et la suppression des points noirs sur les routes. Du fait des coûts engendrés par ces deux derniers points, il est prévu d'augmenter les assurances responsabilité civile (RC) de 15% afin d'y remédier. L'enveloppe financière allouée à Via Sicura est évaluée à CHF 670 millions sur quinze ans. Le dossier a été transmis au DETEC pour appréciation.¹⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.¹⁵

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.01.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de l'approbation des plans de la jonction autoroutière de Giornico, Bodio et Personico, dans la Léventine (TI), le Conseil fédéral a entériné le choix de la commune de Bodio pour accueillir le **centre de contrôle du trafic poids lourds du versant sud du Gothard**. Le centre disposera d'une aire de stationnement pour 300 véhicules. La mise en service est prévue pour 2009-2010.¹⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, a réaffirmé sa conviction dans la pertinence des mesures de **Road Pricing** pour juguler l'engorgement des agglomérations. Il s'est toutefois heurté à la résistance des partis bourgeois et du lobby routier. En effet, tant à la chambre du peuple qu'à celle des cantons, une majorité issue des rangs PDC, PRD et UDC a décidé d'exclure du programme de législature de la création de la base légale nécessaire à l'introduction de péages urbains à l'essai. La question a conservé son actualité dans la Ville de Zurich, où le parlement a confié à l'exécutif le mandat d'étudier la faisabilité de l'introduction d'un tel péage, malgré une décision en sens inverse du parlement cantonal en début d'année.¹⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 08.01.2009
NICOLAS FREYMOND

L'Office fédéral des routes (OFROU) a proposé de relever de 3,5 à 7,5 tonnes le **poids limite pour l'utilisation de pneus à clous**. Cette modification réglementaire tient tout particulièrement compte des nouvelles dispositions régissant le transport des personnes handicapées qui a notamment pour conséquence un alourdissement des autocars de taille petite et moyenne du trafic de ligne.¹⁸

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 13.02.2009
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a lancé l'expérimentation d'une nouvelle méthode de mesure de la vitesse appelée « **contrôle de vitesse par tronçon** » (CVT). Il s'agit d'un système mesurant la vitesse moyenne d'un véhicule sur une distance déterminée par deux points fixes, au lieu d'un contrôle ponctuel en un lieu et instant uniques comme actuellement. Si la vitesse moyenne excède la limitation en vigueur sur le tronçon, les données sont saisies et transmises à la police. Ce système a fait ses preuves dans d'autres pays, notamment européens, en permettant une réduction du nombre d'excès de vitesse et d'accidents. Les tests entrepris par l'OFROU visent à établir s'il est adapté aux routes suisses. Pour étudier l'effet de la mesure sur le comportement des automobilistes, l'office a communiqué largement la localisation des postes de mesure.¹⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 02.02.2010
NICOLAS FREYMOND

Dans le cadre de la mise en œuvre du **programme en faveur de la sécurité des enfants**, l'Office fédéral des routes (OFROU) a adopté une décision portant dérogation à l'obligation d'employer un dispositif de retenue pour les enfants à partir de sept ans aux places équipées exclusivement de ceintures abdominales. Cette dérogation est valable jusqu'au 31 décembre 2012.²⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.05.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a lancé un **programme de mise aux normes de sécurité des tunnels des routes nationales**. Bien que les tunnels routiers suisses comptent parmi les plus sûrs du monde, plus de la moitié d'entre eux (126 sur 220) ne satisfont plus aux normes sécuritaires telles qu'elles ont été redéfinies suite aux graves accidents des tunnels du Mont-Blanc (F), des Tauern (A) et du Gothard, survenus respectivement en 1999 et 2001. Estimés à CHF 1,2 milliard, les travaux nécessaires pour conformer ces ouvrages aux nouvelles exigences concernent principalement les installations de ventilation, les issues de secours, la signalisation des équipements de sécurité et l'approvisionnement en énergie. Ils seront réalisés entre 2011 et 2016 pour un coût annuel moyen de CHF 150 millions couvert par les crédits annuels du financement spécial pour la circulation routière votés par le parlement.²¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 07.01.2011
SUZANNE SCHÄR

Anfang des Berichtsjahrs teilte das Astra mit, die Verständlichkeit der **Verkehrssignalisation** verbessern zu wollen. Mit der Reduktion der Anzahl Verkehrsschilder im öffentlichen Raum soll der Strassenverkehr übersichtlicher gestaltet werden. Gewisse Signale sollen ganz aus dem Verkehr gezogen und die Schilder künftig geschlechtsneutral gestaltet werden. Dazu bedarf es einer Anpassung der Verordnungen über die Verkehrsregeln (VRV) und die Strassensignalisation (SSV).²²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 14.09.2020
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat stimmte in der Herbstsession 2020 der **Abschreibung** des Postulats «**Vereinfachung der Bewilligungsverfahren für Berufschaffende**» der FDP.Liberales Fraktion zu. Der Bundesrat hatte dieses zur Abschreibung beantragt, nachdem der Bericht in Erfüllung des Postulates im Juni 2019 erschienen war.²³

Eisenbahn

Malgré les nombreuses négociations menées avec le canton du Valais et la Confédération, les CFF ont **finalemt décidé de supprimer dès 1993 le transport des automobiles à travers le Simplon**. La régie a invoqué pour cela la diminution de la demande, la suppression de la contribution de la Confédération ainsi que d'autres investissements urgents à faire. Cela a provoqué la grogne du canton du Valais et une pétition munie de 25'000 signatures a été déposée à la Chancellerie fédérale. Le parlement s'est également penché sur le sujet. Ainsi, le Conseil des Etats a transmis la motion Bloetzer (pdc, VS) (Mo. 91.3399) demandant que le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon soit inclus dans les prestations des CFF susceptibles de bénéficier d'indemnités, ceci afin de contrecarrer le projet de la régie. Pour sa part, le Conseil national a rejeté ce texte ainsi qu'une motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 91.3396) de même teneur. La Chambre a en effet estimé que cela n'était pas opportun car, lors de la discussion en 1986 sur le mandat des CFF, une telle proposition avait déjà été refusée. Elle a ajouté que le transport par route pouvait suffire et que la demande de transport ferroviaire de voitures était par trop en baisse pour qu'il faille intervenir.²⁴

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Suchtmittel

Das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) will dem Bundesrat beantragen, den **im Strassenverkehr zulässigen Blutalkoholgehalt von 0,8 Promille auf** den in Europa üblichen Satz von **0,5 Promille** zu senken. Der Plan wurde in der Vernehmlassung von massgebender Seite begrüsst. Dagegen sprachen sich nur die FP, die Kantone Appenzell Innerrhoden und Thurgau, ACS und TCS sowie der Verband Gastrosuisse und die Weinbauern aus.²⁵

1) Presse du 24.6.95.

2) SZ, 18.7.98; 24 Heures, 25.8.98.

3) Bund, 10.10.98.

4) DETEC, communiqué de presse du 4.10.99.

5) Medienmitteilung ASTRA vom 13.12.2019

6) SGT, 2.3 et 24.3.00.

7) Presse du 27.7.00; NF, 12.6.2001.

8) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.

9) LT, 9.2.02.

10) LT, 18.10.03.

11) Presse du 7.11 et 26.11.03; DETEC, communiqué de presse, 6.11 et 5.12.03.

12) DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.

13) Presse du 27.8.04; DETEC, communiqué de presse, 26.8.04.

14) Presse du 18.12.04; DETEC, communiqué de presse, 16.1, 10.8 et 17.12.04.

15) Presse vom 20.7.06.

16) TA, 24.1.08.

17) FF, 2008, p. 676 ss.; BO CE, 2008, p. 254 ss.; BO CN, 2008, p. 720 ss.; LT et NZZ, 29.4.08 (CE); presse du 4.6.08 (CN); TA, 26 et 27.2.08 (ZH); NLZ, 16.8.08 (Leuenberger); LT, 12.9.08 (ville de Zurich).

18) OFROU, communiqué de presse, 8.1.09.

19) NLZ et NZZ, 13.2.09.

20) FF, 2010, p. 344.

21) Presse du 21.5.10.

22) Presse vom 6.1. und 7.1.11.

23) BBI 2020, 3359

24) BO CE, 1992, p. 152 ss.; BO CN, 1992, p. 1433 ss.; NF, 8.1 et 22.12.92; presse du 4.3, 11.3 et 28.8.92. NQ, 22.12.92.

25) NLZ, 2.4.98; Presse vom 7.7.98; SGT, 21.7.98; NZZ, 24.7.98; BZ, 5.8.98. Amtl. Bull. NR, 1998, S. 2897 ff.