

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	18.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Verkehrsfinanzierung, Strassenverkehr
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Volksinitiative
Datum	01.01.1988 - 01.01.2018

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
Hirter, Hans
Holenstein, Katrin
Müller, Eva
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Hirter, Hans; Holenstein, Katrin; Müller, Eva; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Verkehrsfinanzierung, Strassenverkehr, Volksinitiative, 1988 – 2017*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 18.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Strassenverkehr	6
Eisenbahn	19
<hr/>	
Parteien, Verbände und Interessengruppen	19
Parteien	19
Konservative und Rechte Parteien	19
Verbände	19
Verkehr	19

Abkürzungsverzeichnis

UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EWR	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FinöV	Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
EG	Europäische Gemeinschaft
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
ZEB	Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug
SSV	Schweizerischer Strassenverkehrsverband

DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
CTT-CE	Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
FTP	Fonds de financement des transports publics
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
CE	Communauté européenne
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
ZEB	Développement de l'infrastructure ferroviaire
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales
FRS	Fédération routière suisse

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Umweltschutzgruppen aus den Alpenkantonen Graubünden, Tessin, Uri und Wallis bereiteten eine **Volksinitiative für die Eindämmung des Strassentransitverkehrs** vor. Mit dem Begehren soll erreicht werden, dass einerseits der Gütertransitverkehr obligatorisch über die Schiene abgewickelt werden muss und andererseits die bestehenden Strassentransitachsen auf dem heutigen Ausbaustandard zu belassen sind. Da der VCS beschloss, erst 1989 über die Unterstützung des Begehrens zu entscheiden, warteten die Initianten mit der offiziellen Lancierung noch ab.¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 25.04.1989
SERGE TERRIBILINI

Un comité formé de représentants d'organisations ou de partis oeuvrant pour la protection de l'environnement des cantons du Valais, des Grisons, du Tessin et d'Uri a lancé **une initiative intitulée «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit»**. Ce groupe, inquiet des divers atteintes à la nature pouvant détruire l'écosystème alpin, s'insurge principalement contre quatre projets qui augmenteraient la capacité du trafic de transit: le tracé de l'autoroute N9 entre Sierre et Brigue, le 2e tunnel routier au Saint-Gothard, l'élargissement des pistes au San Bernardino et un hypothétique corridor routier pour les 40 tonnes. L'initiative accorde un délai de dix ans pour le transfert du trafic de marchandises de la route au rail. Elle demande également de limiter le trafic de transit à un degré acceptable et de renoncer à toute extension du réseau routier de transit à travers les Alpes. Par contre, elle ne s'oppose pas aux routes de contournement destinées à désengorger les localités ni à la construction d'une NLFA.²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

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

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%

Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2

Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.

– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri) ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

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

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

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative

a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.06.2008
NICOLAS FREYMOND

En juin de l'année sous revue, l'Association Transports et Environnement (ATE) a présenté un projet d'**initiative populaire fédérale visant à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières**, afin que les transports publics en reçoivent la moitié et non plus seulement le quart. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient versées dans un pot commun, puis réparties à raison de 45% pour les transports publics (contre 24% actuellement) et 53% pour les routes (aujourd'hui: 74%). Par cette réallocation de moyens au fonds des transports publics (FTP), l'ATE entend assurer le financement de la réalisation des projets non retenus, faute d'argent, pour la première étape du développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB 1). Le Touring Club Suisse (TCS) a jugé cette initiative scandaleuse et dangereuse, dans la mesure où elle remet en question le financement du fonds d'infrastructure, notamment la part de CHF 5,5 milliards dévolue à l'élimination des goulets d'étranglements. L'initiative, soutenue par le PS, les Verts, Ecologie libérale (VD) et des organisations écologistes, sera formellement lancée début 2009.⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.10.2009
NICOLAS FREYMOND

L'ATE a lancé une **initiative populaire fédérale « pour les transports publics »** avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique. L'initiative vise à modifier la clé de répartition des recettes des taxes routières afin d'en attribuer la moitié aux transports publics. Concrètement, le texte déposé propose d'affecter la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants des transports terrestres aux transports, à raison d'une moitié pour les transports publics sur le rail, la route et les eaux et de l'autre pour certaines tâches liées à la circulation routière. Le produit de la vente des vignettes autoroutières resterait acquis à la route, par contre les recettes des autres taxes seraient allouées à parts égales aux transports publics et au trafic routier (contre respectivement $\frac{1}{4}$ et $\frac{3}{4}$ actuellement). Le TCS et Routesuisse, organisation faîtière de l'économie automobile et du trafic routier privé, ont catégoriquement rejeté l'initiative au motif qu'elle met en péril l'alimentation du fonds d'infrastructure et, partant, la mise en œuvre du programme d'élimination des goulets d'étranglement routiers. Le directeur de l'Union des transports publics (UTP), Peter Vollmer, a estimé peu judicieux de la part de l'ATE d'initier une lutte pour la répartition des recettes routières, alors que des moyens supplémentaires devront de toute manière être trouvés pour financer les nouveaux projets d'infrastructures. À cet égard, il s'est dit favorable à l'introduction d'une taxe sur la mobilité telle que proposée par le DETEC.⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

À l'automne, l'**initiative populaire fédérale « pour les transports publics »**, lancée l'année précédente par l'ATE, avec le soutien du PS, des Verts, des Verts libéraux et du parti évangélique, a abouti. Elle propose une réforme de la répartition du produit des taxes routières (vignette autoroutière exceptée) afin d'en attribuer la moitié aux transports publics, contre un quart actuellement. L'ATE a estimé qu'un montant de CHF 800 millions par an pourrait ainsi être investi pour développer l'offre des transports publics. L'USAM et le TCS ont réaffirmé leur rejet catégorique du texte, au motif qu'il induirait une hausse insupportable des taxes sur les carburants.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.03.2013
NIKLAUS BIERI

An der Eröffnung des Autosalons in Genf lancierte Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) die sogenannte **Milchkuh-Initiative**. Diese will die Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für die Strasse einsetzen (ausgenommen jene rund CHF 900 Mio., die schon bisher pro Jahr zur Finanzierung des Schienenverkehrs eingesetzt werden). Zudem sollen neue Abgaben oder Steuern auf den Strassenverkehr sowie die Erhöhung von bestehenden Gebühren immer dem fakultativen Referendum unterstellt werden. Die Initiative wird von einem überparteilichen Komitee getragen und vom Gewerbeverband, vom Dachverband Handel Schweiz, von der Erdölvereinigung sowie vom Autogewerbeverband unterstützt.⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.05.2013
NIKLAUS BIERI

Ende Mai begann die Unterschriftensammlung für drei weitere nationale Volksinitiativen, dem **3er-Paket** der Auto-Partei. Eine der drei Initiativen fordert, dass vom Strassenverkehr generierte Gelder nur für den Strassenverkehr verwendet werden dürfen und dass die Abgaben reduziert werden müssen, sobald CHF 3 Mrd. an Mitteln vorhanden seien. Dieser Passus solle sicherstellen, dass das vorhandene Geld auch investiert werde. Eine weitere Initiative im Paket fordert den Ausbau des Nationalstrassennetzes: Stauanfällige Strecken sollen auf sechs Spuren ausgebaut werden. Die dritte Initiative im Paket will die Tempolimiten auf Autobahnen auf 130 Km/h und ausserorts auf 100 Km/h erhöhen.⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.03.2014
NIKLAUS BIERI

Die von Auto Schweiz (Vereinigung der Automobil- und Nutzfahrzeugimporteure) 2013 lancierte **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** wurde am 10. März 2014 mit 114'254 Unterschriften eingereicht. Die Bundeskanzlei bestätigte das Zustandekommen der Initiative mit 113'306 gültigen Unterschriften am 1. April 2014. Die Initiative sieht eine Verfassungsänderung vor, welche festlegt, dass Mittel aus Steuern und Abgaben des Strassenverkehrs zweckgebunden für diesen einzusetzen sind. Neue Abgaben oder die Erhöhung von bestehenden Abgaben auf den Strassenverkehr sollen zudem generell dem fakultativen Referendum unterstellt werden.¹⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.11.2014
NIKLAUS BIERI

In seiner Botschaft vom 19. November beantragte der Bundesrat dem Parlament, die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** Volk und Ständen zur Ablehnung zu empfehlen. Zudem beantragte der Bundesrat, das Postulat Bieri (cvp, ZG) abzuschreiben: In Erfüllung des Postulates hielt der Bundesrat fest, dass es im Falle der Annahme der Initiative zu Einsparungen in den Bereichen Landesverteidigung, Bildung und Forschung, Verkehr, Landwirtschaft und weiteren Bereichen im Umfang von CHF 1.5 Mia. kommen würde. Die Botschaft des Bundesrates wurde 2014 im Parlament nicht mehr behandelt.¹¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.12.2014
NIKLAUS BIERI

Drei nationale Volksinitiativen (das sogenannte **3er-Paket**) der Auto-Partei scheiterten im Unterschriftenstadium. Bis zum Ablauf der Sammelfrist Ende November 2014 kamen nicht genügend Unterschriften zusammen. Die Initiative „Ja zu vernünftigen Tempolimiten“ wollte die Maximalgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 130 km/h und auf Hauptstrassen ausserorts auf 100 km/h festlegen. Die Initiative „Strassengelder gehören der Strasse“ wollte die Reinerträge der Nationalstrassenabgabe und der Treibstoffsteuern ausschliesslich in den Unterhalt und Ausbau der Strasseninfrastruktur lenken und sah vor, Abgaben und Steuern zu reduzieren, wenn Überschüsse von CHF 3 Mrd. vorhanden wären. Die Initiative „Freie Fahrt statt Mega-Staus“ wollte stauanfällige Nationalstrassenabschnitte auf mindestens sechs und den Gotthard-Strassentunnel auf mindestens vier Spuren ausbauen.¹²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.03.2015
NIKLAUS BIERI

Als Erstrat nahm der Ständerat die Debatte über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Eine Minderheit Theiler (fdp, LU) stellte einen Rückweisungsantrag, wobei die Rückweisung der Vorlage an die KVF-SR mit dem Auftrag, sie dem Rat gemeinsam mit der "Vorlage zur Schaffung eines Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) vorzulegen, verbunden wurde. Die Initiative fand in der kleinen Kammer wenig Wohlwollen, kritisiert wurde vor allem die der Bundeskasse entstehende Lücke von CHF 1.5 Mia., welche ein Sparprogramm in diesem Umfang zur Folge haben würde. Ständerat

Graber (cvp, LU) setzte in diesem Zusammenhang der Metapher der Milchkuh das Bild des "Blutegels an der Bundeskasse" entgegen. Der Rückweisungsantrag Theiler wurde mit 24 zu 19 Stimmen abgelehnt (keine Enthaltungen), und der Einzelantrag Germann (svp, SH), die Initiative zur Annahme zu empfehlen, unterlag gar mit 31 zu 4 Stimmen bei 8 Enthaltungen. Der Ständerat entschied damit gemäss Bundesrat und gab das Geschäft an den Nationalrat weiter.¹³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Sommersession 2015 nahm der Nationalrat die Beratung zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** auf. Wie schon in der kleinen Kammer gab es auch in der Volkskammer einen Rückweisungsantrag, der die Beratung der Initiative mit der Behandlung des NAF verknüpfen wollte. Der Rückweisungsantrag war von Nationalrat Français (fdp, VD) eingereicht und von rund einem Dutzend Mitgliedern der SVP-Fraktion mitunterzeichnet worden – auch von Mitgliedern des Initiativkomitees. Martin Candinas (cvp, GR) legte für die Kommissionsmehrheit dar, weshalb eine gemeinsame Behandlung von Volksinitiative und NAF nicht wünschenswert sei. Er warf dabei dem Initiativkomitee fehlende Kompromissbereitschaft vor, was von den Nationalräten und Mitgliedern des Initiativkomitees Rime (svp, FR), Binder (svp, ZH) und Amstutz (svp, BE) bestritten wurde. Als Roger Nordmann (sp, VD) für die Kommission sprach und der Initiative einen extremistischen Charakter bescheinigte, empörte sich die SVP-Fraktion. Ulrich Giezendanner (svp, AG), ebenfalls ein Mitglied des Initiativkomitees, forderte eine Entschuldigung für diese "Riesenfrechheit" – was Nordmann jedoch ausschlug. Der Rückweisungsantrag der Minderheit Français wurde äusserst knapp mit 93 zu 91 Stimmen bei 2 Enthaltungen abgelehnt. Für die Rückweisung stimmten die geschlossenen Fraktionen von SVP und FDP mit einzelnen Stimmen aus der CVP und der BDP. Die Fraktionen von SP, Grünen und GLP stimmten geschlossen dagegen. In der weiteren Debatte in der grossen Kammer argumentierten die Gegnerinnen der Vorlage mit den CHF 1.5 Mia., welche der Bundeskasse wegen der Initiative entgehen würden und mit den deswegen notwendigen Sparmassnahmen. Die Befürworterseite stellte hingegen die Vernachlässigung der Strasseninfrastruktur und die hohe Belastung durch Abgaben im Strassenverkehr in den Vordergrund. Der Minderheitsantrag Wobmann (svp, SO), der die Initiative zur Annahme empfehlen wollte, unterlag dem Mehrheitsantrag der Kommission schliesslich mit 97 zu 65 Stimmen bei 11 Enthaltungen. Für die Minderheit stimmte die geschlossene SVP-Fraktion und ein gutes Drittel der FDP-Fraktion. Die Hälfte der Mitglieder der FDP-Fraktion enthielt sich der Stimme oder entzog sich der Abstimmung. Während die Fraktionen von SP, Grünen und GLP geschlossen für den Mehrheitsantrag stimmten, taten dies die Fraktionen von CVP und BDP grossmehrheitlich.¹⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.2015
NIKLAUS BIERI

In der Schlussabstimmung vom 19. Juni 2015 wurde der Bundesbeschluss zur **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** vom Nationalrat mit 123 zu 66 Stimmen bei 5 Enthaltungen gutgeheissen. Die ablehnenden Stimmen gehörten der geschlossenen SVP-Fraktion und einem Teil der FDP-Fraktion. Im Ständerat wurde der Bundesbeschluss in der Schlussabstimmung am selben Tag mit 32 zu 4 Stimmen bei 9 Enthaltungen angenommen.¹⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 05.06.2016
NIKLAUS BIERI

Am 5. Juni 2016 hatte die Stimmbevölkerung über die **Volksinitiative „Für eine faire Verkehrsfinanzierung“ (Milchkuh-Initiative)** zu befinden. Der Abstimmungskampf begann ausgesprochen früh: Rund drei Monate vor dem Abstimmungstermin wurden in den Printmedien erste Pro-Inserte geschaltet, und bereits im Wahlherbst 2015 war das Logo der Milchkuh-Initiative (eine Kuh auf Rädern) auf Inseraten von Nationalrats-Kandidierenden aufgetaucht. Die Milchkuh-Initiative war, zumindest an der Anzahl von Inseraten in Printmedien gemessen, die umstrittenste Vorlage des Abstimmungstermins, an welchem vier weitere nationale Vorlagen zur Abstimmung kamen. Die Pro-Seite strich einerseits die Gerechtigkeit heraus, die den von Steuern und Abgaben gebeutelten Automobilisten mit der Initiative widerfahren sollte, andererseits beschwor sie den Bedarf an Mitteln für die vernachlässigte Strasseninfrastruktur, betonte die Wichtigkeit eines funktionierenden Strassenverkehrs für die Wirtschaft und wehrte sich prophylaktisch gegen eine Benzinpreiserhöhung. Die Gegnerschaft stellte die Initiative als "Raubzug auf die Bundeskasse" dar und legte den Fokus ihrer Kampagne auf Sparmassnahmen, die im Falle einer Annahme der Initiative in verschiedenen Bereichen, namentlich aber bei der Bildung, der Landwirtschaft und im öffentlichen Verkehr, notwendig würden. Zwar hatten frühe Umfragen eine Mehrheit für die Initiative konstatiert, doch am Tag der Abstimmung fiel das Verdikt deutlich

gegen die Vorlage aus: Bei einer Stimmbeteiligung von 46.8% stimmten nur 29.2% Ja. Die VOX-Analyse ergab, dass Nein-Stimmende fürchteten, die Annahme würde zu Finanzierungsverschiebungen führen, was Sparübungen in anderen Bereichen zur Folge hätte. Die Ja-Stimmenden votierten dafür, weil sie es für richtig hielten, dass das Steuergeld auch da ausgegeben wird, wo es generiert wird. Zudem sahen Ja-Stimmende einen grossen Finanzierungsbedarf beim Strassenausbau und bei Stauverminderungsmassnahmen.

Abstimmung vom 5. Juni 2016

Beteiligung: 46.8%
Ja: 709'974 (29.2%) / Stände: 0
Nein: 1'719'661 (70.8%) / Stände: 20 6/2

Parolen:

- Ja: SVP, Jungfreisinnige
 - Nein: BDP (1)*, CVP, EVP, FDP, SP, GLP, GPS.
- *in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen. ¹⁶

Strassenverkehr

Ebenfalls zur Ablehnung empfehlen wird der Bundesrat voraussichtlich die sogenannten Kleeblatt-Initiativen, mit denen der VCS zusammen mit regionalen Komitees den Bau und Betrieb von Autobahnen zwischen Murtén und Yverdon (N 1), im Knonauer Amt (N 4), zwischen Biel und Solothurn (N 5) und im Jura (N 16) verhindern will. Die Landesregierung, die bei verschiedener Gelegenheit ihre Absicht bekräftigte, das Nationalstrassennetz im geplanten Umfang fertigzustellen, betonte bei der Beantwortung parlamentarischer Vorstösse mehrmals, dass den Kleeblatt-Initiativen keine aufschiebende Wirkung bezüglich der Projektierung und Realisierung der bekämpften Nationalstrassenabschnitte zukomme. Da die Initiativen frühestens 1990 oder 1991 zur Abstimmung kommen werden, dürfte zu diesem Zeitpunkt der Bau an einzelnen Teilstücken bereits begonnen haben: An der Transjurane soll der Start 1989 erfolgen, am N 1-Teilstück zwischen Murten und Avenches haben die Waadtländer mit Vorbereitungen im Gelände begonnen. ¹⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 10.08.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Der Bundesrat verabschiedete die **Botschaft zur Volksinitiative «Stopp dem Beton – für eine Begrenzung des Strassenbaus!»,** in der er das Begehren ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung empfiehlt. Die 1986 von einer rot-grünen Koalition unter Federführung der POCH eingereichte Initiative verlangt, dass das für den motorisierten Privatverkehr öffentlich zugängliche Strassennetz den am 30. April 1986 festgestellten Umfang nicht überschreiten darf. Ausser zur Erschliessung dünn besiedelter Gegenden und zur Anpassung des Strassennetzes nach Verzicht auf Strassenbauprojekte, dürften neue Strassen und Strassenerweiterungen nur noch gebaut werden, wenn entsprechende Flächen des bestehenden Netzes in der gleichen Region anderen Zwecken zugeführt würden. Der Bundesrat erachtet das Begehren als rechtlich problematisch, lehnte es aber insbesondere aus sachlichen Gründen ab. Angesichts der seit 1986 verwirklichten und in Realisierung begriffenen Bauvorhaben wäre es praktisch unmöglich, die vorgeschlagene Verfassungsbestimmung durchzusetzen. Gegen das Volksbegehren sprechen nach Ansicht der Landesregierung auch die kantonale Strassenhoheit und schwerwiegende wirtschaftliche Folgen insbesondere für die Randregionen. ¹⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 09.09.1988
KATRIN HOLENSTEIN

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

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Strassen ein höheres Tempo erlauben).

Dieser Kompromissvorschlag wurde von den Strassenverkehrsverbänden FRS und ACS unterstützt, die ausserdem signalisierten, dass sie auf eine aktive Beteiligung am Abstimmungskampf verzichten könnten, falls die Landesregierung auf diese Alternative eintrete. Der Bundesrat seinerseits nahm in der Frage der Höchstgeschwindigkeiten auf den Autobahnen und Hauptstrassen eine abwartende Haltung ein. Er verschob den auf Ende des Berichtsjahres in Aussicht gestellten Entscheid über das ab 1990 geltende Temporegime auf den Autobahnen und Hauptstrassen, da zuerst die Elektrowatt-Studie für zusätzliche Massnahmen zur Reduktion der Luftverschmutzung ausgewertet werden müsse. Damit handelte sich die Landesregierung den Vorwurf der Verzögerungstaktik ein.¹⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.10.1988
KATRIN HOLENSTEIN

Um eine «Sachzwangpolitik» zu verhindern, verlangten die gegnerischen Komitees erneut eine baldige Abstimmung über die vier Volksbegehren, und sie kündigten mit Warnfeuern an, dass ein Beginn der Bauarbeiten vor dem Volksentscheid nicht hingenommen werde. Im Jura gaben die Initianten allerdings zu verstehen, dass sie ihr Volksbegehren zurückziehen werden, sofern die Regierung ihre Forderungen nach einer Redimensionierung der Transjurane (N 16) berücksichtige. Bei der N 1 drängten auch das Tiefbaugewerbe und die Westschweizer Arbeitgeberorganisation, das Centre Patronal, auf einen raschen Entscheid, damit die Unsicherheit bei der Fortsetzung der Arbeiten beseitigt werde. Durch eine Flut von Einsprachen war es bei allen vier Teilstücken zu Verzögerungen gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen Zeitplan gekommen. Bezüglich der N 5 erklärte die Solothurner Baudirektorin Füeg (fdp), dass zwar die Baugenehmigungsverfahren vorangetrieben würden, dass aber ein Baubeginn vor der Abstimmung über die Kleeblatt-Initiativen nicht in Frage komme (siehe auch Ip. 88.532 bzgl. N5 und Ip. 88.546 bzgl. N1).²⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.07.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, dans son message, **a proposé** aux Chambres **de rejeter les initiatives «pour la suppression de la vignette routière» et «pour la suppression de la taxe sur les poids lourds»** et de n'y opposer aucun contre-projet. Ces initiatives, déposées en 1986 munies de plus de 112'000 signatures, furent lancées immédiatement après l'instauration de ces taxes en 1985. Selon le gouvernement, renoncer à ces redevances irait à l'encontre du mouvement d'introduction d'un impôt sur les poids lourds par certains pays de la CE ainsi que des péages autoroutiers qui seraient, à l'étranger, l'équivalent de la vignette. Ces taxes seraient également nécessaires pour participer à la couverture des frais de construction et d'entretien des routes. De plus, elles représentent une formule valable du principe du pollueur-payeur. Le Conseil des Etats a largement suivi la position du Conseil fédéral. Le Conseil national, pour sa part, a rejeté la motion (Mo. 88.735) Scherrer (Im, BE) portant sur le même sujet.²¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.11.1989
SERGE TERRIBILINI

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

L'initiative «Pro vitesse 100/130» du journaliste bâlois B. Böhi s'est vue nettement repoussée par le souverain (62% contre 38%). Celui-ci a donc suivi l'avis du Conseil fédéral et des Chambres qui n'avaient proposé aucun contre-projet ainsi que celui de la plupart des partis et organisations. Ce texte demandait que les vitesses maximales

autorisées de 130 km/h sur les autoroutes et de 100 km/h sur les routes hors des localités (des vitesses maximales inférieures ou supérieures pourraient être fixées sur certains tronçons particuliers) soient restaurées et inscrites dans la Constitution fédérale en complément de l'art. 37bis.

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

Votation du 26 novembre 1989

Participation: 69.2%

Non: 1'836'521 (62.0%) / 20 cantons

Oui: 1'126'458 (38.0%) / 6 cantons

Mots d'ordre:

– Non: PDC (1*), UDF, PEV, PLR (9*), PES, AdI, PST, POCH, DS, PSS, UDC (6*), USAM

– Oui: PSL, PLS (1*), USS, TravS

* Recommandations différentes des partis cantonaux

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

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

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

représentants de toutes les professions médicales et paramédicales, intervint massivement et fut en première place dans les médias.

L'analyse VOX de cette votation a bien mis en relief le fossé existant entre la Suisse romande et la Suisse alémanique en ce qui concerne la circulation routière. Elle affine l'observation en révélant que, si la base sympathisante des partis bourgeois (à l'exception du PL) a relativement suivi les consignes de vote négatives en Suisse alémanique, c'est le phénomène inverse qui s'est produit en Suisse romande. Plus généralement, les votants se réclamant d'un parti bourgeois se sont prononcés nettement plus en faveur de l'initiative que les sympathisants de gauche.²²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 14.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral, le Conseil national et le Conseil des Etats se sont prononcés sur les initiatives «trèfle à quatre» (devenues «trèfle à trois» dans le courant de l'année). Celles-ci sont composées de quatre textes distincts lancés par l'AST et déposés en 1987. Ils visent à empêcher la construction de quatre tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N16 (Transjurane) qui représentent sept pour cent du réseau total, soit 137 km. Les Chambres et le gouvernement s'y sont opposés car, selon eux, ils mettent en cause la conception globale des routes nationales et créeraient des lacunes dans une structure censée former un tout. De plus, cela n'aurait guère d'influence sur le trafic 'en général et nuirait plutôt à sa fluidité dans les régions concernées. Ainsi, un réseau de routes nationales inachevé engorgerait les villes et les villages des zones non-desservies et, de ce fait, irait à l'encontre d'une politique raisonnable de protection de l'environnement. En outre, selon le Conseil fédéral, l'introduction de l'étude d'impact donne assez de garanties pour limiter au maximum les dégâts causés à la nature.²³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1989
SERGE TERRIBILINI

A la fin de l'année 1989, le comité «pour un Jura libre d'autoroute» a **retiré son initiative contre la N16**. Le Conseil des Etats n'eut donc ainsi que trois objets à traiter. Les raisons invoquées furent que ce projet manquait considérablement de soutien dans le canton du Jura et qu'il était devenu une source de blocage et de conflit entre les milieux de protection de l'environnement, les autorités cantonales et les partis politiques. Le comité a estimé aussi avoir atteint son but qui était, plutôt qu'une suppression de la N16, l'obtention de garanties qu'une action d'envergure en faveur de l'environnement serait entreprise.²⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 16.12.1989
SERGE TERRIBILINI

Les deux Chambres ont très largement rejeté l'initiative «halte au béton – pour une stabilisation du réseau routier» (Voir aussi message du Conseil Fédéral de 1988). Ce texte, déposé en 1986, émanait des milieux écologistes et des Organisations progressistes (POCH). Il souhaite que le réseau routier suisse ne dépasse pas la superficie qu'il atteignait le 30 avril 1986. Il vise donc à réorienter la politique des transports vers l'offre plutôt que la demande en prenant des mesures afin de décourager les automobilistes. Les Chambres ont estimé qu'il était plus judicieux d'atteindre ces buts en mettant en oeuvre la stratégie de lutte contre la pollution de l'air et en promouvant les transports publics. Elles se sont surtout attaquées à la disposition stipulant le retour à l'état des routes de 1986 qui serait absurde et impossible à mettre en oeuvre. La dimension économique du problème a également motivé leur choix; geler le réseau routier aggraverait le déséquilibre entre les régions développées et celles qui le sont moins. Le Conseil national repoussa dans les mêmes proportions une proposition de contre-projet de Verena Diener (pe, ZH) qui demandait que l'on renonce à l'effet rétroactif de l'initiative, la date du 30 avril 1986 étant remplacée par celle du jour suivant l'éventuelle adoption du texte en votation populaire.²⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 13.02.1990
SERGE TERRIBILINI

Déposée en 1986 par les milieux écologistes et les Organisations progressistes (POCH), l'initiative «halte au bétonnage – pour une stabilisation du réseau routier» avait pour but de geler la superficie du réseau suisse dans son état du 30 avril 1986. Ce texte prévoyait que, pour toute nouvelle construction de route, une surface équivalente du réseau soit, dans la même région, affectée à d'autres usages. Considéré comme extrémiste et irréaliste, il avait été largement repoussé par les Chambres en 1989.

Le résultat de la votation montre un vote assez compact de la part du souverain, dans

le sens d'un rejet massif et général de ce texte. La disparité traditionnelle entre les cantons alémaniques et romands lors de scrutins relatifs au domaine des transports s'est sensiblement atténuée bien que ces derniers aient été tout de même les plus farouchement opposés à l'initiative. Les cantons où le rejet a été le moins net sont ceux de Bâle-Ville, habituellement sensible aux arguments écologiques, et de Uri, touché de façon importante par les nuisances de l'autoroute du Saint-Gothard.

Les opposants à l'initiative, émanant principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, considèrent ce texte comme dogmatique, politiquement inapplicable et rendant aléatoire le développement économique futur du pays. Selon eux, le principe de compensation aurait été impossible à mettre en oeuvre puisqu'il en aurait résulté la destruction de la majeure partie des routes réalisées depuis 1986. De plus, de nouveaux tronçons n'auraient pas pu être construits, ce qui aurait signifié qu'il aurait été impossible d'adapter le réseau routier aux besoins à venir; cela aurait été particulièrement injuste pour les régions périphériques où celui-ci est moins dense qu'ailleurs. Dans le domaine de la protection de l'environnement, on prétendit qu'un tel texte allait à l'encontre des buts fixés par les initiants car la construction de nouvelles routes peut être un facteur de réduction des nuisances occasionnées par le trafic routier en désengorgeant, par exemple, certaines localités.

Initiative «Halte au bétonnage – Pour une stabilisation du réseau routier»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'255'175 (71.5%) / tous les cantons
Oui: 500'605 (29.5%)

Mots d'ordre:

– Non: PRD, PDC, UDC, PL, PEP, PA; Vorort, USAM USS, CSCS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
– Oui: PS (3*), PE, AdI, DS, Alliance verte; AST et les organisation de protection de l'environnement.

*Recommandations différentes des partis cantonaux

Les partisans de l'initiative ont axé leur discours sur des considérations d'ordre écologique principalement; selon eux, limiter la surface routière se justifie en raison, d'une part, de la menace que fait peser une trop grande emprise superficielle du réseau routier sur la variété des espèces animales et végétales, la qualité des sols et des eaux ou le paysage en général et, d'autre part, de la possibilité que cela donnerait d'atténuer la pollution de l'air; une limitation de l'offre inciterait à l'utilisation des transports publics. Ils insistèrent également sur le principe de compensation proposé par l'initiative; celui-ci, conçu sur le même mode que la loi sur les forêts, n'aurait pas interdit toute construction de route, mais aurait simplement impliqué le transfert d'une surface identique à d'autres utilisations (pistes cyclables, zones piétonnes, etc.). Enfin, selon les initiants, renoncer à achever le réseau routier aurait permis à la Confédération d'économiser dix à douze milliards de francs.

Durant la campagne, le front des opposants s'attaqua âprement à cette initiative; les qualificatifs qui lui furent accolés (irréaliste, inapplicable, fondamentaliste, dogmatique, etc.) en témoignent. Cela poussa souvent les initiants à tenir des positions essentiellement défensives où ils durent justifier que leurs propositions étaient réalisables. Toutefois, l'intensité de cette campagne fut légèrement en retrait par rapport à celle relative aux initiatives trèfles sur lesquelles le souverain devait se prononcer le même jour.

Si l'analyse Vox de ce scrutin met en évidence le comportement en partie divergent des Alémaniques et des Romands, elle relève deux autres variables significatives; le traditionnel clivage droite-gauche existant dans ce type de consultation et l'opposition entre citadins et habitants de la périphérie, ces derniers cherchant à se désenclaver par le biais de la route. Quant à la motivation de vote, celle des partisans de l'initiative a tourné essentiellement autour des atteintes que la route fait subir à l'environnement alors que celle des opposants se résume, principalement, au sentiment que le texte proposé allait trop loin et n'était guère réalisable.²⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les partisans des initiatives ont soutenu, quant à eux, que le réseau autoroutier helvétique, bien qu'inachevé, était suffisant, toutes les parties du pays étant déjà reliées entre elles. Dans ces conditions, ils ont considéré que la construction de ces trois tronçons allait à l'encontre d'une politique visant à favoriser l'usage des transports publics, assainir l'air et protéger le sol ainsi que les biotopes. D'autre part, ils ont prétendu que, loin de désengorger les localités de leur trop-plein de circulation, ces autoroutes, par l'offre supplémentaire de transport qu'elles représentent, ne feront qu'accroître le trafic routier, même dans les villes et villages riverains. Ils ont souligné l'effet néfaste de ces grands axes, qui feraient disparaître des surfaces importantes de terres cultivables de qualité tout en provoquant un renchérissement du prix du sol à leur proximité. Ils ont également affirmé que l'infrastructure routière ne constituait pas le seul élément du développement économique d'une région ; les échanges qui lui sont nécessaires devraient être orientés vers le rail plutôt que la route. Pour la N1, ils ont mis en évidence son inutilité, la N12 tenant déjà le rôle de lien entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. La N5, pour sa part, menacerait gravement les paysages de l'Aar ainsi que la faune et la flore de la plaine de Granges. Quant à la N4, il fut argué que ce tronçon augmenterait la circulation, déjà saturée, en direction du Tessin par le Gothard ainsi que le trafic pendulaire vers Zurich.²⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les opposants à ces initiatives, composés principalement des partis bourgeois et des organisations d'automobilistes, **ont insisté sur le fait qu'elles mettaient en cause la cohérence du réseau routier helvétique;** celui-ci, pour être performant, devrait être complet, car il a été conçu comme un tout qui permet de relier les diverses parties du pays. Ils ont également mis en avant les fonctions positives des autoroutes en matière de sécurité routière (elles provoquent moins d'accidents que les autres routes) et de protection de l'environnement; elles permettent la prise en charge d'une partie du trafic des routes principales et secondaires, diminuant ainsi les émissions de gaz d'échappement et les risques d'accidents au sein des localités riveraines. Par ailleurs, elles représenteraient un facteur essentiel de développement économique pour les régions qu'elles traverseraient ou relieraient. En ce qui concerne la N1, ils ont argué que ce tracé était la liaison la plus courte et la plus logique entre la Suisse romande et la Suisse alémanique. Pour la N5, les opposants ont soutenu que cette autoroute absorberait le trafic en provenance du Jura et aboutissant sur le plateau et permettrait le raccordement de la Transjurane. Au sujet de la N4, ils soulignèrent son importance nationale – relier Zurich à Lucerne, au Gothard et au Tessin – et internationale – elle se trouve sur l'axe européen de transit nord-sud.²⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.03.1990
SERGE TERRIBILINI

Les "initiatives trèfle", composées de trois textes distincts, furent déposées en 1987 par l'AST. Elles avaient pour but d'empêcher la construction de trois tronçons d'autoroute: la N1 entre Yverdon et Morat, la N4 entre Knonau et Wettswil et la N5 entre Bienne et Soleure/Zuchwil. Une quatrième initiative, concernant la N16 (Transjurane), avait été retirée par ses promoteurs l'an dernier. Ces textes, repoussés par le Conseil fédéral et les Chambres en 1989, ont été soumis au verdict populaire le même jour que l'initiative "halte au béton".²⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.04.1990
SERGE TERRIBILINI

L'analyse Vox relève l'extrême similitude du profil et des motivations des votants entre ces initiatives et "halte au béton". Les partisans de ces textes ont considéré que le réseau routier était suffisant et que de nouvelles atteintes à l'environnement n'étaient pas nécessaires. Les opposants, quant à eux, ont surtout été sensibles à l'argument selon lequel le réseau des routes nationales se devait d'être terminé, afin de jouir d'une certaine cohérence.³⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.04.1990
SERGE TERRIBILINI

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

critiques et fut considérée comme étant à la limite de la légalité.³¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Initiative «Pour une région sans autoroute entre Morat et Yverdon»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'175'333 (67.3%) / tous les cantons
Oui: 571'640 (32.7%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisation de protection de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Pour un district de Knonau sans autoroute»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'197'678 (68.6%) / tous les cantons
Oui: 547'353 (31.4%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3s), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; USS, CSCS, VKMB, AST et les organisation de protections de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

Initiative «Contre la construction d'une autoroute entre Bienne et Soleure/Zuchwil»

Votation du 1er avril 1990

Participation: 41.1%
Non: 1'147'434 (66.0%) / tous les cantons
Oui: 592'231 (34.0%)

Mots d'ordre:

- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PA; Vorort, USAM, USS, TCS, ACS, ASTAG, FRS.
 - Oui: PS (3), PE, AdI, PEP, DS, PdT, Alliance verte; CSCS, VKMB, AST et les organisations de protection de l'environnement.
- *Recommandations différentes des partis cantonaux

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 19.06.1990
SERGE TERRIBILINI

Les résultats des votations pour ces trois initiatives sont pratiquement identiques et constituent un rejet de la part de plus des deux tiers des votants. S'ils sont cependant un peu moins compacts qu'en ce qui concerne l'initiative "halte au béton", la proportion des non romands y est tout aussi massive. Les cantons concernés par les tronçons contestés ont tous repoussé ces textes; en tête viennent Vaud et Fribourg pour la N1 avec plus de 80% de non, puis Zurich pour la N4 avec un peu plus de 65%. Soleure et Berne furent plus réservés en ce qui concerne l'initiative sur la N5, qu'ils ne rejetèrent qu'avec une faible majorité.³²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 11.07.1990
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil national a suivi le Conseil des Etats dans sa décision de rejeter sans contre-projet les initiatives "pour la suppression de la vignette routière" et "pour la suppression de la taxe sur les poids lourds". Seuls les libéraux, emmenés par Ch. Friderici (VD), ainsi que les automobilistes ont combattu ces taxes en arguant qu'elles pénalisaient les entreprises de transports routiers et créaient un handicap pour le développement du tourisme en Suisse. La majorité de la chambre les défendit, en raison notamment du fait qu'elles permettent de compenser, en partie, le déséquilibre du compte routier (la route ne couvrant pas ses frais) et vont dans le sens des efforts menés actuellement par la CE. Un mois après le rejet du Conseil national, **les initiants**, avec B. Böhi à leur tête, **annonçaient le retrait des deux initiatives.** Ils motivèrent leur acte par le manque de soutien reçu de la part des organisations automobilistes. Ces

textes ne seront donc pas soumis au peuple.³³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.08.1991
SERGE TERRIBILINI

Moins de deux ans après le rejet en votation populaire de l'initiative «Pro vitesse 100/130», son auteur, le journaliste bâlois B. Böhi, a lancé **deux initiatives** distinctes sur le même sujet. La première, intitulée «Pro vitesse 80 plus hors des localités», propose de laisser à 80 km/h la limite de vitesse sur les routes hors des localités, mais d'autoriser des vitesses maximales supérieures sur certains tronçons bien aménagés. La seconde, «**Pro vitesse 130** sur les autoroutes», entend relever à 130 km/h la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales. Dans les deux cas, le texte laisse la possibilité de fixer, pour des raisons de protection de l'environnement, des vitesses inférieures aux vitesses maximales générales. Cependant, dans les deux cas également, les initiatives prévoient que de telles dérogations seront soumises au référendum facultatif.³⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.09.1994
SERGE TERRIBILINI

Le comité «Rétrotrafic», réunissant divers groupements écologistes, a lancé une **initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer les espaces vitaux»**. Ce texte propose que les diverses instances politiques agissent de sorte que cet objectif soit rempli dans les dix ans. Le volume de trafic atteint devrait ensuite rester stable. Les transports publics ne seraient pas pris en compte. Les moyens à utiliser pour parvenir au but fixé sont laissés à l'initiative du législateur; si ce dernier tardait trop, le gouvernement pourrait cependant intervenir par voie d'ordonnance. Pour sa part, l'ATE a renoncé à lancer une initiative visant à ramener à cinq litres aux 100 km l'essence consommée par les véhicules automobiles.³⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 21.05.1996
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'initiative "**Rétro-traffic**" a été déposée à la Chancellerie fédérale munie de quelque 110'000 signatures. Lancée en 1994 par les milieux roses-verts, cette initiative demande une réduction de moitié, sur dix ans, du trafic motorisé. Les transports publics ainsi que les axes de transit international devraient cependant être épargnés.³⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 24.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'Association transports et environnement (ATE) a lancé au début de l'été une **initiative intitulée "Rues pour tous"**. L'initiative vise à ce qu'une limitation générale de la vitesse à 30 km/h soit instaurée dans les localités. De l'avis des initiants, une telle limitation améliorerait substantiellement tant la sécurité sur la route que la qualité de vie des habitants des localités (diminution du bruit et des émissions nocives). Selon le texte déposé à la Chancellerie fédérale, des dérogations pourront être accordées par les autorités sur certains tronçons, notamment si des garanties sont apportées quant à la sécurité et à la tranquillité des quartiers d'habitation.³⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.10.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le Conseil fédéral a pour sa part recommandé le rejet sans contre-projet de l'initiative "Rétro-traffic" déposée en 1996 par des milieux roses-verts et demandant une réduction de moitié sur 10 ans du trafic motorisé. De l'avis de l'exécutif, l'acceptation de cette initiative aurait des conséquences très négatives pour la Suisse. Les rapports avec l'UE deviendraient notamment très difficiles, les pays européens ne pouvant évidemment accepter de diminuer de moitié leur trafic de transit. Le financement des NLFA serait également menacé, la réduction de moitié du trafic motorisé entraînant une baisse très importante des recettes provenant de la route. Les régions rurales, périphériques et touristiques seraient pour leur part durement frappées au vu de leur grande dépendance vis-à-vis de la route. Enfin, les différentes mesures qui devraient être prises pour atteindre l'objectif fixé (hausse du prix de l'essence de plus de CHF 1, subventionnement massif des transports publics afin d'en augmenter l'attractivité, introduction de péages, etc.) auraient des conséquences funestes pour la croissance économique et l'emploi.³⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 15.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

En début d'année, un comité composé d'écologistes alémaniques a lancé une **initiative populaire intitulée "Pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans"**. Comme son titre le suggère, l'initiative demande que le trafic motorisé – à l'exception des transports publics et des services d'urgence – soit banni des routes helvétiques quatre dimanches par année. La mesure devrait s'appliquer, dans un premier temps, pendant quatre ans seulement. Suite à cette période probatoire, le peuple serait amené à se prononcer sur son maintien définitif. Rappelons qu'en 1978, une initiative similaire visant à introduire 12 dimanches sans voitures par année avait été assez largement refusée par le peuple et les cantons. Le Conseil national a par ailleurs décidé de ne pas donner suite à une initiative parlementaire Teuscher (av, BE; iv.pa. 96.408) demandant de procéder aux modifications légales nécessaires afin que deux jours sans voitures soient organisés chaque année.³⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.1997
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Le parti de la liberté a lancé trois **initiatives populaires demandant l'accroissement des capacités de certains tronçons des routes nationales**. Portant sur les tronçons entre Zurich et Berne et entre Genève et Lausanne, la première et la seconde initiatives demandent la construction d'une troisième voie, ce afin de fluidifier le trafic sur ces axes surchargés. Concernant le tunnel du Gothard et poursuivant des buts identiques, la troisième initiative exige le percement d'une seconde galerie. Dérogeant à l'article constitutionnel adopté dans le cadre de l'initiative des Alpes, cette dernière initiative en demande par ailleurs la modification.⁴⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.06.1998
LAURE DUPRAZ

L'**initiative populaire «Pour un dimanche sans voitures par Saison – un essai limité à quatre ans»** a formellement **abouti** en juin avec 111'718 signatures. L'initiative demande que quatre dimanche par année, de 4 heures à 24 heures, la population puisse librement disposer de toutes les places et voies publiques qui seront fermées au trafic motorisé privé. Si l'initiative était acceptée, après l'essai de quatre ans le peuple devrait se prononcer à nouveau sur l'article constitutionnel pour décider s'il sera définitif.⁴¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.04.1999
LAURE DUPRAZ

L'initiative populaire fédérale **«Pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions»**, lancée en 1997 par l'Association transports et environnement, a **abouti** avec 112'395 signatures valables.⁴²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil national a traité l'initiative populaire «visant à réduire de moitié le trafic motorisé afin de maintenir et améliorer les espaces vitaux» (**initiative pour la réduction du trafic**). De nombreux députés ont jugé l'initiative irréaliste, car elle obligerait la Suisse à renoncer à de nombreux accords internationaux et nuirait à l'accord bilatéral sur les transports conclu avec l'UE. En outre, le développement de l'économie helvétique pourrait se trouver compromis par l'initiative, et les régions périphériques se trouveraient marginalisées et pénalisées. Une minorité de droite de la CTT proposa de déclarer nulle l'initiative, car irréalisable. Les députés s'y sont opposés par 120 voix contre 36. Les groupes libéral, radical, démocrate-chrétien et UDC ont recommandé un rejet catégorique sans contre-projet. Dans l'examen de détail, plusieurs minorités se sont toutefois manifestées en faveur d'un contre-projet ou même de l'initiative (minorité rose-verte). Pourtant, aucune proposition ne fit recette auprès des conseillers nationaux qui ont préféré rejeter l'initiative sans contre-projet. Dans le vote sur l'ensemble, le projet fut accepté par 105 voix contre 39 et 24 abstentions. La **Chambre haute** a ensuite rejeté à l'unanimité l'initiative sans contre-projet. Lors des votations finales, l'arrêt fédéral y relatif a été accepté par la petite Chambre et le National, respectivement par 38 voix contre 0 et 110 voix contre 30 et 32 abstentions.⁴³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 27.07.1999
LAURE DUPRAZ

Les trois **initiatives populaires** fédérales suivantes, lancées par le **Parti de la liberté en 1997**, ont vu leur délai imparti pour la récolte de signatures expirer en juillet: «Six voies pour l'autoroute A1 entre Zurich et Berne», «Six voies pour l'autoroute A1 entre Genève et Lausanne» et «Pour une deuxième galerie au tunnel autoroutier du Saint-Gothard».⁴⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 01.12.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres un **message** concernant l'initiative populaire «**Pour un dimanche sans voitures par saison** – un essai limité à quatre ans». Les initiants souhaitaient transformer les routes, quatre dimanches par année, en lieux de divertissement. L'exécutif a jugé qu'une interdiction étatique était inadéquate pour inciter à un comportement correct ou à l'amélioration de la qualité de la vie. Il a en outre estimé que les régions moins bien munies en transports publics seraient pénalisées par l'initiative. Elle lèserait également certaines branches de l'économie dépendant du tourisme – notamment dans les régions isolées. Les pays voisins de la Suisse ne comprendraient guère le blocage du trafic routier privé aux frontières suisses ces dimanches-là, a estimé l'exécutif. La Suisse pourrait même se voir infliger des sanctions pour générer un surcroît de trafic dans les pays voisins. Le Conseil fédéral a donc recommandé un rejet de l'initiative sans contre-projet.⁴⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 31.12.1999
LAURE DUPRAZ

En fin d'année, le **Touring Club Suisse a lancé une initiative «Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes»** demandant à la Confédération de résoudre les problèmes de capacité des infrastructures de transport et de développer et entretenir les infrastructures des routes et du rail. Elle demande concrètement que les travaux pour améliorer la capacité des tronçons des routes nationales (Genève – Lausanne, Berne – Zurich, Erstfeld – Airolo) soient entrepris dans un délai de dix ans au plus tard après acceptation de l'initiative.⁴⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 12.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

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

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

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

Mots d'ordre:

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

* Recommandations différentes des partis cantonaux⁴⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 06.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a rejeté en février l'initiative «pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30km/h assortie d'exceptions» aussi appelée «**Rue pour tous**». S'en saisissant lors de sa session d'été, le Conseil national l'a aussi, malgré le soutien du PS, des Verts et d'une partie du PDC, rejeté par 95 voix contre 63 et 6 abstentions. Si la Chambre du peuple reconnaissait la nécessité d'augmenter la sécurité routière, une majorité a estimé que l'initiative était trop contraignante en termes de circulation et que l'autonomie des cantons et des communes serait remis en cause. Elle a aussi jugé trop importants les coûts d'adaptation, estimés à CHF 2 milliards. Après le Conseil national, le Conseil des Etats a rejeté sans contre-projet "Rue pour tous" par 31 voix contre 9. Toutefois les sénateurs ont invité le Conseil fédéral à présenter avant la votation populaire un paquet de mesures tendant à faciliter la création de zones à 30km/h dans les localités. ⁴⁸

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.11.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La **récolte de signatures pour l'initiative populaire Avanti** s'est déroulée durant le cours l'année. Le nombre requis a été atteint en onze mois; munis de 107'727 signatures, le TCS (Touring Club Suisse) et l'ACS (Automobile Club de Suisse) ont pu la déposer auprès de la Chancellerie fédérale. ⁴⁹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 04.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Réaffirmant son opposition à l'initiative "**Rue pour tous**", le Conseil fédéral a proposé, comme promis, des mesures incitatives destinées aux cantons et communes afin d'améliorer la sécurité des zones urbaines. Les modalités d'aménagement des zones 30 km/h seront simplifiées, dans le sens que les communes pourront librement définir l'ampleur de ces zones et le type de routes où elles seront installées. Moritz Leuenberger proposait cependant d'en exclure les routes principales, ainsi que celles qui sont affectées à la "circulation générale". Il invitait en outre les communes à créer des zones de rencontre qui auraient les mêmes caractéristiques que les anciennes rues résidentielles, mais ne seraient pas limitées aux quartiers d'habitation. L'application porterait sur les quartiers commerciaux ou artisanaux. Donnant suite à une requête formulée par différents milieux, le DETEC souhaitait enfin recommander aux automobilistes de circuler de jour avec les phares allumés. Si les opposants ne remettaient pas en question la nécessité de diminuer le nombre d'accidents et d'accroître la sécurité dans les localités, ils s'opposaient aux moyens et au montant de la mise en œuvre de l'initiative. Pour son initiant – l'ATE –, la Confédération devait dans un délai d'un an après son acceptation abaisser la vitesse maximale générale de 50 km/h à 30 km/h. Cette mesure serait obtenue en entreprenant des travaux nécessaires évalués à CHF 1 milliard: îlots, giratoires, rétrécissements de routes, nouveau revêtement, marquage, signalisation, passages protégés et gendarmes couchés. Les Verts et le PS ont apporté leur soutien à cette initiative. Les adversaires contestaient le montant des travaux, qu'ils estimaient à CHF 2 milliards, et se sont mobilisés contre une généralisation de la vitesse maximale. Ils ne pensaient pas que des signalisations en début de localité suffisaient à abaisser la vitesse des véhicules. Seuls des aménagements routiers coûteux permettaient de discipliner les automobilistes. De plus, l'initiative engendrerait, d'après eux, un risque d'embouteillage et un grave problème pour les transports publics, car ceux-ci n'étaient pas mentionnés parmi les exemptés. Ils perdaient ainsi leur avantage concurrentiel avec l'obligation de circuler à 30 km/h. Ces arguments étaient avancés par les partis bourgeois, les milieux économiques et automobiles, le TCS et même le Bureau suisse de la prévention des accidents.

Initiative populaire "Rues pour tous" Votation du 4 mars 2001

Participation : 55,8%
Oui : 525 609 (20,3%)
Non : 2 063 314 (79,7%) / (20 6/2 cantons)

Mots d'ordre :

- Oui: PS, Verts, PEP (3*); WWF, Pro Natura.
- Non : PDC (2*), PRD, UDC, PL, UDF, DS, PdL; Economiesuisse, USAM, USP, USS.
- Liberté de vote: PdT

* Recommandations différentes des partis cantonaux ⁵⁰

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.07.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "**Avanti – pour des autoroutes sûres et performantes**" a abouti en janvier avec 105'024 signatures valables. En attendant le contre-projet que le Conseil fédéral avait promis, le PRD et le PDC ont présenté un catalogue de mesures globales pour régler les problèmes de circulation en Suisse. Ces rapports avaient une portée générale; ils devaient à la fois répondre à l'initiative Avanti et à l'initiative parlementaire Giezendanner (udc, AG) (99.421). Ces deux initiatives avaient comme point commun le percement d'un deuxième tunnel routier au Gothard. Le document stratégique du PRD, formulé en contre-projet d'Avanti, reprenait ses aspects majeurs, avec une exception pour ce qui concernait l'A1 entre Berne et Zurich; il proposait de limiter l'élargissement à six voies aux goulets entre Haerkingen (SO) et Wiggertal, ainsi qu'au contournement de Zurich. A l'instar du PRD et de l'UDC, le PDC a aussi manifesté, via son rapport, son soutien au percement d'un deuxième tunnel du Gothard. Sa position était toutefois plus tranchée que celle du PRD, car ses priorités allaient à la construction des NLFA et le transfert de la route vers le rail.⁵¹

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 03.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Après avoir songé à un contre-projet sous la forme de deux dimanches sans voitures – mais vite abandonné vu la fronde d'opposants –, le Conseil des Etats a décidé par 29 voix contre 7 de recommander le rejet sans contre-projet de l'initiative "**Pour un dimanche sans voitures par saison**". Le Conseil national a par contre approuvé par 92 voix contre 88 le contre-projet de sa commission. Les radicaux et l'UDC ont tenté en vain de s'y opposer. Le texte prônait durant quatre ans l'interdiction du trafic un dimanche par saison, de 5 à 22 heures, sur l'ensemble des routes suisses. Des exceptions étaient néanmoins prévues pour les transports publics et pour les excursions touristiques, ainsi que pour les services d'urgence. Au cours de la quatrième année, le peuple et les cantons se prononcèrent sur son maintien. Contrairement à la majorité de sa commission, le National a accepté par 86 voix contre 85 et 8 abstentions la proposition de Föhn (udc, SZ) de fixer la date au jour du Jeûne fédéral. Cette solution a entraîné un tollé des cantons romands, car le Comptoir suisse se déroule durant cette période. Concernant l'initiative en elle-même, le Conseil national l'a rejetée par 111 voix contre 66 et 3 abstentions. Saisi en fin d'année, le Conseil des Etats a refusé le contre-projet du National par 24 voix contre 20 et ceci malgré l'aval favorable de sa commission.⁵²

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.05.2003
PHILIPPE BERCLAZ

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

Initiative „Pour un dimanche sans voitures par saison“

Votation du 18 mai 2003

Participation: 50%
Oui: 881 953 (37,6%) / cantons 0
Non: 1 460 794 (62,4%) / cantons 20 6/2

Mots d'ordre:

- Oui: PS, PE, PEV, PCS, PST, DS, UDF; USS.
- Non: PRD, PDC (1*), UDC, PL, PL; UCAPS, Economiesuisse, USAM, USP.
- Liberté de vote: CSC

* Recommandations différentes des partis cantonaux⁵³

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 02.12.2008
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, l'association des victimes de la route Roadcross a annoncé le lancement, début 2009, d'une **initiative populaire en faveur d'un durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages**. Cette annonce est survenue dans le contexte d'une série d'accidents et de procès liés à de telles courses qui a suscité un large débat dans la presse.⁵⁴

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.12.2009
NICOLAS FREYMOND

L'initiative populaire en faveur d'un **durcissement des peines à l'encontre des conducteurs s'adonnant aux courses sauvages** annoncée par l'association des victimes de la route Roadcross l'année précédente a reçu le soutien des conseillers nationaux Daniel Jositsch (ps, ZH) et Peter Malama (plr, BS). Son élaboration a toutefois buté sur le problème de la redéfinition de la notion juridique de chauffard au point que son lancement a dû être repoussé "sine die".⁵⁵

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.04.2010
NICOLAS FREYMOND

Au printemps de l'année sous revue, l'association des victimes de la route Roadcross et des parlementaires fédéraux issus de tous les partis représentés aux chambres ont lancé une **initiative populaire fédérale intitulée « Protection contre les chauffards »**. Le comité est composé des conseillers nationaux Amstutz (udc, BE), Galladé (ps, ZH), Jositsch (ps, ZH), Malama (plr, BS), Müller (plr, AG), Perrin (udc, NE), Segmüller (pdc, LU) et Teuscher (verts, BE), ainsi que des conseillers aux Etats Maury Pasquier (ps, GE) et Recordon (verts, VD). Les initiants proposent de durcir les peines à l'encontre des conducteurs prenant des risques délibérés, soit en commettant de graves excès de vitesse, soit en s'adonnant à des courses sauvages. Le texte déposé prévoit que « toute personne qui, en enfreignant intentionnellement les règles élémentaires de la circulation, s'est accommodée d'un fort risque d'accident pouvant entraîner de graves blessures ou la mort [...] est un chauffard passible d'une peine privative de liberté d'une durée comprise entre un à quatre ans ». Outre la confiscation définitive de son véhicule par l'Etat, le contrevenant se verrait retirer son permis de conduire pour au moins deux ans, en cas de première infraction, et pour au moins dix ans, en cas de récidive. Les conducteurs roulant à 100 km/h ou plus à l'intérieur d'une localité, à 140 km/h ou plus hors localité et à plus de 200 km/h sur l'autoroute s'exposeraient à ces sanctions.⁵⁶

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 07.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im April 2016 lancierte das Komitee «L'Association Stop aux abus de Viasicura (ASAVS)» die **Volksinitiative «Stopp den Auswüchsen von Via sicura»**. Es ging den Initianten darum, gewisse mit der Via sicura 2012 eingeführte und von ihnen als zu streng wahrgenommene Strafen für Verkehrsdelikte etwas milder zu gestalten. Insbesondere wollte das Initiativkomitee, dem mit Jean-Luc Addor (svp, VS) und Fabio Regazzi (cvp, TI) auch zwei Parlamentarier angehörten, die Geldstrafe als Alternative zur Freiheitsstrafe für Raser wieder einführen, das Rückgriffsrecht der Versicherer auf fehlbare Verkehrsteilnehmer der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Verurteilten anpassen sowie die Dauer von Ausweisentzügen senken.

Das Initiativkomitee fand nur bei kleineren Organisationen Unterstützung, die nationalen Verkehrsverbände lehnten es ab, sich für die Initiative einzusetzen. Zudem war das Komitee in der Romandie weit stärker verwurzelt als in der Deutschschweiz, wo es kaum Fuss zu fassen vermochte.

Anfang November 2017 gab das Initiativkomitee auf, laut Medienberichten waren kurz vor Ablauf der Sammelfrist erst 30'000 Unterschriften gesammelt worden. Die Initianten verwiesen jedoch auf die im Parlament hängigen Vorstösse, mit denen sie ihre Ziele dennoch erreichen wollten. Am 7. November 2017 teilte die Bundeskanzlei mit, dass die Volksinitiative nicht zustande gekommen sei.⁵⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 30.11.2017
NIKLAUS BIERI

Im November 2017 beriet der Ständerat als Erstrat den Bundesbeschluss zur **Volksinitiative zur Förderung der Velo-, Fuss- und Wanderwege (Velo-Initiative)** sowie den direkten Gegenvorschlag des Bundesrates. Der Bundesrat erklärte, er hätte einen Gegenvorschlag erarbeitet, weil die Initiative zu stark in die Kompetenzen der Kantone und Gemeinden eingreife. Der Gegenvorschlag nehme den Förderauftrag für Velowege in die Verfassung auf, wahre dabei aber die föderalistische Kompetenzordnung. Der Stellenwert des Fahrradverkehrs wurde in der Ratsdebatte betont: Der Veloverkehr sei ökologisch, effizient, gesundheitsfördernd und habe das Potenzial, die Überlastung des öffentlichen Stadt- und Agglomerationsverkehrs in den Spitzenzeiten zu brechen. Der Gegenvorschlag des Bundesrates wurde in der Ständekammer wohlwollend

aufgenommen: Er verbinde den Förderauftrag der Initiative mit der Wahrung der Kantonshoheit. Dem Bundesbeschluss zur Ablehnung der Volksinitiative stimmte der Ständerat stillschweigend zu, den Gegenvorschlag nahm die kleine Kammer mit 35 zu 5 Stimmen (2 Enthaltungen) an.⁵⁸

Eisenbahn

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 28.12.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative de l'Adl «pour l'encouragement des transports publics» («initiative CFF») n'a pas rencontré plus de succès au Conseil national qu'au Conseil des Etats, qui l'avait largement repoussée en 1989. La seconde partie de ce texte, qui préconisait d'utiliser un tiers des produits des droits d'entrée sur les carburants (c'est à dire une somme de CHF 600 ou 700 millions par an) pour soutenir les transports publics au détriment du trafic routier, fut particulièrement attaquée. La grande chambre rejeta donc l'initiative, de même que toute idée de lui opposer un contre-projet.⁵⁹

Parteien, Verbände und Interessengruppen

Parteien

Konservative und Rechte Parteien

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 29.07.1997
EVA MÜLLER

Spätestens nach massiven Sitzverlusten bei den Wahlen im Kanton Aargau im März besann sich die Freiheits-Partei auf ihr Kerngeschäft, auf das Lobbying für automobile Bürger, zurück. Unter dem Motto «Kampf dem Stau» beschloss sie an einem Parteitag im Mai, **gleich vier verkehrspolitische Volksinitiativen zu lancieren**. Mit der ersten Initiative soll die Umsetzung der vom Volk beschlossenen Alpeninitiative verhindert werden. Zwei weitere fordern eine zweite Strassentunnelröhre durch den Gotthard sowie den Ausbau der A1 zwischen Bern und Zürich auf sechs Spuren. Mit einer vierten Initiative soll das Beschwerderecht der Verbände in Sachen Umwelt- und Naturschutz sowie Raumplanung abgeschafft und der Gang vor Bundesgericht nur noch einzelnen Beschwerdeführern ermöglicht werden. Die in den letzten Jahren erfolgte Konzentration auf die Themen Asyl und Ausländer bezeichneten der Gründer der Partei, Nationalrat Michael Dreher (ZH), und Parteipräsident Roland Borer (SO) als Fehler. Mit der Themenrückkehr auf die drei «A» - **Ausgaben, Abgaben und Auto** - will sich die Freiheits-Partei auch klarer gegen die Schweizer Demokraten und den Zürcher Flügel der SVP abgrenzen.⁶⁰

Verbände

Verkehr

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 18.06.2008
HANS HIRTER

Der Verkehrsclub der Schweiz (**VCS**) beschloss im Sommer die Lancierung einer Volksinitiative „Für mehr öffentlichen Verkehr“. Diese will den Verteilschlüssel der von den Strassenbenutzern bezahlten Treibstoffabgaben massiv zugunsten des Schienenverkehrs verändern. Die Unterschriftensammlung für die Initiative soll erst 2009 gestartet werden. Gegen das von der SP, den Grünen und den Umweltschutzverbänden unterstützte Projekt meldete der **TCS** sofort heftigen Widerstand an. Nach dessen Ansicht sei eher das Gegenteil der Forderungen des VCS angebracht, nämlich eine politische und finanzielle Trendumkehr zugunsten des Strassenbaus.⁶¹

1) BZ, 19.10.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 7, S. 4 f.

2) FF, I, 1989, p.1436ss.; Presse des 27.2. et 9.5.89; BzZ, 24.1., 12.7. et 4.9.89; BaZ et TA, 25.2.89; Suisse, 30.4.89; 24 Heures, 9.5.89; NZZ, 8.7.89; TW, 29.9.89; Bund, 16.10.89; CdT, 4.11.89.

3) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BzZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.

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

5) Presse du 20.6.08.

6) FF, 2009, p. 1167 ss.; presse du 21.3.09; Bund, 23.6.09 (UTP); TA, 27.8.09; BaZ, 31.10.09 (TCS et Routesuisse).

7) FF, 2010, p. 6049 s.; presse du 7.9.10.

8) NZZ, 5.3.13.

9) Bli, 14.5.13.

10) BBI, 2014, S. 3141 f.

11) BBI, 2014, S. 9619 ff.; BBI, 2014, S. 9657 ff.

12) BBI, 2014, S. 9185.; BBI, 2014, S. 9186.; BBI, 2014, S. 9187.

- 13) AB SR, 2015, S. 137ff.; NZZ, 12.3.15
- 14) AB NR, 2015, S. 832ff.; AB NR, 2015, S. 847ff.; LT, NZZ, 4.6.15
- 15) AB NR, 2015, S. 1306; AB SR, 2015, S. 685
- 16) APS-Inserateanalyse_20160605.pdf; VOX-Analyse vom 5. Juni 2016; NZZ, 4.6.16; CdT, Lib, NZZ, SGT, TA, 6.6.16
- 17) AB NR, 1988, s. 266; AB NR, 1988, s. 981 f.; BaZ und BZ, 10.8.88; LNN, 19.8.88; VCS-Zeitung, 1988, Nr. 5, S. 5 ff.;
- 18) BBl, 1988, III, S. 745 ff.; Presse vom 1.9.88; NZZ, 9.9.88
- 19) AB NR, 1988, S. 1352 ff.; AB NR, 1988, S. 1528; AB SR, 1988, S 744; BBl, 1988, III, s. 762; NZZ, 26.2., 20.8. und 26.8.88; BZ, 29.9.88; Suisse, 29.9.88; SGT, 30.9.88; Presse vom 5.10.88.
- 20) AB NR, 1988, S. 1132; AB NR, 1988, S. 642; AB NR, 1988, S.1511 f.; AB NR; 1988, S.1515 f.; SZ, 22.3., 18.6. und 22.9.88; BZ, 3.2.88; Lib., 13.5.88; Suisse, 28.5.88; Bund, 17.6.88; welsche Presse vom 27.10.88; Dém., 21.3., 19.4., 6.5., 9.7. und 27.9.88; Vat., 20.5.88.; NZZ und TA, 4.1.88; Lib., 19.9.88.
- 21) BO CN, 1989, p. 349 ss.; FF, 1989, II, p. 917 ss.; Suisse, 24.5.89; NZZ, 6.7. et 10.3.89.
- 22) FF, 1990, I, p. 216 ss.; NZZ, 6.1., 1.7., 11.7., 10.10., 30.10., 9.11. et 23.11.89; BZ, 14.2., 20.2., 23.5., 15.8. et 21.11.89; Presse de 15.2., 28.4., 29.6., 17.8., 18.8., 3.10., 10.10., 23.10., 26.10., 27.10., 1.11., 3.11., 27.11., 28.11. et 21.12.89; 24 Heures, 12.8., 28.8., 31.10., 8.11. et 18.11.89; Suisse, 12.8. et 13.8.89; BaZ, 15.8.89; Blick, 19.8.89; TW, 9.9., 14.10. et 24.10.89; AT, 18.9., 21.10. et 11.11.89; SGT, 25.10., 28.10., 7.11., 15.11. et 22.11.89; Dém, 21.10. et 9.11.89; JdG, 8.11., 16.11. et 18.11.89; USS, 8.11.89; Vat., 10.11.89; Bund, 11.11.89; SN, 15.11. et 22.11.89; CdT, 15.11. et 16.11.89; SZ, 17.11.89; LNN, 17.11. et 22.11.89; NF, 18.11., 21.11. et 23.11.89; Vr, 23.11.89; DP, 23.11. et 30.11.89; RFS, 28.11.89.; RO, 1990, p. 66 ss.; Vox, Analyse der eidgenössischen Abstimmung vom 26. November, Bem 1990.
- 23) BO CE, 1989, p. 668 ss.; BO CE, 1989, p. 845 ss.; BO CN, 1989, p. 1505 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, I, p. 617 ss.; FF, 1989, III, p. 1579; FF, 1989, III, p. 1580; FF, 1989, III, p. 1581; Presse des 26.1., 12.8., 29.9. et 30.11.89
- 24) Dém., 24.6., 27.6., 28.6., 17.8., 20.10., 2.11., 11.11. et 20.11.89; presse du 9.11.89; JdG, 17.8. et 9.10.89.; FF, 1989, III, p. 1418
- 25) BO CE, 1989, p. 667 ss.; BO CN, 1989, p. 1493 ss.; BO CN, 1989, p. 2279; FF, 1989, III, p. 1577 ss.; Presse des 29.9. et 16.12.89
- 26) FF, 1990, I, p. 574; FF, 1990, I, p. 575ss.; FF, II, 1990, p.976ss.; Presse du mois de mars; Presse du 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90. NZZ, 31.1., 23.2., 27.2.,19.3.90; 24 Heures, 21.2. et 27.2.90; Presse du 28.2.90; DP, 987, 15.3.90 et VO, 13, 29.3.90; RFS, 13, 27.3.90; JdG, 21.3.90 Suisse, 25.3.90; Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990
- 27) NZZ, 31.1.90; TW, 22.2.90; Suisse, 24.2.90. Voir aussi DP, 987, 15.3.90. NI; Lib., 19.2.90; 24 Heures, 24.2.90. N5; SZ, 6.2.90; BZ, 28.2.90; USS, 6, 14.2.90. N4; Presse du 26.1.90. TA, 1.3.90; SZ, 3.3. et 21.3.90; Bund, 24.3.90.
- 28) NZZ, 8.2. et 23.2.90; Suisse, 24.2.90; RFS, 13, 27.3.90. NI; 24 Heures, 2.2. et 27.2.90; Lib., 28.2.90 et N5; Bund, 2.2.90; SZ, 27.2.90 et N4; LNN, 25.1.90; NZZ, 13.2. et 24.2.90; TA, 24.2.90.
- 29) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.
- 30) Vox, Analyse des votations fédérales du 1er avril 1990, Genève 1990.
- 31) Express, 21.3.90.; NZZ, 10.3. et 3.4.90; Lib. 6.3. et 19.3.90. Hebdo, 29.3.90. Lib., 24.3. et 30.3.90; 24 Heures, 3.4.90.
- 32) FF, 1990, II, p. 976ss.; Presse des 2.4. et 3.4.90; VO, 15, 12.4.90.
- 33) BO CE, 1990, p. 542; BO CN, 1990, p. 1317; BO CN, 1990, p. 966ss.; FF, 1990, II, p. 1185ss.; FF, 1990, II, p. 1449; Presse des 5.4. et 13.6.90; SZ, 5.6.90 ainsi que RFS, 22/23, 29.5.90 et 25, 19.6.90.; Presse du 11.7.90.
- 34) AT, 28.6.91; NZZ, 27.8.91.; FF, 1991, III, p. 1213 ss.
- 35) FF, 1994, III, p. 1418 ss.; presse du 17.9.94.; presse du 13.6.94.
- 36) FF, 1996, II, p. 879 ss.; presse du 21.3.96.
- 37) FF, 1997, IV, p. 338 ss.; 24 Heures, 11.6.97; NQ, 16.6.97; presse du 24.10.97.
- 38) FF, 1998, p. 205 ss.; presse du 30.10.97.
- 39) FF, 1997, I, p. 836 ss.; presse du 14.2.97; BO CN, 1997, p. 2641 ss.
- 40) FF, 1998, p. 26 ss.
- 41) FF, 1998, p. 2854 ss.; presse du 2.5.98.
- 42) FF, 1999, p. 2765.
- 43) BO CE, 1999, p. 540 ss. et 598; BO CN, 1999, p. 1405; FF, 1999, p. 4658 s.; BO CN, 1999, p. 29 ss.
- 44) FF, 1999, p. 4984, 4985 et 4986.
- 45) FF, 2000, p. 461 ss.
- 46) FF, 2000, p. 107 ss.
- 47) LT, 8.1, 1.2 et 11.2.00; TG, 15.1.00.
- 48) FF, 2000, p. 2725 ss. et 4655 ss.; BO CN, 2000, p. 778 ss.; BO CE, 2000, p. 699 ss.; presse du 22.6 et du 6.10.00.
- 49) FF, 2000, p. 107ss. et 2001, p. 1102 ss.; presse du 29.11.00.
- 50) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
- 51) FF, 2001, p. 1102; presse du 25.1, 26.4 et 12.6.01; TG, 5.6.01; LT, 28.7.01.
- 52) BO CN, 2001, p. 2010 s.; BO CE, 2001, p. 47 ss.; Lib., 13.1.01; LT, 9.3 et 9.11.01; presse du 4.9.01; NF, 5.10.01; 24h, 4.12.01.
- 53) NF, 15.4.03; presse du 22.4.03; LT, 23.4.03; 24h, 26.4.03.
- 54) Presse du 2.12.08.
- 55) TG, 13.1.09; AZ, 21.3.09; BaZ, 23.12.09.
- 56) FF, 2010, p. 2409 ss.; AZ et BaZ, 17.4.10; Blick, 26 et 27.4.10; presse des 27 et 28.4.10.
- 57) AZ, 3.11.17; BBl, 2016, S. 3721 f.; BBl, 2017, S. 6895; TG, 3.5.16
- 58) AB SR, 2017, S. 826 ff.; BBl, 2017, S. 5921 f.; BBl, 2017, S. 5923 f.
- 59) BO CE, 1990, p.21; BO CN, 1990, p.76 ss.; FF, 1990, I, p.868s.; FF, 1990, III, p.1745ss.; Presse des 10.1., 7.2. et 8.2.90; NZZ, 19.1. et 9.2.90; BZ, 26.1.90; RFS, 5, 30.1.90 et 7, 13.2.90.
- 60) TA, 3.5.97; SoZ, 4.5.97; Presse vom 5.5.97; AZ, 29.7.97
- 61) NZZ, 18.6.08.