année politique suisse

DOKUMENTATION · ANALYSE · DIFFUSION

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	**17.04.2024**
Thema	**Keine Einschränkung**
Schlagworte	**Hauptstrassen**
Akteure	**Keine Einschränkung**
Prozesstypen	**Keine Einschränkung**
Datum	**01.01.1965 - 01.01.2023**

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Bernath, Magdalena
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Escher, Regina
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Holenstein, Katrin
Porcellana, Diane
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Escher, Regina; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Holenstein, Katrin; Porcellana, Diane; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. ***Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Hauptstrassen, 1983 - 2022***. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 17.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik 1
Infrastruktur und Lebensraum 1
Verkehr und Kommunikation 1
Verkehrspolitik 1
Strassenverkehr 2
Eisenbahn 23
Umweltschutz 23
Lärmschutz 23

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
BAFU	Bundesamt für Umwelt
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
KVF-SR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates
EU	Europäische Union
EDI	Eidgenössisches Departement des Inneren
BAV	Bundesamt für Verkehr
BJ	Bundesamt für Justiz
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
MWST	Mehrwertsteuer
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
FABI	Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur
STEP	Strategisches Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur
IFG	Infrastrukturfondsgesetz
SFSV	Spezialfinanzierung Strassenverkehr
UKV	Unbegleiteter kombinierter Verkehr
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung
LSV	Lärmschutz-Verordnung
WWF	World Wide Fund for Nature

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
OFEV	Office fédéral de l'environnement
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
DFI	Département fédéral de l'intérieur
OFT	Office fédéral des transports
OFJ	Office fédéral de la justice
PME	petites et moyennes entreprises
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
CFF	Chemins de fer fédéraux suisses
TVA	Taxe sur la valeur ajoutée
USAM	Union suisse des arts et métiers
FAIF	Financement et aménagement de l'infrastructure ferroviaire
PRODES	Programme de développement stratégique de l’infrastructure ferroviaire
LFInfr	Loi sur le fonds d'infrastructure
FSCR	Financement spécial pour la circulation routière
TCNA	Transports combinés non accompagnés
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
RFA	République fédérale d'Allemagne
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches
OPB	Ordonnance sur la protection contre le bruit
WWF	World Wide Fund for Nature

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehr und Kommunikation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 16.10.2017
NIKLAUS BIERI

Mit seiner im Juni 2017 eingereichten parlamentarischen Initiative **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen"** verlangte Gregor Rutz (svp, ZH), dass auf Hauptverkehrsachsen innerorts generell Tempo 50 gelte und Abweichungen von diesem Grundsatz nur aus Sicherheitsgründen, nicht jedoch aus Lärmschutzgründen zulässig seien. Der Initiant ortete hinter Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts vielfach „politische Gründe", was nicht korrekt sei. Zudem würden Tempo-30-Zonen auf Hauptverkehrsachsen innerorts dem Ziel der Verkehrsflusskanalisierung zuwiderlaufen. Die KVF-NR gab der Initiative im Oktober 2017 mit 13 zu 10 Stimmen Folge. [1]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 08.01.2018
NIKLAUS BIERI

Im Gegensatz zur KVF-NR gab die KVF-SR im Januar 2018 der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) **„Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen"** mit 8 zu 5 Stimmen keine Folge. Die Kommission befand, der zur Erfüllung der Forderung der parlamentarischen Initiative notwendige Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie wäre zu gross. [2]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 29.11.2018
NIKLAUS BIERI

Nachdem die KVF-NR der parlamentarisschen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» 2017 Folge gegeben, sich die KVF-SR im Januar 2018 jedoch gegen Folge geben ausgesprochen hatte, nahm der Nationalrat im November 2018 das Geschäft auf. Die KVF-SR hatte ihre ablehnende Haltung damit begründet, dass die Erfüllung der parlamentarischen Initiative ein zu grosser Eingriff in die Kantons- und Gemeindeautonomie darstellen würde. Die KVF-NR konterte, es brauche eine Netzhierarchie: Es nütze nichts, wenn der Bund für die Engpassbeseitigung Milliarden ausgebe und dann die Städte wegen des Lärmschutzes den Verkehr auf Hauptverkehrsachsen mit Geschwindigkeitsbegrenzungen bremse. Daher müsse von oben vorgegeben werden, dass der Grundsatz der Geschwindigkeit von 50 km/h innerorts explizit nicht wegen Lärmschutzgründen aufgehoben werden dürfe. Der Nationalrat folgte dieser Begründung mit 105 gegen 78 Stimmen (1 Enthaltung). [3]

Verkehrspolitik

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de l'examen des projets d'arrêtés relatifs aux programmes d'agglomération et au programme d'élimination des goulets d'étranglement, la CTT-CE a constaté que le fonds d'infrastructure ne disposait pas des ressources nécessaires. Aussi a-t-elle présenté une initiative parlementaire en faveur du versement d'une **contribution extraordinaire de CHF 850 millions au fonds d'infrastructure**, de telle sorte qu'il puisse remplir ses engagements sans que les projets ne soient retardés et, si possible, sans recours au préfinancement par les cantons. Ce montant est prélevé sur le financement spécial pour la circulation routière (FSCR). Cette modification de la loi fédérale sur le fonds d'infrastructure (LFInfr) n'apporte cependant qu'une solution provisoire, la CTT-CE estimant en effet qu'un nouvel apport sera nécessaire dès 2014.
Le Conseil fédéral a émis un avis favorable sur le projet de la CTT-CE, tout en mettant en garde contre ses conséquences potentiellement négatives pour les finances de la Confédération. En vertu du mécanisme de frein à l'endettement, cette contribution extraordinaire doit en effet être compensée par des excédents structurels du budget fédéral, c'est-à-dire des mesures d'économie d'un montant correspondant. En outre, le prélèvement sur le FSCR nécessitera probablement une hausse anticipée de l'impôt sur les huiles minérales. À ces réserves près, le gouvernement a jugé que la proposition de la CTT-CE constituait la solution la plus opportune pour permettre au fonds de verser aux cantons la contribution que la Confédération s'est engagée à leur fournir.
Au Conseil des Etats, l'entrée en matière n'a pas suscité d'opposition. Lors de la discussion par article, une minorité de la CTT emmenée par Hans Hess (plr, OW) a proposé de ramener le montant de la contribution extraordinaire à CHF 570 millions, craignant que les autres projets en matière de transports (notamment l'achèvement du

réseau des routes nationales et les routes principales des régions périphériques et de montagne) ne pâtissent de ce soutien aux programmes d'agglomération et d'élimination des goulets d'étranglement. Par 23 voix contre 13, les sénateurs ont préféré suivre la majorité de la commission. Au vote sur l'ensemble, ils ont adopté cette modification de la LFInfr à l'unanimité.
Au Conseil national, une minorité Gabi Huber (plr, UR) de la CTT-CN a présenté une proposition identique à celle défendue par la minorité Hess à la chambre des cantons. Malgré le soutien d'une majorité du groupe UDC et de la moitié du groupe PLR, cet amendement a été rejeté par 116 voix contre 57. Au vote sur l'ensemble, la chambre du peuple a approuvé le projet de la CTT-CE par 153 voix contre 23. En votation finale, les deux chambres ont confirmé leur décision, respectivement à l'unanimité et par 179 voix contre 6. [4]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 31.12.2012
NIKLAUS BIERI

Ein weiteres zentrales Thema in der Verkehrspolitik war die **Sanierung des Gotthard-Strassentunnels**. Im Parlament wurden dazu verschiedene Vorschläge eingebracht und auch private Stimmen meldeten sich in der öffentlichen Diskussion zu Wort. Mit der Wahl der Variante „2. Röhre ohne Kapazitätserweiterung" vollzog der Bundesrat eine Kehrtwende, von der viele Akteure überrascht wurden. Die bundesrätliche Absicht dürfte im Folgejahr bekämpft werden.

Strassenverkehr

STANDESINITIATIVE
DATUM: 24.10.1983
REGINA ESCHER

In mehreren Gegenden der Schweiz machte sich **Opposition gegen den Nationalstrassenbau** bemerkbar. Die Neuenburger Sektion des Verkehrs-Clubs der Schweiz reichte eine kantonale Initiative ein, welche die direkte Mitsprache des Volkes bei allen zukünftigen Nationalstrassen-Projekten auf Neuenburger Boden verlangt. Die bürgerliche Mehrheit der kantonalen Legislative lehnte das Begehren ab und unterstützte einen Gegenvorschlag des Regierungsrates. Als erster Schritt in Richtung einer Verhinderung der N8 ist eine von der «Aktion Jugend Obwalden» eingereichte Initiative gedacht, die das heute dem Kantonsrat zustehende Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen will. Im Kanton Solothurn genehmigten die Stimmbürger ein Volksbegehren für die Einreichung einer Standesinitiative zur Überprüfung der N5 (bzgl. N5 siehe auch Mo. 83.904). Im Kanton Thurgau hingegen verwarfen die Stimmbürger eine entsprechende Initiative hinsichtlich der N7. Vor allem aus staatspolitischen Gründen bedeutungsvoll ist der geplante Bau einer Nationalstrasse durch den Jura (Transjurane). Der Bundesrat beauftragte das EDI mit der Ausarbeitung einer Botschaft über die Aufnahme der Transjurane ins Nationalstrassennetz. Eine Verstärkung der Mitspracherechte des Volkes im kantonalen Strassenbau wurde von den Luzerner Stimmbürgern gutgeheissen. (Bzgl. N13 siehe auch Mo. 83.555 und Mo. 83.557). [5]

STANDESINITIATIVE
DATUM: 30.11.1985
KATRIN HOLENSTEIN

Einen Erfolg auf regionaler Ebene erzielten die Autobahngegner im Kanton **Zürich**, wo der Souverän die **Einreichung einer Standesinitiative gegen das geplante Teilstück der N4 durch das Knonauer Amt** beschloss und gleichzeitig die vom Kantonsrat unterstützte Gegeninitiative des TCS verwarf Im Kanton Bern lancierte der VCS eine Doppelinitiative, mit der er das Standesinitiativrecht auf das Volk übertragen und damit den Verzicht auf den Ausbau der Grauholz-Autobahn erreichen möchte (siehe auch Tunnelvariante Po. 85.326). Im Streit um den Bau der N8 konnte ein alle Seiten befriedigender Kompromiss gefunden werden: Vertreter der Kantone Bern und Obwalden sowie des Bundes einigten sich darauf, auf die namentlich von der «Pro Obwalden» bekämpfte Brünig-Autobahn vorläufig zu verzichten und den Verkehr weiterhin auf der alten Passstrasse zu führen, während Ortsumfahrungen die Dörfer entlasten sollen (Bzgl. N8 siehe auch Ip. 85.574). Die eidgenössischen Räte waren dagegen nicht bereit, der Opposition gegen umstrittene Nationalstrassen-Teilstücke stattzugeben: Mit grossem Mehr lehnten sie die 1983 eingereichte **Standesinitiative** (St. Iv. 83.202) **des Kantons Solothurn ab, welche die Überprüfung des N5-Abschnitts Zuchwil-Biel verlangte**. Dabei machten namentlich Vertreter der Nachbarkantone Bern, Neuenburg und Jura das nationale Interesse an der raschen Realisierung einer durchgehenden Jurasüdfuss-Autobahn als wichtige Verbindung zwischen der Deutsch- und der Welschschweiz geltend. Den Landschaftsanliegen soll jedoch bei der Ausführung Rechnung getragen werden. Ohne Empfehlung überwiesen National- und Ständerat sieben Petitionen (siehe Pet. 83.257) zur umstrittenen Linienführung der N3 im Raum Bözberg-Birrfeld (AG) an die in dieser Frage zuständige Regierung. Ferner genehmigten sie einstimmig ein Abkommen mit Frankreich (siehe BRG 85.003), welches

den Bau einer Autobahnbrücke bei Genf als Verbindung der N1 mit der französischen A40 vorsieht und den Autobahnzusammenschluss regelt. [6]

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 23.12.1986
KATRIN HOLENSTEIN

Der definitive Beschluss des Parlaments für den Bau der seit Jahren umstrittenen Nationalstrassenabschnitte (vgl. 1983 und 1984) führte zur gemeinsamen Lancierung von vier neuen eidgenössischen Volksinitiativen gegen die N1 von Murten bis Yverdon, die N5 von Biel bis Solothurn, die N4 im Knonauer Amt und die Transjurane (N 16) im Kanton Jura. Zugunsten dieser Begehren verzichtete der VCS auf seine zusammen mit der Schweizerischen Gesellschaft für Umweltschutz (SGU) und dem WWF vorbereitete Initiative für einen befristeten Nationalstrassen-Baustopp und übernahm die Koordination des von lokalen Gruppen getragenen Initiativen-Kleeblatts. Im Berichtsjahr wurde ferner die unter Federführung der Progressiven Organisationen Schweiz (POCH) lancierte **Initiative «Stopp dem Beton» eingereicht**, die einen generellen Strassenbaustopp verlangt (siehe auch die gescheiterte Pa. Iv. 85.238). [7]

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 bien 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 chi 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. [8]

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 traditionelle 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, considérèrent 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.
*Recommendations 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 piétones, 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. [9]

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". [10]

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. [11]

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 journeaux 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. [12]

STANDESINITIATIVE
DATUM: 07.12.1990
SERGE TERRIBILINI

Les Chambres n'ont pas donné suite à une initiative du canton de Bâle-Ville demandant que la Confédération reprenne les négociations avec la RFA afin que la construction de la route franche de douane entre Lörrach et Weil am Rhein soit abandonnée ou remplacée par un projet plus respectueux de l'environnement. Le parlement a estimé qu'il n'y avait pas lieu de revenir sur une décision ayant fait l'objet d'un traité ratifié. Le Conseil national a toutefois transmis le postulat Burckhardt (pl, BS) et celui de sa commission des transports et du trafic invitant le gouvernement à recommander au Conseil d'Etat de Bâle-Ville d'ouvrir des discussions avec la RFA afin d'examiner, dans le cadre de l'accord existant, la possibilité d'élaborer un nouveau tracé pour cette route. [13]

POSTULAT
DATUM: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil des Etats a transmis le postulat (Po. 90.929) Lauber (pdc, VS) portant sur le réseau routier de montagne. Le député demande que **la Confédération intervienne financièrement dans les régions de montagne**, car les cantons ne seraient pas en mesure d'assurer des travaux selon lui indispensables, tels l'amélioration de la sécurité routière en construisant des galeries ou des ouvrages de défense contre les avalanches, par exemple. Cela devrait concerner prioritairement les routes d'accès aux stations touristiques dont la sécurité est insuffisante. Il s'agirait donc d'étendre le réseau des routes principales aux routes importantes en matière de développement touristique et de politique régionale, ce que permet la loi sur l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. Le Conseil national a, quant à lui, transmis comme postulat la motion Schmidhalter (pdc, VS) (Mo. 90.955) de teneur presque identique. Le motionnaire s'attache, dans ce cas, aux routes d'accès aux grandes stations valaisannes (Zermatt, Saas-Fee et Loèche-les-Bains) ainsi que la route du Nufenen entre Airolo (TI) et Ulrichen (VS). [14]

MOTION
DATUM: 22.03.1991
SERGE TERRIBILINI

La même Chambre a transmis comme postulat **la motion (Mo. 90.905) Nussbaumer (pdc, SO) chargeant le Conseil fédéral d'inclure la route du Passwang (SO) dans le réseau suisse des routes principales**. [15]

PETITION / EINGABE / BESCHWERDE
DATUM: 19.11.1991
SERGE TERRIBILINI

Les milieux automobilistes ont renforcé leur **offensive contre la politique menée par la Confédération à l'égard du trafic routier**. Ainsi, l'ACS (Automobile-Club suisse) a déposé une pétition munie de 334'700 signatures adressée au Conseil fédéral, pour protester contre ce qu'il considère comme un dénigrement systématique de l'automobile, et contre toutes les mesures restrictives dirigées contre le trafic individuel motorisé. Sont ainsi particulièrement visés les projets de l'écobonus, de la majoration du prix du carburant, des limitations de vitesse supplémentaires ou des mesures de modération de trafic telles que les gendarmes couchés. [16]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.11.1992
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a mis en consultation un projet de relèvement des amendes d'ordre** (amendes sans jugement pénal) dont le montant maximal (excès de vitesse) pourrait passer de CHF 100 à CHF 300. La législation, datant de 1973, n'ayant jamais été adaptée, le gouvernement a décidé de compenser le renchérissement et de contraindre les automobilistes au respect des limitations de vitesse (ce qui favoriserait également la réduction des émissions polluantes). Par ailleurs, il a été prévu de faire passer le délai de réflexion et de paiement de 10 à 30 jours, et de donner la possibilité aux cantons de recourir à des privés pour percevoir les amendes pour stationnement interdit. Si les réactions du TCS furent mesurées, il n'en alla pas de même de celles de l'ACS et du parti des automobilistes qui contestèrent ces dispositions avec vigueur. Par contre, les cantons, les partis et les autres organisations concernées se sont montrés généralement favorables à ce projet. [17]

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. [18]

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. [19]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.10.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil des Etats a donné suite à une **initiative parlementaire** Brändli (udc, GR), qui demande de **faire de la route cantonale traversant le Prättigau** (GR) (reliant Landquart et Klosters à la station de transbordement du tunnel de la Vereina) **une route nationale** de deuxième et de troisième classe. Le reclassement demandé permettrait financièrement au canton d'aménager la voie d'accès du tunnel de la Vereina. La CTT a proposé de charger le Conseil fédéral, par voie de motion, de procéder à une analyse globale des points sensibles du réseau des routes nationales. Cette motion a été transmise à l'unanimité au cours de la même session par le Conseil des Etats. Elle demande un rapport présentant un aperçu exhaustif de l'état des travaux de construction et d'aménagement des routes nationales, dans le sens d'une planification continue, en insistant sur les moyens permettant une transition de la phase d'achèvement à la phase d'extension et en indiquant les modifications de loi, le calendrier et les moyens financiers nécessaires. [20]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 13.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

A la demande écrite des cantons du Jura, de Soleure et de Bâle-Campagne de classer la **liaison routière Delémont-Bâle** au réseau des routes nationales, le Conseil fédéral a répondu par la négative. Son refus a été motivé par le fait qu'il convenait avant tout d'achever le réseau des routes nationales, puis d'assurer le maintien de la qualité de l'ouvrage et de mieux en utiliser la capacité grâce à la télématique. Les aménagements et les extensions du réseau n'arrivent qu'en quatrième position. [21]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a décidé d'élargir en **Valais** les **zones de circulation pour le trafic des 40 tonnes**. Une autorisation générale a été octroyée aux camions dans les zones de Gondo (Col du Simplon) et du Grand-Saint-Bernard (jusqu'à Sierre). Le Bas Valais jouissait de cette autorisation déjà depuis 1997. La décision du Conseil fédéral était le résultat d'une extension des zones dites frontières. [22]

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. [23]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 06.10.2000
PHILIPPE BERCLAZ

La Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats a donné une suite favorable à l'initiative Brändli (udc, GR) pour le **reclassement de la route du Prättigau** (GR) via un complément à l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Le Conseil fédéral a proposé de rejeter l'initiative, car il jugeait non opportun l'inclusion d'une route considérée comme principale dans le réseau déjà planifié des routes nationales. Néanmoins admettant la nécessité du contournement de Saas et la difficulté qu'éprouvait le canton des Grisons à couvrir ses dépenses routières, il a mis sur pied une ordonnance portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. Dans celle-ci, la liaison N13 Landquart-Klosters/station de transbordement du tunnel de la Vereina est inclue dans le réseau des routes nationales. Par cette ordonnance, le Conseil fédéral a trouvé une solution acceptable en collaboration avec le canton dans le cadre du programme pluriannuel en cours pour les routes principales. Lors des votes, le Conseil national et le Conseil des Etats ont non seulement approuvé le rapport de la Commission mais aussi l'Ordonnance de l'Assemblée fédérale portant modification de l'arrêté fédéral sur le réseau des routes nationales. [24]

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 [25]

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 05.03.2001
PHILIPPE BERCLAZ

L'initiative "Rue pour tous" a connu la même **sortie de route** que l'initiative "Rétroactif" l'année précédente. Ce rejet marquait la deuxième victoire du lobby de la route en deux ans. L'initiative a été balayée massivement et sans appel: par le peuple à 79,7% et par tous les cantons. C'est dans les cantons urbains que le texte a été le mieux accepté – Genève 25%, Zurich 25%, Berne 22% et Bâle-Ville 35% –, mais insuffisamment pour inverser la tendance. L'analyse Vox constatait que la votation n'avait creusé, ni fossé entre alémaniques et romands, ni fossé entre ville-campagne. Comme lors des précédentes votations relatives à la politique du trafic, l'antagonisme gauche/droite a constitué la principale ligne de conflits. Toutefois, l'initiative n'a recueilli qu'une majorité relative auprès des votants qui se situent à l'extrême gauche et auprès des sympathisants du PS. Le scepticisme était de mise pour l'ensemble des votants. Le principal reproche des personnes qui ont rejeté l'initiative résidait dans le caractère jugé trop schématique de la limitation générale à 30 km/h. Les exceptions prévues par les auteurs de l'initiative n'ont manifestement pas été convaincantes pour la majorité des votants. Un autre argument avancé par les opposants était la crainte des embouteillages et du chaos routier. Par contre, les coûts élevés qu'entraîneraient la signalisation et les mesures d'accompagnement n'ont pas été un facteur déterminant lors du vote. [26]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

La croissance ininterrompue du nombre des poids lourds utilisant l'**axe du Gothard** a placé le Tessin proche du point de saturation. Malgré les retards à la douane, la taxe RPLP, les encombrements et les heures perdues dans les bouchons, l'A2 demeure l'itinéraire idéal de franchissement des Alpes, plus attrayant que le Brenner (A) ou le Fréjus (F). Pour réguler cette situation, une task force "Transit routier de marchandises" a été créée. Elle comprenait les représentants des Départements fédéraux des finances (DFF) et des transports (DETEC), des représentants des cantons concernés par le trafic entre Bâle et Chiasso et des transporteurs. Sa première mesure a été de laisser la frontière ouverte les nuits du week-end pascal aux poids lourds afin de faire place aux milliers de véhicules privés lors la journée. Après analyse de la situation, la task force a proposé un paquet de mesures au Conseil fédéral. Pressé par la situation, le Conseil d'Etat du Tessin a lui aussi envoyé son catalogue de mesures. Une des requêtes soumises par le Tessin a immédiatement reçu le feu vert de la Confédération : le système de parking des camions à la douane sera amélioré.
De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aérodromes d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en

Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue. [27]

INTERPELLATION / ANFRAGE
DATUM: 29.05.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Bien que les routiers et quatre interpellations (02.3011, Heim (pdc, SO), 02.3024, UDC, 02.3030, PRD et 01.3098, Odilo Schmid (pdc, VS)) lui demandaient un allègement durant les périodes de fort trafic, le Conseil fédéral a maintenu la **circulation alternée des camions dans le tunnel du Gothard**. Il a expliqué que le dispositif augmentait la sécurité dans le tunnel et permettait de faire passer 3'500 camions par jour. Il ajoutait que les engorgements produits les jours de grande affluence étaient dus plus à la circulation des voitures que des camions. Néanmoins, Moritz Leuenberger s'est déclaré d'accord de réunir les différents acteurs de ce dossier – transporteurs, cantons alpins, organisations écologiques – pour en discuter. A l'issue de la première table ronde, Moritz Leuenberger a annoncé deux mesures immédiates destinées à fluidifier le trafic. L'interdiction de croiser qui frappait les camions, demeurait maintenue, mais la direction du trafic était changée plus souvent : toutes les deux heures au lieu de trois. D'autre part, la réouverture du col du Gothard au trafic poids lourds après les mois d'hiver était anticipée de quelques semaines. Cette mesure ne s'appliquait qu'aux camions sans remorque dans le but explicite de favoriser le trafic régional par opposition au trafic de transit international. Autre mesure: les zones d'attente devraient à l'avenir être situées en dehors de l'autoroute. Les camionneurs et l'Italie ont continué de dénoncer l'alternance. [28]

ANDERES
DATUM: 02.10.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Au cours de la deuxième table ronde, les protagonistes du dossier ont décidé de changer de système dès que les travaux d'amélioration de la ventilation seraient achevés en automne. Le nouveau système de régulation du trafic des camions, dit du "compte-gouttes", et la circulation bidirectionnelle ont ainsi été réintroduits le 30 septembre sur l'axe du Gothard. Au San Bernardino, la circulation alternée a été maintenue. Le **compte-gouttes** consiste à faire passer les camions un à un par le tunnel, à une cadence souple dont la fourchette varie entre 60 et 150 véhicules par heure et par sens, en fonction de l'affluence des voitures de tourisme. Le débit total dans un sens est limité à 1'000 unités-voitures particulières (UVP), un camion correspondant à 3 UVP. En cas de forte affluence, soit plus de 550 voitures par heure et par sens, le nombre de passages de poids lourds est réduit et les automobilistes ont la priorité. Une première régulation sommaire est réalisée sur des aires de stationnement avancées, avant que le débit ne soit affiné dans les zones de régulation proprement dites. Le Conseil fédéral a décidé de faire bénéficier d'un **traitement préférentiel les camions à destination et au départ du Tessin**, afin de ne pas pénaliser l'économie de ce canton. Pour identifier les camions bénéficiant de cette priorité – sauter les aires avancées et de passer directement par le "compte-gouttes" en perdant moins de temps –, un nouveau signal avec "S" inscrit en jaune sur un carré rouge de 25 centimètres de côté a été créé. [29]

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.11.2002
PHILIPPE BERCLAZ

L'Italie a jugé le privilège accordé par la Confédération aux transporteurs régionaux discriminatoire et contraire à l'accord sur le transit routier conclu en 1999. Sur sa demande, relayée par l'UE, la question a fait l'objet d'une **réunion extraordinaire du comité mixte Suisse-UE**. Rome a dénoncé le caractère unilatéral du sigle "S" et s'interrogeait sur la nécessité du traitement préférentiel. La Suisse a justifié la priorité comme étant régionale et non nationale. Elle visait à ne pas pénaliser et à ne pas étrangler l'économie de la Suisse méridionale. Au final, l'UE a décidé d'attendre de nouvelles explications pour se prononcer. [30]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 15.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

La Confédération mettra à disposition **CHF 765 millions pour l'aménagement du réseau des routes principales durant la période 2004 à 2007**. 10 des 14 projets de grande envergure inscrits au programme pluriannuel 1996-1999 sont encore en cours de réalisation. Seuls 5 projets de grande envergure inscrits au programme pluriannuel 2000-2003 ont débuté, alors que 6 sont encore en attente. En conséquence, il n'y a plus de moyens à disposition pour assurer le financement de nouveaux projets. [31]

ANDERES
DATUM: 01.04.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Après le rejet du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti", tant les partisans que les opposants à Avanti ont concédé que des mesures s'imposaient dans le domaine des transports. Moritz Leuenberger a donc **convié les milieux intéressés à discuter** de ce point ainsi que des autres problèmes liés aux transports. L'UDC a décliné l'invitation, préférant réclamer une réduction des taxes routières. Les divers intervenants ont été d'accord pour dire que les problèmes du trafic d'agglomération devaient être résolus de toute urgence. L'achèvement du réseau des routes nationales, la prise en compte des régions périphériques et l'utilisation adéquate de l'impôt sur les huiles minérales n'ont pas été contestés. Des divergences sont par contre apparues sur d'autres thèmes, tels que le fonds d'infrastructure, le road pricing et l'extension des routes nationales. [32]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 26.08.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports et des télécommunications du Conseil des Etats et du Conseil national, le DETEC a élaboré trois variantes pour apporter des solutions au trafic dans les agglomérations, aux problèmes liés aux routes nationales et aux régions périphériques et de montagne. La première variante prévoit un **fonds d'infrastructure** permettant de financer les contributions en faveur du trafic d'agglomération (route et rail). Il doit aussi assurer l'achèvement du réseau des routes nationales et supprimer les goulets d'étranglement. Ce fonds serait alimenté par les réserves du financement spécial pour la circulation routière (l'état du fonds en 2004 était de CHF 3,6 milliards) et par une partie des recettes affectées obligatoirement au domaine routier (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière). Il bénéficierait de CHF 20 milliards sur une période de 15 à 20 ans. Hormis la création de ce fonds, cette variante propose une aide fédérale accrue en faveur des routes principales dans les régions périphériques et de montagne. La deuxième variante prévoit la création d'un **fonds pour le trafic d'agglomération**. Il serait alimenté par les réserves du financement spécial, et, le cas échéant, par une partie des recettes routières à affectation obligatoire. Ce fonds serait doté de CHF 3 à 5 milliards sur 15 à 20 ans. Les routes nationales continueront de bénéficier des mécanismes existants. A l'instar de la première variante, celle-ci prévoit une augmentation des contributions en faveur des routes principales des régions périphériques et de montagne. La troisième variante envisage la création d'un **fonds d'urgence provisoire**, aux moyens limités et destiné à financer les projets de transport les plus urgents. Il se concentra sur le trafic d'agglomération et les routes principales les plus difficiles à financer. Ce fonds serait alimenté par une partie des réserves provenant du financement spécial affecté à la circulation routière et ne concurrencera pas d'autres projets de transport. Il s'élèverait à CHF 2 milliards. [33]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 22.10.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Conformément à l'accord conclu sur les transports terrestres avec l'UE et afin de l'adapter aux normes européennes, le Conseil fédéral a **porté à 40 tonnes le poids maximal autorisé des trains routiers et des véhicules articulés**. La mesure prendra effet au 1er janvier 2005. Le taux de la redevance sera majoré de 2 à 2,88 centimes par tonne et par kilomètre parcouru pour les camions les plus polluants. Pour les deux autres catégories concernées, elle passera de 1,4 à 2,15 centimes et de 1,68 à 2,52 centimes. La taxe est prélevée en fonction de la classe de pollution (Euro-X), du poids admissible et du kilométrage. La réglementation sur les contingents de camions de 40 tonnes accordés de 2001 à 2004 deviendra caduque. L'exemption de toute sanction pour les dépassements du poids total autorisé jusqu'à 5% et pour les dépassements de la charge par essieu autorisée jusqu'au 2% est supprimée. Pour tenir compte des imprécisions éventuelles des instruments et des méthodes de pesage, une marge d'erreur de 3% sera toutefois déduite du résultat des mesures enregistrées. L'obligation d'être titulaire d'une autorisation spéciale cantonale pour effectuer des transports combinés non accompagnés (TCNA), à partir ou à destination d'une gare de transbordement, a été levée. Le conducteur routier qui fera l'objet d'un contrôle routier devra prouver au moyen d'un document approprié qu'il effectue un trajet initial ou final d'un TCNA. Si un tel document fait défaut, le poids maximal autorisé est limité à 40 tonnes. Une autre modification concerne la simplification apportée à la procédure d'autorisation régissant les transports spéciaux : lorsque des transports spéciaux qui se répètent satisfont à certaines conditions particulières en matière de dimensions et de poids, les cantons pourront délivrer, non seulement des autorisations uniques pour chaque course individuelle, mais également des autorisations durables pour un nombre indéterminé de courses. [34]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.04.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Chargé par les commissions des transports du Conseil national et du Conseil des Etats de trouver une solution aux problèmes de trafic routier, le Conseil fédéral a mis en consultation la création de deux fonds successifs, ainsi que des mesures pour les régions périphériques et de montagne. Ces fonds se fondent sur la Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches (RPT). Reprenant les variantes évoquées en 2004, le projet est constitué, dans une première étape, d'un **fonds d'urgence** et, dans une deuxième étape, d'un **fonds d'infrastructure**. (Pour la Votation du contre-projet relatif à l'initiative populaire "Avanti" en 2004, voir ici.) Le fonds d'urgence sera d'une durée limitée à cinq ans au maximum. Il permettra de financer les projets urgents de trafic privé et public, prêts à être réalisés en attendant la mise en place du fonds d'infrastructure. Par rapport à la version initiale, les projets de trafic doux et les parkings d'échange ont été biffés, de même que les aides aux routes principales dans les régions périphériques. Le Conseil fédéral a défini une vingtaine de projets qui devraient bénéficier d'un tel financement. Le fonds d'urgence sera alimenté par CHF 2,2 milliards, prélevés sur les réserves existantes du financement spécial de la construction routière. Ces réserves constituant une dette de la Confédération vis-à-vis du financement spécial, leur utilisation est compatible avec le frein à l'endettement et peut s'effectuer sans compensation budgétaire. À la fin 2011 au plus tard, il sera remplacé par le fonds d'infrastructure d'une durée de 20 ans. Ce dernier financera des contributions au trafic d'agglomération ainsi qu'aux investissements requis par les routes nationales. Il sera composé de CHF 20 milliards, alimentés par une part des recettes routières annuelles à affectation obligatoire. CHF 6 milliards seront alloués aux transports publics et privés des agglomérations, CHF 9 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales et CHF 5 milliards à résoudre les problèmes de capacités du réseau des routes nationales et à en garantir le fonctionnement. Les cantons prenant à leur charge 50% des frais alloués aux transports publics et privés des agglomérations, les projets financés de la sorte totaliseront CHF 12 milliards. Chaque projet devra être approuvé séparément par les chambres, alors que pour le fonds d'urgence, la décision sera globale et interviendra en même temps que son approbation. Le projet du Conseil fédéral aborde également les intérêts des **régions périphériques et de montagne** en matière de transports. Il propose de leur réserver plus de moyens dans le cadre du financement des routes principales prévues par la RPT, ainsi que dans les conventions de prestations conclues avec les chemins de fer. Ces fonds devront être compensés dans un autre secteur et ne pourront pas être alloués aux agglomérations. Ces dernières recevront cependant davantage de moyens pour leurs transports. Par ailleurs, les régions périphériques et de montagne bénéficieront également du fonds d'urgence, qui vise à empêcher de nouveaux retards dans l'achèvement de leur réseau de routes nationales. [35]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 15.10.2005
PHILIPPE BERCLAZ

La majorité des organismes consultés a **salué la création d'un fonds d'infrastructure** pour financer les mesures de désengorgement du trafic public et privé. La réalisation d'un **fonds d'urgence** a, par contre, été **contestée**. Les partis de droite, l'Alliance des transporteurs, economiesuisse, l'USAM et la branche de la construction l'ont jugée inutile et anticonstitutionnelle. Ils ont estimé qu'un seul fonds, complété par une disposition pour les réalisations prioritaires, était suffisant. L'UDC, le TCS, la Fédération routière suisse, l'USAM et Construction-Suisse ont critiqué la liste des projets urgents du Conseil fédéral dans laquelle figure notamment le CEVA genevois, la gare souterraine de Zurich ou la ligne Mendrision-Varese. Se basant sur une expertise commandée par le TCS, cette répartition est à leurs yeux une entorse à la Constitution, car les recettes des impôts routiers doivent être destinées au réseau routier. L'avis de droit sur la question de l'utilisation des recettes routières à affectation obligatoire (impôt sur les huiles minérales, vignette autoroutière) a été demandé au professeur Grisel. Selon, M. Grisel, le cofinancement des infrastructures ferroviaires (RER) dans le trafic d'agglomération par le biais des recettes routières à affectation obligatoire n'est pas conforme à la Constitution. Les organisations environnementales, le PS et les Verts se sont positionnés, à l'inverse, en faveur d'un fonds d'urgence pour les projets d'agglomérations non contestés. Ils craignent qu'un fonds unique, centré sur la construction routière n'engloutisse tous les moyens mis à disposition. Les Verts, l'ATE, Greenpeace, le WWF, Pro Natura et l'Initiative des Alpes ont exigé qu'au moins un tiers du fonds soit réservé au trafic d'agglomération, les autres projets devant être liés aux transports publics routiers et ferroviaires. Une autre requête demande que la mobilité douce soit davantage prise en compte dans le projet du Conseil fédéral. Afin de répondre à l'expertise du TCS, l'Office fédéral de la justice (OFJ), sur demande du DETEC, a effectué une contre-expertise. Il est arrivé à la conclusion que le nouvel article, tel qu'il a été adapté après l'approbation de la nouvelle péréquation financière, permet d'utiliser le fonds routier pour financer la construction d'infrastructures

ferroviaires (RER). Le libellé autorise l'utilisation du fonds routier pour financer des travaux ferroviaires s'ils contribuent à désengorger les routes dans les agglomérations. Dans le cadre de la nouvelle péréquation, le législateur a précisé que le produit des impôts routiers est affecté « au financement des tâches et dépenses, liées à la circulation routière: (...) mesures destinées à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et les agglomérations (...) ». [36]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 24.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Prenant le contre-pied de ce qu'il avait annoncé, le Conseil fédéral a décidé de ne pas soumettre à une **taxe d'importation plus élevée** les véhicules tout-terrain, les jeeps et les 4x4 et d'en rester au taux uniforme de 4%. [37]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 02.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Face aux critiques émises, le Conseil fédéral a revu son concept de financement des mesures visant à désengorger le trafic et a **renoncé au fonds d'urgence**. Dans son message au parlement, il propose de **ne créer qu'un seul fonds d'infrastructure** aussi bien pour les projets urgents que pour ceux à plus ou moins long terme. Le fonds sera opérationnel en 2008 et doté de CHF 20 milliards pour une période de 20 ans prolongeable de cinq ans maximum. Il sera alimenté par les recettes à affectation obligatoire provenant de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Le premier apport de CHF 2,2 milliards sera prélevé sur les réserves et sur une part du produit de l'impôt sur les huiles minérales. Conformément au frein à l'endettement de la Confédération, le fonds ne devra pas s'endetter. Les CHF 20 milliards seront répartis en trois domaines: CHF 8,5 milliards serviront à achever le réseau des routes nationales d'ici à 2015; CHF 5,5 milliards seront destinés à en garantir le fonctionnement; les six autres milliards seront utilisés pour moderniser les infrastructures de transport public et privé dans les agglomérations. Comme la moitié de ces derniers coûts sera prise en charge par les cantons, les investissements effectifs se monteront à CHF 12 milliards. Le parlement sera appelé à libérer une partie des fonds lors de l'instauration du fonds. De ce montant, CHF 2,3 milliards serviront à réaliser des projets de trafic d'agglomération urgents et prêts à être réalisés d'ici 2008. Se fondant sur les avis des cantons, le DETEC a élaboré une liste de ces projets. Au plus tard deux ans après l'instauration du fonds d'infrastructure, le Conseil fédéral soumettra au parlement deux programmes, afin de pouvoir garantir le fonctionnement du réseau des routes nationales et contribuer au financement des projets d'agglomération. Le reste des ressources disponibles sera utilisé à cette fin. D'autres tranches de crédit seront libérées tous les quatre ans. Le gouvernement a par ailleurs tenu davantage compte des régions périphériques et de montagne en accroissant l'aide fédérale allouée à celles-ci. Au lieu de CHF 12 millions supplémentaires, elles recevront CHF 45 millions de plus par année pour financer le maintien de la valeur de leurs infrastructures. Les CHF 33 millions de différence proviendront des contributions fédérales aux routes principales et des nouvelles recettes issues de la prochaine hausse de la redevance poids lourds. [38]

MOTION
DATUM: 15.12.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Alors que le Conseil national l'avait approuvée, le Conseil des Etats a rejeté une motion Mörgeli (udc, ZH) demandant que la **limite de tolérance aux contrôles radar** reste fixée à 5 km/h au lieu de 3 km/h. Les instructions du DETEC fixent la marge de sécurité à 3 km/h pour des vitesses jusqu'à 100 km/h, à 4 km/h entre 100 et 150 km/h et à 5 km/h au-delà pour des mesures effectuées avec un radar laser. [39]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 21.03.2006
MAGDALENA BERNATH

Das Parlament billigte die im Vorjahr vom Bundesrat vorgeschlagene **Errichtung eines Infrastrukturfonds** von CHF 20,8 Mrd. zur Fertigstellung des Nationalstrassennetzes, zur Beseitigung von Engpässen auf Autobahnen und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen; mit diesem Fonds sollen nach dem Scheitern des Gegenvorschlags zur Avanti-Initiative 2004 die dringlichsten Verkehrsprobleme gelöst werden. Der Ständerat lobte die Vorlage als ausgewogenen und tragfähigen Kompromiss. Dass die Strassenverkehrsverbände mit dem Referendum drohten, sei schwer verständlich, da die Strassen nicht zu kurz kämen. Die kleine Kammer nahm auf Vorschlag ihrer Kommission nur wenige Änderungen am bundesrätlichen Gesetzesentwurf vor. So ergänzte sie beim Agglomerationsverkehr, dass auch der Langsamverkehr mit Beiträgen zu fördern sei. Fondsgelder sollten nur dann für Eisenbahninfrastrukturen eingesetzt werden, wenn die Projekte zu einem Mehrwert für eine Stadt oder Agglomeration führten und die Strasse unmittelbar entlasteten; grundsätzlich sollten die Investitionen in Eisenbahninfrastrukturen für den

Agglomerationsverkehr über die Finanzierungsinstrumente gemäss Eisenbahngesetz erfolgen. Um die Akzeptanz der Vorlage zu verbessern, wollte der Ständerat auch die Berggebiete und Randregionen unterstützen, indem er ihnen für die Substanzerhaltung ihrer Hauptstrassen während 20 Jahren insgesamt CHF 800 Mio. zusprach. Der Infrastrukturfonds und der entsprechende Gesamtkredit passierten die Gesamtabstimmung einstimmig. Die Strasse H2 zwischen Pratteln und Liestal (BL) fand zusätzlich Aufnahme in die Liste der dringenden und baureifen Agglomerationsprojekte. [40]

BERICHT
DATUM: 15.09.2006
MAGDALENA BERNATH

Aufgrund positiver ausländischer Erfahrungen mit Strassenbenutzungsgebühren (London, Stockholm, Oslo, Singapur) erwägt der Bund die Einführung von **Road-Pricing**. Road-Pricing diene der Lösung von Verkehrsproblemen und nicht als Mittel zur Verkehrsfinanzierung; längerfristig sei es aber denkbar, dass Road Pricing die bestehenden Verkehrsabgaben teilweise oder vollständig ersetze. Grossflächig erhobene Strassenzölle wären allerdings laut Bundesamt für Justiz nur über eine Verfassungsabstimmung möglich, selbst Pilotversuche erforderten ein referendumspflichtiges Gesetz. [41]

MOTION
DATUM: 21.06.2007
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil des Etats l'année précédente, le Conseil national a approuvé, par 93 voix contre 64, la motion Hess (prd, OW) demandant au Conseil fédéral de réviser l'ordonnance sur les concessions pour le transport des voyageurs afin d'autoriser le **transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques** en complément des transports publics. Cette libéralisation partielle est censée procurer une souplesse profitable pour l'économie touristique. Par la même occasion, la Chambre basse a adopté une motion Amstutz (udc, BE) (05.3762) allant dans le même sens. Socialistes et Verts ont rejeté les deux motions, jugeant la mise en concurrence des transports publics et privés incompatible avec les politiques des transports et de protection de l'environnement de la Confédération. [42]

MOTION
DATUM: 06.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement a transmis au Conseil fédéral une motion du conseiller aux Etats Hess (prd, OW) visant à **autoriser le transport conjoint de grues et de leurs accessoires** par l'inclusion de ces derniers dans l'autorisation spéciale (dérogation aux limites de poids). Suite à l'approbation d'une motion Schmid-Sutter (pdc, AI) (05.3520) par la Chambre basse, le gouvernement devra en outre assouplir les dispositions applicables en matière de charge par essieu pour les camions de telle sorte que le dépassement de la charge autorisée ne sera sanctionné que dans les cas où le véhicule incriminé viole également les prescriptions concernant le poids total autorisé. [43]

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de la Conférence européenne des ministres des transports de Sofia (Bulgarie), Moritz Leuenberger a réaffirmé sa conviction dans les bienfaits de **l'introduction de péages routiers dans les agglomérations afin de lutter contre les problèmes d'engorgement dans les villes**. Il a cependant rappelé que la décision d'introduire de tels dispositifs de « Road Pricing » ne relevait pas de la compétence de la Confédération, mais de celle des villes concernées. À la demande de la commission des transports du Conseil national (CTT-CN), le Conseil fédéral a présenté un rapport sur cette question en mars. Les exemples de Londres, Singapour et Stockholm y sont présentés. Sans prendre position sur le fond, le gouvernement souligne que l'introduction de péages dans les villes suisses nécessiterait une révision partielle de la Constitution. En effet, son actuel article 82 interdit la perception de taxes pour l'utilisation des routes publiques. L'Assemblée fédérale peut cependant autoriser des exceptions, comme elle l'a fait dans le cas du tunnel du Grand-Saint-Bernard. Mais, d'un point de vue juridique, ces exceptions ne pourraient s'appliquer qu'à un ouvrage particulier ou à une route déterminée, pas à une ville entière. Selon un avis de droit de l'Office fédéral de la justice, il serait toutefois possible d'instaurer un péage routier à l'essai au moyen d'une loi fédérale limitée dans le temps et soumise au référendum facultatif. Cette solution s'est avérée fructueuse à Stockholm, où après un temps d'essai le peuple a approuvé l'introduction définitive du péage. En fin d'année, le Conseil fédéral a décidé de confier au DETEC l'élaboration de la base légale nécessaire pour que les villes et agglomérations le souhaitant puissent introduire à l'essai un système de tarification de la mobilité. La RPLP (redevance sur les poids lourds liée aux prestations) et la vignette autoroutière font l'objet de dispositions constitutionnelles

spécifiques et ne tombent donc pas sous le coup de l'interdiction de l'art. 82. [44]

KANTONALE POLITIK
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le parlement cantonal zurichois n'a pas attendu le feu vert des autorités fédérales pour inscrire dans son plan directeur des transports le principe de **l'introduction à moyen terme d'un tel système de taxe** (Road Pricing) **pour la ville de Zurich**, voire son agglomération. Principaux promoteurs de cette innovation, les députés écologistes et socialistes ont souligné qu'il s'agissait d'une taxe environnementale, selon le principe du pollueur-payeur, dont le produit devrait servir au développement des transports publics, et non à la construction de nouvelles routes. À l'opposé, UDC et PRD ont dénoncé le caractère antisocial de cette taxe qui empêcherait les personnes de conditions modestes de se déplacer en automobile en ville de Zurich. Suite à la décision du Conseil fédéral, les autorités de la ville de Berne ont pour leur part communiqué qu'elles privilégiaient une solution au niveau de l'agglomération bernoise, et non uniquement de la capitale, en concertation avec le canton. Le PS bernois a déposé des propositions en faveur du Road Pricing au Grand conseil et au législatif de la capitale. [45]

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 08.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le TCS, Economiesuisse et l'Union suisse des arts et métiers (USAM) se sont élevés contre le projet gouvernemental concernant "Road Pricing". Economiesuisse a estimé qu'un tel dispositif ne s'attaquait pas aux véritables problèmes du trafic routier, qui ne peuvent être résolus qu'au niveau de la planification régionale des transports. L'USAM a pour sa part insisté sur les conséquences néfastes pour les petits commerces de quartier, relevant à l'inverse que cette nouvelle taxe serait une aubaine pour les grands centres commerciaux situés en périphérie des villes. Enfin, le TCS a considéré qu'une telle mesure n'était pas nécessaire en Suisse, la lutte contre l'engorgement des villes et agglomérations étant l'apanage du fonds d'infrastructure. En se référant à l'exemple londonien, ces groupes d'intérêts ont de surcroît souligné que le renchérissement des transports privés et professionnels pourrait atteindre 50%. [46]

KANTONALE POLITIK
DATUM: 09.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En Suisse romande, les péages urbains suscitent plutôt le doute, voire l'hostilité. Si la ville de Genève n'a pas encore pris position, le conseiller d'Etat écologiste Robert Cramer en rejette le principe, le jugeant antisocial et privilégiant le développement des transports publics pour désengorger la capitale cantonale. Le syndic de Lausanne et conseiller national écologiste Daniel Brélaz s'est quant à lui montré sceptique au sujet des chances du projet de franchir à la fois les obstacles parlementaire et référendaire au niveau fédéral. Il a en outre émis des doutes sur la faisabilité et les coûts de l'introduction d'un tel système. [47]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 19.12.2007
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a approuvé à l'unanimité l'accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte. [48]

MOTION
DATUM: 21.12.2007
NICOLAS FREYMOND

En fin d'année, le Conseil national a décidé de donner suite à une motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Il a également approuvé une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le Conseil fédéral d'intervenir auprès des autorités autrichiennes afin de **défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Dans la mesure où il vise à modérer le transit dans la région de Bregenz (A), ce projet du gouvernement du Land du Vorarlberg et du Ministère autrichien des transports va générer une importante hausse du volume de trafic dans les zones transfrontalières, notamment à Diepoldsau (SG). [49]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 05.03.2008
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a approuvé, sans discussion, ni opposition, l'Accord du 31 octobre 2006 entre le Conseil fédéral et le gouvernement italien relatif au **non-assujettissement des péages du tunnel du Grand-Saint-Bernard à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA)**. Cet accord bilatéral vise à éliminer l'inégalité de traitement entre les péages italiens, soumis à la TVA depuis 2003, et les péages suisses qui en sont exonérés, afin de supprimer la distorsion de concurrence qui en résulte. [50]

POSTULAT
DATUM: 20.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté sans discussion un postulat Pierre Triponez (prd, BE) confiant au Conseil fédéral le mandat de comparer les **émoluments** perçus par l'Office fédéral des transports (OFT) **pour l'octroi et le renouvellement des licences professionnelles dans le domaine du transport routier** avec ceux perçus dans les pays européens. S'ils sont supérieurs à la moyenne européenne, le gouvernement doit examiner l'opportunité de les baisser afin de ne pas pénaliser les entreprises suisses par rapport à leurs concurrentes étrangères. [51]

MOTION
DATUM: 26.05.2008
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil des Etats a approuvé et transmis au Conseil fédéral trois propositions individuelles adoptées par le Conseil national l'année précédente. Il a tout d'abord soutenu une motion Walter Müller (prd, SG) chargeant le gouvernement d'intervenir auprès des autorités autrichiennes, afin de défendre les intérêts de la population du Rheintal (SG) dans le cadre du **projet autrichien « Korridorvignette Pfänder »**. Ce projet de régulation du transit dans la région de Bregenz (A) génère en effet une très forte croissance du volume de trafic routier dans les zones frontalières suisses. La chambre des cantons a en outre transmis la motion Triponez (prd, BE) (07.3611) en faveur de l'envoi groupé des cartes de conducteur pour le tachygraphe numérique aux entreprises de transport routier, afin de réduire les frais de port à la charge de ces dernières. Enfin, les sénateurs ont approuvé la motion du conseiller national Adrian Amstutz (udc, BE) (05.3762) en faveur de la libéralisation du transport professionnel privé de voyageurs entre les aéroports suisses et les régions touristiques. [52]

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 12.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Le chef du DETEC, Moritz Leuenberger, a réaffirmé sa conviction dans la pertinence des mesures de **Road Pricing** pour juguler l'engorgement des agglomérations. Il s'est toutefois heurté à la résistance des partis bourgeois et du lobby routier. En effet, tant à la chambre du peuple qu'à celle des cantons, une majorité issue des rangs PDC, PRD et UDC a décidé d'exclure du programme de législature la création de la base légale nécessaire à l'introduction de péages urbains à l'essai. La question a conservé son actualité dans la Ville de Zurich, où le parlement a confié à l'exécutif le mandat d'étudier la faisabilité de l'introduction d'un tel péage, malgré une décision en sens inverse du parlement cantonal en début d'année. [53]

MOTION
DATUM: 11.12.2009
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil national a adopté tacitement une motion Giezendanner (udc, AG) chargeant le Conseil fédéral d'adapter les directives et prescriptions régissant les projets de construction de routes afin de **diminuer considérablement la durée des chantiers** et, par là même, d'en atténuer les conséquences négatives pour le trafic et l'économie. Le gouvernement a accueilli favorablement la motion, tout en rappelant que la durée des travaux ne constitue qu'un critère parmi les plus importants (qualité des travaux, sécurité, coûts, nuisances pour les riverains, etc.). [54]

MOTION
DATUM: 02.03.2010
NICOLAS FREYMOND

À la suite du Conseil national l'année précédente, le Conseil des Etats a adopté, par 26 voix contre 11, la motion Giezendanner (udc, AG) visant à **réduire la durée des chantiers** et à garantir un traitement équitable des petites et moyennes entreprises (PME) dans la procédure d'adjudication pour les projets de constructions routières. Ce faisant, les sénateurs ont désavoué leur CTT, qui recommandait le rejet du texte, au motif que l'OFROU avait déjà pris les mesures nécessaires et que la durée des chantiers ne constitue qu'un critère d'adjudication parmi d'autres tout aussi importants. Le débat a essentiellement porté sur le second objectif de la motion et une majorité a plaidé pour une réforme des conditions d'adjudication des marchés publics, jugées par trop défavorables au PME. [55]

POSTULAT
DATUM: 10.03.2010
NICOLAS FREYMOND

En lien avec le différend opposant la Confédération aux cantons concernant le projet de révision de l'arrêté sur le réseau des routes nationales, le Conseil des Etats a transmis au Conseil fédéral un postulat Brändli (udc, GR) visant à la mise à jour de la définition de la **desserte de base** pour toutes les localités du pays, de l'évaluation des coûts de réalisation et d'exploitation de ladite desserte et de la part de ces coûts assumée par les cantons. Contrairement au postulant, les sénateurs n'ont cependant pas souhaité que la Confédération participe davantage à la couverture des coûts résiduels de la desserte de base, dans la mesure où cela remettrait en question la nouvelle répartition des tâches (RPT) en matière d'infrastructures routières. Aussi ont-ils amendé le texte en ce sens. [56]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 09.07.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adapté les **prescriptions sur la durée du travail et du repos des chauffeurs professionnels** aux réglementations européennes afin que les entreprises de transport suisses et étrangères soient soumises aux mêmes conditions. Ainsi, la durée de travail maximale autorisée a été élevée de 56 à 60 heures par semaine, la limite maximale du temps de travail annuel demeurant cependant inchangée. Cette réforme est censée garantir une flexibilité accrue dans la gestion des variations de l'activité de transport. En outre, le gouvernement a supprimé le système de compensation applicable au temps de repos quotidien réduit au profit de la généralisation de l'obligation d'un repos quotidien d'une durée de 9 heures au minimum. L'entrée en vigueur de cette révision de l'ordonnance sur les chauffeurs a été fixée au 1er janvier 2011. [57]

VERORDNUNG / EINFACHER BUNDESBESCHLUSS
DATUM: 01.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a décidé de simplifier la procédure d'autorisation pour les trajets effectués le dimanche ou la nuit. Le **transport nocturne et dominical** de certaines marchandises, comme les denrées alimentaires fraîches, le bétail de boucherie ou les fleurs coupées, ne sera plus soumis à autorisation. Cette mesure permettra à l'administration fédérale et aux entreprises d'économiser le temps et l'argent que coûtent actuellement quelque 6'000 procédures par an. L'OFROU a par ailleurs précisé que cette modification de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière n'engendrerait pas d'augmentation du trafic nocturne et dominical, dans la mesure où les marchandises concernées figurent déjà aujourd'hui sur la liste des exceptions donnant droit à des autorisations spéciales. [58]

MOTION
DATUM: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

L'autorisation provisoire dont bénéficient les **camions de 60 tonnes** dans certains pays membres de l'UE (notamment la Suède et la Finlande) a suscité de très nombreuses réactions négatives à travers le pays. L'opposition unanimement exprimée à ce que de tels camions empruntent les routes suisses a souligné le risque que cela représenterait pour la sécurité du trafic et la dégradation considérable de l'infrastructure routière qui en résulterait. Les cantons de Bâle-Ville (10.314), de Genève (10.310), de Lucerne (09.330), de Neuchâtel (09.328), du Tessin (10.317) et d'Uri (10.316) ont fait usage de leur droit d'initiative afin que les chambres fédérales interdisent la circulation de ces mégacamions sur le territoire national. Lors de l'examen préalable de ces initiatives, la CTT-CE a décidé de déposer une motion de commission allant dans le même sens. Partageant l'avis des initiants, elle a en outre relevé qu'autoriser la circulation de tels camions irait manifestement à l'encontre de l'objectif de transfert du trafic de marchandises de la route au rail poursuivi par la Confédération. Toutefois, constatant que ces camions sont d'ores et déjà interdits en raison de leur poids, la commission a estimé que la principale revendication des initiatives était satisfaite. Elle a par contre souligné que la longueur des camions, en constante augmentation, constituait aussi un problème, dans la mesure où cette évolution exigerait une adaptation très coûteuse de l'infrastructure routière. C'est pourquoi la commission a proposé d'inscrire dans la loi la longueur maximale de 18,75 mètres pour les véhicules automobiles et de charger le Conseil fédéral de communiquer à la Commission européenne la position de la Suisse sur cette question. Sur préavis favorable du gouvernement, les chambres ont tacitement adopté la motion de la CTT-CE et décidé de ne pas donner suite aux initiatives. Le Conseil fédéral a concrétisé cette motion en marge du programme Via Sicura. [59]

MOTION
DATUM: 29.09.2011
SUZANNE SCHÄR

Unter Betonung der touristischen Relevanz und Umweltfreundlichkeit von Reisebussen aufgrund ihrer im Vergleich zum Privatverkehr erzielten höheren Transportkapazitäten, verlangte eine Motion Lombardi (cvp, TI) für Reisecars die Bewilligung zur **Umfahrung von Staus an den Gotthardrampen** über die Kantonsstrassen bis auf die Höhe der beiden Tunnelportale. Gegen den Willen des Bundesrats, welcher der Motion die ökologische Relevanz absprach, überwies die Kleine Kammer die Motion knapp, mit 13 zu 11 Stimmen. Der Nationalrat folgte hingegen ohne grosse Diskussion seiner Kommission, welche den Vorstoss zur Ablehnung empfohlen hatte. [60]

POSTULAT
DATUM: 05.06.2012
NIKLAUS BIERI

Im Juni überwies der Nationalrat entgegen des Antrages des Bundesrates ein Postulat Wasserfallen (fdp, BE), welches vom Bundesrat einen Bericht zum Handlungsbedarf des Bundes zur **Verflüssigung des Verkehrs** fordert. Der Postulant begründete das Postulat mit den zusätzlichen Emissionen, welche durch Verkehrsberuhigungen und Staus entstehen. Bundesrätin Leuthard argumentierte in der Diskussion erfolglos, dass die meisten Punkte des Postulats in verschiedenen Konzepten sowie im 2011 mit grosser Mehrheit angenommenen Postulat Hany (cvp, ZH; zum Staumanagement auf den Nationalstrassen mithilfe des Pannenstreifens) (11.3597) bereits in Arbeit seien. [61]

MOTION
DATUM: 20.09.2012
NIKLAUS BIERI

Im März des Berichtjahres reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates (KVF-NR) eine Motion ein, welche den Bundesrat mit der Erarbeitung einer **Vorlage für ein strategisches Entwicklungsprogramm zur Strasseninfrastruktur** beauftragt. Mit dem Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (Step) sowie der Vorlage Finanzierung und Ausbau Eisenbahninfrastruktur (Fabi) seien Entwicklung und Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur vorgezeichnet. Eine Mehrheit in den Räten fand, dass ein ebenbürtiges Programm für die Strasseninfrastruktur notwendig sei, damit das Parlament beide Vorlagen auf dem gleichen konzeptionellen Stand beraten kann. Konkret soll der Bundesrat die bis 2030 anstehenden Ausbauprojekte (inklusive Hauptstrassen) sowie deren Finanzierung aufzeigen. Der Nationalrat überwies die Motion im Mai, der Ständerat im September des Berichtjahres. [62]

POSTULAT
DATUM: 01.12.2012
NIKLAUS BIERI

Im Februar 2012 reichte die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats (KVF-NR) ein Postulat ein, welches vom Bundesrat die **Gegenüberstellung zweier Varianten der Sanierung des Gotthard-Strassentunnels** verlangt: Die Sanierung ohne zweite Röhre und die Sanierung mit einer kapazitätsneutralen zweiten Gotthardröhre. Der Bundesrat beantragte Anfang April die Annahme des Postulats und kündete einen konkreten Entscheid zum weiteren Vorgehen bei der Sanierung des Gotthardstrassentunnels für Mitte 2012 an. Das Postulat wurde im September des Berichtsjahrs überwiesen. Ebenfalls im Februar des Berichtjahres erlangte eine Studie der Economiesuisse viel Aufmerksamkeit, welche darlegte, wie eine zweite Röhre am Gotthard von Privaten finanziert und betrieben werden könnte. Neben der privaten Finanzierung stand vor allem die in der Studie errechnete notwendige Maut von CHF 14 - 21 pro Durchfahrt im Zentrum des Interesses. Während FDP und BDP sich der Idee gegenüber offen zeigten, lehnten die anderen Parteien den Vorschlag ab. Die CVP führte an, das Stimmvolk habe sich schon mehrfach gegen eine zweite Röhre geäussert. Die GLP ortete in der privaten Maut am Gotthard Rosinenpickerei. Die SVP lehnte die private Finanzierung mit der Begründung ab, die Autofahrer dürften nicht erneut zur Kasse gebeten werden. Am 27. Juni teilte der Bundesrat entgegen seiner bisher ablehnenden Haltung mit, dass die Sanierungsvariante mit einer zweiten Röhre (aber ohne Kapazitätserweiterung) bezüglich Aufwand, Kosten und Sicherheit die langfristig sinnvollste Lösung sei. Der Bundesrat will den Alpenschutzartikel mit einer gesetzlich verankerten Beschränkung auf eine Fahrspur pro Richtung wahren. Für diese Variante spricht laut Bundesrat die Nachhaltigkeit der Investitionen: Während teure flankierende Massnahmen bei der Sanierung ohne zweite Röhre nach der Sanierung keinen Mehrwert hinterlassen, bietet die teurere Variante mit einer zweiten Röhre nach der Sanierung einen bleibenden grossen Vorteil in der Sicherheit und im Unterhalt. Die neue Tunnelröhre kann bestenfalls 2017 in Betrieb genommen werden, die alte Röhre wird im Anschluss während rund zweieinhalb Jahren saniert. Danach sollen beide Röhren je einspurig in je eine Richtung geöffnet werden. Der Entscheid des Bundesrates provozierte ein breites mediales Echo. So schrieb etwa die NZZ in einem Kommentar, der Bundesrat riskiere am Gotthard einen Dammbruch und erteile einer effizienten Verkehrspolitik eine Absage. Das bürgerliche Lager mit CVP, SVP und FDP begrüsste die Sanierungsvariante mit zweiter Röhre und die Wirtschaftsverbände zeigten sich erfreut.

SP und Grüne sowie der VCS und die Alpen-Initiative lehnten die zweite Röhre ab und kritisierten den Entscheid als falsch, blauäugig und den Volkswillen verachtend. Während das Tessin mit Genugtuung auf den Entscheid reagierte, dominierte in Uri Enttäuschung. Städte und Agglomerationen äusserten Bedenken, dass durch den Bau einer zweiten Röhre die finanziellen Mittel für andere wichtige Strasseninfrastrukturprojekte fehlen werden. Das UVEK eröffnete im Dezember 2012 eine Vernehmlassung, welche bis April 2013 dauert. [63]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.09.2013
NIKLAUS BIERI

Die im Dezember 2012 eröffnete Vernehmlassung zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) endete im April des Berichtjahrs. Zum Ende der Vernehmlassung übergaben die Alpen-Initiative und 30 weitere Organisationen und Parteien (darunter SP, Grüne, GLP, Junge CVP Uri) der Bundeskanzlei eine Petition gegen die zweite Röhre. In kurzer Zeit wurden rund 68'000 Unterschriften gesammelt. Mit der Petition sollte die Drohung eines Referendums unterstrichen werden. Ende Mai wurde der Bericht zum Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens vorgelegt. Es gingen dabei über 100 Stellungnahmen ein. Mit 57 Vernehmlassungsteilnehmern befürwortete eine knappe Mehrheit die Vorlage, 55 Teilnehmer lehnten sie ab und sieben Teilnehmer nahmen eine neutrale Haltung ein. Neben Uri lehnten die Kantone Bern, St.Gallen, Basel-Stadt, Genf, Waadt und Neuenburg die Vorlage ab, alle anderen Kantone befürworteten sie mit oder ohne Vorbehalte. Während Strassenverkehrsverbände, Handelskammern und Wirtschaftsverbände die Vorlage unterstützten, waren es hauptsächlich Umweltverbände und Verbände des öffentlichen Verkehrs, welche die Vorlage ablehnten. Bei den Parteien verlief der Graben zwischen Befürwortern und Gegnern durch die Mitte: FDP, BDP, CVP und SVP unterstützten die Vorlage; SP, GP und GLP sowie die CVP-Frauen waren dagegen. Ablehnend haben sich auch mehrere italienische und französische Umweltorganisationen geäussert. Ein Hauptargument der Befürworter war die Sicherheit, welche durch die Aufhebung des Gegenverkehrs nach erfolgter Sanierung massiv erhöht würde. Begrüsst wurde zudem, dass mit einer zweiten Röhre ein redundantes System geschaffen würde, welches die Nord-Süd-Verbindung der Strasse in jedem Fall gewährleiste. Die hohen Kosten wurden von den Befürwortern als akzeptabel eingeschätzt, da eine zweite Röhre einen bleibenden Mehrwert schaffen würde. Eine zweite Röhre führe zu einer vergleichsweise kurzen Sperrzeit des Strassentunnels, was vor allem den Tourismusverbänden wichtig war. Die Schweizerische Post äusserte Bedenken, dass sie ohne zweite Röhre durch die längere Sperrzeit ihrer Aufgabe der Grundversorgung nur eingeschränkt nachkommen könnte. Die Verfassungsmässigkeit der Vorlage wurde von den Befürwortern nicht bezweifelt, da mit der Beschränkung auf jeweils eine Spur in beiden Röhren keine Kapazitätserhöhung stattfinde und damit kein Konflikt mit dem Alpenschutzartikel vorliege. Vernehmlassungsteilnehmer, welche die Vorlage unter Vorbehalten befürworteten, forderten in ihrer Antwort, dass eine Kapazitätserhöhung nicht stattfinden dürfe, am Verfassungsauftrag der Verkehrsverlagerung festgehalten werde und die Finanzierung der zweiten Röhre nicht zu Lasten von anderen Projekten insbesondere im Agglomerationsverkehr gehen dürfe. Der Kanton Aargau beantragte, dass die Spurbeschränkung in einem Abkommen mit der EU festgehalten werde. Von den Gegnern der Vorlage wurde die Verfassungsmässigkeit der Vorlage hingegen bestritten: Mit einer zweiten Röhre würde die Kapazität physisch verdoppelt, auch wenn die Nutzung per Gesetz auf eine Spur beschränkt würde. Es wurde befürchtet, dass die Beschränkung nicht dauerhaft sei bzw. unter Druck nicht aufrecht erhalten werden könnte. Für die GLP, die SP und die CVP-Frauen wäre eine Kapazitätserhöhung mit dem besseren Verkehrsfluss und den kürzeren Sperrzeiten bereits gegeben. Die GP forderte vom Bundesrat eine verfassungskonforme Vorlage. Mehrere Gegner (so etwa die Kantone Uri und Bern, der Schweizerische Gewerkschaftsbund oder die EVP) führten an, dass sich die Stimmbürger schon mehrfach gegen eine zweite Röhre und für die Verkehrsverlagerung ausgesprochen hätten. Weiter wurde die Mittelkonkurrenz erwähnt: Die Kantone Genf und Waadt und die GLP fanden, dass die hohen Kosten einer zweiten Röhre angesichts des grossen Bedarfs an Mitteln im Agglomerationsverkehr nicht gerechtfertigt seien. Die Einführung von Tunnelgebühren am Gotthard zur Finanzierung der Sanierung bzw. zum Bau der zweiten Röhre wurde grossmehrheitlich abgelehnt. Am 13. September des Berichtjahres legte der Bundesrat seine Botschaft zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet vor. Die Regierung hielt darin an der Sanierungsvariante mit zweiter Röhre fest und betonte ihren Willen, die Beschränkung auf eine Spur je Richtung per Gesetz festzuschreiben. Bei einer Ablehnung der Vorlage im Parlament oder durch ein Referendum würde die Sanierung ohne zweite Röhre mit einer langen Sperrzeit des Strassentunnels durchgeführt. Das Geschäft wird in der Frühjahrssession 2014 im

Ständerat (Erstrat) behandelt. [64]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 13.03.2014
NIKLAUS BIERI

Im März 2014 nahm der Ständerat als Erstrat die Beratung über die Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) auf. Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen der kleinen Kammer (KVF-SR) empfahl dem Plenum mit 7 gegen 6 Stimmen, auf die Vorlage einzutreten und ohne Änderung zuzustimmen. Eine Minderheit Stadler (glp, UR) beantragte Nichteintreten, eine Minderheit I Janiak (sp, BL) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, die Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen sowie die Verfassungsmässigkeit vertieft zu prüfen. Eine Minderheit II Graber (cvp, LU) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat, damit dieser aufzeige, wie die Forderungen der Zentralschweizer Regierungskonferenz in der Vorlage erfüllt werden. Eine Minderheit III Graber (cvp, LU) beantragte schliesslich die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, ein Programm vorzulegen, welches aufzeigt, welche Strassenbauprojekte wegen der zweiten Röhre entfallen bzw. verzögert werden und wie die Mehrkosten aus dem Unterhalt der zusätzlichen Röhre finanziert werden. In seinem Votum für den Antrag der Kommissionsminderheit nahm Standerät Markus Stadler Bezug auf die wichtigsten Argumente der Kommissionsmehrheit. Im Gegensatz zur Darstellung der Mehrheit werde das Tessin während der Sanierung nicht abgeschnitten: Der neue Gotthard-Basistunnel sei bis dahin in Betrieb und neben dem Gotthard führten auch noch andere Pässe in den Norden. Zudem wäre es möglich, den Tunnel in den Sommermonaten zu öffnen. Die Verkehrssicherheit werde durch eine zweite Röhre nur in den Röhren erhöht, auf den Zufahrtsstrecken erhöhe sich dafür das Unfallrisiko durch erwarteten Mehrverkehr. Die Sicherheit lasse sich mit einfachen Massnahmen sehr viel günstiger und effizienter steigern: Beispielsweise könnte der Mindestabstand zwischen Lastwagen erhöht oder die Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden. Stadler betonte zudem den Widerspruch der Vorlage mit dem Alpenschutzartikel. Weitere Rednerinnen und Redner sorgten für eine ausgesprochen lange Eintretensdebatte. Mit 25 gegen 16 Stimmen trat die kleine Kammer schliesslich auf die Vorlage ein und lehnte sämtliche Minderheitenanträge ab. In der Gesamtabstimmung stimmte der Ständerat der Vorlage ebenfalls mit 25 gegen 16 Stimmen zu. Der Nationalrat debattierte in der Herbstsession über die Vorlage. Neben dem Minderheitenantrag Rytz (gps, BE) auf Nichteintreten waren weitere Minderheitsanträge gestellt worden: Minderheit I Graf-Litscher (sp, TG) forderte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, Verfassungsmässigkeit sowie Vereinbarkeit mit dem Landverkehrsabkommen vertieft zu klären. Die Minderheit II Graf-Litscher (sp, TG) verlangte die Rückweisung an den Bundesrat verbunden mit der Aufgabe, ein Verzichts-, Verzögerungs- und Finanzierungsprogramm vorzulegen. Die Minderheit III Grossen (glp, BE) beantragte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag, in Artikel 84 Absatz 3 der Bundesverfassung ergänzend festzuhalten, dass die Benutzung zusätzlicher Fahrspuren pro Richtung auf Transitachsen im Alpengebiet verboten ist. Minderheit IV Nordmann (sp, VD) wollte die Rückweisung an den Bundesrat mit dem Auftrag verbinden, dem Parlament eine Sanierung ohne zweite Röhre dafür mit zeitlich umfassendem Bahnverlad von Strassenfahrzeugen zu unterbreiten. Nach langer Debatte zeigten sich sowohl in der Abstimmung über Eintreten wie auch in den Abstimmungen über die Rückweisungsanträge klare Gräben entlang der Parteilinien: Die Fraktionen von SP, Grünen und Grünliberalen stimmten geschlossen für Nichteintreten und für die Rückweisungsanträge, während die Fraktionen von SVP, FDP, CVP und BDP (bis auf 2 Stimmen) geschlossen für die bundesrätliche Vorlage eintraten. In der Schlussabstimmung vom 26. September 2014 nahm der Nationalrat die Vorlage mit 120 gegen 76 Stimmen an, der Ständerat mit 28 zu 17 Stimmen. Der Verein „Nein zur 2. Gotthardröhre", welchem neben SP, Grünen, Grünliberalen auch EVP und CSP sowie über 40 weitere national oder regional tätige Organisationen angehören, ergriff das Referendum. Bereits im Dezember und somit noch vor Ablauf der Referendumsfrist am 15.1.2015 liess der Verein verlauten, die notwendigen 50'000 Unterschriften seien beglaubigt, darüber hinaus seien noch einmal so viele zusätzliche Unterschriften zusammengekommen. [65]

STANDESINITIATIVE
DATUM: 20.03.2014
NIKLAUS BIERI

Mit der Zustimmung der Räte zur bundesrätlichen Vorlage zur Sanierung des Gotthard-Strassentunnels wurde eine Standesinitiative des Kantons Tessin zur **Sicherheit des Gotthard-Strassentunnels** hinfällig: Ihre Forderung wird von der Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr aufgenommen. Beide Kammern betrachteten das Anliegen als erledigt und gaben der Standesinitiative keine Folge. [66]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 17.02.2015
NIKLAUS BIERI

Am 17. Februar 2015 bestätigte die Bundeskanzlei das Zustandekommen des **Referendum**s gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (STVG) (Sanierung **Gotthard-Strassentunnel**). Von 76 228 eingereichten Unterschriften waren 75 872 gültig. Die Volksabstimmung findet am 28. Februar 2016 statt. [67]

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 28.02.2016
NIKLAUS BIERI

Am 28. Februar 2016 fand die Volksabstimmung über das **Referendum** gegen das Bundesgesetz über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet (**Sanierung Gotthard-Strassentunnel**) statt. Bei einer hohen Stimmbeteiligung von 63.5% entschied eine Mehrheit von 57% für den Bau einer zweiten Röhre. Die beiden am sta□rksten betroffenen Kantone Uri und Tessin sagten beide Ja (UR 53.0%, TI 57.8%). Nein sagten nur die Kantone Waadt (45.5%) und Genf (45.2%): Sie profitieren von der Gotthardroute nicht und hielten eigene Umfahrungs- und Agglomerationsprojekte für dringender.
Dem Urnengang war ein intensiver Abstimmungskampf vorausgegangen, der zwar nicht so polarisiert und emotional aufgeladen geführt worden war, wie bei der am gleichen Termin zur Abstimmung kommenden "Durchsetzungsinitiative". In Bezug auf die Inserate in den Printmedien war das Referendum gegen die zweite Gotthardröhre aber die mit Abstand präsenteste Vorlage des Abstimmungswochenendes. In ihren Inseraten warben die Befürworter, deren Kampagne von einem bürgerlichen Komitee geführt wurde, mit mehr Sicherheit im Tunnelverkehr und beschworen den nationalen Zusammenhalt. Sowohl Pro- als auch Contra-Seite warben mit der Solidarität für den Kanton Tessin: Die Befürworter der zweiten Röhre liessen verlauten, das Tessin dürfe nicht isoliert oder abgehängt werden. Die Gegner (unter der Federführung des VCS) erklärten die zweite Röhre hingegen zum "vergifteten Geschenk", welches dem Tessin noch mehr Luft- und Gesundheitsbelastungen bringe – Solidarität mit dem Tessin müsse deshalb bedeuten, eine zweite Röhre abzulehnen. Zudem sei die Vorlage eine Mogelpackung, da sie verfassungswidrig und quasi durch die Hintertür die Strassenverkehrskapazitäten am Gotthard verdopple. Dass die Mittel für eine zweite Röhre in den Städten und Agglomerationen mehr für den Strassenverkehr bewirken könnten als im Gotthardmassiv, war ein Argument des bürgerlichen Nein-Komitees.
Laut der VOX-Analyse zur Abstimmung war für die Ja-Stimmenden massgebend, dass sie das Vorhaben einer zweiten Röhre als wichtig für die Verkehrssicherheit im Gotthardstrassentunnel erachteten. Ja-Stimmende befürworteten zudem eher einen Kapazitätsausbau auf der Nord-Süd-Achse und hätten das Gefühl gehabt, dass die vorgeschlagene Lösung für die Tunnelsanierung die beste sei. Die Nein-Stimmenden begründeten ihre Wahl bei der Nachbefragung mit der Umweltbelastung, die durch den Tunnel entstehe, mit den hohen Kosten und mit der Befürchtung, dass der Tunnel entgegen den Versicherungen der Regierung doch zum Kapazitätsausbau genutzt werde.

Abstimmung vom 28. Februar 2016□

Beteiligung: 63.5%
Ja: 1'883'859 (57.0%) / Stände: 18 6/2
Nein: 1'420'390 (43.0%) / Stände: 2

Parolen:
– Ja: SVP, FDP, CVP (2)*, BDP, EDU, MCG
– Nein: SP, GPS, GLP, EVP, PdA, CSP
* in Klammern: Anzahl abweichende Sektionen [68]

MOTION
DATUM: 12.09.2016
NIKLAUS BIERI

Eine im Dezember 2015 eingereichte Motion von Ständerat Lombardi (cvp, TI) sollte dazu führen, dass vor 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommene **Lärmschutzmassnahmen bei Strassen** auch dann noch durch Bundesbeiträge unterstützt werden, wenn sie erst nach 2018 realisiert werden. Hintergrund ist die Befristung der Durchführung von Sanierungen und Schallschutzmassnahmen bis zum 31. März 2018 (Art. 17 der Lärmschutz-Verordnung). Der Motionär war der Meinung, der Lärmschutz sei eine Daueraufgabe und der Bund

solle die Kantone auch dann noch unterstützen, wenn sie wegen Einsprachen oder fehlenden Planungskapazitäten die Frist nicht einhalten können. In seiner Antwort vom Februar 2016 hielt der Bundesrat fest, dass auch er den Lärmschutz als Daueraufgabe sehe. Mit der Art und Weise der Umsetzung in den Kantonen zeigte sich der Bundesrat aber nicht einverstanden: Die ergriffenen Massnahmen seien nicht wirksam genug und die Kantone seien mit der Lärmsanierung im Verzug. Der Bundesrat betrachtete deshalb eine Auszahlung von Beiträgen über das Jahr 2018 hinaus als nicht zielführend und beantragte, die Motion abzulehnen. In der Frühjahrssession 2016 vertrat Bundesrätin Leuthard die Bedenken des Bundesrates vor dem Ständerat. Dieser liess sich davon jedoch nicht bewegen und nahm die Motion mit 29 zu 5 Stimmen (0 Enthaltungen) an.

Im Vorfeld der Debatte im Nationalrat empfahl seine KVF im August 2016 dem Ratsplenum mit 15 zu 8 Stimmen bei 2 Enthaltungen die Motion anzunehmen. Die grosse Kammer folgte dieser Empfehlung in der Herbstsession 2016. Der Minderheit Pieren (svp, BE), welche die Ablehnung der Motion beantragte, folgte nur die SVP-Fraktion: Beim Abstimmungsresultat von 114 zu 61 Stimmen (0 Enthaltungen) entfielen alle Gegenstimmen auf die Volkspartei. [69]

MOTION
DATUM: 11.12.2017
NIKLAUS BIERI

In der Wintersession 2017 nahm der Ständerat eine Motion seiner KVF-SR an, welche **Anpassungen** an der **Via sicura** verlangte. Die Kommission reagierte mit ihrer Motion auf den Bericht des Bundesrates zum Postulat KVF-SR, welches eine Evaluation der „Via sicura"-genannten Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit angeregt hatte. Die vom Bundesrat im Bericht genannten möglichen Anpassungen wollte die KVF-SR nun realisieren. Bei Raserdelikten sollten Richter wieder einen Ermessensspielraum erhalten, zudem sollte die Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr gestrichen und die Mindestdauer für den Entzug des Fahrausweises reduziert werden. Die Verpflichtung der Versicherer, bei Fahrlässigkeit Rückgriff auf die Versicherten zu nehmen, sollte in ein Rückgriffsrecht umgewandelt und die Massnahmen bezüglich Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholwegfahrsperren sollten nicht umgesetzt werden. Bundesrätin Leuthard unterstützte das Begehren und in der kleinen Kammer gab es keinen Widerstand, so dass die Motion nach kurzer Debatte ohne Gegenstimme angenommen wurde. [70]

MOTION
DATUM: 27.02.2018
NIKLAUS BIERI

Die **Anpassungen** an der **Via sicura**, gefordert von einer Motion der KVF-SR und angenommen im Ständerat, wurden im Februar 2018 im Nationalrat behandelt. Die KVF-NR stimmte der Annahme der Motion mehrheitlich zu, eine Minderheit Rytz (gp, BE) beantragte ihre Ablehnung und eine Minderheit Guhl (bdp, AG) wollte den dritten Punkt der Motion – den Verzicht auf Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren – aus der Motion streichen. Nationalrat Guhl kritisierte, dass der Evaluationsbericht zu den Via sicura-Massnahmen den Verzicht auf die noch nicht eingeführten Datenaufzeichnungsgeräte und Alkohol-Wegfahrsperren empfehle, obwohl die Wirkung einer noch nicht eingeführten Massnahme kaum evaluiert werden könne. Obschon sich die Ratslinke mit Verweis auf die Verkehrssicherheit gegen Anpassungen an der Via sicura wehrte, nahm der Rat die Motion mit 126 zu 52 Stimmen (bei 13 Enthaltungen) gegen den Minderheitsantrag Rytz an und lehnte den Minderheitsantrag Guhl mit 112 zu 73 Stimmen (bei 7 Enthaltungen) deutlich ab. [71]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 04.04.2019
NIKLAUS BIERI

Die parlamentarische Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» wurde im April 2019 von der KVF-SR behandelt. Die Kommission blieb bei ihrer schon im Januar 2018 geäusserten Haltung, dass das Ansinnen des Initianten zu stark in die Kantons- und Gemeindeautonomie eingreifen würde, und empfahl ihrem Rat, der Initiative keine Folge zu geben. [72]

MOTION
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Den «**Strassenlärm weiter verringern** und die betroffene Bevölkerung schützen» wollte Ständerat Claude Hêche (sp, JU) im März 2019 mit einer Motion. Die bis Ende 2022 zwischen Bund und Kantonen bestehenden Programmvereinbarungen zum Lärmschutz sollen verlängert, bzw. die finanzielle Unterstützung von Kantonen und Gemeinden durch den Bund mit dem Zweck der Lärmreduktion soll in der gleichen Höhe wie in den vergangenen Programmperioden gesichert werden.
Der Bundesrat beantragte die Annahme der Motion und versprach, dem Parlament innert nützlicher Frist einen Verpflichtungskredit vorzulegen. Der Ständerat nahm die

Motion im Juni 2019 stillschweigend an. [73]

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Eine Minderheit Hösli (svp, GL) beantragte der kleinen Kammer, der parlamentarischen Initiative Rutz (svp, ZH) «**Den Verkehrsfluss auf Hauptverkehrsachsen nicht verunmöglichen**» Folge zu geben. Der Ständerat entschied sich jedoch im Juni 2019 mit 20 gegen 16 Stimmen (1 Enthaltung) für den Antrag seiner Kommission und somit gegen Folgegeben. [74]

MOTION
DATUM: 18.06.2019
NIKLAUS BIERI

Die Forderung der Motion Lombardi (cvp, TI) betreffend die **Lärmschutzmassnahmen bei Strassen** war vom Bundesrat umgesetzt worden: Mit der Revision der Lärmschutzverordnung per 1. April 2018 hatte der Bundesrat sichergestellt, dass Strassenlärmsanierungsprojekte, die bis Ende März 2018 in eine Programmvereinbarung mit dem Bund aufgenommen worden waren, auch dann Bundesbeiträge erhalten, wenn ihre Realisierung erst nach 2018 erfolgt. Im März 2019 beantragte der Bundesrat die Abschreibung der Motion, da er ihr Anliegen als erfüllt erachtete. Die Räte folgten diesem Antrag im Juni 2019 diskussionslos. [75]

MOTION
DATUM: 09.12.2019
NIKLAUS BIERI

Die Motion Hêche (sp, JU) unter dem Titel «**Strassenlärm weiter verringern und die betroffene Bevölkerung schützen**» war im Dezember 2019 im Nationalrat traktandiert. Der Motionär wollte die Regierung beauftragen, die Programmvereinbarungen zwischen Bund und Kantonen zum Lärmschutz zu verlängern. Trotz einem Minderheitsantrag Rutz (svp, ZH) auf Ablehnung der Motion wurde kaum debattiert: Nachdem Bundesrätin Sommaruga erklärte, dass der Bundesrat die Weiterführung der Lärmschutz-Programmvereinbarungen als sinnvoll erachte, nahm der Rat die Motion mit 136 zu 50 Stimmen (keine Enthaltungen) an. [76]

MOTION
DATUM: 09.06.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte stimmten in der Sommersession 2021 der **Abschreibung einer Motion der SP-Fraktion betreffend die Verringerung des Strassenlärms** zu. Der Bundesrat hatte die Motion im Mai 2021 erfüllt, indem er eine entsprechende Änderung der Lärmschutz-Verordnung vorgenommen hatte. [77]

Eisenbahn

MOTION
DATUM: 18.06.1990
SERGE TERRIBILINI

La contestation contre divers projets élaborés dans le cadre de Rail 2000 s'est poursuivie, de nombreuses variantes étant suggérées afin, notamment, de ménager l'environnement. Le tronçon Mattstetten (BE)-Rothrist (AG) fut particulièrement sur la sellette puisqu'il fut l'objet des motions Luder (udc, BE) (89.434) et Wiederkehr (adi, ZH) (89.422) dont les dispositions enjoignent au Conseil fédéral de veiller à ce que les CFF traitent sur un plan d'égalité les propositions des cantons et organisations concernés avec la leur propre et que le parlement puisse se prononcer sur les surcoûts occasionnés par le choix d'un tracé correspondant aux voeux de ces régions. Ces textes ont été transmis comme postulats par le Conseil national. [78]

Umweltschutz

Lärmschutz

KANTONALE POLITIK
DATUM: 01.04.2018
DIANE PORCELLANA

Les communes et les cantons ne sont pas parvenus à **assainir les routes contre le bruit** dans les délais, 30 ans après l'entrée en vigueur de l'ordonnance sur la protection du bruit (OPB). Actuellement, plus de 2'000 km de routes cantonales et 167 km routes nationales sont illégales. Par conséquent, les personnes importunées par le bruit routier pourront se retourner contre les propriétaires des ouvrages routiers et exiger des dédommagements.
La Ligue suisse contre le bruit, dénonçant les reports répétés des délais, envisage de saisir la justice. Porter les affaires devant le Tribunal fédéral permettrait d'avoir une jurisprudence pour la question des dédommagements et des indemnités. Toutefois, pour saisir la justice, les propriétaires devront prouver que la perte de valeur du logement entre le moment de l'achat et aujourd'hui est due par le bruit. L'Association Transports et Environnement (ATE) a remis une pétition contre le bruit du trafic routier.

D'après l'OFEV, différents facteurs expliquent le retard comme par exemple l'inefficacité des premières mesures prises, ou l'augmentation de la population et de la mobilité. Pour l'entité fédérale et l'ATE, les mesures les plus prometteuses sont celles qui luttent contre le bruit à la source: limitation de vitesse de 50 à 30 km/h sur les routes cantonales et les revêtements phonoabsorbants sur les autoroutes. La Confédération a prolongé ses subventions pour l'assainissement jusqu'en 2022, espérant ainsi protéger 100'000 personnes supplémentaires. [79]

---

1) Medienmitteilung KVF-NR; SGT, TA, 18.10.17; WoZ, 19.10.17
2) Medienmitteilung KVF-SR vom 09.01.2018
3) AB NR, 2018, S. 1886 ff
4) FF, 2010, p. 3099 ss. (CTT-CE) et 3111 ss. (CF); BO CE, 2010, p. 677 ss., 689 ss. et 1012; BO CN, 2010, p. 1408 ss., 1417 ss. et 1677; FF, 2010, p. 5977 ss.
5) AB NR, 1983, S. 1845; AB NR, 1983, S. 1845 f.; AB SR, 1983, S. 713; Jahresbericht LITRA 1982/83; Vat., 8.2., 28.2.83; LNN, 31.3.83; 22.4.83; TA, 28.6.83; BaZ, 7.7.83, 27.10.83.; NZZ, 7.7. 7.10. und 24.10.83; TLM, 1.5.,16.8.,18.10.83; Suisse, 10.5.83; Bund, 23.6.83;; Verhandl. B. vers., 1983, V, S. 12
6) AB NR, 1985, S. 1316; AB NR, 1985, S. 1435 ff.; AB NR, 1985, S. 1859; AB NR, 1985, S. 935 ff.; AB SR, 1985, S. 189 ff.; AB SR, 1985, S. 318 f.; AB SR, 1985, S. 607; AB SR, 1985, S. 764 f.; BBl, 1985, I, S. 953 ff.; BBl, 1985, II, S. 1335.; Gesch. ber., 1985, S. 357; NZZ, 31.8.85 ; VCS-Zeitung, 1985, Nr. 5, S. 12 ff. ;TA, 12.1.85; 19.1.85 ; 29.1.85; 5.2.85 ; 10. und 11.6.85; 22.6.85; 8.10.85; 30.11.85; SGT, 19.4.85; 28.5.85; Berner Presse vom 19.4.85; Presse vom 10.1.85 und 12.9.85;TW, 23.4.85; SGT, 4.1.85; 6.2.85; 2.4.85; 9.5.85; 16.7.85; 22.11.85; 30.11.85; SZ, 27. und 28.2.85 ; 7.5.85 ; 14.5.85 ; 24.9.85 ; 5.12.85. ; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 11; Verhandl. B. Vers., 1985, IV, S. 86
7) AB NR, 1986, S. 945 f.; BBl, 1986, II, S. 88 ff.; BBl, 1987, I, S. 691 ff.; BaZ, NZZ; 10.11.86 ; SGT, 17.12.86. 24 Heures, 10.11. 26.6., 29.9.86. BaZ, 14.11.,19.11.86, 24.2.86; Presse vom 26.2.86 ; Zürcher Presse vom 19.11.86; Vat., 3.12.86. SZ, 1.12.86 ; 10.12.86 ; LM, 28.10.86; welsche Presse, vom 20.3.86 und 23.12.86; FAN, 15.4.86; 20.6.86; NZZ, 11.7.86; TA, 6.3.86; 24.6.86; BZ, 3.5.86; 10.11.86; VCS-Zeitung, 1986, Nr.4, S. 8 f.
8) 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.
9) 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 Ier avril 1990, Genève 1990
10) FF, I, 1990, p.574; FF, I, 1990, p.575ss.; Presse du mois de mars et L'Hebdo, 29.3.90.
11) Vox, Analyse des votations fédérales du Ier avril 1990, Genève 1990.
12) 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.
13) BO CE, 1990, p.639ss.; BO CN, 1990, p.497s.; BO CN, 1990, p.499s.; BaZ, 20.3., 21.3., 30.3., 22.8., 21.9., 6.12. et 7.12.90.
14) BO CE, 1991, p. 230 s.; BO CN, 1991, p. 762 s.
15) BO CN, 1991, p. 761
16) Presse du 13.8. et 19.11.91.
17) Presse du 2.7 et 5.11.92; NZZ, 19.11.92.
18) FF, 1997, IV, p. 338 ss.; 24 Heures, 11.6.97; NQ, 16.6.97; presse du 24.10.97.
19) FF, 1999, p. 2765.
20) BO CE, 1999, p. 954 ss.; BO CE, 1999, p. 960 ss.
21) QJ, 13.7.00.22
22) Presse du 27.7.00; NF, 12.6.2001.
23) 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.
24) FF, 2000, p. 3015 ss. et 3026 ss.; BO CN, 2000, p. 902 ss. et 1210; BO CE, 2000, p. 393 et 723.
25) Presse de janvier 2001 et du 13.2.01; Lib., 14.2.01.
26) FF, 2001, p. 1916; presse du 5.3.01; Hans Hirter / Wolf Linder, Vox. Analyse des votations fédérales du 4 mars 2001, Berne 2001.
27) Presse du 31.3, 10.5, 23.5 et 29.5.01; LT, 20.4.01; TG, 22.5.01.
28) 24h, 16.3.02 (Interpellations); LT, 21.3 (1ère table ronde) et 29.5.02 (camionneurs); NF, 14.5.02.; BO CN, 2002, p. 423 (Heim, pdc, SO), 424 ss., 430 ss. (PRD, UDC) et 449 s. (Schmid, pdc, AI).
29) LT, 3.7.02 (2ème table ronde); TG, 14.9.02 (compte-gouttes et "S"); 24h, 2.10.02 ("S"); presse du 21.9.02 (compte-gouttes et "S").
30) LT, 3.10.02 (Italie); presse du 21.11.02 (réunion).
31) DETEC, communiqué de presse, 15.12.03.
32) LT, 30.3.04; presse du 2.4.04; DETEC, communiqué de presse, 4.3 et 1.4.04.
33) Presse du 27.8.04; DETEC, communiqué de presse, 26.8.04.
34) LT, 11.5 et 16.9.04; 24h, 22.10.04; DETEC, communiqué de presse, 20.2 et 30.6.04.
35) Presse du 9.2, 7.4 et 14.4.05; DETEC, communiqué de presse, 13.4.05.
36) DETEC, communiqué de presse, 14.9.05; LT, 15.10.05.; LT, 15.10.05; LT, 15.7.05; QJ, 16.7.05.
37) Presse du 24.11.05.
38) FF, 2006, p. 811 ss.; DETEC, communiqué de presse, 2.12.05; presse du 3.12.05.
39) BO CN, 2005, p. 439 et 443; BO CE, 2005, p. 1191 ss.; presse du 16.12.05.
40) AB SR, 2006, S. 217 ff.; Presse vom 4.2. (Kommission) und 22.3.06.
41) Presse vom 21.1. und 16.9.06.
42) BO CE, 2006, p. 173 s.; BO CN, 2007, p. 1095 ss.
43) BO CE, 2007, p. 260 ss.; BO CN, 2007, p. 1837 s. (Hess) et 1553 ss. (Schmid-Sutter).
44) Presse du 17.3.07 (rapport); LT, 1.6 et 24h, 1.12.07 (Leuenberger); presse du 8.12.07 (décision du CF).
45) TA, 24.1.07; Bund, 8.12.07.
46) NZZ, 8.12.07.
47) TG, 8-9.12.07.
48) FF, 2007, p. 4673 ss.; BO CN, 2007, p. 2011.
49) BO CN, 2007, p. 2061 (Triponez) et 2062 (Walter Müller).
50) BO CE, 2008, p. 48.
51) BO CN, 2008, p. 469.
52) BO CE, 2008, p. 146 (Amstutz) et 282 s. (Triponez et Müller)
53) FF, 2008, p. 676 ss.; BO CE, 2008, p. 254 ss.; BO CN, 2008, p. 720 ss.; LT et NZZ, 29.4.08 (CE); presse du 4.6.08 (CN); TA, 26 et 27.2.08 (ZH); NLZ, 16.8.08 (Leuenberger); LT, 12.9.08 (ville de Zurich).

54) BO CN, 2009, p. 2332.
55) BO CE, 2010, p. 176 ss.
56) BO CE, 2010, p. 188.
57) 24h, 9.7.10.
58) NZZ, 2.10.10; DETEC, communiqué de presse, 1.10.10.
59) BO CE, 2010, p. 694 s. et 925 s. (BS, TI et UR); BO CN, 2010, p. 2061 ss.
60) AB SR, 2011, S. 297 f.; AB NR, 2011, S. 814 f.
61) AB NR, 2012, S. 939
62) AB NR, 2012. S. 822; AB SR, 2012, S. 825.
63) AB NR, 2012, S. 1607; Presse vom 23.2.; Presse vom 28.6.12.
64) BBl, 2013, S. 7315 ff.; Lit. "UVEK Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (2013). Bericht über das Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens zur Änderung des Bundesgesetzes über den Strassentransitverkehr im Alpengebiet". ; NZZ, 19.4.13.
65) AB NR, 2014, S. 1733 ff.; AB NR, 2014, S. 1866.; AB SR, 2014, S. 191 ff.; AB SR, 2014, S. 323 ff.; AB SR, 2014, S. 982.; BBl, 2014, S. 7343 f.; LZ, 21.3.14; CdT, 22.9.14; NZZ, 25.9.14; LT, 27.12.14
66) AB NR, 2014, S. 1756.; AB SR, 2014, S. 331.
67) BBl, 2015, S. 1751f.
68) APS-Inserateanalyse 28. Februar 2016; VOX Analyse de la votation fe□de□rale du 28 fe□vrier 2016; NZZ, 27.2.16; CdT, LMD, NZZ, SGT, TA, 29.2.16
69) AB NR, 2016, S. 1255 ff.; AB SR, 2016, S. 199 ff.; Kommissionsbericht KVF-NR
70) AB SR, 2017, S. 932 f.; NZZ, 12.12.17; TG, WoZ, 14.12.17
71) AB NR, 2018, S. 54 ff.; TG, 27.2.18; LMD, 28.2.18
72) Medienmitteilung KVF-SR vom 5.4.19
73) AB SR, 2019, S. 478
74) AB SR, 2019, S. 486 f.
75) BBl 2019, S. 2955 ff.
76) AB NR, 2019, S. 2151 f.
77) BBl, 2022 858
78) BO CN, 1990, p.1081s.; BO CN, 1990, p.1082s.
79) BaZ, 16.9.17; SoZ, 10.12.17; TA, 11.12.17; AZ, LZ, 23.3.18; 24H, 3.4.18; LMD, 26.4.18