

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	23.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Nationalstrassen
Akteure	Keine Einschränkung
Prozesstypen	Verwaltungsakt
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
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Bernath, Magdalena; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Nationalstrassen, Verwaltungsakt, 2000 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 23.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Strassenverkehr	1
Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr	4

Abkürzungsverzeichnis

EFD	Eidgenössisches Finanzdepartement
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
KVF-NR	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
ASTRA	Bundesamt für Strassen
LSVA	Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe
VRV	Verkehrsregelnverordnung
NFA	Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung

DFF	Département fédéral des finances
DETEC	Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication
CTT-CN	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
OFROU	Office fédéral des routes
RPLP	Redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière
RPT	Réforme de la péréquation et de la répartition des tâches

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Strassenverkehr

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Malgré l'insistance du gouvernement thurgovien auprès de Moritz Leuenberger, la Confédération a refusé de financer ou de co-financer avec l'Allemagne la **construction de l'autoroute allemande B33** dans la région frontalière de la Thurgovie. Le gouvernement a évoqué le manque de bases constitutionnelles pour une collaboration ou une contribution financière dans le raccord avec l'A7.¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 27.07.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a décidé d'élargir en **Valais les zones de circulation pour le trafic des 40 tonnes**. Une autorisation générale a été octroyée aux camions dans les zones de Gondo (Col du Simplon) et du Grand-Saint-Bernard (jusqu'à Sierre). Le Bas Valais jouissait de cette autorisation déjà depuis 1997. La décision du Conseil fédéral était le résultat d'une extension des zones dites frontalières.²

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 29.05.2001
PHILIPPE BERCLAZ

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

De concert avec les cantons riverains, Moritz Leuenberger a répondu par des mesures à l'avalanche endémique de camions qui s'abat sur le principal axe de transit routier suisse. Le ministre des transports a tenu à préciser, sur l'opportunité d'un deuxième tunnel, que le problème ne venait pas du Gothard, mais de la saturation des douanes à Chiasso et à Bâle. La première mesure concernait les **places d'attente pour les camions**. Dans un geste de solidarité, tous les cantons ont accepté d'en créer. Il y en aura 1'400 au total et un contingent maximal a été fixé par canton : les plus gros fournisseurs seront le Tessin et Bâle-Campagne (350), Uri (250), Lucerne (250), Bâle-Ville (200). Toutes ces places seront aménagées sur les autoroutes ou sur les aires de repos attenantes. Les objectifs de régulation seront désormais communs et ils seront mis en musique par une commission mixte Confédération-cantons, qui prendra la relève de la task force. Les cantons ont refusé la proposition du ministre des transports de prévoir des parkings d'urgence sur les aéroports d'Ambri (TI) et Buochs (NW), ainsi que sur un tronçon routier parallèle dans le canton de Bâle-Campagne. A leurs yeux, ceux-ci risquaient d'augmenter le trafic plutôt que de le résorber. La deuxième mesure visait à créer des **installations aux postes de douane** pour séparer les camions en transit et les camions à destination de la Suisse. Deux ans seront nécessaires pour leur mise en place. Toujours au sujet de la douane, Moritz Leuenberger entendait harmoniser avec nos pays voisins les heures d'ouverture lors des jours fériés. L'interdiction de dépasser pour les camions, issue du modèle italien, a aussi été évoquée. Le ministre des transports a promis d'étudier la portée de son application en Suisse. La proposition de la task force pour le classement de la route cantonale Stabio-Gaggiolo en autoroute et son raccordement à l'autoroute italienne, afin de désengorger Chiasso, n'a par contre pas été retenue.³

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 09.02.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Sous l'égide de l'OFROU, les cantons du Valais et de Vaud, ainsi que les partenaires locaux ont négocié les derniers détails de la route Villeneuve (VD)-Le Bouveret (VS). La "**Transchablaisienne**" avait été prévue dans un arrêté du Conseil fédéral de 1961. Initialement conçu comme une rectiligne coupant à travers la réserve des Grangettes, son élaboration avait été bloquée et confiée à un comité de pilotage. Par le biais d'une analyse multicritère détaillée, une esquisse et un compromis s'étaient dégagés en 1999. Lors des dernières négociations, le comité de liaison mis en place par les associations écologistes a obtenu l'aménagement de quatre petites zones humides supplémentaires destinées à certains oiseaux d'eau. Le tronçon vaudois de la route coûtera CHF 72,6 millions, alors que la partie valaisanne est devisée à CHF 70 millions. La Confédération paiera près des deux tiers de la facture.⁴

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 05.12.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Le DETEC a présenté les grandes lignes du programme qui serait soumis au parlement **si le contre-projet à l'initiative Avanti est accepté**. Il comprend trois volets. Le premier a trait à **l'achèvement du réseau des routes nationales** tel qu'il avait été décidé en 1960 par le parlement et complété ultérieurement. Il s'agit des tronçons de l'A16 Transjurane, A9 Haut-Valais, A8 Brünig, A5 Neuchâtel, A5 contournement de Bienne, A4 contournement Ouest de Zurich. Le deuxième volet concerne **les aménagements du réseau des routes nationales**. Le DETEC a établi un ordre des priorités provisoire. Il convient d'aménager en priorité trois tronçons de routes nationales situés en dehors des agglomérations, afin d'éliminer les goulets d'étranglement: A1/A2 Härkingen-Wiggertal, A1 Luterbach-Oesingen et A4 Andelfingen-Schaffhouse nord. Tous les autres tronçons situés en dehors des agglomérations, y compris le deuxième tube au Gothard, arrivent en 2ème et 3ème position. **Les projets dans les agglomérations** constituent le troisième volet. La situation dans les agglomérations n'est toutefois pas encore définie, tout particulièrement dans les grandes agglomérations caractérisées par les plus graves problèmes de trafic. La Confédération et les cantons élaboreront ensemble les projets d'agglomération réunissant le rail et la route, y compris le RER. Le programme du contre-projet serait **financé par le biais d'un fonds d'infrastructure**. Celui-ci serait alimenté par une partie du produit de l'impôt sur les huiles minérales et de la vignette autoroutière. Comme premier apport, il bénéficierait de la moitié des réserves du financement spécial pour la circulation routière (CHF 1,6 milliard).⁵

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.⁶

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 20.07.2006
MAGDALENA BERNATH

Basierend auf der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) übernimmt der Bund 2008 die alleinige Verantwortung für die Nationalstrassen. Dazu gehört neben der Finanzierung des Baus und des Unterhalts auch das **Verkehrsmanagement**. Für den Standort der nationalen Zentrale bewarben sich die Kantone Aargau, Uri, Waadt, Zürich und Luzern. Den Zuschlag erhielt Emmen (LU). Im Rahmen der Ausführungsgesetzgebung zur NFA schloss das Parlament die Kantone von den grossen Unterhaltsarbeiten bei den Nationalstrassen aus.⁷

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 24.01.2008
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de l'approbation des plans de la jonction autoroutière de Giornico, Bodio et Personico, dans la Léventine (TI), le Conseil fédéral a entériné le choix de la commune de Bodio pour accueillir le **centre de contrôle du trafic poids lourds du versant sud du Gothard**. Le centre disposera d'une aire de stationnement pour 300 véhicules. La mise en service est prévue pour 2009-2010.⁸

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.⁹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 21.05.2010
NICOLAS FREYMOND

L'OFROU a lancé un **programme de mise aux normes de sécurité des tunnels des routes nationales**. Bien que les tunnels routiers suisses comptent parmi les plus sûrs du monde, plus de la moitié d'entre eux (126 sur 220) ne satisfont plus aux normes sécuritaires telles qu'elles ont été redéfinies suite aux graves accidents des tunnels du Mont-Blanc (F), des Tauern (A) et du Gothard, survenus respectivement en 1999 et 2001. Estimés à CHF 1,2 milliard, les travaux nécessaires pour conformer ces ouvrages aux nouvelles exigences concernent principalement les installations de ventilation, les issues de secours, la signalisation des équipements de sécurité et l'approvisionnement en énergie. Ils seront réalisés entre 2011 et 2016 pour un coût annuel moyen de CHF 150 millions couvert par les crédits annuels du financement spécial pour la circulation routière votés par le parlement.¹⁰

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Bundesrat beantragte im Rahmen des Berichts über die Motionen und Postulate im Jahr 2020 die **Abschreibung der Motion Burkart (fdp, AG) betreffend die Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für Motorwagen mit Anhänger**. Die Regierung hatte die VRV auf den 1.1.2021 in Umsetzung der Motion entsprechend angepasst. Die beiden Räte stimmten der Abschreibung in der Sommersession 2021 diskussionslos zu.¹¹

VERWALTUNGSAKT
DATUM: 10.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte stimmten in der Sommersession 2021 der **Abschreibung** der Motion KVF-NR zum **Verkauf und Ausschank von Alkohol auf Autobahnraststätten** zu. Das entsprechende Alkoholverkaufs- und Alkoholausschankverbot wurde mit der Änderung der Nationalstrassenverordnung auf den 1. Januar 2021 aufgehoben.¹²

Agglomerationsverkehr, öffentlicher Verkehr

Der Nationalrat stimmte in der Sommersession 2021 der **Abschreibung** des Vorstosses «**Die Schnittstellenproblematik zwischen Nationalstrassen und dem nachgelagerten Strassennetz lösen**» von Thierry Burkart (fdp, AG) zu, nachdem der Bundesrat den entsprechenden Postulatsbericht im Herbst 2020 veröffentlicht hatte.¹³

1) SGT, 2.3 et 24.3.00.

2) Presse du 27.7.00; NF, 12.6.2001.

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

4) LT, 9.2.02.

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

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

7) Presse vom 20.7.06.

8) TA, 24.1.08.

9) 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).

10) Presse du 21.5.10.

11) BBl, 2021 747

12) BBl, 2021 747

13) BBl, 2021 747