

Sélection d'article sur la politique suisse

| | |
|-------------------|---------------------------------|
| Requête | 24.04.2024 |
| Thème | Sans restriction |
| Mot-clés | Sécurité routière |
| Acteurs | Sans restriction |
| Type de processus | Objet du conseil fédéral |
| Date | 01.01.1965 - 01.01.2023 |

Imprimer

Éditeur

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

Contributions de

Benteli, Marianne
Berclaz, Philippe
Bieri, Niklaus
Dupraz, Laure
Flückiger, Bernadette
Freymond, Nicolas
Füzesséry, Alexandre
Schär, Suzanne
Terribilini, Serge

Citations préféré

Benteli, Marianne; Berclaz, Philippe; Bieri, Niklaus; Dupraz, Laure; Flückiger, Bernadette; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024. *Sélection d'article sur la politique suisse: Sécurité routière, Objet du conseil fédéral, 1991 - 2022*. Bern: Année Politique Suisse, Institut de science politique, Université de Berne. www.anneepolitique.swiss, téléchargé le 24.04.2024.

Sommaire

| | |
|--|----|
| Chronique générale | 1 |
| Infrastructure et environnement | 1 |
| Transports et communications | 1 |
| Trafic routier | 1 |
| Chemin de fer | 11 |
| Navigation | 14 |
| Trafic aérien | 14 |
| Protection de l'environnement | 16 |
| Politique climatique | 16 |
| Politique sociale | 17 |
| Santé, assistance sociale, sport | 17 |
| Stupéfiants | 17 |

Abréviations

| | |
|----------------|--|
| UVEK | Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation |
| KVF-NR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates |
| UREK-NR | Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Nationalrates |
| KVF-SR | Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates |
| NAF | Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr |
| EU | Europäische Union |
| BAV | Bundesamt für Verkehr |
| BAZL | Bundesamt für Zivilluftfahrt |
| SBB | Schweizerische Bundesbahnen |
| StGB | Schweizerisches Strafgesetzbuch |
| EVED | Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement |
| BGST | Bundesgesetz über die Sicherheitsorgane der Transportunternehmen im öffentlichen Verkehr |
| SVG | Strassenverkehrsgesetz |
| ACS | Automobil Club der Schweiz |
| TCS | Touring Club Schweiz |

| | |
|-----------------|---|
| 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 |
| CEATE-CN | Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil national |
| CTT-CE | Commission des transports et des télécommunications du Conseil des Etats |
| FORTA | Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération |
| UE | Union européenne |
| OFT | Office fédéral des transports |
| OFAC | Office fédéral de l'aviation civile |
| CFF | Chemins de fer fédéraux suisses |
| CP | Code pénal suisse |
| DFTCE | Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie |
| LOST | Loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics |
| LCR | Loi fédérale sur la circulation routière |
| ACS | Automobile Club de Suisse |
| TCS | Touring Club Suisse |

Chronique générale

Infrastructure et environnement

Transports et communications

Trafic routier

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 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. ¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 08.09.1993
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil fédéral a présenté son projet** de révision de la loi **sur les amendes d'ordre** infligées aux usagers de la route, ce qui répond, en particulier, au postulat Vollmer (ps, BE) de 1991. Considérant que cette loi a fait ses preuves et est indispensable pour sanctionner les infractions de peu de gravité, le gouvernement a proposé une réadaptation du montant des contraventions afin que celles-ci retrouvent leur effet dissuasif. Il entend ainsi relever de CHF 100 à CHF 300 la limite maximale des amendes et s'octroyer la compétence de les adapter périodiquement à l'évolution du coût de la vie. Par ailleurs, le projet prévoit notamment de donner le droit à la police de prélever des amendes pour des infractions dénoncées par des particuliers, de cumuler les amendes sans montant limite lorsqu'une personne a commis plusieurs infractions, de faire passer le délai de réflexion de 10 à 30 jours, d'inscrire le principe jusque-là appliqué de ne percevoir aucun frais dans la procédure relative aux amendes d'ordre et de supprimer les bases légales pour l'enregistrement des infractions. Les associations d'automobilistes ainsi que le parti des automobilistes ont vivement protesté contre ce projet et ont d'ores et déjà envisagé de lancer un référendum. ²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.04.1994
SERGE TERRIBILINI

Le **Conseil des Etats a adopté le projet** de révision de la loi **sur les amendes d'ordre**. La Chambre a approuvé le fait de porter le montant maximal des amendes à CHF 300 au lieu de CHF 100 et de donner au gouvernement le soin d'adapter cette somme au renchérissement. Elle n'a ainsi pas suivi sa commission qui proposait de s'en tenir à CHF 250 et de conserver au parlement la tâche de modifier ce montant. Par ailleurs, manifestant le souci de ne pas encourager la délation, la petite chambre a biffé du projet la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier. Elle a également repoussé la suggestion du Conseil fédéral de rendre possible un cumul illimité d'amendes d'ordre et a fixé comme somme à ne pas dépasser le double du montant maximal. ³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 09.03.1995
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

A son tour, **la grande Chambre a adopté le projet** de révision de la loi **sur les amendes d'ordre** visant notamment à adapter celles-ci au coût de la vie. L'opposition à cette révision est venue essentiellement des députés automobilistes et libéraux qui ont proposé de ne pas entrer en matière, estimant que le projet du gouvernement ne poursuivait qu'un but fiscal. La majorité de la Chambre du peuple a estimé cependant que cette hausse était indispensable pour rétablir l'effet dissuasif des amendes d'ordre. Elle a en outre rejeté des propositions de plusieurs députés bourgeois visant à élever le montant maximal des amendes non pas de CHF 100 à CHF 300, mais uniquement de CHF 100 à CHF 250, voir CHF 200. Enfin, elle a suivi la volonté du Conseil des Etats de ne pas encourager la délation, puisqu'elle a également biffé la possibilité de punir un contrevenant sur dénonciation d'un particulier. ⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 06.10.1995
ALEXANDRE FÜZEŠSÉRY

La seule **divergence** importante entre les deux chambres a concerné la possibilité pour le gouvernement d'adapter tous les cinq ans les amendes au renchérissement. Sur proposition d'une minorité bourgeoise de sa commission et contrairement à la petite Chambre qui avait approuvé sur ce point le projet du gouvernement, le **Conseil national** n'a pas voulu que les augmentations éventuelles à venir échappent au parlement. Le **Conseil des États s'est rallié**, lors d'une seconde lecture, à cette décision.⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 18.04.1996
ALEXANDRE FÜZEŠSÉRY

Le gouvernement a mis en consultation un **projet de révision partielle de la loi sur la circulation routière visant à améliorer la sécurité sur les routes**. La principale innovation porte sur la formation des conducteurs. Outre l'introduction du permis d'élève conducteur dès l'âge de 16 ans, le projet du gouvernement prévoit que la réussite de l'examen ne donnera droit, dans un premier temps, qu'à un permis à l'essai: le conducteur n'obtiendra son permis définitif que s'il n'a pas compromis de manière sérieuse la sécurité routière dans les trois ans suivant la réussite de l'examen et après avoir suivi un cours complémentaire de 16 leçons. En revanche, s'il a commis des infractions graves au code de la route, il devra repasser l'examen d'élève conducteur. Outre cette réforme de la formation des automobilistes, la révision proposée envisage de punir plus sévèrement les récidivistes. Ainsi, chaque nouvelle infraction commise à intervalles rapprochés devrait être suivie d'une mesure plus sévère et finalement, le cas échéant, d'un retrait de permis pour une durée indéterminée. Le projet du gouvernement prévoit également des dispositions relatives à la conduite en état d'ébriété. Désormais, il devrait être possible pour la police de procéder à des contrôles même si le conducteur ne présente aucun signe extérieur suspect. En matière de contrôle des conducteurs sous influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques, l'exécutif propose par ailleurs d'uniformiser au niveau fédéral les procédures jusqu'alors cantonales et très disparates. Dans ce domaine, aucune tolérance n'est prévue (valeur limite zéro). En revanche, des prises de sang ou des examens d'urine ne pourront être ordonnés que s'il existe des soupçons bien établis.⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 04.09.1996
ALEXANDRE FÜZEŠSÉRY

La grande majorité des partis politiques ainsi que le TCS ont **accueilli positivement les différentes innovations proposées**. Seule la proposition d'abaisser à 16 ans l'âge pour le permis d'élève conducteur a été vivement critiquée: selon les différents milieux, l'expérience montre clairement que les très jeunes conducteurs commettent plus d'accidents. Seul parti à avoir accueilli plutôt froidement le projet gouvernemental, l'UDC a estimé que le renforcement des différentes mesures sanctionnant les infractions ne se justifiait pas du fait du récent renchérissement des amendes d'ordre. Ce parti a également critiqué la possibilité d'ordonner des tests d'alcoolémie même en l'absence de signes d'ébriété. L'Association des familles des victimes de la route (AFVR) a pour sa part réclamé que le permis de conduire soit définitivement retiré aux conducteurs qui ont mis gravement en danger d'autres usagers de la route à plus de deux reprises. L'ordonnance d'exécution relative à la nouvelle loi sur les amendes d'ordre est par ailleurs entrée en vigueur au mois de septembre. Le montant des amendes a été, comme annoncé, notablement revu à la hausse, certaines passant du simple au triple.⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 31.03.1999
LAURE DUPRAZ

Le Conseil fédéral a transmis aux Chambres son **message** concernant la **révision partielle de la loi fédérale sur la circulation routière** (LCR). Le projet comprend un paquet de mesures visant à accroître la sécurité routière en agissant sur le comportement de l'individu par **une meilleure formation et par le renforcement des contrôles et des sanctions**. Des mesures plus sévères pouvant aller jusqu'à l'annulation du permis de conduire seront appliquées. La formation à la conduite automobile se fera en deux phases, obligeant les nouveaux conducteurs à se perfectionner après l'examen de conduite. Au terme d'une période probatoire de trois ans, le nouveau conducteur obtiendra définitivement son permis de conduire. Des mesures plus efficaces seront appliquées aux personnes sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques. Des contrôles du taux d'alcoolémie pourront être effectués en l'absence d'indice d'alcoolémie apparent, et ils seront plus fréquents. Les sanctions concernant la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de produits pharmaceutiques seront identiques à la conduite en état d'ébriété avec un taux d'alcoolémie qualifié. Les conducteurs commettant plusieurs infractions successives seront sanctionnés plus sévèrement. Pour ces récidivistes, des mesures administratives minimales seront introduites de manière uniforme dans toute la Suisse.⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 23.03.2000
PHILIPPE BERCLAZ

Le **Conseil des Etats** s'est attaqué en mars à la **révision partielle de la Loi sur la circulation routière (LCR)**. Cette dernière a été approuvée à la majorité et envoyée au National. Il a notamment accepté à l'unanimité l'introduction d'une **période d'essai pour l'obtention finale du permis**. Durant ce laps de temps, le National a aussi accepté par 29 voix contre 9 la proposition de la Commission d'appeler les apprentis conducteurs à suivre des cours de perfectionnement obligatoires. Ces cours ne seront pas seulement sur la conduite, mais aussi psychologiques.

Le Conseil des Etats a également accepté de donner la **compétence au Conseil fédéral** de fixer les limites maximales pour l'incapacité à conduire. Le taux maximum de proportion de volant ne sera pas écrit dans la LCR, mais sera fixé par le Conseil Fédéral. Pour gérer les différents cas d'accident, il a été décidé que le DETEC introduira des mesures administratives plus unitaires à un niveau national pour définir les cas qui porteront sur une simple amende ou la révocation du permis. La Chambre haute s'est par contre élevée contre le projet fédéral en acceptant la proposition de Wicki (pdc, LU) par 16 voix contre 15. Celle-ci concède une diminution de la durée de révocation du permis pour les conducteurs professionnels qui ont commis une infraction moyennement grave.⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.06.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Dans le cadre du débat sur la révision de la loi sur la circulation (LCR), le Conseil national a décidé par 84 voix contre 66 que ce serait à l'Assemblée fédérale et non au Conseil fédéral de fixer le taux d'alcoolémie autorisé pour les conducteurs. Le National se conformait aux recommandations émises par sa commission des transports et non à l'option qu'avait choisi le Conseil des Etats l'année précédente. La majorité des conseillers nationaux a refusé de donner au gouvernement la prérogative de fixer le **taux d'alcoolémie**, car ils craignaient que ce dernier le descende et inscrive à 0,5 pour mille sa limite dans la loi. Le Conseil national a aussi adopté par 75 voix contre 49 une classification des taux d'alcoolémie. Le taux de 0,5 à 0,79 pour mille serait considéré comme une "ébrioité légère", sanctionnée par un avertissement; pour autant que le conducteur fautif n'ait provoqué aucun accident et ne soit pas récidiviste. Le retrait automatique du permis n'interviendrait que si le "taux d'alcoolémie qualifiée", qui sera sans doute fixé à 0,8 pour mille, est dépassé. Contrairement aux Etats, le National a refusé de manifester une clémence plus grande envers les chauffeurs professionnels en cas d'infraction jugée moyennement grave. Toujours dans le cadre de la révision de la LCR, le Conseil national s'est attaqué à son deuxième volet, celui de la **formation**. Après les Etats, le National a suivi le gouvernement et a donné son accord de principe par 124 voix contre 30 en faveur de l'introduction d'un permis à l'essai pour une période de trois ans. Le Conseil national n'a par contre pas suivi son homologue et le Conseil fédéral à propos des obligations lors la période probatoire et au terme de celle-ci. Il a décidé, par 74 voix contre 72, que les nouveaux automobilistes qui conduisaient bien n'avaient pas à suivre de cours complémentaires et qu'ils recevraient leur permis sans devoir suivre de cours supplémentaires au terme des trois ans. Par 72 voix contre 70 il fut décidé que seuls les conducteurs qui commettaient une infraction entraînant au minimum un avertissement devraient suivre une formation additionnelle pendant la période probatoire.¹⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 14.12.2001
PHILIPPE BERCLAZ

Alors qu'il avait donné au gouvernement l'opportunité de fixer le seuil d'alcoolémie, le Conseil des Etats s'est ravisé et a suivi, par 20 voix contre 14, le Conseil national dans son choix de donner cette prérogative au parlement. De même, il a aussi donné la possibilité au Conseil fédéral de prendre des mesures de gestion du trafic sur l'ensemble du réseau, à condition qu'il consulte auparavant les cantons. Suivant les recommandations de sa commission, les Etats ont par contre maintenu par 24 voix contre 15 leur volonté de faire subir aux nouveaux conducteurs une formation complémentaire pour obtenir le permis définitif. **La révision de la LCR a trouvé son épilogue en fin d'année**. Le Conseil national a fini par s'entendre avec son homologue des Etats : les nouveaux conducteurs devront suivre trois cours supplémentaires lors de leur période d'essai de trois ans. Ces cours devraient durer une quinzaine d'heures et être axés avant tout sur la pratique. Il est prévu de les organiser en groupe d'une dizaine de personnes.¹¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.2002
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a présenté au parlement un projet d'ordonnance de l'Assemblée fédérale qui fixe le taux limite d'alcool au volant à 0,5‰ dès 2004. Il propose deux degrés de rigueur. Une **alcoolémie entre 0,5 et 0,79‰** n'est pas considéré comme un délit qualifié, mais le devient dès que 0,8‰ est atteint. Cela signifie que jusqu'à 0,79‰ dans le sang, le conducteur s'expose à l'amende ou aux arrêts. Un avertissement est ajouté par l'autorité administrative lorsque d'autres infractions ne peuvent pas être réglées par une procédure d'amende d'ordre. Si l'auteur a fait l'objet d'une mesure administrative au cours des deux années écoulées, il se voit retirer son permis de conduire pour un mois au minimum. Le Conseil fédéral juge par contre que conduire avec un **taux d'alcoolémie supérieur à 0,8‰** est un délit sanctionné par l'emprisonnement ou l'amende et par une inscription au casier judiciaire. Le conducteur fautif subit en outre un retrait de permis durant trois mois au moins. Si la personne a déjà été prise en flagrant délit à 0,8‰ ou plus au cours des cinq années précédentes, l'interdiction est portée à un an minimum. A la troisième infraction dans un espace de dix ans, le conducteur se voit infliger un "retrait de sécurité" pour une durée indéterminée, mais de 24 mois au minimum. Par 29 voix contre 13, le Conseil des Etats s'est rallié au projet du Conseil fédéral.¹²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.03.2003
PHILIPPE BERCLAZ

Par 101 voix contre 74, le **Conseil national** a rejoint le Conseil fédéral et le Conseil des Etats en **abaissant de 0,8 à 0,5‰ le taux d'alcoolémie au volant**. Il y aura désormais un double étalage punitif: le taux simple de 0,5 à 0,8‰ et le taux qualifié de 0,8‰ et plus. Pour y parvenir, le Conseil national a d'abord dû écarter la proposition de non-entrée en matière de l'UDC. Ensuite, sur le fond, sept variantes étaient en discussion pour le taux d'ébriété simple. La plus sévère (0,2‰) et la plus libérale (0,8‰) ont été retirées, mais il a fallu plusieurs votes, pour finalement suivre la variante de la commission (0,5‰). La résistance est venue des cafetiers et restaurateurs – représentés par Triponez (prd, BE), directeur de l'USAM: maintien à 0,8‰ – et des milieux viticoles – emmenés par Chevrier (pdc, VS): proposition à 0,7‰. Dans leur sillage se trouvaient l'UDC, une partie des démocrates-chrétiens, la majorité des radicaux et les libéraux. Tous ont invoqué les incertitudes scientifiques, quant à l'effet de l'alcool, et les conséquences économiques. Moritz Leuenberger s'est publiquement étonné que, lors de la procédure de consultation, les démocrates-chrétiens et les radicaux se soient pourtant prononcés en faveur de l'abaissement du taux d'alcoolémie. Le ministre a répondu à ceux qui accusaient le Conseil fédéral de laxisme en matière de drogues au volant: la tolérance pour le cannabis, l'héroïne ou la cocaïne sera de zéro. En effet, la **nouvelle loi sur la circulation routière (LCR) introduira la notion d'abus de stupéfiants ou de médicaments au volant**, au même titre que celui d'alcool. Elle donnera ainsi la base légale à des contrôles plus réguliers et surtout plus simples. La LCR ne fixe pas de taux limites. Ce sera l'affaire de ses futures ordonnances d'application. En votation finale, le Conseil national a accepté l'ordonnance par 111 voix contre 74 et le Conseil des Etats par 29 voix contre 5.¹³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 23.11.2004
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a décidé de mettre en vigueur, au 1er janvier 2005, la **limite de 0,5 pour mille de taux d'alcoolémie au volant**, la tolérance zéro pour certaines drogues et la réglementation concernant le retrait du permis de conduire. A cet effet, il a arrêté les prescriptions nécessaires à l'application de la législation fédérale par les cantons.¹⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.11.2005
PHILIPPE BERCLAZ

Le Conseil fédéral a pris connaissance du **programme d'action « Via Sicura »** et a chargé le DETEC de lui présenter des variantes avec indication des priorités, des coûts et des solutions de remplacement. Le gouvernement ne s'est penché ni sur le catalogue des 56 mesures proposées, ni sur son financement. Il a par contre revu sa formulation dans sa lutte contre les accidents routiers et parle désormais de baisse « significative » des morts au lieu de donner des chiffres.¹⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.09.2007
NICOLAS FREYMOND

Dans un jugement rendu en juin de l'année sous revue, le Tribunal fédéral a constaté que la loi fédérale sur la circulation routière (LCR) ne fournissait pas de base légale suffisante pour procéder au **retrait du permis de conduire suisse à une personne ayant enfreint les règles de la circulation routière à l'étranger**. Cette pratique cantonale, établie depuis de nombreuses années, vise à sanctionner les infractions routières graves, indépendamment du lieu où elles sont commises, afin de lutter efficacement contre la récidive. Estimant la poursuite de cette pratique comme essentielle au

renforcement de la sécurité routière, le Conseil fédéral a présenté un projet de révision partielle de la LCR de sorte à combler cette lacune juridique.¹⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2007
NICOLAS FREYMOND

Suite à une série d'accidents mortels impliquant des jeunes en état d'ébriété, Moritz Leuenberger a fait part de son intention d'instaurer une **tolérance zéro en matière d'alcool au volant pour les nouveaux conducteurs, ainsi que pour les chauffeurs professionnels**. L'instauration d'un taux d'alcoolémie de zéro pour mille pour ces deux catégories d'usagers de la route s'inscrit dans un ensemble de nouvelles prescriptions reprises du paquet de mesures proposé en 2005 dans le cadre du projet Via Sicura. Parmi les autres mesures figurent notamment le renforcement des contrôles, l'obligation de circuler avec les phares allumés de jour et l'assainissement des tronçons dangereux.¹⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les Chambres se sont saisies du projet de modification de la loi sur la circulation routière (LCR) visant à y inscrire le principe du **retrait du permis de conduire suisse à une personne ayant enfreint les règles de la circulation routière à l'étranger**. Pour rappel, le Conseil fédéral a élaboré ce projet pour combler la lacune juridique constatée par le Tribunal fédéral l'année précédente, de sorte que les cantons puissent conserver cette pratique, établie depuis de nombreuses années, consistant à sanctionner les infractions routières graves, indépendamment du lieu où elles sont commises, afin de lutter efficacement contre la récidive.

Au Conseil national, une minorité UDC de la Commission des transports (CTT-CN) a proposé de ne pas entrer en matière. Elle a mis en doute l'efficacité de cette mesure, eu égard au fait que les pays voisins ne l'appliquaient pas, avant de dénoncer une tentative du Conseil fédéral de remplir les caisses de la Confédération aux frais des automobilistes. Cette proposition a été écarté par 80 voix contre 75, malgré le soutien, large, du groupe radical-libéral et unanime du groupe UDC. Lors de la discussion par article, le plénum a adopté, par 99 voix contre 58, un amendement Thomas Müller (udc, SG) stipulant que la durée d'interdiction de conduire décidée par l'autorité cantonale compétente ne peut pas dépasser la durée prononcée sur le lieu de l'infraction, malgré l'opposition unanime des groupes socialiste et écologiste. Le plénum a rejeté de justesse (88 voix contre 85 et 3 abstentions) une proposition Flückiger-Bäni (udc, AG) demandant le rétablissement de l'obligation, abolie en 1994, pour les piétons de signaler par un signe de main leur intention de traverser la chaussée. Au vote sur l'ensemble, le projet modifié a été approuvé par 94 voix contre 72, les groupes socialiste et écologiste l'approuvant unanimement à l'inverse du groupe UDC et d'une majorité du groupe radical-libéral.

Suivant l'avis de sa CTT, le Conseil des Etats a refusé, par 28 voix contre 8, la limitation de la durée d'interdiction introduite par le Conseil national. Après que ce dernier a réitéré sa prise de position, les sénateurs unanimes ont approuvé une solution de compromis élaborée par la CTT-CE selon laquelle la limitation de la durée d'interdiction à la durée prononcée sur le lieu d'infraction à l'étranger ne s'applique que pour « les personnes qui ne figurent pas dans le registre des mesures administratives », c'est-à-dire qui ne sont pas reconnues comme menaçant la sécurité publique. La chambre basse s'étant finalement ralliée de justesse, par 89 voix contre 88, à ce compromis, la modification de la LCR a finalement été approuvée à l'unanimité par la chambre haute et par 100 voix contre 92 à la chambre basse, le groupe UDC, une large majorité du groupe radical-libéral et un quart du groupe démocrate-chrétien la rejetant.¹⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 06.11.2008
NICOLAS FREYMOND

Après six années de préparation, le DETEC a mis en consultation le **programme d'action « Via Sicura »** visant à renforcer la sécurité routière. Le chef du DETEC a rappelé la gravité de la situation des routes suisses, citant les chiffres de l'année 2007 (384 morts et 5'235 blessés graves). Le programme contient une soixantaine de mesures allant du port obligatoire du casque pour les cyclistes à la destruction du véhicule des conducteurs ayant commis de graves infractions. Les règles proposées concernent tant la formation et le contrôle de l'aptitude des conducteurs, que l'élimination des sites à risque sur le réseau routier et le durcissement des sanctions et peines infligées aux usagers coupables de violations graves des règles de la circulation. Le projet du gouvernement propose en outre trois modes de financement. Le premier suppose l'augmentation du supplément sur la prime d'assurance responsabilité civile de 0,75% pour atteindre 5% (environ CHF 100 millions) et le recours à la moitié du produit des

amendes (CHF 200 millions). Le deuxième n'implique que la hausse du supplément de prime et les CHF 100 millions à disposition obligerait par conséquent à réduire l'objectif de moitié. Enfin, la troisième variante prévoit une hausse plus modeste du supplément compensée par la perception de CHF 45 millions prélevés sur les recettes des amendes.¹⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 16.09.2009
NICOLAS FREYMOND

La **consultation sur le programme d'action visant à augmenter la sécurité routière «Via sicura»** s'est terminée au printemps. Le PDC, le PLR et l'UDC ont rejeté globalement le projet, tandis que le PS l'a soutenu avec des réserves mineures. Tant les partis bourgeois que les associations représentant les intérêts de l'industrie automobile et du transport routier privé ont critiqué la criminalisation des automobilistes induite, selon eux, par le programme sous prétexte de lutter contre une minorité de graves délinquants routiers. À l'inverse, les cantons d'Argovie, de Berne, de Bâle-Campagne et de Soleure ont réclamé des sanctions plus sévères contre les chauffards.²⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 20.10.2010
NICOLAS FREYMOND

Après dix ans de travaux préparatoires, le Conseil fédéral a transmis au parlement le **message concernant Via Sicura**, le programme d'action de la Confédération visant à renforcer la sécurité routière. Le gouvernement y rappelle que, même si le nombre de morts sur les routes a chuté de plus de 40% ces dernières années, 349 personnes y ont encore perdu la vie en 2009 et 4'708 autres y ont été grièvement blessées. Il entend réduire d'un quart le nombre de victimes grâce au programme Via Sicura, qui comporte, outre des mesures préventives et répressives, des améliorations de l'application des règles en vigueur et des mesures relatives aux infrastructures et à la statistique des accidents. Parmi les mesures préventives, le gouvernement propose d'abaisser à 0,1 pour mille le taux d'alcoolémie toléré pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, de rendre obligatoire l'usage diurne des phares, de fixer à 7 ans l'âge minimal pour la conduite d'un vélo sur la route et d'obliger les cyclistes à porter un casque jusqu'à l'âge de 14 ans. Au niveau répressif, le Conseil fédéral prévoit, en cas de délits graves, la confiscation et la vente du véhicule, un examen obligatoire de l'aptitude à la conduite, ainsi que l'installation d'enregistreurs de données de type «boîte noire» et d'éthylomètres anti-démarrage sur le véhicule des délinquants. Il propose en outre que, en cas de dommages résultant d'une infraction commise au moins par négligence grave, les assureurs RC des véhicules concernés soient tenus de recourir contre la personne responsable de l'accident. Concernant l'amélioration de l'application des règles en vigueur, la qualité des examens sur l'aptitude à conduire devra être certifiée et la fourniture à titre commercial d'avertissements concernant les contrôles policiers (y compris, les radars) sera interdite. La durée de validité du permis de conduire sera par ailleurs limitée : le permis expirera lorsque son détenteur atteint l'âge de 50 ans, puis pourra être renouvelé de 10 ans en 10 ans sous réserve du résultat positif d'un examen de la vue. En matière d'infrastructures, le gouvernement entend éliminer les points noirs et autres endroits dangereux du réseau routier et améliorer l'examen des projets de construction routière sous l'angle de la sécurité. Quant à la statistique des accidents, la cartographie des accidents est censée permettre une identification rapide et certaine des endroits dangereux. Enfin, répondant à la requête exprimée par plusieurs cantons et par le parlement, le Conseil fédéral a joint au projet une autre modification de la LCR (loi sur la circulation routière) afin d'interdire formellement, pour raison de sécurité, la circulation des mégacamions (ou «gigaliners») en inscrivant dans la loi les limites de longueur et de poids actuellement en vigueur.²¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL

DATE: 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 Berichtsjahrs. 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.²²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 19.05.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Im September 2018 hatte die Schweizer Stimmbevölkerung dem direkten Gegenentwurf zur Velo-Initiative zugestimmt. In Umsetzung dieses Beschlusses präsentierte der Bundesrat im Mai 2021 seinen **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Das Ziel bestehe darin, ein Velowegnetz zu erstellen, welches den Verkehr entflechte und diesen dadurch für alle Verkehrsteilnehmenden sicherer mache. Mit dem neuen Gesetz erlange der Bundesrat die Kompetenz, die Kantone beim Vollzug zu unterstützen sowie die Koordination und Information über die Velowegnetze zu fördern. Die Kantone sollen neu zur Planung und Erstellung der Velowegnetze verpflichtet werden. Sie müssten das gesamte Netz oder Teile davon ersetzen, wenn diese den Sicherheits- und Attraktivitätsstandards nicht mehr genügen.²³

Der **Entwurf für ein neues Veloweggesetz** stand in der Herbstsession 2021 auf der Traktandenliste des erstberatenden **Ständerates**. Als erstes galt es, über einen Minderheitsantrag Salzmann (svp, BE) auf Rückweisung der Vorlage an den Bundesrat zu entscheiden. Letzterer sollte den Entwurf des Veloweggesetzes schlanker gestalten und es am bestehenden Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege ausrichten. Salzmann begründete seinen Antrag damit, dass der vorliegende Entwurf einen zu starken Eingriff in die Autonomie der Kantone und Gemeinden darstelle; der Bund müsse sich auf ein Minimum an Planung und Koordination beschränken. Zudem müsse unbedingt vermieden werden, dass dieses Gesetz als Grundlage für Ansprüche auf eine «verstärkte Finanzierung durch Geldmittel aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) in diesem Bereich» diene. Aus Sicht der Landwirtschaft – Salzmann ist Präsident des Schweizerischen Verbandes für Landtechnik und des Verbandes der Schweizer Gemüseproduzenten – gelte es auch festzuhalten, dass der Ausbau von Velowegnetzen weitestmöglich auf bereits bestehenden Strecken erfolge und nicht auf Kosten von Landwirtschaftsland neu erschlossen werde. Diesem Votum entgegnete Verkehrsministerin Sommaruga, dass sich das vorliegende Gesetz bereits stark am Fuss- und Wanderweggesetz orientiere. Diese Haltung vertrat auch die Mehrheit der kleinen Kammer; sie lehnte den Rückweisungsantrag mit 33 zu 7 Stimmen (3 Enthaltungen) deutlich ab.

Des Weiteren entbrannte im Stöckli eine intensive Debatte über die Bedeutung und die Förderung des Veloverkehrs sowie über den Zweck und die Reichweite des vorliegenden Gesetzesentwurfs. Während Marianne Maret (mitte, VS) – die Präsidentin von Cycla, der Schweizer Velo-Allianz – vor allem die mit dem neuen Gesetz einhergehende höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum stellte, betonte Paul Rechsteiner (sp, SG), dass das Gesetz nur einen ersten Schritt darstellen könne; schon bald bedürfe es eines Masterplans für die weitere Förderung des Veloverkehrs. Demgegenüber war für Hannes Germann (svp, SH) klar, dass am vorliegenden Gesetzestext noch einige Korrekturen vorgenommen werden müssen. In der Folge debattierte der Ständerat über die verschiedenen Mehrheits- und Minderheitsanträge der KVF-SR. Dabei ging es neben der diesbezüglichen Autonomie der Kantone und Gemeinden auch um Themen wie etwa die Durchgängigkeit von Velowegnetzen, den Ersatz von nicht mehr sicheren Radwegen, den Beizug von privaten Fachorganisationen für einzelne Aufgaben oder um das Verbandsbeschwerderecht gegen behördliche Verfügungen sowie gegen Nutzungspläne, die Fahrradwege betreffen. Die Mehrheit des Ständerates wollte jedoch nahe an der bundesrätlichen Version bleiben und lehnte alle Minderheitsanträge ab. Insgesamt wurde nur eine grössere Korrektur vorgenommen: Beim Verbandsbeschwerderecht folgte die kleine Kammer der Mehrheit ihrer vorberatenden Kommission und beschloss, dass private Fachorganisationen, die von den Behörden bereits für einzelne Aufträge mandatiert wurden, kein Beschwerderecht erhalten sollen. Kommissionssprecher Engler (mitte, GR) begründete diesen Entscheid damit, dass es «in Bezug auf die Governance schwierig zu vermitteln ist, wenn die gleichen Leute, die die Kantone und die Gemeinden im Auftrag des Bundes beraten, gleichzeitig auch noch mit der Keule der Beschwerdeandrohung arbeiten können, um ihren Forderungen mehr Druck zu verleihen». In der anschliessenden Gesamtstimmung wurde das Gesetz mit 38 zu 4 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von je zwei Mitgliedern der SVP- und der FDP.Liberalen-Fraktion.²⁴

Im November 2021 präsentierte der Bundesrat die Botschaft zu einer umfangreichen **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Im Zentrum des Revisionspakets standen die Reduktion der Treibhausgasemissionen, neue Regelungen zu selbstfahrenden Autos sowie die Stärkung der Verkehrssicherheit. So sollte etwa das zulässige Gewicht und die zulässige Länge von **Fahrzeugen mit alternativen oder emissionsfreien Antrieben** erhöht werden, um umweltfreundliche Technologien zu fördern, zumal diese häufig schwerer und länger sind als konventionelle Fahrzeuge. Angesichts der Digitalisierung im Strassenverkehr wollte der Bundesrat zudem das **automatisierte Fahren** ermöglichen. Hierzu sollte im SVG unter anderem festgelegt werden, unter welchen Bedingungen «führerlose Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zugelassen werden können». Beim Thema Verkehrssicherheit schlug der Bundesrat vor, eine **Velohelmpflicht für Kinder bis 16 Jahren** einzuführen, um ihre Sicherheit bei einem Unfall zu erhöhen. Schliesslich sollte den zuständigen Behörden bei **Raserdelikten** mehr Ermessensspielraum eingeräumt werden, so sollte beispielsweise die Mindestdauer des Führerausweisentzugs von zwei auf ein Jahr gesenkt werden. Damit beantragte der Bundesrat die Entschärfung einiger Massnahmen, die mit dem Via-Sicura-Massnahmenpaket – in die auch Forderungen der zurückgezogenen Raser-Initiative aufgenommen worden waren –, eingeführt oder verschärft worden waren. Insgesamt

wollte der Bundesrat mit der Vorlage sechs Motionen umsetzen und beantragte diese zur Abschreibung (Mo. 13.3572; Mo. 15.3574; Mo. 17.3049; Mo. 17.3191; Mo. 17.3632 sowie Mo. 17.4039).²⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** befasste sich in der Wintersession 2021 mit dem **Entwurf für ein neues Veloweggesetz**. Marco Romano (mitte, TI) und Frédéric Borloz (fdp, VD) stellten die Vorlage vor, deren zentraler Aspekt in der Verpflichtung der Kantone lag, Velowegnetze zu planen und zu realisieren.

In der Eintretensdebatte hiessen Mitglieder der Grünen-, SP- und GLP-Fraktion die Vorlage des Bundesrates – unter anderem mit Verweis auf die wichtige Rolle der Veloförderung im Kampf gegen die Treibhausgase – gut und beabsichtigten, die «Verwässerungen» (Aebischer; sp, BE), die der Ständerat vorgenommen hatte, wieder rückgängig zu machen. Die Mitte- und die FDP.Liberalen-Fraktion wollten ebenfalls auf die Vorlage eintreten, äusserten sich jedoch nicht mit demselben Enthusiasmus zur Vorlage. Sie sahen vor allem «die Einräumung von Kompetenzen zugunsten von Interessenorganisationen» (Fluri; fdp, SO) kritisch, womit Fluri insbesondere auf den Beibezug von Velo-Fachorganisationen bei der Planung und dem Erhalt der Velowegnetze anspielte. Die SVP-Fraktion hingegen sprach sich gegen das Gesetz aus. Für sie bedeutete ein neues Gesetz mehr Ausgaben, welche die Auto- und Lastwagenfahrer sowie die Kantone und Gemeinden berappen müssten. Zudem werde der Ausbau der Velowege in der Stadt zu weniger Platz für die Autofahrer und auf dem Land zum Verlust von Landwirtschaftsfläche führen, befürchteten die Sprechenden der SVP-Fraktion.

Im Anschluss an das unbestrittene Eintreten wurden die einzelnen Minderheitsanträge debattiert, die sich um die Durchgängigkeit der Velowegnetze, um die Information der Öffentlichkeit, um die Aufgliederung in Haupt- und Nebenrouten und um die Fristen für die Umsetzung des Gesetzes drehten. Auch über den Einbezug und das Verbandsbeschwerderecht von Interessenorganisationen im Bereich des Veloverkehrs wurde – wie bereits im Ständerat – intensiv diskutiert. Die Minderheitsanträge wurden allesamt abgelehnt. In Übereinstimmung mit den Anträgen der Kommissionsmehrheit blieb der Nationalrat somit fast gänzlich auf der Linie des Ständerats. Allerdings wurde der Entscheid des Ständerates korrigiert, wonach die Velowegnetze nur «möglichst» sicher und die Streckenführung nur «möglichst» direkt sein solle. In der Version des Nationalrates müssen sie demnach «sicher» und «direkt» sein. Auch beim Ersatz von Velowegen entschied sich der Nationalrat für eine strengere Formulierung: Er strich den Passus, dass ein «ausgewiesenes öffentliches Interesse» an einem Ersatz vorliegen müsse; somit müssten Velowege in jedem Fall ersetzt werden.

In der Gesamtabstimmung nahm die grosse Kammer den Entwurf mit 135 zu 50 Stimmen bei 3 Enthaltungen an. Lediglich die fast geschlossen stimmende SVP-Fraktion lehnte die Vorlage ab.²⁶

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.02.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

In der Frühjahressession 2022 konnte das **neue Veloweggesetz** verabschiedet werden. Nach der Wintersession 2021 waren noch einige wenige Differenzen verblieben, die die Räte nun bereinigen konnten. Während sich der Ständerat in Sachen Sicherheit und Streckenführung der Velowege der strengeren Version des Nationalrates anschloss, konnte sich der Ständerat bei der Problematik des Ersatzes von alten Velowegen durchsetzen. Hierbei wurde festgelegt, dass zukünftig bei einem Ersatz das öffentliche Interesse und die örtlichen Verhältnisse berücksichtigt werden müssen.

In den Schlussabstimmungen wurde die Vorlage mit 138 zu 49 Stimmen (bei 4 Enthaltungen) respektive mit 35 zu 4 Stimmen (bei 2 Enthaltungen) angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten allesamt von Mitgliedern der SVP-Fraktion.²⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 09.03.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Nationalrat** beugte sich in der Frühjahressession 2022 als Erstrat über die umfassende **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Die Debatte gliederte sich in drei Blöcke – erstens umweltfreundliche Technologien und automatisiertes Fahren, zweitens Anpassungen im Bereich Via sicura sowie drittens verschiedene kleinere Änderungen, quasi ein Varia-Block. Die Ziele der Revision bestanden gemäss Kommissionssprecher Philipp Matthias Bregy (mitte, VS) in der Förderung umweltfreundlicher Technologien in der Mobilität sowie in der Überprüfung der Verkehrssicherheit.

Im ersten Block waren die neuen Bestimmungen für umweltfreundliche Technologien unbestritten; für etwas mehr Gesprächsbedarf sorgten die **Regeln zum automatisierten Fahren**: Die Grünen hatten hierzu drei Minderheitsanträge eingereicht: Eine Minderheit

Schlatter (gp, ZH) wollte das automatisierte Fahren nur auf Autobahnen und -strassen sowie auf Nebenstrassen mit wenig Langsamverkehr zulassen. Eine weitere Minderheit Schlatter wollte das Inverkehrbringen von automatisierten Lieferrobotern verbieten. Eine Minderheit Trede (gp, BE) wiederum vertrat die Ansicht, dass Versuche mit Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem und die Erkenntnisse daraus nicht nur zu dokumentieren seien, sondern auch von unabhängiger Forschung begleitet werden sollen. Die Forschenden sollten dabei insbesondere die Konsequenzen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden untersuchen. Allerdings fand keiner dieser drei Anträge eine Mehrheit.

Der zweite Block zu den **Anpassungen von Via Sicura** gab in der grossen Kammer viel zu reden. Die Mehrheit des Rates war sich einig, dass den verantwortlichen Behörden und Gerichten bei Geschwindigkeitsübertretungen mehr Ermessensspielraum gewährt werden solle. Folglich wurde gegen den Widerstand der Grünen und Teilen der SP beschlossen, bei Raserdelikten die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr aus dem SVG zu streichen. Betreffend die Mindestentzugsdauer des Führerscheins bei Raserdelikten konnte sich ein Antrag Jauslin (fdp, AG), der demjenigen des Bundesrates entsprach, durchsetzen. Damit wurde die Mindestentzugsdauer von derzeit 24 Monate auf 12 Monate halbiert. Die Kommissionsmehrheit, welche 6 Monate gefordert hatte, sowie zwei links-grüne Minderheitsanträge, die sich für 18 respektive 24 Monate Mindestentzugsdauer ausgesprochen hatten, fanden folglich keine Mehrheit.

Im Rahmen des **dritten Blocks** wurde gegen den Willen des Bundesrates beschlossen, dass für fahrradfahrende Kinder bis 16 Jahre keine Helmpflicht gelten soll. Matthias Aebischer (sp, BE), Präsident von Pro Velo Schweiz, freute sich über diesen Entscheid, da das Ziel darin bestehen müsse, «dass möglichst viele Leute Velo fahren». Keine Mehrheit fanden zwei Minderheitsanträge Aebischer, wonach Fahrräder nur mit einem Mindestabstand von 1.5 Metern und im Kreisverkehr überhaupt nicht hätten überholt werden dürfen. Zudem beschloss der Nationalrat gegen den Willen der geschlossen stimmenden SP- und Grünen-Fraktionen sowie einzelner GLP- und Mitte-Mitglieder, dass neu auch motorisierte Zweiräder auf dem Trottoir abgestellt werden dürfen, sofern den zu Fuss Gehenden noch genügend Platz bleibt. Schliesslich beschloss die grosse Kammer, dass Rundstreckenrennen von Motorfahrzeugen in Zukunft grundsätzlich erlaubt werden sollen, aber der Bewilligung des jeweiligen Standortkantons bedürfen.

In der **Gesamtabstimmung** wurde die Vorlage mit 156 zu 28 Stimmen deutlich angenommen. Die ablehnenden Stimmen stammten von der geschlossen stimmenden GP-Fraktion. Marionna Schlatter hatte schon in ihrem Eintretensvotum darauf hingewiesen, dass die Grünen die Vorlage ablehnen würden, falls nicht noch Verbesserungen vorgenommen würden. Die Vorlage würde ansonsten dazu führen, dass «die Verantwortung für die Sicherheit an die schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer» abgeschoben werde.²⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 31.05.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** setzte sich in der Sommersession 2022 als Zweitrat mit der umfassenden **Revision des Strassenverkehrsgesetzes** auseinander.

Viel zu reden gaben in der kleinen Kammer der so genannte Raserartikel sowie die Durchführung von Rundstreckenrennen. Die kleine Kammer schloss sich aber in allen strittigen Punkten dem Nationalrat an; Minderheitsanträge von Mathias Zopfi (gp, GL) zum Raserartikel und zu den Rundstreckenrennen und von Hansjörg Knecht (svp, AG) zum Raserartikel blieben chancenlos. Letztlich schuf die kleine Kammer lediglich zwei kleinere Differenzen zum Nationalrat: Zum einen strich die kleine Kammer einen Absatz, der es erlaubt hätte, Fahrräder und andere Zweiräder auf dem Trottoir abzustellen, falls den Fussgängerinnen und Fussgängern noch genügend Platz zum Passieren bleibt. Zum anderen wollte der Ständerat an der Regelung festhalten, dass Personen, die öffentlich vor Strassenverkehrskontrollen warnen, gebüsst werden können.

In der Gesamtabstimmung sprach sich die kleine Kammer einstimmig für die Annahme des Entwurfs aus.²⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.09.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der Nationalrat befasste sich in der Herbstsession 2022 erneut mit der **Revision des Strassenverkehrsgesetzes**. Wie Kommissionssprecher Bregy (mitte, VS) ausführte, hatte die KVF-NR im Juni 2022 zu den Artikeln, die den Rasertatbestand betreffen, einen Rückkommensantrag gestellt, dem ihre Schwesterkommission zugestimmt hatte. Die nationalrätliche Kommission schlug nun vor, beim Führerausweisentzug wieder zum geltenden Recht zurückzukehren. Dies bedeute, dass bei einem Raserdelikt weiterhin eine Mindestentzugsdauer von zwei Jahren vorgesehen wäre. Eine mildere Bestrafung solle aber möglich sein, wenn die Strafe auch nach Artikel 90 – der die Länge der

Freiheitsstrafe betrifft – unterschritten werde. Bei ebendiesem Artikel 90 forderte die KVF-NR ebenfalls zum geltenden Recht zurückzuschwenken, was einem Freiheitsentzug von einem bis vier Jahren entspricht. Hierbei sollen Unterschreitungen der Mindeststrafe möglich sein, wenn ein Strafmilderungsgrund nach Artikel 48 StGB – also zum Beispiel achtenswerte Beweggründe oder – schwere Drohung – besteht oder wenn die betreffende Person bezüglich Verkehrsdelikten noch keinen Eintrag im Strafregister hat. Man habe versucht, an den Regeln des geltenden Rechts festzuhalten und gleichzeitig den Gerichten einen notwendigen Ermessensspielraum zu geben, hielt Bregy fest.

In der Debatte stellte Jean-Luc Addor (svp, VS) die rhetorische Frage, ob es wichtiger sei, ein Referendum durch eine «extremistische Organisation» («organisation extrémiste») zu verhindern oder die Interessen der Verkehrsteilnehmenden zu vertreten, die «Opfer der Auswüchse von Via sicura» («victimes des excès de Via sicura») geworden seien. Er nahm damit Bezug auf die Stiftung Roadcross, die sich für Opfer des Strassenverkehrs einsetzt und die für den Fall, dass die Strafen für Raser gelockert werden sollten, mit dem Referendum gedroht hatte. Der Nationalrat nahm die Vorschläge seiner Kommission schliesslich stillschweigend an. Damit wurden zwei grosse Differenzen zum Ständerat geschaffen, kleinere Differenzen konnten jedoch ausgeräumt werden.³⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 28.11.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** beugte sich in der Wintersession 2022 über die **Differenzen in der Revision des Strassenverkehrsgesetzes**, welche vom Nationalrat aufgrund eines Rückkommensantrags geschaffen worden waren. Die Mehrheit der KVF-SR stimmte der vom Nationalrat ausgearbeiteten Formulierung bezüglich der Raserdelikte im Grundsatz zu, wollte aber noch die entsprechenden Vorbehalte der Schweizerischen Staatsanwälte-Konferenz berücksichtigen und hatte daher den Wortlaut zu den Raserbestimmungen präzisiert, wie Kommissionsprecher Thierry Burkart (fpd, AG) im Plenum ausführte. Dadurch sollten mögliche Rechtsunsicherheiten verhindert werden. Burkart wies auch darauf hin, dass die Stiftung Road Cross erklärt habe, auf ein Referendum zu verzichten, wenn das Parlament den vorgeschlagenen Änderungen zu den Raserbestimmungen zustimme. Die kleine Kammer nahm die angepassten Formulierungen zum Führerscheinentzug sodann stillschweigend an.

Bei den Bestimmungen zum Freiheitsentzug lag ein Minderheitsantrag Rieder (mitte, VS) vor. Der Walliser Ständerat setzte sich dafür ein, dass die kleine Kammer hierbei wieder auf die Version des Bundesrates umschwenkt, wodurch die Mindestfreiheitsstrafe wieder ganz wegfallen würde. Die Kommissionmehrheit hatte indes neu vorgeschlagen, dass die Mindeststrafe bei einem Strafmilderungsgrund nach Art. 48 StGB – also zum Beispiel bei Handlungen aus achtenswerten Beweggründen – unterschritten werden dürfe. Rieder argumentierte, dass die Räte im Rahmen der Vorlage über die Harmonisierung der Strafraumen beschlossen hatten, bei Raserdelikten keine Mindesthaftdauer von einem Jahr festzulegen. Die Beurteilung eines konkreten Falles solle den Richterinnen und Richtern obliegen und nicht standardmässig durch die Staatsanwaltschaft geregelt werden, so Rieder. In der Zwischenzeit empfahl jedoch Verkehrsministerin Sommaruga im Namen des Bundesrates ebenfalls, der Kommissionmehrheit und nicht mehr der ursprünglichen Version des Bundesrates zu folgen, zumal die nun vorgeschlagene Formulierung materiell auch dem Entscheid des Nationalrates entspreche. In der Folge votierten 29 Mitglieder des Ständerates für den Antrag der Kommissionmehrheit, 14 für die Minderheit Rieder. Somit wird sich erneut der Nationalrat mit der Gesetzesänderung befassen müssen.³¹

Chemin de fer

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.08.2007
NICOLAS FREYMOND

En mars de l'année sous revue, le Conseil fédéral a adopté et présenté son **message supplémentaire sur la réforme des chemins de fer 2**. Fin 2005, le parlement avait décidé le renvoi du projet au Conseil fédéral en raison de la forte controverse suscitée par la proposition de répartition entre Confédération et cantons du financement des infrastructures ferroviaires. Cette décision était assortie du mandat de scinder cette deuxième réforme en plusieurs paquets et de présenter dans les plus brefs délais les mesures les plus consensuelles. Par ce nouveau message, le Conseil fédéral soumet au parlement le premier de ces paquets législatifs, intitulé «révision des actes normatifs sur les transports publics» (RévTP). Il comporte principalement une nouvelle réglementation de la sécurité dans les transports publics, ainsi que des mesures en matière de financement du matériel roulant et d'exonération fiscale visant à garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les entreprises de transport privées. Le

gouvernement propose de remplacer la loi de 1878 sur la police des chemins de fer par une loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transport. Pour améliorer la sécurité des voyageurs, du personnel, ainsi que des biens et du matériel, cette loi prévoit la suppression de l'actuelle police ferroviaire au profit d'un service de sécurité habilité à agir dans tous les domaines des transports publics (chemins de fer, bus, bateaux et remontées mécaniques). La liberté est laissée aux entreprises d'externaliser ce service ou de le confier aux contrôleurs au titre de seconde fonction. Cette redéfinition du dispositif sécuritaire est cependant sans incidence sur les missions des polices cantonales et communales. Le projet prévoit en outre que les entreprises privées pourront désormais bénéficier de la caution de la Confédération lors de l'acquisition de matériel roulant afin d'obtenir des taux d'intérêt plus avantageux de la part des institutions de crédit. Enfin, les entreprises exploitant une concession fédérale pourront se prévaloir de l'exonération fiscale qui s'appliquait jusqu'alors uniquement aux CFF. En mettant les entreprises privées sur un pied d'égalité avec les CFF, ces deux mesures doivent favoriser la transparence et la concurrence sur le marché des transports. Le Conseil fédéral a en outre fait savoir que la question de l'appel d'offres pour les commandes de transport régional de voyageurs, d'une part, et la reprise des paquets ferroviaires 1 et 2 de l'Union Européenne (UE), d'autre part, feront l'objet des deux prochains messages. Le remaniement controversé du financement de l'infrastructure ferroviaire sera quant à lui traité ultérieurement dans un quatrième message.

Réservant un accueil globalement favorable à ce premier paquet de mesures, la commission des transports du Conseil national (CTT-CN) s'est montrée très divisée au sujet de la création d'un service de sécurité privé pour assumer des missions policières dans les transports publics, de même que sur le délai de 100 jours prévu pour la conservation des enregistrements de vidéosurveillance. Après de nombreuses auditions et de vifs débats gauche/droite, la CTT-CN a décidé par 14 voix contre 7 que les tâches de sécurité pouvaient être confiées à des entreprises privées ayant leur siège en Suisse et majoritairement détenues par des propriétaires suisses. Elle a également chargé, par 12 contre 9, le Conseil fédéral de déterminer la formation, le perfectionnement, l'équipement et l'armement du personnel des organes de sécurité.³²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 11.03.2008
NICOLAS FREYMOND

Les chambres se sont saisies du premier paquet législatif de la réforme des chemins de fer 2, lequel reprend les éléments les moins contestés du projet renvoyé au Conseil fédéral en 2005. À l'instar des travaux de la CTT l'année précédente, les débats au Conseil national ont essentiellement porté sur le projet de loi fédérale sur le service de sécurité des entreprises de transports (LSST). Sur proposition de sa commission, le plénum a tout d'abord modifié le titre de la loi désormais rebaptisée **loi fédérale sur les organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP)**. Au terme d'une confrontation gauche/droite, la chambre basse a approuvé, par 99 voix contre 84, la possibilité de confier les tâches de sécurité à une organisation privée ayant son siège en Suisse et majoritairement détenue par des propriétaires suisses sous réserve de l'autorisation de l'OFT. Les groupes socialiste et écologiste ont vainement dénoncé la privatisation d'une tâche inhérente à la souveraineté interne de l'Etat. La majorité bourgeoise a en outre refusé une proposition d'amendement Allemann (ps, BE) exigeant que le personnel des organes de sécurité soit exclusivement composé de policiers titulaires du brevet fédéral ou d'un certificat.

Les attributions respectives des deux organes de sécurité (la police des transports et le service de sécurité) ont suscité de vifs échanges après qu'une minorité Binder (udc, ZH) a proposé d'habiliter la police des transports à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Le conseiller fédéral Moritz Leuenberger a averti qu'une telle extension des compétences ferait de la police des transports une police fédérale qui empiéterait inévitablement sur la juridiction des polices cantonales. La majorité de la commission et les groupes socialiste et écologiste ont en outre fait valoir que, en cas d'acceptation de l'amendement, il faudrait construire des lieux de détention et mettre en place une infrastructure beaucoup plus conséquente que ne le laisse entendre le proposant. Au vote, l'amendement Binder a été approuvé par 98 voix contre 79, la majorité bourgeoise se ralliant à l'idée que ces attributions supplémentaires sont nécessaires pour garantir efficacement la sécurité et le respect des lois fédérales. Quant à l'équipement du personnel de sécurité, si le Conseil fédéral souhaitait que la loi exclue expressément les armes à feu, la chambre basse a préféré laisser cette possibilité ouverte, là encore malgré l'opposition des Verts et des socialistes. Au vote sur l'ensemble, le projet ainsi modifié a été approuvé par 118 voix

contre 62, résultat reflétant parfaitement le rapport de forces droite/gauche.³³

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 22.09.2008
NICOLAS FREYMOND

Quant au projet de **loi sur la réforme des chemins de fer 2** (révision des actes normatifs concernant les transports publics), le problème de la durée de conservation des enregistrements de vidéosurveillance par les entreprises de transports a une fois encore concentré l'essentiel de l'attention. Le projet du Conseil fédéral prévoit un délai de 100 jours, contre 24 heures actuellement. Comme lors des débats en commission l'année précédente, la majorité bourgeoise a écarté des propositions écologiste et socialiste visant à ramener ce délai à 4 ou 30 jours, respectivement. Lors de l'examen du projet de loi sur le transport des voyageurs, le plénum a rejeté une proposition d'amendement de sa commission visant à autoriser le Conseil fédéral à convertir les prêts remboursables octroyés à des entreprises de transport concessionnaires (ETC) en prêts conditionnellement remboursables, voire à en suspendre le remboursement, comme il peut le faire actuellement s'agissant de prêts accordés aux CFF. Selon les opposants, sous couvert de garantir l'égalité de traitement entre les CFF et les ETC, cet amendement supprimait de fait l'obligation de remboursement.

Concernant l'indemnisation par la Confédération et les cantons des coûts non couverts par le transport régional des voyageurs, le Conseil national a décidé d'en étendre l'application aux prestations de transport touristique, dans la mesure où elles contribuent à accroître l'attractivité touristique et à réduire les émissions polluantes. Enfin, l'harmonisation des dispositions techniques et comptables, ainsi que la garantie d'une concurrence équitable entre les CFF et les entreprises privées en matière d'acquisition et d'entretien du matériel roulant n'ont pas suscité d'opposition.

Lors de la session d'automne, le Conseil des Etats s'est rallié à la chambre du peuple concernant la délégation des tâches de sécurité à des entreprises privées et le maintien de la possibilité d'équiper les agents de sécurité d'armes à feu, sur le fond d'un clivage gauche/droite identique et d'un rapport des forces similaire. Il a par contre rejeté l'extension des compétences de la police des transports votée par le Conseil national au motif qu'elle empiétait sur les compétences des polices cantonales. Au vote sur l'ensemble, les sénateurs ont approuvé le projet modifié de LOSETP par 19 voix contre 6 et 3 abstentions. S'agissant du second volet, la chambre haute a refusé l'extension du principe d'indemnisation dans le domaine des transports régionaux, jugeant que les moyens financiers faisaient défaut. Elle a par ailleurs décidé de soumettre les entreprises subventionnées à l'obligation d'attribuer au minimum deux tiers de leurs bénéfices à un fonds de réserve. Une fois que ce fonds atteindra 10% du chiffre d'affaires annuel, elles pourront cependant disposer librement de leurs excédents de recettes. Au vote sur l'ensemble, le Conseil des Etats a adopté le projet de loi sur la réforme des chemins de fer 2 à l'unanimité.³⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 20.03.2009
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session de printemps, les chambres ont procédé à l'examen et à l'**élimination des divergences concernant le premier paquet législatif** de la réforme des chemins de fer 2. Le Conseil national s'est d'abord rallié au Conseil des Etats s'agissant des compétences accordées aux organes de sécurité des entreprises de transports publics (LOSETP). Malgré l'opposition emmenée par une minorité UDC de la CTT-CN, le plénum a ainsi renoncé, par 90 voix contre 87, à habiliter ces organes à intervenir en cas de présomption d'infraction et à arrêter provisoirement des personnes sans obligation de les remettre immédiatement à la police cantonale. Concernant la loi sur le transport des voyageurs, la chambre du peuple a approuvé, par 93 voix contre 80, l'amendement de son homologue des cantons visant à conditionner l'octroi de concessions au respect des conditions de travail et de salaire usuelles dans la branche. Elle l'a en outre suivie en laissant à la Confédération la possibilité de transformer des prêts remboursables destinés au financement du renouvellement du matériel roulant en prêts conditionnellement remboursables, voire d'en suspendre le remboursement. La divergence au sujet des bénéfices des entreprises de transports régionaux jouissant d'une indemnisation pour leur frais non couverts a toutefois subsisté, le Conseil national ayant refusé, par 119 voix contre 56, d'abaisser le niveau du fonds de réserve obligatoire de 50 à 10% du chiffre d'affaires annuel. Finalement, il s'est rallié à la proposition de compromis du Conseil des Etats selon laquelle les entreprises disposent librement de leurs bénéfices dès lors qu'elles ont constitué un fonds de réserve équivalent à 25% de leur chiffre d'affaires annuel. En votation finale, la chambre basse a rejeté, par 99 voix contre 85, la LOSETP et adopté, par 157 voix contre 34, la loi sur la réforme des chemins de fer 2, tandis que la chambre haute a approuvé à l'unanimité les

deux objets. L'échec de la LOSETP au Conseil national s'explique par l'opposition conjointe et unanime des groupes UDC et PS. Si les deux groupes ont exprimé leur refus catégorique de privatiser les tâches de sécurité, l'UDC a critiqué la limitation des compétences des organes de sécurité, notamment en matière de mesures de contrainte, tandis que le PS a fustigé l'absence d'interdiction formelle des armes à feu.³⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 21.07.2009
NICOLAS FREYMOND

À l'été, le Conseil fédéral a mis en consultation la **deuxième phase de la réforme des chemins de fer 2**, laquelle reprend les 1er et 2e paquets ferroviaires de la Communauté européenne, ainsi que les directives européennes sur l'interopérabilité. Elle comporte également un projet de base légale pour les appels d'offres dans le secteur des transports par bus ainsi qu'un projet de réglementation du financement des services de protection.³⁶

Navigation

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 18.12.1992
SERGE TERRIBILINI

Le gouvernement a présenté aux Chambres un message concernant l'adoption de **plusieurs conventions et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime**. En premier lieu, il s'est agi de la Convention du 10 mars 1988 et de son protocole sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Celui-ci vise à la création d'un réseau mondial de surveillance et de contrôle, permettant de poursuivre les auteurs d'actes terroristes. En second lieu, le Conseil fédéral a soumis aux députés la convention internationale de 1989 sur l'assistance, qui entend qu'une opération d'assistance ait pour but non seulement la sauvegarde du navire et de son chargement, mais également la protection de l'environnement marin. Enfin, le dernier texte présenté était le protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Le message a proposé, en outre, les modifications de la loi sur la navigation maritime nécessaires pour l'entrée en vigueur de ces accords. Le parlement a adopté ces textes à l'unanimité.³⁷

Trafic aérien

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 19.06.1991
SERGE TERRIBILINI

Le Conseil fédéral avait proposé en 1990 **un crédit d'ouvrage de 75.5 millions de francs pour l'agrandissement du centre de la sécurité aérienne de Genève-Cointrin**, destiné notamment à construire un nouveau bâtiment et à remplacer les anciennes installations de traitement des données. Selon le gouvernement et les Chambres, qui ont adopté ce projet à l'unanimité, ces travaux sont nécessaires en raison principalement de l'accroissement incessant du volume du trafic aérien en Europe et en Suisse, ce qui exige une modernisation rapide des dispositifs de sécurité.³⁸

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.09.2010
NICOLAS FREYMOND

Le Conseil fédéral a adopté un message relatif à la loi d'application du financement spécial en faveur du trafic aérien, dont le principe fut approuvé par le peuple et les cantons l'année précédente. Le gouvernement a proposé une **modification de la loi fédérale concernant l'utilisation de l'impôt sur les huiles minérales à affectation obligatoire**, de sorte à inscrire dans la loi l'affectation du produit de l'impôt à la consommation sur les carburants d'aviation au seul trafic aérien. Le produit de cet impôt sera réparti à parts égales entre les tâches relevant de la sécurité aérienne et les mesures environnementales, d'une part, et les aéroports civils régionaux, d'autre part.³⁹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 15.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Lors de la session d'hiver, le **Conseil national** a approuvé l'entrée en matière, sans opposition. Lors de la **discussion par article**, les députés ont accepté à l'unanimité et sans discussion un amendement proposé par la CTT-CN afin de préciser que seuls les aéroports dotés d'un service de navigation peuvent bénéficier d'une contribution financière au titre de la sécurité aérienne. Au vote sur l'ensemble, la chambre basse a adopté le projet ainsi amendé sans la moindre opposition.⁴⁰

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 18.03.2011
SUZANNE SCHÄR

Diskussionslos und einstimmig nahm der Ständerat das teilrevidierte **Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer** an, wie es der Nationalrat im Vorjahr verabschiedet hatte. In der Schlussabstimmung verabschiedeten beide Räte die Vorlage einstimmig, nach der die Verbrauchssteuer auf Flugtreibstoffen nicht mehr in die Finanzierung des Strassenverkehrs fliesst, sondern zweckgebunden für den Flugverkehr eingesetzt werden soll. Die jährlich CHF 40 bis 50 Mio. werden hälftig für die technische Sicherheit und zu je einem Viertel in die Sicherheit vor Anschlägen sowie in Umweltmassnahmen investiert.⁴¹

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 05.03.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Anfang März 2021 präsentierte der Bundesrat seine Botschaft zur **Änderung des Luftfahrtgesetzes (BRG 21.022)**; diese umfasste drei Aspekte. Erstens sieht die Revision vor, dass die Mitglieder einer Flugzeugbesatzung auch ohne Vorverdacht einem Alkoholtest unterzogen werden können. Zweitens sollen Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ein vereinfachtes Melderecht erhalten, wenn sie Zweifel an der medizinischen Tauglichkeit der Besatzung oder der Fluglotsinnen und -lotsen hegen. Drittens soll es möglich werden, beim nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr mit dem Flugsicherungsdienst in einer Landessprache – und nicht nur in Englisch – zu kommunizieren. Mit diesem letzten Punkt soll die Motion 19.3531 der KVF-NR umgesetzt werden. Die Vernehmlassung zu dieser Vorlage dauerte von Juni bis Oktober 2020. Die vorgeschlagenen Änderungen wurden mehrheitlich begrüsst. Aufgrund der Rückmeldungen wurde jedoch ein Vorschlag etwas abgeändert: Ursprünglich war vorgesehen, dass auch Hilfspersonen von Ärztinnen und Ärzten sowie von Psychologinnen und Psychologen ein vereinfachtes Melderecht erhalten sollen. Dieses wurde jedoch aufgrund der oft fehlenden medizinischen Fachkenntnisse der Hilfspersonen von vielen Vernehmlassungsteilnehmerinnen und -teilnehmern kritisiert und in der Folge aus der Vorlage gestrichen.⁴²

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 03.06.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die **Änderung des Luftfahrtgesetzes** stand in der Sommersession 2021 auf dem Programm des Nationalrates. Mit der Revision wollte der Bundesrat zwei Sicherheitslücken schliessen sowie die Sprachenfrage beim Funken im nichtgewerbsmässigen Sichtflugverkehr klären, welche durch die Motion 19.3531 der KVF-NR aufgeworfen worden war. Die grosse Kammer pflichtete der Formulierung des Bundesrates zu den unangemeldeten Alkoholtests im Rahmen von Vorfeldinspektionen bei. Sie lehnte jedoch ein vereinfachtes Melderecht für Ärztinnen und Ärzte sowie Psychologinnen und Psychologen ab. Dieses hätte es dem Fachpersonal erlaubt, dem BAZL einen Verdacht auf Untauglichkeit des Personals – beispielsweise durch eine Sucht oder eine psychische Krankheit – zu melden. Bundesrätin Sommaruga argumentierte hier vergeblich, dass ein solches Melderecht für die Sicherheit im Flugverkehr sehr entscheidend sei. Bei der Umsetzung der Motion 19.3531 der KVF-NR präziserte die grosse Kammer den Entwurf des Bundesrates dahingehend, dass der Grundsatz «english only» ausschliesslich für den Flughafen Zürich angewendet werden soll. Bei allen anderen Flughäfen solle im nicht gewerbsmässigen Sichtflugverkehr neben Englisch auch in der jeweils vorherrschenden lokalen Amtssprache kommuniziert werden können. In der Gesamtabstimmung sprach sich der Nationalrat einstimmig für die Annahme des Entwurfes aus.⁴⁵

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 13.09.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Der **Ständerat** widmete sich in der Herbstsession 2021 der **Änderung des Luftfahrtgesetzes**. Die kleine Kammer folgte in der Frage der Sprachen, welche beim Funken verwendet werden dürfen, dem Nationalrat. Ebenso unbestritten war die Zustimmung zu stichprobenartigen Alkoholkontrollen beim Flugpersonal. Der dritte Punkt der Vorlage, das Melderecht für medizinisches Fachpersonal bei Zweifeln an der medizinischen Tauglichkeit der Pilotinnen und Piloten, gab im Rat am meisten zu reden. Hansjörg Knecht (svp, AG) erörterte für die Mehrheit der vorberatenden KVF-SR, dass es dem medizinischen Fachpersonal bereits heute möglich sei, sich innerhalb von 1-2 Wochen von der Schweigepflicht entbinden zu lassen. Weitergehende Massnahmen seien daher nicht notwendig. Minderheitssprecher Mathias Zopfi (gp, GL) widersprach diesem Votum. Für ihn war klar, dass Ärztinnen und Ärzte nicht zuerst noch von der Schweigepflicht entbunden werden sollen, bevor sie eine Meldung machen dürfen, die eventuell für die Sicherheit zahlreicher Passagiere eminent wichtig ist. Es sei unlogisch, eine solche Hürde ins Gesetz einzubauen. Er bat daher, seiner Minderheit und damit der Version des Bundesrates zu folgen. Bundesrätin Sommaruga schloss sich den Worten von Zopfi an und bat den Rat eindringlich, der Minderheit zu folgen. Diese Voten überzeugten die kleine Kammer, sie stimmte dem Minderheitsantrag mit 31 zu 11

Stimmen zu. In der Gesamtabstimmung nahm der Ständerat die Vorlage mit 41 zu 0 Stimmen bei einer Enthaltung an. ⁴⁴

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 17.12.2021
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die beiden Räte konnten in der Wintersession 2021 bei der **Revision des Luftfahrtgesetzes die letzte Differenz ausräumen**, welche das freiwillige Melderecht für medizinisches Fachpersonal betraf. Der Ständerat konnte sich hierbei mit seinem Beschluss durchsetzen, dass diese Personen beim BAZL eine Meldung machen können, wenn sie Zweifel an der Flugtauglichkeit der Pilotinnen und Piloten haben – ohne dass sie sich vorher vom Arztgeheimnis entbinden lassen müssen. Mit dieser Massnahme, die analog zum Strassenverkehr eingeführt wird, erhoffen sich die Räte mehr Sicherheit im Flugverkehr. In den Schlussabstimmungen wurde die Vorlage jeweils einstimmig angenommen. ⁴⁵

Protection de l'environnement

Politique climatique

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 16.12.2010
NICOLAS FREYMOND

Au **Conseil national**, lors de la session d'automne, la majorité de la CEATE-CN a proposé au plénum de recommander le rejet de l'**initiative** et de ne pas entrer en matière sur le contre-projet, le jugeant inutile en raison de la révision de la loi sur le CO2 adoptée par les députés lors de la session d'été au titre de contre-projet indirect à l'initiative « pour un climat sain », laquelle prévoit un taux d'émission moyen de 150 gr/km pour les automobiles dès 2013. Lors de la discussion, seuls le PS et les Verts ont plaidé en faveur de l'initiative, estimant ses revendications modérées et profitables à la réduction des émissions de dioxyde de carbone et au renforcement de la sécurité routière. Suivant le gouvernement et la commission, les députés ont recommandé, par 116 voix contre 58, le rejet de l'initiative. Concernant le **contre-projet**, outre la proposition de non entrée en matière de la CEATE-CN, le PBD a déposé une proposition de renvoi à la commission afin que celle-ci en retravaille le texte de telle sorte qu'il ne contienne aucune interdiction visant les nouvelles voitures, mais qu'il reprenne les normes de l'UE et prévoie de ramener à 130 gr/km d'ici à 2015 les émissions des voitures neuves, conformément à la motion précitée de la CEATE-CN. Si le PLR et l'UDC s'y sont opposés, se ralliant à la CEATE-CN, le PS, les Verts et la quasi totalité du groupe PDC-PEV-Verts libéraux ont soutenu la proposition du PBD. Ainsi, par 95 voix contre 75, les députés ont approuvé l'entrée en matière et renvoyé le contre-projet à leur commission. Cette dernière a rapidement présenté un nouveau texte pratiquement identique au projet initial du Conseil fédéral et la chambre du peuple a repris ses travaux lors la session d'hiver. Lors de la discussion par article, les députés ont approuvé, par 111 voix contre 70, l'abaissement à 130 gr/km d'ici à 2015 des émissions maximales autorisées pour les voitures neuves, rejetant par là même la proposition d'une minorité Wasserfallen (plr, BE) visant à repousser le délai à fin 2017. Le plénum a en outre refusé, par 121 voix contre 60, d'introduire un second objectif à 95 gr/km d'ici à 2020, ainsi que le souhaitait une minorité Teuscher (pe, BE). Sur proposition de la CEATE-CN, les autres dispositions ont été approuvées selon le projet du Conseil fédéral. Au vote sur l'ensemble, le Conseil national a adopté le contre-projet, par 105 voix contre 65, en dépit du rejet unanime de l'UDC. Les chambres ont en outre prorogé d'un an le délai de traitement de l'initiative, soit jusqu'au 25 février 2012. Par ailleurs, dans l'attente de l'examen du contre-projet, le CE a prorogé jusqu'à la session d'hiver 2012 le délai de traitement de l'initiative du canton de Berne en faveur de l'instauration d'une imposition différenciée des véhicules afin de promouvoir les plus respectueux de l'environnement. ⁴⁶

Politique sociale

Santé, assistance sociale, sport

Stupéfiants

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 14.12.2001
MARIANNE BENTELI

Während vor drei Jahren, als das EVED erstmals ankündigte, die Grenze für das Fahren in angetrunkenem Zustand (Fiaz) im **Strassenverkehrsgesetz** auf 0,5 Promille senken zu wollen, vor allem die Wirte gegen diese Absicht Sturm liefen, machten sich nun im Parlament die Vertreter der Randregionen dagegen stark und verlangten, diese dürfe man nicht „austrocknen“. Der Nationalrat erklärte die Promillegrenze zum Politikum, weshalb sie nicht länger vom Bundesrat, sondern vom Parlament in einer Verordnung der eidgenössischen Räte festgelegt werden soll, eine Auffassung, der sich der Ständerat in der Differenzbereinigung anschloss. Bundesrat Leuenberger machte vergeblich geltend, die Promillegrenze sei das Resultat wissenschaftlicher Erkenntnisse, unter Umständen lebensentscheidend und gerade deshalb nicht politisch aushandelbar. (Zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes siehe hier. Zu Bestrebungen, den privaten TV-Sendern Alkoholwerbung zu gestatten, siehe hier).⁴⁷

OBJET DU CONSEIL FÉDÉRAL
DATE: 24.09.2002
MARIANNE BENTELI

Der Ständerat genehmigte in der Herbstsession eine Verordnung, mit welcher die **Promillegrenze im Strassenverkehr von 0,8 auf 0,5 gesenkt** wird. Ein Antrag Hess (fdp, OW), die Grenze bei 0,7 Promillen festzusetzen, wurde mit 29 zu 13 Stimmen abgelehnt. Gemäss der Verordnung wird eine Person, die mit Blutalkoholwerten zwischen 0,5 und 0,8 Promille (gewöhnliche Angetrunkenheit) ein Fahrzeug lenkt, mit Haft oder Busse bestraft; wer sich mit mehr als 0,8 Promillen ans Steuer setzt (qualifizierte Angetrunkenheit), soll mit Gefängnis oder Busse, einem Eintrag im Strafregister sowie einem Ausweisentzug von mindestens drei Monaten bestraft werden. Die Räte hatten im Vorjahr beschlossen, neu anstelle des Bundesrates selber über die Promillegrenzwerte zu bestimmen.⁴⁸

-
- 1) Presse du 2.7 et 5.11.92; NZZ, 19.11.92.
 - 2) FF, 1993, III, p. 733 ss.; Presse du 22.4, 9.9 et 10.9.93
 - 3) BO CE, 1994, p. 65 ss.; Presse du 4.3.94; NZZ, 21.4.94
 - 4) BO CN, 1995, p. 481 ss.; Presse du 10.3.95.
 - 5) BO CE, 1995, p. 1064; BO CE, 1995, p. 808 s.; BO CN, 1995, p. 2294; FF, 1995, IV, p. 483 ss.; LZ et BaZ, 19.4.95.
 - 6) Presse du 18.4.96.
 - 7) Presse du 4.9.96; presse du 12.1.96; NZZ, 5.3.96.
 - 8) FF, 1999, p. 4106 ss.
 - 9) BO CE, 2000, p. 206 ss.; CdT, 24.3.00.
 - 10) BO CN, 2001, p. 877 ss.; presse du 4.4 et 22.6.01.
 - 11) BO CE, 2001, p. 559 ss.; 828 s. et 1043; BO CN, 2001, p. 1558 ss. et 2010; presse du 22.8 et 26.9.01; TG, 28.11.01; 24h, 4.12.01.
 - 12) FF, 2002, p. 3669 ss.; BO CE, 2002, p. 724 ss.
 - 13) BO CN, 2003, p. 121 ss., 128 ss. et 520; BO CE, 2003, p. 371; presse du 7.3.03.
 - 14) Presse du 29.4.04; DETEC, communiqué de presse, 28.4 et 23.11.04.
 - 15) Presse du 24.11.05.
 - 16) FF, 2007, p. 7167 ss.; NZZ, 29.9.07.
 - 17) BZ, 6.11.07; Bund, 28.11.07.
 - 18) BO CN, 2008, p. 167 ss., 282 ss., 414 ss. et 487; BO CE, 2008, p. 126 ss., 180 et 210; FF, 2008, p. 2115 s.
 - 19) Presse du 6.11.08.
 - 20) Bund, 13.3.09 (BE); NZZ, 16.3.09; BaZ, 18.3.09 (BL); NZZ, 16.9.09 (AG et SO).
 - 21) FF, 2010, p. 7703 ss.
 - 22) BBI, 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.
 - 23) BBI 2021, 1260; Medienmitteilung Bundesrat vom 19.5.21
 - 24) AB SR, 2021, S. 988 ff.
 - 25) BBI 2021, 3026
 - 26) AB NR 2021, S. 2668 ff.; AB NR 2021, S. 2679 ff.
 - 27) AB NR, 2022, S. 101 f.; AB NR, 2022, S. 623; AB SR, 2022, S. 2 ff.; AB SR, 2022, S. 251
 - 28) AB NR, 2022, S. 288 ff.
 - 29) AB SR, 2022, S. 283 ff.
 - 30) AB NR, 2022, S. 1383 f.; Blick, 29.6.22
 - 31) AB SR, 2022, S. 1058 ff.
 - 32) FF, 2007, p. 2517 ss.; presse du 10.3.07; DETEC, communiqué de presse, 9.3.07.; NZZ, 4.4, 5.5 et 22.8.07.
 - 33) BO CN, 2008, p. 178 ss.
 - 34) BO CN, 2008, p. 178 ss.; BO CE, 2008, p. 648 ss.
 - 35) BO CN, 2009, p. 120 ss., 269 s. et 591 ss.; BO CE, 2009, p. 122 ss. et 279; RO, 2009, p. 5597 ss.; LT et NZZ, 18.3.09; presse des 20 et 21.3.09.
 - 36) FF, 2009, p. 4871; NZZ, 25.6.09; DETEC, communiqué de presse, 24.6.09.
 - 37) BO CE, 1992, p. 1362; BO CE, 1992, p. 331 ss.; BO CN, 1992, p. 1782 s.; BO CN, 1992, p. 2791; FF, 1992, II, p. 1533 ss.; FF, 1993, I, p. 19 ss.; NZZ, 20.2.92.
 - 38) BO CE, 1991, p. 222 ss.; BO CN, 1991, p. 1149 s.; FF, 1991, II, p. 1529; NZZ, 15.5.91; JdG, 19.6.91
 - 39) FF, 2010, p. 5937 ss.
 - 40) BO CN, 2010, p. 2052 ss.
 - 41) AB SR, 2011, S. 156 f., 340; AB NR, 2011; S. 559; BBI, 2011; S. 2755; NZZ, 30.6.11.

- 42) BBl 2021, S. 626 ff.
- 43) AB NR, 2021, S. 1024 ff.
- 44) AB SR, 2021, S. 766 ff.
- 45) AB NR 2021, S. 2461; AB NR 2021, S. 2757; AB SR 2021, S. 1232 f.; AB SR 2021, S. 1444
- 46) BO CN, 2010, p. 1584 ss., 1605 ss. et 1876 ss.; BO CE, 2010, p. 1327 et 1347.
- 47) AB NR, 2001, S. 902 ff.; AB SR, 2001, S. 564 ff.
- 48) BBl, 2002, S. 3937 ff.; AB SR, 2001, S. 724 ff.