

qui sont destinés à l'ensemble des activités socio-économiques et non à trois branches seulement, comme c'est le cas pour les saisonniers.

Outre le but de la stabilisation, le Conseil fédéral, par les mesures limitatives, poursuit l'objectif d'une amélioration de la structure du marché du travail aux fins d'assurer un équilibre optimal en matière d'emploi. Or, force est de constater que, très souvent, les anciens saisonniers, bénéficiant de la mobilité professionnelle après la transformation de leur statut, délaissent la branche d'activité dans laquelle ils ont mûri leurs droits et se retrouvent au chômage avec une fréquence au-dessus de la moyenne.

Ce phénomène, dû au caractère peu attractif d'une bonne part des emplois saisonniers, non seulement repose constamment le problème de la pénurie de main-d'oeuvre dans ces branches, mais entrave aussi sérieusement les efforts d'amélioration structurelle du marché du travail.

Tout en ne cessant d'inciter les branches concernées à améliorer leurs conditions de travail, le Conseil fédéral reste néanmoins parfaitement conscient des difficultés de certaines entreprises, dont les exploitations agricoles. Les cantons qui peuvent disposer librement de leurs contingents sont appelés à accorder une attention particulière aux problèmes spécifiques des différentes activités. Le fait qu'au cours des cinq dernières années le nombre de saisonniers occupés dans l'agriculture et la sylviculture ait augmenté de près de 44 pour cent tendrait à prouver que les cantons ont su tenir compte dans la mesure du possible des besoins croissants de ces branches. Eu égard à l'évolution – ascendante depuis quelques années – de l'effectif de la population étrangère, le Conseil fédéral doit faire preuve d'une extrême prudence lors de la libération des nombres maximums. Afin de permettre à l'économie dans son ensemble de faire face aux besoins croissants de personnel, déterminés par la persistance d'une bonne situation économique, il a donc décidé de maintenir, au cours de ces dernières années, les contingents au même niveau. Il a en outre décidé, le 22 mars 1989, de libérer entièrement les contingents d'autorisations à l'année et saisonnières, bloqués depuis 1984. L'OFIAMT a pu ainsi procéder à l'octroi d'un certain nombre d'unités saisonnières supplémentaires aux cantons, afin notamment de leur permettre de répondre aux besoins les plus urgents de leur économie à caractère saisonnier.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

89.304

Interpellation Günter

N 1. Willentlich geschaffene Sachzwänge

N 1. Politique du fait accompli

Wortlaut der Interpellation vom 31. Januar 1989

Seit zwei Jahren versuche ich, den Bundesrat zu einer baldigen Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative zu ermuntern, da der Fragenkomplex längst reif für die Volksabstimmung ist und vor dem Erstellen der Botschaft keine Expertenabklärungen irgendwelcher Art mehr nötig sind.

Die unerklärlich zögernde Bearbeitung des Geschäftes nährt den Verdacht, dass beabsichtigt ist, vor der Abstimmung mit den so geschaffenen Sachzwängen Stimmung gegen die Initiative machen zu können.

Zwar hat sich der Bundesrat in der Beantwortung der Motion der LdU/EVP-Fraktion (87.598 Autobahn. Moratorium bis zur Abstimmung) schriftlich gegen diese Unterstellung verwahrt:

«... mit der Weiterführung der Projektierungsarbeiten sollen indessen keine Sachzwänge geschaffen werden, um die Abstimmung über die 4 Initiativen zu beeinflussen ...»

In der Beantwortung meiner schriftlichen Anfrage zur Teilstrecke Avenches–Murten/Löwenberg (88.629) schreibt der Bundesrat dann allerdings widersprüchlich: «... liegt das in allen Punkten bereinigte und genehmigte Ausführungsprojekt vor, steht einem Baubeginn nichts mehr im Wege. Mit Bezug auf die Kleeblatt-Initiative werden damit keine rechtlich unzulässigen Sachzwänge geschaffen ...»

Das wurde auch nie behauptet: Was wir kritisieren, ist die Verzögerung der Abstimmung über ein Thema, das längst abstimmungsreif ist, damit inzwischen – zwar juristisch möglich, aber politisch widersinnig – Sachzwänge geschaffen werden können.

Die schwankende Haltung des Bundesrates und seine widersprüchlichen Auskünfte an Fragende aus dem Parlament werden nun etwas klarer. Wir wissen heute, dass im Sommer 1987 ein internes Mitberichtsverfahren zum Thema N 1 lief. Zu diesem habe ich bereits in der Einfachen Anfrage 88.629 Fragen gestellt, die teilweise nicht beantwortet wurden. Auch wurden die an die Öffentlichkeit gelangten zitierten Fakten zum Teil als falsch bezeichnet. Damit waren wohl vor allem die umweltschützerischen und raumplanerischen Bedenken des EJPD gegen Teile der N1 gemeint. Es bleibt aber festzuhalten, dass diese Fakten in der von mir zitierten Weise bestehen bleiben, obwohl das EVED sie intern wegzu erklären versuchte.

Inzwischen ist mir aber der Mitbericht des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes (vom 1. Juni 1987) zum Antrag des EVED vom 18. Mai 1987 bekannt. Und diese Stellungnahme gibt zu schwersten demokratischen Bedenken Anlass. Der Mitbericht zum Antrag des EVED vom 1. Juni 1987 lautet nämlich:

«...»

1. Der Antrag des EVED findet unsere volle Zustimmung.

2. Wir sind dem EVED dankbar für das rasche Vorgehen bei den Vorbereitungsarbeiten. Nur so – durch Tatsachen – kann den unzeitgemässen Volksinitiativen gegen diesen Abschnitt der N 1 und gegen andere Nationalstrassenabschnitte angemessen entgegnet werden.

3. In Anbetracht der lebhaften Debatten in der Öffentlichkeit zwischen Befürwortern und Gegner des Nationalstrassenbaus sollte dem vorliegenden Entscheid des Bundesrates die nötige Publizität verliehen werden.

4. Wir bitten das EVED zudem um Informationen darüber, nach welchem Terminplan die weiteren Studien und Arbeiten bezüglich des in Frage stehenden Nationalstrassenabschnittes sich voraussichtlich abwickeln werden.
sig. Delamuraz»

Ich frage den Bundesrat bei allem Respekt vor interner Meinungsbildung im Bundeshaus:

1. Sieht er ein, dass es nicht angängig ist, wenn von unserer Regierung gegenüber dem Parlament und Volk behauptet wird, man wolle keine Sachzwänge schaffen, und dabei intern offenbar ganze Departemente mit ihrem ganzen Gewicht just diesen Zweck anvisieren?

2. Wo bleibt in diesen Departementen der Respekt vor den Stimmbürgern? (Die allfällige Auffassung, im internen Meinungsaustausch brauche der Stimmbürger nicht respektiert zu werden, da dieser vertraulich sei, kann nicht akzeptiert werden!)

3. Will der Gesamtbundesrat tatsächlich das Volk erst über die Kleeblatt-Initiativen abstimmen lassen, wenn möglichst viele Teile der Strassen gebaut sind – wie man aus der prominenten Stellungnahme des EVD vermuten kann –, oder hegt er in diesem Punkt eine andere Meinung?

4. Verhält sich das EVED in Zukunft so, dass es weiterhin den Beifall des EVD bekommt, weil man versucht, möglichst rasch vorwärts zu machen, um «mit Tatsachen den unzeitgemässen Volksinitiativen zu entgegnen»? (vide 2. Abschnitt der Stellungnahme EVD)

5. Ist der Bundesrat bereit, die verschiedenen internen Mitberichte zur N 1 und die daraus gezogenen Schlüsse des EVED zu veröffentlichen, um das Vertrauen in die Behörden wieder herzustellen?

Texte de l'interpellation du 31 janvier 1989

J'essaie depuis deux ans d'inciter le Conseil fédéral à ordonner aussitôt que possible la votation sur la quadruple initiative, étant donné que la question peut depuis longtemps déjà être tranchée par le peuple et qu'il n'est pas nécessaire de faire des expertises pour pouvoir rédiger le message y relatif.

La réticence avec laquelle l'affaire est traitée laisse craindre que l'on cherche à construire autant que possible dans les zones concernées pour créer des situations de fait accompli qu'on invoquerait ensuite lors de la campagne pour combattre l'initiative.

Il est vrai que le Conseil fédéral a contesté formellement le bien-fondé de cette hypothèse dans sa réponse à la motion du groupe AdI/PEP (87.598 «Projets d'autoroutes. Moratoire»). Il écrit: «il n'est pas question de poursuivre les travaux de planification dans le seul but de créer un fait accompli et de vouloir influencer le vote sur ces quatre initiatives».

Cependant, il se contredit par sa réponse à ma question ordinaire concernant le tronçon Avenches-Morat/Loewenberg (88.629) dans laquelle il écrit: «Dès que le projet définitif est mis au point dans ses moindres détails, puis approuvé, plus rien ne s'oppose au début des travaux. Quant aux initiatives populaires de l'AST, elles ne peuvent nullement être considérées comme des contraintes juridiques».

Personne n'a prétendu cela: ce que nous critiquons, c'est le fait que la votation sur une affaire qui peut être tranchée depuis longtemps soit différée, de façon à placer le peuple devant un fait accompli – ce qui est certes légal, mais discutable du point de vue politique.

On commence à y voir plus clair dans les contradictions relevées dans les réponses faites par le gouvernement aux députés qui lui demandent des explications sur son attitude hésitante. Nous savons maintenant qu'une procédure de co-rapports a eu lieu en été 1987 au sujet de la N 1. J'avais demandé des renseignements à cet égard dans ma question ordinaire no 88.629; je n'ai reçu que des réponses partielles. Les faits qui ont été divulgués seraient, affirme le Conseil fédéral, «entachés d'erreurs». En l'occurrence, on vise manifestement les réserves exprimées par le DFJP contre la construction de certains tronçons de la N1, criticables du point de vue de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Il n'en reste pas moins que les faits que j'ai cités sont là, bien que le DFTCE ait essayé de les nier au cours de la procédure administrative interne. Entre-temps, j'ai eu connaissance du co-rapport du 1er juin 1987 que le DFEP a élaboré en réponse à la proposition du DFTCE du 18 mai 1987. Or, ce co-rapport est franchement inquiétant pour quiconque reste attaché à la démocratie.

On y lit en effet ce qui suit:

«....

1. Nous approuvons sans réserve la proposition du DFTCE.
2. Nous félicitons le DFTCE pour la rapidité avec laquelle il a mené à terme les travaux préparatoires. C'est ainsi – par des faits – qu'on peu combattre efficacement ces initiatives populaires anachroniques lancées contre l'achèvement de ce tronçon de la N 1 et contre d'autres parties de routes nationales.
3. Compte tenu du vif débat public qui s'est engagé entre les partisans et les adversaires des routes nationales, il est nécessaire d'assurer une publicité suffisante à la présente décision du Conseil fédéral.
4. Nous prions le DFTCE de nous indiquer le calendrier des échéances prévues pour le déroulement futur des études et des autres travaux concernant le tronçon de route nationale en question.

Signé Delamuraz» (Traduction)

Sans vouloir en aucune façon contester le droit des offices fédéraux de se forger une opinion par un échange de vues sur le plan interne de l'administration, je demandé au Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Reconnaît-il qu'on ne peut accepter qu'il affirme au Parlement et au peuple ne pas vouloir créer de fait accompli, alors que des départements font tout ce qui est en leur pouvoir, sur le plan interne de l'administration, pour atteindre ce but?
2. A-t-on encore une quelconque considération pour le ci-

toyen dans ces départements? (Si on estime qu'on peut en faire abstraction lors d'échanges de vues qui ont lieu au sein de l'administration parce que ces discussions restent confidentielles, cela est intolérable!)

3. Le Conseil fédéral en tant qu'autorité collégiale a-t-il effectivement l'intention de ne soumettre la quadruple initiative à la décision du peuple que lorsque la construction des routes en question sera aussi avancée que possible – comme on peut le penser compte tenu du fameux co-rapport du DFEP – ou a-t-il d'autres intentions en la matière?

4. Le DFTCE continuera-t-il à se comporter de manière à jouir encore de l'approbation du DFEP en essayant de faire progresser les travaux aussi vite que possible afin de lutter par des actes contre les initiatives populaires en question, prétenduement anachroniques (cf. la 2e partie de l'avis du DFEP)?

5. Le Conseil fédéral est-il disposé à publier les co-rapports internes concernant la N 1 et les conclusions qu'en a tirées le DFTCE, afin de rétablir ainsi la confiance dans nos autorités?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 17. Mai 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 17 mai 1989

Der Bundesrat hatte schon mehrmals Gelegenheit, zu den vom Interpellanten nun auch in diesem Vorstoss aufgeworfenen Fragen Stellung zu beziehen, so bei der Beantwortung des Postulates Günter vom 17. Juni 1987 «Kleeblatt-Initiative. Abwarten des Volksentscheides», der Motion der LdU/EVP-Fraktion vom 8. Oktober 1987 «Autobahnbau. Moratorium bis zur Abstimmung» und der Einfachen Anfrage Günter vom 15. März 1988 «Teilstrecke Avenches – Murten/Löwenberg». Unter Hinweis auf diese erst kürzlich erfolgten Stellungnahmen können deshalb die gestellten Fragen in zusammenfassender Kürze wie folgt beantwortet werden:

1. Lancierung und Einreichung einer eidgenössischen Volksinitiative haben keine aufschiebende Wirkung. Die Initiative wird erst mit ihrer Annahme durch Volk und Stände rechtswirksam. Der Bundesrat will die Vorarbeiten im üblichen Verfahren weiterführen. Ob im Einzelfall auch bauliche Massnahmen vertretbar sind, wird sorgfältig geprüft. Dabei werden nicht wieder rückgängig zu machende Handlungen nur nach einer eingehenden Interessenabwägung bewilligt.
2. Der Nationalstrassenbau beruht auf der Bundesverfassung. Mit der Weiterbearbeitung der vier Nationalstrassenstrecken, die von den Kleeblatt-Initiativen betroffen sind, geht es daher nicht darum, Sachzwänge zu schaffen, sondern ein Verfassungsauftrag wird – auch aus dem vom Interpellanten erwähnten Respekt vor den Stimmbürgern – erfüllt.
3. Für die Behandlung von eidgenössischen Volksinitiativen durch den Bundesrat und das Parlament gelten gesetzliche Fristen. Der Bundesrat hat die Botschaft über die am 2. Juli 1987 eingereichten Kleeblatt-Initiativen am 25. Januar 1989 – also rund ein halbes Jahr vor Ablauf der im Geschäftsverkehrsgesetz vorgesehenen Frist – beschlossen. Auf die Behandlung der Initiativen in den beiden Räten kann der Bundesrat zeitlich aber keinen Einfluss nehmen. Der Bundesrat legt gleichwohl grossen Wert auf eine frühestmögliche Durchführung der Volksabstimmungen.
4. Das Vorverfahren und die Beratungen des Bundesrates über Sachgeschäfte sind nicht öffentlich. Der Bundesrat nimmt deshalb keine Stellung zu Fragen über die Behandlung solcher Angelegenheiten, auch und vor allem dann nicht, wenn einzelne Aspekte durch unzulässige Indiskretionen und zusammenhangslos an die Öffentlichkeit gelangt sind.
5. Der Bundesrat ist dementsprechend nicht bereit, interne Stellungnahmen aus dem Mitberichtsverfahren zu veröffentlichen.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

Interpellation Günter N 1. Willentlich geschaffene Sachzwänge

Interpellation Günter N 1. Politique du fait accompli

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.304
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.06.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1189-1190
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 548