

moyen mis à la disposition de l'Etat par le peuple. Par conséquent, il importe d'engager ces deniers publics avec prudence et modération. Il convient d'écarter tout investissement dans la planification de projets qui, selon toute probabilité, ne pourront pas être réalisés en raison de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution.

Pour ces raisons, il a fallu décréter immédiatement un arrêt des travaux relatifs à la planification et aux projets de construction routière dans la région des Alpes. Ces mesures ont un caractère prévisionnel aussi longtemps que les dispositions d'exécution font défaut. Il faut éviter de créer un fait accompli qui empêcherait une saine analyse de la situation. Le débat politique peut donc commencer, mais il doit bien entendu s'inspirer du nouvel article constitutionnel, sans pour autant négliger toute l'importance que revêt dans certaines régions des Alpes un réseau routier aménagé judicieusement.

En matière de politique étrangère, nous savions d'emblée que l'Union européenne allait inclure le résultat du vote suisse dans ses réflexions sur la politique européenne des transports. Certaines réactions ont effectivement été assez dures. Toutefois, il existe de multiples intérêts communs qui justifient l'ouverture rapide de négociations bilatérales prévues dans l'Accord sur le transit.

L'acceptation de l'initiative des Alpes n'a pas pour conséquence d'immobiliser en Suisse le trafic marchandises d'importance européenne appelé à franchir les Alpes. Nous avons cependant reçu pour mandat de mettre à disposition au cours des dix prochaines années les capacités ferroviaires requises. A la faveur de l'évaluation de l'avant-projet de la NLFA, nous fixerons les étapes de la construction et leur calendrier de façon qu'il soit possible de garantir un transfert des marchandises de la route au rail. Ainsi, l'Europe disposera à terme d'une infrastructure ferroviaire moderne pour assurer le transit des marchandises.

Lorsqu'il s'agira de traduire dans les faits la récente décision du souverain, nous veillerons à respecter nos engagements internationaux et à éviter toute discrimination. Il existe en outre un besoin de renseigner nos partenaires européens, qui désirent connaître nos intentions, et nous allons en tenir compte.

#### Réponses aux différentes questions

1. Nous connaissons l'avis des auteurs de l'initiative. Comme nous l'avons vu, ce n'est pas le seul critère d'interprétation du texte constitutionnel. De plus, ce point de vue a déjà été réfuté lors du débat au Parlement.

2. Les questions 2 à 5 font l'objet des mises au point actuelles; il est dès lors trop tôt pour y répondre.

Etant donné que l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution concerne aussi le transit des voyageurs, il en résulte des problèmes d'interprétation et une application étendue des mesures prises à titre provisoire. Nous sommes donc prêts à coopérer en vue de disposer rapidement d'une législation d'application, grâce à laquelle on pourra définir où il est possible de lever le blocage des travaux de planification et d'études. A ce propos, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution.

Actuellement, rien n'est encore fixé quant à la forme et au contenu de la future législation, ne serait-ce qu'en raison des interventions présentées par les différentes parties (initiatives parlementaires ou motions traitant ou non de la N 9 entre Sierre et Brigue). Dès lors, il n'est guère aisé de répondre concrètement aux questions posées. Seul l'achèvement des études en cours nous permettra de donner des précisions quant à l'interprétation des notions floues du texte constitutionnel ainsi qu'au devenir des tronçons en question.

94.3025

### Dringliche Interpellation Schmidhalter Planungs- und Projektierungsstopp für National- und Hauptstrassen

#### Interpellation urgente Schmidhalter Routes nationales et routes principales. Arrêt de la planification

*Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994*

1. Ist der Bundesrat nicht der Meinung, dass es zu weit geht und über das Ziel hinausschiesst, einen sofortigen und vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp auf allen National- und Hauptstrassen im Alpengebiet zu erlassen – nachdem alle Beteiligten (Bundesrat, Parlament, Initianten und Gegner der Initiative) im Abstimmungskampf fast alle möglichen Interpretationen bekanntgegeben haben?

2. Ist dieser für ganze Regionen und Kantone wirtschaftlich einschneidende Beschluss, z. B. höchste Arbeitslosenquote im Kanton Wallis oder Unterbeschäftigung im Baugewerbe, nicht eine «flächendeckende Strafaktion» gegen das Alpengebiet; hätte man nicht wenigstens differenziert den sofortigen Handlungsbedarf an den drei das Alpengebiet querenden Nationalstrassen berücksichtigen müssen, da nachweisbar sofortiger Handlungsbedarf nur bei der Nationalstrasse im Oberwallis vorhanden ist? Hätte man nicht gleichzeitig differenziert das Abstimmungsergebnis der Regionen längs dieser Nationalstrassen interpretieren müssen und nicht einen integralen, sofortigen, vollständigen Planungs- und Projektierungsstopp dekretieren sollen?

3. Ist der Bundesrat bereit, unverzüglich Ausführungsbestimmungen zu erlassen, wonach bei zeitlich dringend benötigten Strassen wenigstens die Planungs- und Projektierungsarbeiten weitergeführt werden können, da die Planungsergebnisse ja öffentlich aufgelegt werden und alle Einspruchsmöglichkeiten bis zum Bundesgericht garantiert sind?

4. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass der schnellste Weg in einer vorweggenommenen Ergänzung des Bundesbeschlusses über das Nationalstrassennetz vom 21. Juni 1960 erfolgen könnte? Sollte man nicht mit einer zusätzlichen Schlussbestimmung im Bundesbeschluss vom 21. Juni 1960 festhalten, dass die Nationalstrasse Siders-Brig keine Transitstrasse im Sinne von Art. 36sexies Absatz 3 ist, da das Transitaufkommen nur 5 Prozent beträgt? Sollte bei der Gotthard- oder San-Bernardino-Route auch sofortiger Handlungsbedarf gegeben sein, könnte man für diese Strecken analog vorgehen.

5. Könnte der Bundesrat nicht aus eigener Initiative bereits für die Junisession dem Parlament einen Bundesbeschluss mit Ausführungsbestimmungen zum Absatz 3 von Artikel 36quater BV, Bau von Strassen im Alpengebiet, unterbreiten und nicht den unweigerlich langen und beschwerlichen parlamentarischen Marathon einer Motion oder einer parlamentarischen Initiative abwarten?

6. Ist der Bundesrat auch der Meinung, dass der Kanton bei der definitiven Projektierung der Nationalstrasse im Oberwallis auf den Teilstücken Visp und Raron auch Lösungen untersuchen muss, die vor allem kostengünstiger sind, da die in Arbeit stehende Tunnelstrecke nach Zermatt und Saas Fee mitbenutzt werden kann und zudem der Militärflugplatz Raron geschlossen wurde? Sind Bundesrat und Staatsrat nicht bereits durch die effektive Einsparung von 70 Millionen Franken im Seitentunnel Richtung Saas Fee und Zermatt gezwungen (Sorgfaltspflicht), auch solche Konsens-Varianten wenigstens zu untersuchen? Es besteht die Möglichkeit, gemeinsam mit den Initianten der Alpenschutz-Initiative etappierbare vierspurige Lösungen zu finden. Könnten hier nicht Brücken geschlagen werden, mit denen es möglich wäre, die Nationalstrasse im Oberwallis schneller, billiger und umweltverträglicher zu realisieren? Oder wollen wir mit dem ewigen Konfrontations-

kurs, den ich eher Kollisionskurs nennen würde, weiterfahren? Ist der Bundesrat nicht verpflichtet, insbesondere auch im Strassenbau sorgfältiger mit den ihm anvertrauten finanziellen Mitteln umzugehen und über eine Öffnung der generellen Planung (ohne zusätzlichen Zeitverlust!) auch kostengünstigere Lösungen untersuchen zu lassen?

*Texte de l'interpellation du 28 février 1994*

1. Le gouvernement, le Parlement, les auteurs de l'initiative comme ses détracteurs, bref, tous les acteurs de la campagne précédant la votation ayant donné les interprétations les plus diverses, le Conseil fédéral n'est-il pas d'avis qu'il est en fin de compte excessif d'ordonner l'arrêt immédiat et général de la planification de tous les projets de construction de routes nationales et principales de la région des Alpes?

2. Cette décision, dont les conséquences économiques pour des régions et des cantons entiers sont sévères – vu par exemple l'énorme taux de chômage dans le Valais ou la sous-occupation dans l'industrie de la construction –, ne constitue-t-elle pas une opération punitive contre toute la région des Alpes? N'aurait-on pas, au moins, dû différencier entre les trois routes nationales des Alpes en tenant compte de la nécessité de prendre des mesures immédiates, puisque manifestement, l'urgence ne peut être admise que pour la route nationale du Haut-Valais? N'aurait-on pas dû arrêter des dispositions différenciées selon l'interprétation à donner au résultat de la votation dans les régions que ces routes nationales doivent traverser et renoncer à ordonner l'arrêt immédiat, général et complet de la planification de ces projets?

3. Le Conseil fédéral est-il prêt à édicter immédiatement des dispositions d'exécution permettant de poursuivre au moins la planification des routes dont la construction est une urgente nécessité, étant donné que, les projets devant être publiés, toutes les possibilités de recourir, même jusqu'au Tribunal fédéral, sont garanties?

4. Le Conseil fédéral n'est-il pas aussi d'avis que la solution la plus rapide serait qu'il engage de son propre chef une procédure visant à compléter l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales? Ne devrait-on pas, dans une disposition finale à ajouter à l'arrêté fédéral du 21 juin 1960, établir que la route nationale reliant Sierre à Brigue n'est pas une route de transit au sens de l'article 36sexies alinéa 3 de la constitution, étant donné que le trafic de transit n'y représente pas plus de 5 pour cent du total? S'il s'avère nécessaire de prendre des mesures immédiates également sur les axes du Saint-Gothard et du San Bernardino, on pourrait procéder de façon analogue dans ces cas.

5. Le Conseil fédéral ne pourrait-il pas de sa propre initiative, soumettre à l'Assemblée fédérale pour la session de juin déjà, un projet d'arrêté fédéral comprenant des dispositions d'exécution pour les routes nationales et principales de la région des Alpes, sans attendre une motion ou une initiative parlementaire qui ouvrirait une procédure inévitablement longue et fastidieuse aux Chambres?

6. Le Conseil fédéral est-il aussi d'avis que le canton devra, lorsqu'il procédera à la planification définitive de la route nationale du Haut-Valais sur les tronçons de Viège et de Rarogne, examiner également des solutions financièrement plus avantageuses, étant donné que la ligne du tunnel conduisant à Zermatt et à Saas Fee actuellement en construction peut être utilisée et qu'en outre l'aérodrome militaire de Rarogne a été fermé? Le Conseil fédéral et le conseil d'Etat ne sont-ils pas obligés (vu leur devoir de diligence) ne serait-ce qu'en raison des économies de 70 millions de francs effectivement réalisées sur le tunnel en direction de Saas Fee et de Zermatt, d'examiner à tout le moins de telles solutions susceptibles d'obtenir l'approbation générale? Il est possible de trouver, avec les auteurs de l'initiative pour la protection des Alpes, des solutions prévoyant la construction par étapes d'ouvrages à quatre voies. Ne serait-il pas possible ici de jeter des ponts qui permettraient de construire la route nationale du Haut-Valais rapidement, à moindres frais et de manière à mieux préserver l'environnement? Préfère-t-on continuer indéfiniment la confrontation qui aboutira à une collision? Le Conseil fédéral n'est-il pas tenu de faire un usage ménager des fonds qui lui

sont confiés, notamment dans la construction des routes, et de faire examiner des solutions financièrement favorables, en élargissant la planification générale (sans perte de temps supplémentaire)?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994*  
*Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994*  
Allgemeines  
Siehe Stellungnahme zu Vorstoss 94.3023 hiervor

Zu den einzelnen Fragen

1. Der Bundesrat erachtet den Planungs- und Projektierungsstopp als richtig und auch verhältnismässig. Diverse im Vorfeld der Abstimmung geäusserte Auffassungen sind ohne präzisierende Ausführungsgesetzgebung wohl nur schwer als verfassungskonform auslegbar, zudem zeigen die seitherigen Reaktionen der verschiedenen Interessengruppen sehr klar die noch ungelöste Kontroverse über den effektiven materiellen Gehalt von Initiative und nachfolgender Ausführungsgesetzgebung.

2. Der Bundesrat erachtet eine regionale Differenzierung der Verfassungsinterpretation je nach Abstimmungsergebnis als grundsätzlich undenkbar. Es handelt sich beim Planungs- und Projektierungsstopp nicht um eine Strafaktion irgendwelcher Art. Nachdem von Anfang an die Verhinderung des Ausbaus der N 9 als Teil der Initiative deklariert worden war, ist es nicht denkbar, trotz wirtschaftlicher Probleme gerade für diesen Bereich weitere Investitionen zu tätigen, bis deutlicher ist, ob und wie im Wallis allenfalls noch eine N 9 zu realisieren wäre.

3. Der Bundesrat ist nicht bereit, unsichere Planungen mit öffentlichen Geldern zu finanzieren. Solange das Risiko konkret besteht, dass ein (auch dringendes) Projekt als Folge von Artikel 36sexies Absatz 3 scheitern kann, ist für den Bundesrat eine Zustimmung zu weiteren Arbeiten mit Kostenfolge nicht angezeigt.

4. Die Form der Ausführungsgesetzgebung ist noch nicht entschieden. Nachdem sich abzeichnet, dass in den Definitionsfragen nach wie vor sehr unterschiedliche Auffassungen bestehen, erachtet es der Bundesrat als nicht gegeben, die Ausführungsgesetzgebung in einen nicht referendumpflichtigen Erlass zu kleiden. Abgesehen von der Referendumsfrage resultiert aus dem vom Interpellanten vorgeschlagenen Weg auch kein Zeitgewinn.

5. Der Bundesrat ist gewillt, seinen Beitrag an eine rasche Lösung zu leisten. Das EVED hat in diesem Sinn bereits eine interdepartementale Arbeitsgruppe eingesetzt. Das konkrete Vorgehen hängt indessen weitgehend von den Vorgaben des Parlamentes ab. Es ist aber anzunehmen, dass die Arbeitsgruppe insbesondere auch Grundlagen liefern wird, welche die Diskussion über die N 9 ermöglichen. Materielle Aussagen zu diesem Thema sind aber derzeit verfrüht.

6. Der Bundesrat hat in seiner Antwort auf die Motion Bodenmann zur Linienführung im Raum Visp erklärt, weshalb er gegen einen neuen Planungsbeginn mit neuer Linienführung ist. An dieser Haltung ändert die Annahme der Alpen-Initiative nichts. Sollte die Ausführungsgesetzgebung den Bau der N 9 ermöglichen, gibt es keinen Grund, eine Neuplanung auszulösen; sollte das nicht der Fall sein, erst recht nicht.

Gerade die Verpflichtung des sorgfältigen Umgangs mit anvertrauten Mitteln führt den Bundesrat zur Ablehnung des Vorschlages des Interpellanten.

## **Dringliche Interpellation Schmidhalter Planungs- und Projektierungsstopp für National- und Hauptstrassen**

### **Interpellation urgente Schmidhalter Routes nationales et routes principales. Arrêt de la planification**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3025
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 21:00
Date	
Data	
Seite	456-457
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 808

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.