

94.3028

**Dringliche Interpellation Schmiel Walter  
Alpen-Initiative.****Auswirkungen der Abstimmung****Interpellation urgente Schmiel Walter  
Incidences de la votation sur l'initiative  
«pour la protection des régions alpines  
contre le trafic de transit»***Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994*

Die am 20. Februar von Volk und Ständen angenommene Initiative «zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» stellt verschiedene Probleme. Der Bundesrat wird ersucht, zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

1. Wie beurteilt der Bundesrat die internationale Situation, wie sie neu entstanden ist?
2. Welche Auswirkungen könnte diese Abstimmung auf die von der Schweiz angestrebten bilateralen Verhandlungen mit ihren europäischen Partnern haben?
3. Ist der Bundesrat nach wie vor gewillt, sich an den Inhalt und die Geltungsdauer des Transitvertrages zu halten, der mit der Europäischen Union geschlossen wurde und dem Volk und Stände indirekt zugestimmt haben?
4. Welche Massnahmen gedenkt der Bundesrat zu ergreifen, um die verschiedenen Dossiers, die mit unseren europäischen Partnern behandelt werden sollen, voranzubringen?

*Texte de l'interpellation du 28 février 1994*

L'initiative «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit», acceptée le 20 février dernier par le peuple et les cantons, suscite plusieurs questions. Nous prions le Conseil fédéral de bien vouloir répondre aux points suivants:

1. Comment le Conseil fédéral juge-t-il nouvellement la situation internationale?
2. Quelles pourraient être les incidences de cette votation sur les négociations bilatérales souhaitées par la Suisse avec ses partenaires européens?
3. Le Conseil fédéral a-t-il toujours et encore la volonté de respecter tout au moins le contenu et la durée de l'Accord de transit conclu avec l'Union Européenne, et honoré par le peuple suisse et les cantons confédérés?
4. Quelles mesures le Conseil fédéral entend-il prendre maintenant pour faire progresser les divers dossiers bilatéraux soumis à nos partenaires?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aubry, Berger, Binder, Chevallaz, Comby, Couchepin, Daepf, Epiney, Fehr, Friderici Charles, Gobet, Gros Jean-Michel, Hari, Leuba, Maurer, Müller, Nebiker, Neuenschwander, Philipona, Rohrbasser, Sandoz, Savary, Scheurer Rémy, Schweingruber, Seiler Hanspeter, Theubet, Wyss William, Zölch, Zwahlen (29)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

vom 14. März 1994

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

du 14 mars 1994

1. La décision suisse ne facilitera pas les relations de la Suisse avec l'UE. Elle a en effet donné lieu à des critiques, notamment dans la mesure où la liberté de choix du mode de transport représente l'un des piliers de la politique des transports de l'UE et de ses Etats membres.

Dès lors un important travail d'information et d'explication sera nécessaire tant au niveau politique que technique pour rétablir un climat de confiance et de crédibilité propice au déroulement de négociations formelles entre les deux parties. A cet égard, il s'agit de rappeler que l'initiative a notamment été ac-

ceptée pour des motifs de politique d'environnement et de santé et d'assurer nos partenaires étrangers que le Conseil fédéral veillera à prévenir toute discrimination en liaison avec le nouvel article constitutionnel et que sa concrétisation ne provoquera pas une entrave au trafic des marchandises. Cela suppose notamment la réalisation d'une offre de transport combiné concurrentielle. Le délai transitoire de dix ans pour le transfert sur le rail nous donne la possibilité de discuter avec les responsables européens pour trouver un accord sur des modalités acceptables par toutes les parties.

Ce travail d'information et d'explication a débuté le soir même de la votation par l'envoi d'une lettre par le chef du DFTCE au commissaire Matutes, ainsi qu'aux ministres des transports des pays membres de l'UE et autrichien, pour les assurer du fait que notre pays mettra tout en oeuvre pour respecter, lors de l'application de l'initiative, les engagements internationaux auxquels il a souscrit, en particulier ceux découlant de l'Accord sur le transit. Ces démarches se sont poursuivies par les entretiens entre le chef du DFTCE et M. Mc Gregor, ministre des transports du Royaume-Uni, à Londres, les 2 et 3 mars 1994. Lors de la Conférence paneuropéenne des transports, qui s'est tenue en Crète du 14 au 16 mars 1994, M. Ogi, conseiller fédéral, a rencontré la plupart de ses homologues et leur a expliqué la situation.

2 et 4. Selon les indications qui nous sont parvenues, l'UE entend au préalable analyser les conséquences de la décision du souverain helvétique sur les relations entre l'UE et la Suisse et en particulier sur l'ouverture de négociations bilatérales. De facto, l'UE s'est accordée une «pause de réflexion» pour procéder à une nouvelle appréciation de la situation.

En l'état, il n'est pas possible de déterminer à quelle date l'UE sera en mesure d'adopter le mandat de négociateur avec notre pays.

La question de savoir si un mandat formel de négociateur sera adopté lors de la séance du 18 avril 1994 du Conseil des ministres des transports de l'Union européenne est ouverte.

3. Le Conseil fédéral fera tout ce qui est en son pouvoir pour trouver des voies, lors de la mise en oeuvre de la décision populaire, qui tiennent compte à la fois des buts poursuivis par la nouvelle disposition constitutionnelle et des engagements internationaux existants, et qui évitent des discriminations. Il s'engagera également à faire en sorte que l'Accord de transit soit respecté. Le délai transitoire de dix ans qui est prévu pour opérer le transfert sur le rail nous offre la possibilité de nous entendre avec nos partenaires européens sur des modalités acceptables par toutes les parties.

94.3030

**Dringliche Interpellation Comby  
Alpen-Initiative.****Dringliches Vollzugsgesetz****Interpellation urgente Comby  
Législation d'application urgente  
de l'initiative des Alpes***Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994*

Nach der Abstimmung vom 20. Februar 1994, an der Volk und Stände der Alpen-Initiative zugestimmt haben, mussten die zuständigen Bundesstellen vorsorglich für Strassenbauprojekte im Alpengebiet einen unverzüglichen Planungs- und Projektierungsstopp erlassen. Dieser gilt für alle National- und Hauptstrassen im Alpenperimeter, die als potentielle Transitstrassen eingestuft werden können.

Vom Stopp betroffen sind 13 Kantone. Im Wallis erstreckt er sich auf mehrere Hauptstrassen und insbesondere die N 9 zwischen Siders-Ost und Brig.

Das Walliser Volk hat die Alpen-Initiative mit einem grossen Mehr von 74,5 Prozent abgelehnt und damit deutlich gemacht, dass es zwischen Siders und Brig eine vierspurige Autobahn will, wie dies die vom Bundesrat genehmigten allgemeinen Projekte vorsehen.

Die Diskussionen im Vorfeld der Abstimmung brachten erhebliche Unterschiede in der Auslegung des neuen Verfassungsartikels zutage. Einer Klärung bedürfen insbesondere die Begriffe Transitstrasse und Kapazitätserhöhung.

Zum Abschnitt der N 9 zwischen Siders und Brig ist zu sagen, dass diese Strecke verkehrstechnisch gesehen nicht dem Transitverkehr, sondern lediglich dem Aussen- und dem Regionalverkehr (d. h. dem Binnenverkehr) dient.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, umgehend folgende Frage zu beantworten:

Ist er bereit, den eidgenössischen Räten zum Artikel 36sexies der Bundesverfassung Ausführungsbestimmungen vorzulegen, welche die noch ungeklärten Begriffe umschreiben und insbesondere festhalten, dass die N 9 zwischen Siders und Brig nicht eine Transitstrasse im Sinne von Absatz 3 des Artikels 36sexies der Bundesverfassung ist?

Im übrigen sollte die Respektierung des Volksentscheides nicht zu einer derart starren Auslegung des Initiativtextes führen, dass jegliche Verbesserung des Hauptstrassennetzes, beispielsweise der Strasse des Grossen St. Bernhard, ausgeschlossen ist.

#### *Texte de l'interpellation du 28 février 1994*

A la suite de l'issue du scrutin du 20 février dernier, par lequel le peuple et les cantons ont accepté l'initiative des Alpes, les instances fédérales compétentes ont dû ordonner à titre provisoire un arrêt immédiat et total de tous les travaux de planification et d'études portant sur des projets routiers situés dans les régions alpines. Cet arrêt porte sur toutes les routes nationales et principales situées dans le périmètre alpin et pouvant potentiellement constituer des routes de transit.

Cette décision touche 13 cantons. En Valais, elle concerne plusieurs routes principales et particulièrement la N 9 entre Sierre-Est et Brigue.

Le peuple valaisan a rejeté l'initiative des Alpes à une forte majorité de 74,5 pour cent. De la sorte, il a clairement exprimé sa volonté de voir se réaliser la route nationale à quatre voies entre Sierre et Brigue conformément aux projets généraux approuvés par le Conseil fédéral.

Les débats qui ont précédé la votation ont révélé des divergences considérables dans l'interprétation du nouvel article constitutionnel. Les notions de routes de transit et d'augmentation de capacité doivent tout particulièrement être clarifiées.

En ce qui concerne le tronçon de la N 9 entre Sierre et Brigue, on peut constater, du point de vue de la technique du trafic, que ce parcours ne sert pas au trafic de transit, mais aux besoins du trafic origine/destination et à la circulation régionale (trafic interne).

C'est pourquoi, le Conseil fédéral est invité à répondre à la question suivante:

Est-ce qu'il est disposé à soumettre, dans les plus brefs délais, aux Chambres fédérales un projet de législation d'application de l'article 36sexies de la Constitution fédérale qui définit les notions encore ouvertes et constate en particulier que la N 9 entre Sierre et Brigue n'est pas une route de transit au sens de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la Constitution fédérale. En outre, le respect de l'initiative ne devrait pas conduire à une interprétation rigide des textes qui interdirait toute amélioration des routes principales existantes, telle que la route du Grand-Saint-Bernard par exemple.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*  
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

*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*  
Généralités

Voir rapport sur l'intervention 94.3024 ci-devant

#### Réponses aux différentes questions

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. Il s'agit de définir les notions floues, notamment en rapport avec la N 9.

Actuellement, rien n'est encore fixé quant à la marche à suivre et au calendrier, ne serait-ce qu'en raison de la forme et du contenu des interventions (initiatives parlementaires ou motions traitant ou non de la N 9 entre Sierre et Brigue). Nous ne pourrions répondre de manière plus détaillée, notamment au sujet de la N 9 ou du Grand-Saint-Bernard, qu'au moment où les travaux entrepris déboucheront sur des résultats concrets.

94.3040

#### **Dringliche Interpellation Caccia Alpen-Initiative. Folgen**

**Interpellanza urgente Caccia Iniziativa delle Alpi. Conseguenze**

**Interpellation urgente Caccia Initiative des Alpes. Conséquences**

#### *Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994*

Die vorsorglichen Massnahmen, über die das Bundesamt für Strassenbau am 22. Februar die Kantone informiert hat, haben verständlicherweise für Unruhe gesorgt.

Die Massnahme wurde nicht nur in der Bevölkerung als «Retourkutsche» der Bundesbehörden empfunden. Eine solche Reaktion muss Besorgnis auslösen, weil sie geeignet ist, die in unserem Land bereits vorhandenen Spannungen noch zu vergrössern und das Misstrauen gegenüber den Bundesbehörden zu verstärken.

Ich bin der Meinung, dass schon eine genauere Überprüfung der von der Verfügung betroffenen Strassenabschnitte durch das zuständige Departement es erlauben würde, die Massnahme für eine Reihe dieser Abschnitte rückgängig zu machen.

Untersucht man zum Beispiel die tatsächlichen Verhältnisse der Strassenabschnitte, die im Tessin von der vorsorglichen Massnahme betroffen sind, so ist es offensichtlich, dass eine solche Überprüfung notwendig und angebracht ist.

*Ich frage deshalb den Bundesrat:*

– Bis wann gedenkt er die vorgeschlagene Überprüfung vorzunehmen?

– Meint er nicht, er sollte in einem dringlichen Bundesbeschluss festlegen, wie Absatz 3 des neuen Artikels 36sexies der Bundesverfassung zu vollziehen ist? Ein solcher Bundesbeschluss würde es erlauben, die dringlichen Fragen im Zusammenhang mit der Lösung von Mobilitäts-, Umwelt- und Wirtschaftsproblemen besser zu berücksichtigen.

#### *Testo dell'interpellanza del 28 febbraio 1994*

Le misure provvisorie comunicate ai Cantoni lo scorso 22 febbraio da parte dell'Ufficio federale delle strade hanno comprensibilmente provocato sconcerto.

In generale, non solo a livello popolare, la misura è stata letta come forma di ritorsione da parte dell'autorità politica federale.

## **Dringliche Interpellation Comby Alpen-Initiative. Dringliches Vollzugsgesetz**

### **Interpellation urgente Comby Législation d'application urgente de l'initiative des Alpes**

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	94.3030
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 21:00
Date	
Data	
Seite	458-459
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 810

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.