

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Transitverkehr, Klimapolitik</b>
Akteure	<b>Frankreich</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2021</b>

# Impressum

## Herausgeber

Année Politique Suisse  
Institut für Politikwissenschaft  
Universität Bern  
Fabrikstrasse 8  
CH-3012 Bern  
[www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss)

## Beiträge von

Bernath, Magdalena  
Bieri, Niklaus  
Caretti, Brigitte  
Dupraz, Laure  
Freymond, Nicolas  
Füzesséry, Alexandre  
Mach, André  
Schär, Suzanne  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Bernath, Magdalena; Bieri, Niklaus; Caretti, Brigitte; Dupraz, Laure; Freymond, Nicolas; Füzesséry, Alexandre; Mach, André; Schär, Suzanne; Terribilini, Serge 2024.  
*Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Transitverkehr, Klimapolitik, Frankreich, 1990 – 2020.* Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 24.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Aussenpolitik</b>	1
Zwischenstaatliche Beziehungen	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Eisenbahn	5
Umweltschutz	5
Naturschutz	5
Allgemeiner Umweltschutz	6

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EFTA</b>	Europäische Freihandelsassoziation
<b>KVF-NR</b>	Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>BAV</b>	Bundesamt für Verkehr
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>ATB</b>	Alpentransitbörse
<b>EHS</b>	Emissionshandelssystem
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>BRD</b>	Bundesrepublik Deutschland
<b>EVD</b>	Eidgenössisches Volkswirtschaftsdepartement
<b>TGV</b>	Hochgeschwindigkeitszug

---

<b>AELE</b>	Association européenne de libre-échange
<b>CTT-CN</b>	Commission des transports et des télécommunications du Conseil national
<b>UE</b>	Union européenne
<b>OFT</b>	Office fédéral des transports
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>BTA</b>	Bourse du transit alpin
<b>SEQE</b>	Système d'échange de quotas d'émission
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>RFA</b>	République fédérale d'Allemagne
<b>DFE</b>	Département fédéral de l'économie publique
<b>TGV</b>	Train à grande vitesse

# Allgemeine Chronik

## Aussenpolitik

### Zwischenstaatliche Beziehungen

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 25.09.1990  
BRIGITTE CARETTI

En tant que président du Conseil de l'AELE à un moment très délicat de son existence, **J.-P. Delamuraz entreprend une vaste tournée européenne**, destinée à s'adresser aux différentes sensibilités nationales à l'égard de l'EEE. A ce titre, il se rendit à Bruxelles en juillet, où il eut des entretiens avec Jacques Delors et des responsables de la Commission de la CE. Puis il alla, en septembre, à Rome, où il conversa avec le président du gouvernement Giulio Andreotti et le ministre des affaires étrangères Gianni de Michelis. Dans ce même contexte, il vit à Paris, le même mois, le premier ministre français Michel Rocard. L'idée de "Confédération européenne", avancée par le président Mitterrand, fut abordée ainsi que les thèmes de la co-décision au sein de l'EEE et des exceptions à la reprise de l'acquis communautaire. Toujours dans le cadre de ce grand périple continental, le chef du DFEP se déplaça, en septembre, à Vienne, où il discuta avec le chancelier Franz Vranitzky notamment du trafic de transit à travers les Alpes.<sup>1</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 30.12.1991  
ANDRÉ MACH

L'année 1991 a été marquée par de nombreux **entretiens bilatéraux** entre le gouvernement suisse et celui de différents **pays européens** sur la question du **traité de l'EEE** et de l'accord sur le **transit alpin**. Ce type d'échanges a permis aux autorités helvétiques de mieux faire comprendre la position de la Suisse sur de tels sujets. Ainsi, le chef du DFEP et le secrétaire d'Etat aux affaires économiques extérieures ont eu des contacts avec tous les inter-locuteurs des pays de l'AELE, des représentants des pays qui s'apprêtaient à assumer la présidence de la CE (Pays-Bas et Portugal) et avec des membres du gouvernement des principaux pays de la CE.<sup>2</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 25.05.1993  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

A. Ogi a rencontré le **ministre des transports français, J.L. Bianco**, pour discuter de l'accord sur le transit, du raccordement de la Suisse au réseau **TGV** ainsi que de la position du Conseil fédéral après le vote négatif du 6 décembre 1992. Quelques mois plus tard, le nouveau ministre des transports français, Bernard Bosson, s'est également rendu en Suisse pour aborder les mêmes sujets.<sup>3</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Verkehr und Kommunikation

#### Verkehrspolitik

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 15.03.1994  
SERGE TERRIBILINI

Réagissant à l'acceptation de l'initiative des Alpes et doutant que cette dernière soit compatible avec l'accord sur le transit, la **Commission européenne ainsi que le Conseil des ministres des transports** européens ont regretté la décision du souverain helvétique et **ont décidé de réévaluer l'ensemble des relations de l'UE avec la Suisse**. De fait, les négociations bilatérales qui devaient débiter en avril ont été reportées. En outre, à l'exception de l'Autriche, qui connaît des problèmes identiques à ceux de la Suisse en matière de transit, et de la Grande-Bretagne, plutôt compréhensive, la plupart des pays européens ont fait part individuellement de leur désapprobation, voire de leur condamnation. La France et l'Allemagne, notamment, ont eu des mots sévères pour qualifier la décision suisse. Pour leur part, les transporteurs des pays européens ont proposé de mettre en oeuvre des mesures de rétorsion.<sup>4</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.02.1995  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

**Les négociations entre la Suisse et l'Union européenne sur la question des transports aériens et terrestres ont enfin pu débiter au printemps**. Après deux ans de travaux préparatoires et d'atermoiements, dus entre autres à l'adoption de l'initiative des Alpes en 1994, les ministres des transports des Quinze ont adopté le mandat de négociations présenté par la Commission européenne. Cette ouverture des pourparlers, promise par les Etats-membres pour le début de l'année, était pourtant loin d'être acquise quelques semaines auparavant: la Suisse ayant paraphé avec les Etats-Unis en février un accord de libéralisation de l'espace aérien entre les deux pays, certains pays membres de

l'Union, principalement l'Italie et le Portugal, qui craignaient des conséquences négatives pour leur compagnie nationale, ont fait pression pour que l'ouverture des négociations soit retardée jusqu'à ce que la Confédération dénonce cet accord. Heureusement pour la Suisse, les ministres européens, plus particulièrement ceux britannique et français, ont estimé qu'il n'était plus possible de repousser à plus tard la perspective d'un accord indispensable aux deux parties.

Les ministres européens ont néanmoins chargé la Commission de procéder à une étude sur les conséquences de l'accord «open sky» sur le marché aérien européen. Ils ont également exigé qu'une clause soit introduite dans le futur accord avec la Suisse afin de permettre à l'UE de rompre ce dernier si la Confédération devait signer un traité avec des pays tiers à même de porter préjudice à l'Union. En fin d'année, la Commission européenne a rendu publiques les conclusions de son étude, estimant que l'accord entre la Suisse et les Etats-Unis n'avait qu'une influence négligeable sur le marché aérien européen et que, par conséquent, il ne devait pas affecter les négociations entre l'UE et la Suisse.<sup>5</sup>

#### ANDERES

DATUM: 04.04.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Conscient de la détermination de l'UE sur la question des 28 tonnes, **le Conseil fédéral a révisé le mandat de négociations** de ses représentants, à la suite d'une large consultation intérieure avec les partis et les principaux milieux concernés. A la différence des propositions précédentes, le nouveau mandat prévoit explicitement d'abolir la limite des 28 tonnes. Plus précisément, cette limite devrait être dès 2001 rehaussée à 34 tonnes, puis en 2005 totalement abandonnée, la Suisse reprenant alors la législation européenne en matière de tonnage. Parallèlement, pour respecter les exigences de l'initiative des Alpes, des mesures fiscales – principalement la taxe poids lourd liée aux prestations et la redevance alpine – seraient progressivement introduites afin de réaliser le transfert du trafic de la route au rail (2001: taxe poids lourd; 2005: taxe sur le transit alpin). Le montant de ces nouvelles taxes devrait être harmonisé avec celui en vigueur en Europe afin d'éviter tout effet de contournement du trafic aux dépens de l'Autriche et de la France. Cependant, une clause de sauvegarde devrait permettre à la Confédération de prélever des taxes suffisamment élevées au plus tard en 2005, ce même dans l'hypothèse où l'UE n'aurait pu adapter sa fiscalité routière au principe de la vérité des coûts. En ce qui concerne l'accès immédiat au Plateau pour les 40 tonnes européens, le Conseil fédéral a en revanche refusé d'aller dans le sens désiré par les Quinze, estimant notamment impossible de s'assurer que les poids lourds de ce gabarit se limitent bel et bien aux seules grandes villes helvétiques.<sup>6</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 18.06.1996  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

Réunis à nouveau au mois de juin à Luxembourg, **les ministres des transports ont accueilli avec une grande satisfaction l'engagement ferme et précis des autorités helvétiques** sur la question des 40 tonnes, regrettant toutefois que ces dernières se montrent si intransigeantes sur la question plus particulière du libre accès aux villes du Plateau. Tout autre en revanche fut le ton adopté par l'UE au sujet des propositions faites en matière de fiscalité routière, les Etats membres estimant inacceptables les nouvelles taxes envisagées par la Suisse. De nombreux pays (Allemagne, Italie, et Hollande), peu enclins à réaliser le principe de la vérité des coûts, ont souligné que la contrepartie fiscale exigée par la Confédération impliquerait un renchérissement très important du trafic routier. Plus favorables à une fiscalité visant à internaliser les coûts du trafic routier, la France et l'Autriche ont pour leur part relevé que l'introduction non concertée de telles mesures aurait pour conséquence un accroissement ultérieur du trafic sur leurs axes nationaux respectifs d'ores et déjà surchargés. Première concernée par la politique de la Confédération en la matière, l'Autriche a notamment précisé qu'elle s'opposerait fermement à toute concession faite à la Suisse sur cette question tant que l'UE lui interdirait de prendre des mesures similaires.

Mentionnons également que les Quinze ont rejeté un projet d'accord de la Commission européenne qui prévoyait, parallèlement à la hausse progressive du tonnage autorisé sur les routes helvétiques, l'adaptation concertée des fiscalités routières européennes et suisses au principe de la vérité des coûts. Selon les ministres européens des différents Etats-membres, un accord avec la Suisse ne devait pas entraîner des décisions précipitées liant les mains de l'UE en la matière, la question de la vérité des coûts n'ayant encore été que très peu discutée au sein de l'Union. La Commission envisageant par ailleurs de percevoir sur les axes de transit alpins une taxe spécifique à cet espace géographique, l'Allemagne et la Hollande ont pour leur part clairement fait savoir qu'elles s'opposeraient à toute solution limitée à l'arc alpin. Selon ces deux pays, les problèmes du trafic poids lourd ne sont pas limités aux Alpes.<sup>7</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 31.01.1997  
ALEXANDRE FÜZESSÉRY

L'UE ayant accepté en décembre 1996 de reconnaître à la Confédération le droit de substituer à la limite des 28 tonnes des mesures fiscales à même de promouvoir le transfert du trafic routier sur le rail, **la Suisse se devait de préciser le montant maximal qu'elle entendait percevoir**. Ceci fut fait à la fin janvier lorsque le Conseil fédéral proposa le montant de CHF 600, valable dès 2005 pour un 40 tonnes parcourant l'axe Bâle-Chiasso et comprenant tant la nouvelle taxe poids lourd (CHF 360) que la redevance alpine (CHF 200). Ayant à l'esprit une taxation ne dépassant pas les CHF 340, la Commission européenne, puis les ministres des transports des pays membres rejetèrent très sèchement la proposition helvétique, jugée prohibitive et ne diminuant en rien le trafic de détournement par l'Autriche et la France. A cette critique le conseiller fédéral M. Leuenberger répondit que les montants proposés par la Suisse étaient tout à fait semblables, voire inférieurs à ceux valables actuellement sur les axes du Brenner (A) et du Mont Blanc (F), si l'on prenait en compte notamment les péages autoroutiers des pays européens ainsi que les frais d'exploitation plus élevés sur ces axes.

Sur les deux autres principaux points d'achoppement du dossier – à savoir la possibilité pour un certain nombre de 40 tonnes de traverser la Suisse dès l'entrée en vigueur de l'accord et l'accès illimité aux villes du Plateau – l'Union européenne a également demandé à la Suisse de revoir sa copie. Acceptant certes de fondre ensemble les deux requêtes, l'UE a plus particulièrement demandé qu'un contingent de 100'000 poids lourds – et non uniquement les 30'000 proposés par le gouvernement helvétique et prévus d'ores et déjà par l'accord sur le transit – soit dès 1999 autorisé à circuler librement sur territoire suisse (trafic bilatéral et trafic de transit), ce chiffre devant être porté à 200'000 en 2000 et à 350'000 en 2001.

Signalons qu'en ce qui concerne l'exigence européenne de lever l'interdiction de circuler la nuit, le conseil fédéral a proposé, dans le cadre de la révision de l'ordonnance sur les règles de circulation routière, de raccourcir d'une heure la durée de l'interdiction. Devant l'écho plutôt négatif rencontré lors de la procédure de consultation, le gouvernement a toutefois préféré faire marche arrière. La plupart des milieux consultés, à l'exception du PRD et des milieux économiques, ont en effet relevé qu'il était inopportun de faire cette concession sans contrepartie européenne. La nouvelle ordonnance prévoit quand même d'assouplir les conditions prévalant pour les denrées périssables: celles-ci pourront être transportées nuitamment toute l'année. Notons également que le conseil fédéral a élargi de 10 à 30 kilomètres le rayon des zones autour des gares de transbordement au sein desquelles les 40 tonnes sont autorisés à acheminer leur chargement.<sup>8</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 27.01.1998  
LAURE DUPRAZ

**Plusieurs pays membres de l'UE ont vivement contesté** le compromis de Kloten. L'Allemagne jugeait la taxe trop élevée. L'Autriche redoutait que la taxe soit dissuasive, ne permettant pas de détourner le trafic du Brenner. Elle a déclaré qu'elle n'accepterait pas d'être moins bien traitée que la Suisse par l'UE. Relevons aussi que l'Autriche a dépassé le coût maximal autorisé par la directive sur l'eurovignette pour le passage du Brenner. Cela lui valu une plainte de Bruxelles auprès de la Cour européenne de justice. La France, l'Espagne et le Portugal ont contesté les concessions consenties à la Suisse dans le domaine aérien. Les transporteurs italiens, quant à eux, se sont opposés durement au projet, menaçant de prendre des mesures de rétorsion contre la Suisse. Ils ont revendiqué, entre autres, la suppression de l'interdiction de circuler la nuit.

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 08.12.1998  
LAURE DUPRAZ

En décembre, lors de la réunion des ministres européens des affaires étrangères, le bouclage de l'ensemble des bilatérales a encore butté sur le transport aérien. Le refus de la France d'accorder à la Suisse les 5e et 7e libertés de vol dans le domaine a repoussé la conclusion définitive des bilatérales. Par la suite, à Vienne, la France leva ses dernières réserves, permettant de **conclure les négociations bilatérales au niveau ministériel**. Suite à cet accord, le Conseil fédéral a exprimé sa satisfaction et insisté sur l'importance de la conclusion des bilatérales pour améliorer la compétitivité de l'économie suisse et atténuer les effets négatifs d'un isolement en Europe. Finalement, le dossier sur le trafic aérien a répondu à toutes les revendications suisses.<sup>9</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 21.10.2006  
MAGDALENA BERNATH

Im Herbst beschlossen die sechs Verkehrsminister der Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien und Schweiz, neue Lösungen für den Transitverkehr durch die Alpen zu erarbeiten. Eine gemeinsam zu erstellende Studie soll die **Möglichkeiten einer Alpentransitbörse** aufzeigen. EU-Verkehrskommissar Barrot sagte die finanzielle Unterstützung der Europäischen Union zu.<sup>10</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 07.05.2009  
NICOLAS FREYMOND

À l'occasion de leur rencontre à Vienne (A), les ministres des transports des pays alpins ont apporté leur soutien à l'introduction de systèmes de régulation du trafic tels qu'une **bourse du transit alpin** et l'échange de droits d'émissions afin de réduire l'impact écologique du trafic de marchandises et d'en améliorer la sécurité. Ils ont par ailleurs convenu de procéder en trois étapes. Dans un premier temps, il s'agit de favoriser l'utilisation des camions les moins polluants. Ensuite, la mise en œuvre du concept « Toll+ » par l'alignement des redevances nationales des autres pays alpins sur la redevance suisse pour les poids lourds liée aux prestations (RPLP) doit permettre d'internaliser les coûts externes du trafic. Enfin, un transfert notable de la route au rail sera réalisé grâce à l'introduction d'instruments de pilotage limitatifs tels que la bourse du transit alpin et le marché des droits d'émission. Moritz Leuenberger, qui a pris la présidence de la conférence des ministres des transports des pays alpins pour la période 2009-2011, a reçu de ses homologues le mandat d'étudier les conditions de mise en œuvre de la démarche et a fait part de sa volonté de présenter, d'ici à 2011, un projet réalisable. La principale difficulté de l'entreprise consiste à trouver une solution acceptable pour l'UE, notamment du point de vue de sa conformité au droit européen, l'UE ne menant pas pour l'heure une politique de transfert, contrairement à la Suisse et à l'Autriche.<sup>11</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 24.07.2010  
NICOLAS FREYMOND

Concrétisant la décision prise lors de la rencontre des ministres des transports des pays alpins l'année précédente à Vienne (A), l'Office fédéral des transports (OFT) a lancé une **étude approfondie concernant la bourse du transit alpin**, le marché des droits d'émission et les péages différenciés selon la demande (Toll+), afin de réunir des données scientifiques, techniques et opérationnelles comparables pour chacun de ces trois instruments de régulation du trafic alpin. Ces données doivent servir à l'élaboration de divers scénarios, appliquant individuellement ou combinant ces instruments, dont les effets régulatoires et les conséquences financières seront ensuite analysés. L'OFT a par ailleurs entrepris deux autres études, l'une portant sur la compatibilité de ces systèmes de gestion du trafic alpin avec le droit européen, avec l'accord bilatéral Suisse/UE sur les transports terrestres et avec le droit interne des Etats concernés, tandis que l'autre examine l'impact socioéconomique de ces systèmes sur les régions et les pays impliqués. Ces trois études fourniront la base pour les décisions de la rencontre ministérielle d'octobre 2011 présidée par la Suisse.<sup>12</sup>

#### STUDIEN / STATISTIKEN

DATUM: 31.05.2011  
SUZANNE SCHÄR

Im internationalen Rahmen werden mit der Alpentransitbörse (ATB), einem Emissionshandelssystem (EHS) und dem Mautansatz (Toll+) drei **Lenkungsinstrumente zur Verlagerung des alpenquerenden Gütertransits auf die Schiene** erwogen. Über die informelle Gesprächsplattform Suivi de Zurich soll eine gemeinsame Lösung für den gesamten Alpenbogen gefunden werden. Daran beteiligen sich neben der Schweiz Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien sowie die EU im Beobachterstatus. Im Berichtsjahr wurden zwei Studien publiziert, welche die diskutierten Ansätze zur Verkehrslenkung vertiefen. Die vom Lenkungsausschuss des Suivi de Zurich bestellte Studie „Albatras“ stellte in einem ersten Schritt die Vergleichbarkeit der drei Lenkungsinstrumente her und arbeitete in insgesamt 21 Szenarien die Auswirkungen heraus, die bei einem gesonderten oder kombinierten Einsatz zu erwarten wären. Im Mai des Berichtsjahrs bestellte der Lenkungsausschuss zwei weitere Berichte, die sich mit den wirtschaftlichen Auswirkungen der diskutierten Systeme sowie den rechtlichen Rahmenbedingungen (Vereinbarkeit mit nationalem und EU-Recht sowie mit bestehenden internationalen Abkommen; Prinzip der Nichtdiskriminierung) beschäftigen. Die zweite, im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) erstellte Studie befasste sich mit den regionalen Auswirkungen einer Alpentransitbörse. Die Autoren stellten fest, dass sich die ATB als Lenkungsinstrument grundsätzlich eignet. Als Begleitmassnahme zugunsten der betroffenen strukturschwachen Regionen wurde jedoch eine vollständige Ausnahme der Lokal- und Kurzstreckenverkehrs (im Umkreis von 40 bzw. 150 bis 200 km um den Alpenkamm) von der ATB empfohlen. Gleichzeitig wiesen die Autoren des Berichts auf den Widerspruch einer solchen Ausnahmeregelung zum Nichtdiskriminierungsverbot der EU hin.<sup>13</sup>

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.05.2012  
NIKLAUS BIERI

Die informelle Gesprächsplattform **Suivi de Zurich** bzw. **Follow up Zurich** führte zu einem Ergebnis: Die Verkehrsminister der beteiligten Alpenländer Schweiz, Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich und Slowenien (sowie der EU im Beobachterstatus) einigten sich am 2. Mai des Berichtjahres in Leipzig unter der Leitung von Bundesrätin Leuthard auf ein verkehrspolitisches Dokument. Die „Schlussfolgerungen von Leipzig“ enthalten eine Würdigung der bisherigen Arbeit, die Absichtserklärung zur Schaffung einer Informationswebsite zum Ereignismanagement bei Unfällen, Staus und anderen Störungen der Transitachsen, sowie den Beschluss, das Konzept des Toll+-Systems (Einführung von nachfrageabhängigen Strassengebühren) zu vertiefen. Ein limitierendes Schwerverkehrsmanagement-Instrument soll erst 2025/2030 für den gesamten Alpenraum eingeführt werden. Mit dem Ende der Konferenz übergab Bundesrätin Leuthard den Vorsitz turnusgemäss an den deutschen Verkehrsminister Ramsauer.<sup>14</sup>

#### Eisenbahn

#### MOTION

DATUM: 10.03.2020  
NIKLAUS BIERI

Im Januar 2020 reichte die KVF-NR eine Motion für einen **Staatsvertrag für eine linksrheinische NEAT-Zulaufstrecke** ein. Im Verlagerungsbericht 2019 hatte der Bundesrat darauf hingewiesen, dass die weitere Verlagerung auch abhängig vom Ausbau der Zulaufstrecken in Deutschland sei. Deshalb (und auch mit der Erinnerung an die Streckensperrung in Rastatt (D) von 2017) wollte die KVF-NR den Bundesrat beauftragen, mit einem Staatsvertrag mit Frankreich und Belgien eine leistungsfähige linksrheinische Alternativroute für den Güterverkehr zu schaffen. Der Ausbau der Rheintalbahn in Deutschland (rechtsrheinische Zulaufstrecke zur NEAT) solle zudem mit Nachdruck gefordert werden.

Die Motion wurde zusammen mit dem Verlagerungsbericht 2019 und der Änderung des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs im März 2020 im Nationalrat diskutiert. Insbesondere die Frage nach einer allfälligen finanziellen Beteiligung der Schweiz an einer linksrheinischen Zulaufstrecke sorgte für Wortmeldungen. Bundesrätin Sommaruga erklärte zum Abschluss der Debatte denn auch, dass ein solches Engagement nicht von Anfang an angeboten würde, aber möglicherweise verlangt werden könnte. Die Verkehrsministerin warnte davor, einen Staatsvertrag als schnelles und zuverlässiges Mittel zur Schaffung einer solchen Zulaufstrecke zu erachten. Zudem hätte Frankreich andere Prioritäten, was Verkehrsrouten angehe. Der Bundesrat beantragte dennoch die Annahme der Motion und die grosse Kammer folgte diesem Antrag ohne Widerstand.<sup>15</sup>

#### Umweltschutz

#### Naturschutz

#### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 08.11.1991  
SERGE TERRIBILINI

L'Allemagne, la France, l'Italie, la Yougoslavie, le Liechtenstein, l'Autriche et la Suisse ainsi que la CE ont décidé de mener une politique globale de conservation des Alpes par le biais d'une **Convention sur la protection des Alpes** qui tire son origine d'une résolution établie à la conférence de Berchtesgaden (RFA) en 1989. Une série de protocoles doit préciser les mesures à prendre et les lignes de conduite à tenir pour atteindre ce but. Cela concerne notamment cinq domaines: la protection de la nature et du paysage, les transports, l'économie de montagne, le tourisme et l'aménagement du territoire. Les transports forment le volet le plus important; il s'agit de diminuer les risques qu'ils font peser sur les hommes, les animaux et les plantes, en particulier par le transfert de la route au rail du transit de marchandises. Le projet de Convention mis en consultation par le Conseil fédéral a reçu un bon accueil de la part de la majorité des cantons, partis et organisations concernés. Certains opposants, notamment les cantons montagnards comme UR, GR, VS, TI, OW et GL, ont cependant estimé qu'il portait atteinte à la souveraineté cantonale et qu'il pourrait nuire au développement économique des régions de montagne. La Suisse a ainsi signé la convention en novembre, à Salzbourg, tout en émettant certaines réserves et en signalant que le bon déroulement des négociations sur les protocoles additionnels serait une condition de la ratification.<sup>16</sup>

## Allgemeiner Umweltschutz

La **5e rencontre tripartite** des ministres de l'environnement de la France, de l'Italie et de la Suisse a mis **l'accent sur le problème du transit par les Alpes**. Les trois pays ont reconnu que la solution du trafic combiné rail-route était la seule issue permettant d'absorber l'augmentation prévisible du trafic de transit, tout en réduisant ses impacts sur l'environnement. Les trois ministres ont également approuvé certaines recommandations destinées à lutter contre le smog estival.<sup>17</sup>

- 
- 1) Bund, 13.9.90; presse du 14.9.90.; NZZ, 6.9.90.; Presse du 18.7.90.; Presse du 25.9.90.
  - 2) FF, 1992, p. 1107 s.
  - 3) Presse des 15.2 et 25.5.93.
  - 4) Presse des 21.2 au 24.2, 3.3, 5.3, 8.3, 14.3 et 15.3.94.
  - 5) 24 Heures, 9.10.95.
  - 6) Presse du 4.4.96.7
  - 7) Presse du 17.9.96; Presse du 18.6.96
  - 8) Presse des 23.1, 24.1, 1.2 et 12.3.97; SGT, 8.4.97; presse du 25.10.97 et du 1.7.97
  - 9) NZZ, 8.12.98; presse des 8.12 et 12.12.98.11
  - 10) LT und NZZ, 21.10.06.
  - 11) Presse du 8.5.09; DETEC, communiqué de presse, 7.5.09.
  - 12) NZZ, 24.7.10; OFT, communiqué de presse, 14.6.10.
  - 13) Lit. "BAV Bundesamt für Verkehr und Metron Infrast (Hg.) (2011). Regionale Auswirkungen der Alpentransitbörse. Schlussbericht". ; Lit. "Konsortium Ecoplan, RappTrans, NEA, Herry (Hg.) (2011). ALBATRAS".
  - 14) Medienmitteilung UVEK vom 2.5.
  - 15) AB NR, 2020, S. 244 ff.; AB NR, 2020, S. 254; Medienmitteilung KVF-NR vom 21.01.20
  - 16) Presse du 31.10.91; Suisse, 5.7. et 27.10.91; TA, 6.7. et 28.10.91; LM, 30.7.91; BZ, 27.8.91; JdG, 12.8.91; NQ, 16.10.91; LNN, 8.11.91; Bulletin de l'OFEFP, 1991, no 4.
  - 17) Presse du 2.11.92