

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>24.04.2024</b>
Thema	<b>Umweltschutz</b>
Schlagworte	<b>Keine Einschränkung</b>
Akteure	<b>Italien</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1990 - 01.01.2020</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

Berclaz, Philippe  
Eperon, Lionel  
Freymond, Nicolas  
Porcellana, Diane  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Eperon, Lionel; Freymond, Nicolas; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Umweltschutz, Italien, 1991 – 2019*. 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>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Umweltschutz	1
Naturschutz	1
Naturgefahren	3
Allgemeiner Umweltschutz	3

## Abkürzungsverzeichnis

<b>UREK-SR</b>	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
<b>EU</b>	Europäische Union
<b>UNESCO</b>	Organisation der Vereinten Nationen für Erziehung, Wissenschaft und Kultur
<b>EG</b>	Europäische Gemeinschaft
<b>BRD</b>	Bundesrepublik Deutschland

---

<b>CEATE-CE</b>	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des Etats
<b>UE</b>	Union européenne
<b>UNESCO</b>	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
<b>CE</b>	Communauté européenne
<b>RFA</b>	République fédérale d'Allemagne

# Allgemeine Chronik

## Infrastruktur und Lebensraum

### 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>1</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 25.03.1994  
SERGE TERRIBILINI

En mars, lors de la réunion ministérielle sur la Convention des Alpes à Paris, R. Dreifuss a ainsi suggéré à ses partenaires (représentants de l'Allemagne, de la France, de l'Italie, de l'Autriche, de la Slovénie, du Liechtenstein et de Monaco) d'adopter ce protocole additionnel. Ceux-ci ont **rejeté la proposition helvétique** mais ont cependant accepté d'intégrer ses dispositions dans le protocole consacré à l'aménagement du territoire.<sup>2</sup>

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN  
DATUM: 01.11.2000  
PHILIPPE BERCLAZ

A Lucerne, les ministres de l'environnement de huit pays, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie, le Liechtenstein, Monaco, la Slovénie et la Suisse, ont signé le **protocole Transports** de la Convention alpine lors de la 6ème Conférence. Le protocole sur les transports a donné lieu à d'intenses négociations et les protagonistes se sont accordés sur cinq importants points : 1. renoncer à la construction de nouvelles routes transalpines 2. ne pas réaliser de grosses routes pour la circulation alpine que quand elles passent l'examen du contrat environnemental et qu'il n'y ait pas une autre possibilité de surmonter le trafic 3. harmoniser les nouveaux ouvrages et les transformations importantes d'infrastructures existantes entre les pays 4. privilégier les moyens de transports écologiquement conciliants 5. prendre en charge les nouveaux ouvrages liés aux infrastructures de transport selon le principe du pollueur payeur. L'Union Européenne étant partenaire du contrat de la Convention des Alpes, elle s'est jointe aux résolutions. Les huit pays ont aussi adopté le protocole Règlement des différends: ce document prévoit une procédure obligée débouchant sur une sentence d'arbitrage contraignante. Les pays se donnent ainsi les moyens de régler la question des divergences d'opinion dans l'interprétation et l'application des dispositions de la Convention et de ses protocoles. Il a également été décidé de créer un secrétariat permanent. **Avec le protocole "Transports", la Suisse a signé les 9 accords qui accompagnaient la Convention alpine.** Les Chambres fédérales auront le dernier mot, car les protocoles ne sont pas soumis au référendum facultatif. A ce propos, les milieux économiques suisses ont fait part de leur opposition et engagé les Chambres fédérales à ne pas ratifier ce protocole.<sup>3</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 19.12.2001  
PHILIPPE BERCLAZ

Grâce au soutien des ses quatre membres socialistes et démocrates-chrétiens, le **Conseil fédéral a adopté les protocoles et les a transmis aux Chambres pour ratification**. Le PRD, l'UDC, l'USAM et Economiesuisse ont réitéré leur opposition. Le Conseil fédéral leur a répondu en précisant que le Protocole sur les transports ne s'oppose pas à un deuxième tunnel au Gothard, car l'axe n'est pas considéré comme une nouvelle route. Quant à l'entorse à l'accord bilatéral sur les transports, Moritz Leuenberger n'a pas caché qu'il souhaitait engager les autres pays dans la même voie que la Suisse, à savoir celle du transfert modal des marchandises de la route vers le rail. Afin d'ancrer la position centrale de la Suisse, le Conseil fédéral a également retenu la candidature de Lugano pour accueillir le Secrétariat permanent. Les dossiers de Davos, Lucerne et Sion ont été écartés. Le Tessin soumettra sa candidature le 28 février 2002 au comité de la Conférence alpine. Lugano affrontera celles d'Innsbruck (A), de Bolzano (I) et de Grenoble (F).<sup>4</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 13.12.2002  
PHILIPPE BERCLAZ

L'UDC a créé le comité "Liberté plutôt que réserve" (En allemand, "Freiheit statt Reservat".) afin de d'empêcher la ratification des neuf protocoles additionnels de la Convention alpine. Outre le texte sur l'énergie et celui sur les transports, le neuvième protocole incarnait à ses yeux la quintessence du mal : un arbitrage international serait imposé en cas de désaccord entre deux pays. Cet élément était une chose intolérable pour l'UDC. Répondant à l'UDC et à ses détracteurs, l'Office du développement territorial a précisé qu'il n'y avait rien dans les protocoles qui allait au-delà de la loi suisse. Souhaitant connaître les conséquences d'une ratification des protocoles sur l'aménagement du territoire, l'agriculture de montagne, les forêts, le tourisme, les sols, l'énergie et les transports, la CEATE-CE a renvoyé le dossier au gouvernement pour complément d'information. La Commission a aussi demandé un rapport sur la portée des protocoles afin de déterminer leur relation avec le droit suisse. Reprenant le dossier, la **CEATE-CE** a demandé, par neuf voix sans opposition et trois abstentions au Conseil des Etats de **ne pas entrer en matière sur la ratification des neuf protocoles additionnels**. Outre les zones d'ombre d'application des protocoles, de lourds soupçons pesaient sur celui des transports : les opposants redoutaient qu'il empêche la construction d'une deuxième galerie routière au Gothard. Mais, les craintes les plus graves portaient sur le neuvième protocole : la menace du juge étranger, qui obligerait la Suisse à modifier certaines pratiques et reprendre des dispositions contraires à son droit, a convaincu les membres de la CEATE de refuser ces accords complémentaires. A cela s'ajoutaient les incertitudes sur les modalités financières, en particulier l'indemnisation de ceux qui feraient les frais de certaines restrictions, comme par exemple les paysans de montagne, les producteurs d'énergie, les collectivités publiques ou encore les propriétaires de forêts. Réuni à Merano (I), les membres de la Convention alpine ont choisi Innsbruck (A) comme son centre politique et administratif. Alors que le Conseil des Etats aurait dû se prononcer en décembre sur les protocoles de la Convention alpine, son bureau a décidé par manque de temps de reporter son examen.<sup>5</sup>

**INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN**DATUM: 26.01.2010  
NICOLAS FREYMOND

La Suisse, l'Allemagne, l'Autriche, la France, l'Italie et la Slovénie ont signé l'acte de candidature du projet de protection des « **sites palafittiques préhistoriques autour des Alpes** » au Patrimoine mondial de l'UNESCO. Ce projet regroupe 156 sites lacustres néolithiques, dont 82 en Suisse, afin de les protéger face aux risques liés à la construction et à la navigation et de mettre en valeur leurs vestiges, pour l'essentiel subaquatiques. L'Office fédéral de la culture a par ailleurs précisé qu'il n'y aurait pas d'autre candidature suisse ces prochaines années, le pays ayant déjà obtenu la reconnaissance de dix sites naturels et culturels.<sup>6</sup>

## Naturgefahren

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 19.12.1995  
LIONEL EPERON

Signé en mai 1995, l'**accord bilatéral** négocié avec la République d'Italie sur la coopération dans le domaine de la prévision et de la prévention des risques majeurs et de l'assistance mutuelle en cas de catastrophe naturelle ou imputable à l'activité humaine a été soumis à l'approbation du parlement par le Conseil fédéral. Ce document – qui règle en particulier les facilités accordées aux équipes de secours et à leur matériel lors du passage de la frontière entre les deux pays – prévoit une assistance sur une base volontaire et à titre gratuit. Les cantons frontaliers du Tessin, des Grisons et du Valais sont concernés par l'application de l'accord. Première des deux Chambres à se prononcer sur cet objet, le Conseil national a décidé à l'unanimité d'autoriser le gouvernement à ratifier l'accord.<sup>7</sup>

## Allgemeiner Umweltschutz

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 02.11.1992  
SERGE TERRIBILINI

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>8</sup>

### INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN

DATUM: 14.11.1994  
SERGE TERRIBILINI

Lors de leur 7ème **rencontre tripartite**, les ministres de l'environnement de la France, de l'Italie et de la Suisse ont également affirmé leur volonté de réduire les émissions de CO2 en coordonnant leurs mesures de lutte. Les représentants italien et français ont par ailleurs assuré la Suisse de leur soutien pour son adhésion à l'Agence européenne de l'environnement ainsi qu'à la Commission des Nations Unies pour le développement durable, où elle n'a qu'un siège d'observateur.<sup>9</sup>

### VERWALTUNGSAKT

DATUM: 14.02.2019  
DIANE PORCELLANA

**Le rapport relatif à la mise en œuvre de la seconde Déclaration conjointe sur le transport de chlore** informe des nouvelles mesures prises pour renforcer la sécurité du transport de chlore. Depuis 2017, un train spécial circule hebdomadairement entre la France et le Valais. Le tronçon a été davantage sécurisé. Un second axe d'approvisionnement, en partance de l'Italie, va être instauré afin de diminuer la quantité de chlore transitant par l'arc lémanique densément peuplé. En outre, les wagons-citernes seront équipés par des technologies de sécurité plus performantes. D'après les conclusions du rapport, sur la première phase de mise en œuvre de la déclaration conjointe, le risque a été réduit d'un facteur 10 aux endroits critiques. Les objectifs convenus ont été atteints. Les signataires prévoient d'établir une feuille de route des mesures à réaliser entre 2019 et 2025 pour poursuivre les efforts en la matière.<sup>10</sup>

1) 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.

2) NQ et 24 Heures, 25.3.94

3) Presse du 1.11.00.

4) FF, 2002, p. 2740 ss.; presse du 20.12.01.

5) 24h, 6.3.02 (UDC); AZ, 7.3.02 (UDC); presse du 27.4 (CEATE), 12.11 (rejet CEATE) et 20.11.02 (Lugano); LT, 25.6.02 (CEATE); NF, 13.12.02 (report).

6) Presse du 26.1.10.

7) BO CN, 1995, p. 2603 ss.; FF, 1995, 3, p. 1021 ss.

8) Presse du 2.11.92

9) NF, 12.11.94; Express et NZZ, 14.11.94

10) Communiqué de presse OFEV du 14.2.19