

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	25.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Alpenkonvention
Akteure	Österreich
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1965 - 01.01.2023

Impressum

Herausgeber

Année Politique Suisse
Institut für Politikwissenschaft
Universität Bern
Fabrikstrasse 8
CH-3012 Bern
www.anneepolitique.swiss

Beiträge von

Berclaz, Philippe
Eperon, Lionel
Flückiger, Bernadette
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Berclaz, Philippe; Eperon, Lionel; Flückiger, Bernadette; Terribilini, Serge 2024.
Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Alpenkonvention, Österreich, 1991 - 2022.
Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 25.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Verkehr und Kommunikation	1
Verkehrspolitik	1
Umweltschutz	1
Naturschutz	1

Abkürzungsverzeichnis

UREK-SR	Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie des Ständerates
EU	Europäische Union
EG	Europäische Gemeinschaft
BRD	Bundesrepublik Deutschland

CEATE-CE	Commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et de l'énergie du Conseil des États
UE	Union européenne
CE	Communauté européenne
RFA	République fédérale d'Allemagne

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

ANDERES
DATUM: 27.10.2022
BERNADETTE FLÜCKIGER

Die Vertreterinnen und Vertreter der Umwelt- und Verkehrsministerien der Alpenländer verabschiedeten Ende Oktober 2022 einen **länderübergreifenden Aktionsplan für klimafreundliche Mobilität in den Alpen**. Auf Initiative der Schweizer Umwelt- und Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga hatten sich die Alpenländer Deutschland, Frankreich, Italien, Österreich, Slowenien, Liechtenstein, Monaco und die Schweiz zur Trägerschaft mit dem Namen «Simplon-Allianz» zusammengeschlossen.

Das Ziel des Aktionsplans bestand darin, den Verkehr im Alpenraum bis 2050 klimaneutral zu gestalten. Dafür sah der Plan Massnahmen in drei Bereichen vor: Im **Güterverkehr** soll die Verlagerung auf die Schiene mittels eines Dialogs über eine alpenweite Verkehrsabgabe für schwere Nutzfahrzeuge sowie der Förderung des Ersatzes von fossil betriebenen Lastwagen durch emissionsfreie Fahrzeuge gestärkt werden. Im Bereich des **grenzüberschreitenden Personenverkehrs** soll der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr gefördert werden. Dies könne unter anderem durch die Einführung von alpenweit gültigen ÖV-Billetten oder -Abonnementen und durch die Stärkung von Nachtzugsverbindungen geschehen. Da bei der **Tourismus- und Freizeitmobilität** ein grosser Teil der Emissionen auf die An- und Abreise entfalle, sah der Aktionsplan drittens vor, die Bahnverbindungen in die alpinen Destinationen zu verbessern und den Langsamverkehr in den Tourismusorten zu stärken.¹

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.²

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.³

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 21.12.1994
SERGE TERRIBILINI

Au vu de ces protestations, le Conseil fédéral, lors de la réunion ministérielle de Chambéry (F) en décembre, **n'a pas signé les trois protocoles** déjà prêts et, sans s'y opposer, a choisi d'attendre la rédaction finale des deux autres (tourisme et transports) pour réexaminer le dossier, reportant ainsi toute décision à plus tard. D'ici là, la Suisse devrait pratiquer la politique de la Convention sur une base volontaire grâce à sa propre législation. La Convention devant entrer en vigueur en mars 1995, la Confédération ne devrait plus avoir qu'un statut d'observateur. Contrairement à

certaines attentes, elle ne s'est pas retrouvée isolée à Chambéry puisque l'Autriche et le Liechtenstein ont également refusé de signer les trois protocoles, l'Autriche en raison de certaines garanties qu'elle exige de voir figurer dans le texte sur les transports et le Liechtenstein par solidarité avec ses voisins.⁴

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 06.07.1995
LIONEL EPERON

Comme prévu, la Convention des Alpes est **entrée en vigueur** au début du mois de mars, date à laquelle seuls le Liechtenstein, l'Autriche et l'Allemagne l'avaient ratifiée avant d'être rejoints par la Slovénie, l'Union européenne et la France. Ayant pour sa part uniquement signé la Convention, la Suisse – qui par ailleurs est le seul Etat signataire à n'avoir ni ratifié l'accord ni adhéré à aucun des cinq protocoles qui lui sont rattachés – s'est vue attribuer un statut d'observateur.⁵

INTERNATIONALE BEZIEHUNGEN
DATUM: 28.02.1996
LIONEL EPERON

Dans l'optique de débloquent le processus de ratification de la Convention des Alpes par la Suisse – accord au sujet duquel la Conférence des gouvernements des cantons de montagne avait réitéré son opposition fin octobre 1995 –, le Conseil fédéral a proposé en début d'année d'instituer un **groupe de travail paritaire** Confédération-cantons alpins afin de parvenir à un compromis acceptable tant du point de vue de la protection des régions alpines que de celui du développement économique régional. Bien que le gouvernement ait clairement déclaré ne pas vouloir procéder à la ratification de la convention sans l'approbation préalable des cantons de montagne, l'exécutif fédéral a néanmoins estimé que les arguments de ces derniers – aux termes desquels les protocoles additionnels à l'accord ne respecteraient notamment ni la sauvegarde des compétences cantonales ni la promotion de la politique régionale – ne se justifiaient pas. Convaincues du bien-fondé de la convention en tant que garante d'un développement durable de l'espace alpin, les autorités fédérales ont rappelé leur soutien à ce traité à l'occasion de la première conférence des parties qui s'est déroulée fin février à Brdo (Slovénie) et à laquelle la Suisse n'a pu prendre part qu'en qualité d'observatrice. Regroupant l'ensemble des ministres de l'environnement des Etats alpins, cette réunion s'est soldée par la conclusion d'un nouveau protocole sectoriel concernant la protection et l'utilisation de la forêt auquel seules la Confédération et l'Autriche n'ont pas apposé leur signature. Si les négociations relatives au protocole sur le tourisme ont également trouvé une issue favorable, celles concernant l'accord additionnel sur les transports n'ont en revanche permis aucune percée dans ce domaine particulièrement controversé.⁶

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.⁷

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).⁸

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.⁹

1) Aktionsplan vom 27.10.22; Medienmitteilung ARE vom 27.10.22

2) 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.

3) NQ et 24 Heures, 25.3.94

4) NQ, 14.12.94; Presse des 13.12 et 21.12.94

5) BaZ, 6.3.95; BüZ, 2.6.95; NZZ, 29.6.95; Presse du 6.7.95

6) Presse des 24.2. et 28.2.96

7) Presse du 1.11.00.

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

9) 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).