

Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	20.04.2024
Thema	Keine Einschränkung
Schlagworte	Natur und Umwelt, Allgemeiner Umweltschutz, Alternativenergien
Akteure	Wallis
Prozesstypen	Keine Einschränkung
Datum	01.01.1990 - 01.01.2020

Impressum

Herausgeber

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

Beiträge von

Ackermann, Marco
Benteli, Marianne
Caretti, Brigitte
Eperon, Lionel
Mach, André
Porcellana, Diane
Terribilini, Serge

Bevorzugte Zitierweise

Ackermann, Marco; Benteli, Marianne; Caretti, Brigitte; Eperon, Lionel; Mach, André; Porcellana, Diane; Terribilini, Serge 2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Natur und Umwelt, Allgemeiner Umweltschutz, Alternativenergien, Wallis, 1990 – 2019*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität Bern.
www.anneepolitique.swiss, abgerufen am 20.04.2024.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Chronik	1
Infrastruktur und Lebensraum	1
Energie	1
Wasserkraft	1
Alternativenergien	2
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
Umweltschutz	4
Naturgefahren	4
Sozialpolitik	4
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	4
Sport	4

Abkürzungsverzeichnis

ARE	Bundesamt für Raumentwicklung
EU	Europäische Union
EWK	Europäischer Wirtschaftsraum
NEAT	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
SGB	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
EVED	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
SGV	Schweizerischer Gewerbeverband
WEF	World Economic Forum
VCS	Verkehrs-Club der Schweiz
ACS	Automobil Club der Schweiz
TCS	Touring Club Schweiz
SHIV	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
SBV	Schweizerischer Bauernverband
WWF	World Wide Fund for Nature
MeteoSchweiz	Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie
GLAMOS	schweizerisches Gletschermessnetz
BWW	Bundesamt für Wasserwirtschaft
SKJV	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

ARE	Office fédéral du développement territorial
UE	Union européenne
EEE	l'Espace économique européen
NLFA	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
USS	Union syndicale suisse
DFTCE	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
USAM	Union suisse des arts et métiers
WEF	World Economic Forum
ATE	Association transports et environnement (ci-devant AST)
ACS	Automobile Club de Suisse
TCS	Touring Club Suisse
USCI	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
USP	Union Suisse des Paysans
WWF	World Wide Fund for Nature
MétéoSuisse	Office fédéral de météorologie et de climatologie
GLAMOS	Réseau de relevés glaciologiques
OFEE	Office fédéral de l'économie des eaux
CSCSP	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

Allgemeine Chronik

Infrastruktur und Lebensraum

Energie

Wasserkraft

STANDESINITIATIVE
DATUM: 15.02.1990
BRIGITTE CARETTI

Entre 1978 et 1979, des fissures apparurent dans le mur du barrage du Zeuzier (VS). Remis en état sous les auspices du DFTCE et de l'OFEE, ce barrage fait l'objet d'une dissension entre Confédération et Etat du Valais à propos des origines des dommages. Pour les autorités fédérales, ces derniers proviennent des travaux de la galerie de sondage du Rawyl; pour le canton, ils sont issus des mouvements tectoniques de la région. Appelé à trancher, par la commission fédérale d'estimation, entre ces deux positions, l'expert estima que le barrage-voûte du Zeuzier n'était pas acceptable dans les conditions géologiques du Rawyl. En réponse à une question du conseiller aux Etats Delalay (pdc, VS), le Conseil fédéral assura qu'il n'y avait aucun risque pour la sécurité des populations concernées. Cette polémique amena le canton du Valais à **déposer une initiative** au niveau fédéral dans laquelle il demande l'instauration **d'une responsabilité civile illimitée pour les exploitants d'installations hydro-électriques** (lv.ct. 90.203).¹

STANDESINITIATIVE
DATUM: 01.10.1991
ANDRÉ MACH

Le Conseil des Etats a adopté une initiative du canton du Valais (lv.ct. 90.203) qui propose d'instaurer une responsabilité civile illimitée des exploitants de centrales hydro-électriques et la création d'un fonds de solidarité fédéral destiné à couvrir les dommages causés lors de catastrophes majeures (guerre ou phénomènes naturels hors du commun comme des séismes, des glissements de terrain ou des éboulements).²

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 15.12.1992
ANDRÉ MACH

Afin d'inciter le WWF à retirer son recours auprès du Tribunal fédéral contre le projet Cleuson-Dixence (VS), la société Energie de l'Ouest-Suisse (EOS) avait proposé à l'organisation écologiste d'affecter 5 millions de francs pour aider les chômeurs valaisans. Le WWF, estimant que cette proposition n'avait aucun rapport avec les compensations écologiques qu'il réclamait, a rejeté l'offre de la société électrique. Par la suite, grâce à une tentative de conciliation sous l'égide du Tribunal fédéral, les deux protagonistes, ainsi que l'Etat du Valais et les communes concernées par le projet, ont conclu une convention prévoyant, **en échange du retrait du recours, la réalisation des principales exigences du WWF**. Tout d'abord, un débit minimal de 50 litres par seconde devra être maintenu en aval du barrage le long de La Dixence, ainsi que l'interdiction de tout captage supplémentaire des hautes eaux dans le val des Dix. En outre, les biotopes des communes de Nendaz et d'Hérémenche seront protégés. Enfin, une étude des impacts sur le Rhône sera effectuée par une commission neutre qui formulera des propositions d'aménagement si nécessaire.³

KANTONALE POLITIK
DATUM: 28.09.1993
ANDRÉ MACH

Le Conseil d'Etat et le Grand Conseil valaisans ont donné leur accord pour l'octroi d'une concession de droits d'eau à la société Hydro-Rhône pour l'aménagement hydro-électrique du Rhône dans la région de Bex-Massongex. Ce barrage constitue le premier palier des 10 barrages successifs entre Chippis et le Léman prévus dans le projet initial. Ce dernier avait dû être retiré en raison des nombreuses oppositions émanant notamment des associations de pêcheurs et de protection de l'environnement. Afin de prévenir les oppositions écologistes, les promoteurs du projet ont pris plusieurs mesures (compensations écologiques, aménagements pour garantir le débit du Rhône et la migration des poissons, indemnisation des personnes lésées).⁴

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 30.03.1996
LIONEL EPERON

Fin mars, la société Hydro-Rhône a réaffirmé son attachement au projet visant à construire dix barrages successifs au fil du Rhône entre Chippis (VS) et le Lac Léman. Après que le Tribunal administratif du canton de Vaud eut partiellement admis, en 1994, le recours de deux associations écologistes concernant la réalisation du palier de Bex-Massongex, les promoteurs du projet ont conduit, en collaboration avec les opposants, trois études complémentaires destinées à réduire l'impact de l'infrastructure sur l'environnement. Celles-ci ayant été menées à bien, **la société Hydro-Rhône a projeté de déposer une nouvelle demande de concession** auprès des autorités vaudoises et valaisannes.⁵

STUDIEN / STATISTIKEN
DATUM: 28.06.2017
MARCO ACKERMANN

Alternativenergien

Nachdem das Stimmvolk gut einen Monat zuvor das neue Energiegesetz gutgeheissen hatte, veröffentlichte der Bundesrat im Juni 2017 das **Konzept Windenergie**. Dieser Sachplan und die darin enthaltenen Konzepte sollen den Kantonen als Basis bei der Planung und Realisierung von Windkraftanlagen dienen. Das Dossier enthält Angaben zu besonders geeigneten Gebieten mit viel Windenergiepotential – das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) nannte vorwiegend Regionen in den Kantonen Bern, Waadt, Freiburg, Graubünden, Neuenburg, St. Gallen und Wallis – und erklärt die bundesgesetzlich einzuhaltende Abwägung zwischen Nutzungsinteressen und Natur- sowie Landschaftsschutz. Der Bundesrat arbeitete mit dem in der Botschaft zum ersten Massnahmenpaket zur Energiestrategie 2050 festgelegten Ziel, die Windstromproduktion in der Schweiz bis ins Jahr 2050 (gegenüber den Zahlen aus 2015) um den Faktor 30 zu erhöhen. Die konkrete Umsetzung der Anlagen liegt aber weiterhin in der Kompetenz der Kantone.⁶

Verkehr und Kommunikation

Verkehrspolitik

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 26.06.1990
SERGE TERRIBILINI

L'initiative "pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit" a abouti avec 107'570 signatures valables. Ce texte, lancé en 1989 par divers partis et organisations de protection de l'environnement, a rencontré un certain succès dans les cantons alpins concernés (VS, GR, TI et UR). Son but fondamental est de protéger les régions de montagne des effets nuisibles du trafic de transit; il entend, à cet effet, procéder, sur une période de dix ans, au transfert total de la route au rail des marchandises transitant d'une frontière à l'autre, et n'accorderait de dérogations que dans les cas d'importance majeure. Il proscriit, par ailleurs, toute nouvelle extension du réseau routier alpin, à l'exception des routes de contournement permettant de désengorger les localités.⁷

VOLKSINITIATIVE
DATUM: 20.02.1994
SERGE TERRIBILINI

L'initiative populaire «pour la protection des régions alpines contre le trafic de transit» (Initiative des Alpes), sur laquelle le peuple et les cantons devaient se prononcer, a été déposée en 1990. Son texte propose, pour protéger la région alpine, de transférer complètement le trafic de transit de la route au rail en l'espace de dix ans et de geler la capacité des routes de transit. En 1992-1993, le Conseil fédéral et les Chambres l'avaient rejetée. A l'inverse, le souverain a accepté cette initiative avec près de 52 pour cent de oui et 13 6/2 cantons. Comme il est d'usage en matière de scrutins routiers et environnementaux, le principal clivage s'est situé entre cantons romands et alémaniques. Tandis que les premiers ont nettement repoussé l'initiative, les seconds l'ont tous approuvée (à l'exception d'Argovie), en particulier ceux qui se situent sur l'axe du Gothard (Lucerne, Nidwald, Uri et le Tessin). La plus forte proportion de oui est venue d'Uri (87.6%), canton particulièrement victime du trafic de transit, et le rejet le plus massif fut le fait du Valais (74.4%) en raison du danger pesant sur la réalisation de la N9. En Suisse romande, l'acceptation de l'initiative a souvent été vue comme un nouveau vote anti-européen. De nombreuses voix ont ainsi protesté contre la décision imposée par la majorité alémanique, la plus virulente ayant été celle de Jean-Pascal Delamuraz, ce qui n'a pas manqué de lui attirer de nombreuses critiques.

Votation du 20 février 1994

Participation: 40.9%
Oui: 954'491 (51.9%) / cantons: 13 6/2
Non: 884'362 (48.1%) / cantons: 7

Mots d'ordre:

– Oui: PS, PE, AdI, PEP, DS, PdT; USS, ATE, Fédération suisse des cheminots et associations pour la protection de l'environnement.
– Non: PRD (3*), PDC (7*), UDC, PL, PdL (ex-PA), Lega; Vorort, USAM, CSCS, USP, Société des entrepreneurs, Fédération suisse du tourisme, TCS, ACS, Association des transporteurs routiers.

* Entre parenthèses: nombre de sections cantonales divergentes

Les partisans de l'initiative – socialistes, écologistes, minorités bourgeoises radicales et démocrates-chrétiennes, élus et populations de cantons concernés (notamment Uri)

ainsi qu'associations de protection de l'environnement – ont mis en avant le fait que celle-ci était le complément idéal aux NLFA, à l'accord sur le transit avec l'UE et à la Convention alpine; elle permettrait à ces textes et projets de se concrétiser en obligeant réellement à transférer le trafic de transit, en constant accroissement, de la route au rail. Cela serait nécessaire pour protéger la région alpine contre la pollution atmosphérique et surtout le bruit. Ces nuisances seraient devenues insupportables dans certaines régions, notamment le canton d'Uri. De plus, un tel transfert permettrait au rail de regagner des parts de marché par rapport à la route; le rôle de cette dernière dans le trafic de marchandises n'a en effet cessé d'augmenter depuis plusieurs années. Le passage de la route au rail aurait en outre l'avantage de rentabiliser les futures infrastructures ferroviaires (NLFA) qui, sans cela, deviendraient largement déficitaires. Les partisans n'ont pas estimé que leur texte était anti-européen ou discriminatoire vis-à-vis des transporteurs étrangers; selon eux, ces derniers et les Suisses devraient être traités de la même manière sur le plan juridique. Par ailleurs, en adoptant ce texte, la Suisse se poserait en exemple et en précurseur pour le reste de l'Europe.

Les opposants à l'initiative – une bonne part des partis bourgeois, les automobilistes, les transporteurs routiers ainsi que le gouvernement – ont affirmé que celle-ci créerait plus de problèmes qu'elle n'en résoudrait. Sur le plan des principes, ils n'ont pas admis que l'on contredise la règle prescrivant le libre choix du moyen de transport. Manifestant également le souci de protéger l'arc alpin et de transférer le trafic de transit de la route au rail, ils ont reproché au texte son caractère contraignant. Selon eux, la politique fédérale vise un résultat identique en construisant les infrastructures nécessaires (NLFA notamment), mais en usant, afin qu'elles soient utilisées suffisamment, d'instruments conformes à l'économie de marché (taxes incitatives). Les opposants ont en outre relevé que les neuf dixièmes des marchandises transportées en Suisse transitaient déjà par le rail. Par ailleurs, ils ont mis en doute l'efficacité même des mesures proposées. Selon eux, l'initiative conduirait les routiers européens à contourner la Suisse, ce qui ne ferait que déplacer le problème ailleurs. De plus, seule une part minime du trafic dans les Alpes serait touchée; la majorité, soit le trafic intérieur et le trafic d'import-export ne serait pas concerné. Cela créerait de fait une inégalité entre les transporteurs suisses et étrangers. Ces derniers étant discriminés, les pays européens ne manqueraient certainement pas d'infliger à la Suisse des mesures de rétorsion, d'autant que plusieurs traités internationaux seraient violés (accord sur le transit notamment). D'autre part, l'initiative défavoriserait les régions alpines en empêchant la réalisation de certaines routes, en tête desquelles la N9 de Sierre (VS) à Brigue (VS), et y freinerait l'activité économique, commerciale et touristique.

La campagne sur cet objet fut très animée. Du côté des opposants, Adolf Ogi a manifesté un grand engagement pour que les projets de son département ainsi que l'accord sur le transit ne soient pas remis en cause. Un des points forts fut sa confrontation télévisée avec le Landamann d'Uri durant laquelle il s'est clairement rendu impopulaire en faisant montre d'une certaine arrogance en prétendant que Uri ne devait pas protester contre les décisions fédérales car c'était un canton subventionné à 100 pour cent. D'aucuns ont affirmé que la campagne avait connu là un tournant en Suisse alémanique. Par ailleurs, le chef du DFTCE n'a pas craint de dramatiser l'enjeu, assurant que les conséquences d'une acceptation seraient terribles, tant au niveau international (relations avec l'UE) que national (gel des constructions routières). De leur côté, les partisans de l'initiative n'ont pas été moins actifs et ont axé leur propagande sur les conditions de vie difficiles dans le canton d'Uri en raison du transit routier. Ils ont en outre concentré leurs attaques sur la personne d' Adolf Ogi.

L'analyse VOX de cette votation a mis en évidence le fait que l'acceptation de l'initiative a été principalement due à la division des partis bourgeois. Ainsi, près de la moitié des votants proches du parti démocrate-chrétien et un tiers des sympathisants radicaux ont voté oui. Le principal motif d'une acceptation était de type environnemental; l'idée de transférer le trafic de transit de la route au rail pour soulager l'environnement a rassemblé une majorité de personnes. Du côté du non, l'argument essentiel concernait la politique européenne; il s'agissait de respecter l'accord sur le transit et d'éviter des mesures de rétorsion. De fait, une certaine corrélation entre partisans d'une intégration européenne et opposants à l'initiative a été observée. Dans le sens inverse, la situation fut moins nette, même si les adversaires d'une adhésion à l'EEE furent nombreux à voter oui.⁸

Umweltschutz

Naturgefahren

ANDERES
DATUM: 10.09.2017
DIANE PORCELLANA

Le **glacier du Trift a perdu une partie de sa langue**, environ 150'000 mètres cubes de glace. Avec le réchauffement des températures, la zone de contact entre la glace et la roche a peu à peu fondu. Sans assise, la glace s'est détachée. Il n'y a eu aucune victime et les habitants ont pu rejoindre leur domicile quelques heures plus tard. D'après le Réseau suisse des observations glacières (GLAMOS), le glacier a reculé d'un kilomètre depuis 1850.⁹

GESELLSCHAFTLICHE DEBATTE
DATUM: 02.07.2018
DIANE PORCELLANA

Depuis le début des mesures en 1864, la **Suisse a connu son troisième été le plus chaud**. La température moyenne nationale a excédé les 15 degrés. Particulièrement très ensoleillé, le manque de pluie persistant a provoqué une grande sécheresse. MétéoSuisse avait déclenché une alerte dans tous les cantons. Début août, il a fait jusqu'à 36.2 degrés à Sion. Toutefois, le record de chaleur de 41.5 degrés, enregistré en 2003 dans les Grisons, n'a pas été battu. Côté cours d'eau, l'Aar a atteint 23.5 degrés et le Rhône 27 degrés. Le Valais aura connu plus de 44 jours de canicule, 37 jours pour le Tessin et 24 jours pour Bâle.¹⁰

ANDERES
DATUM: 19.02.2019
DIANE PORCELLANA

Plusieurs avalanches ou coulées de neige ont marqué les esprits durant l'hiver 2018-2019. Le 10 janvier 2019, une avalanche de 300 mètres a enseveli plusieurs véhicules et a pénétré dans le restaurant de l'Hôtel Säntis, dans la station de Schwägalp (AR). Trois personnes ont été légèrement blessées. Le 15 janvier, les soldats de l'armée suisse présents à Davos (GR) pour le WEF ont été surpris par une coulée de neige. Déclenchée volontairement, elle est descendue plus bas que prévu. Les militaires ont pu se réfugier à temps, il n'y a pas eu de blessé. Un mois plus tard, le 19 février 2019, une avalanche a fini sa trajectoire sur le domaine skiable de Crans-Montana (VS). Les secours ont réussi à extraire les personnes ensevelies, mais un jeune patrouilleur français a succombé par la suite à ses blessures.¹¹

Sozialpolitik

Gesundheit, Sozialhilfe, Sport

Sport

KANTONALE POLITIK
DATUM: 19.08.1994
MARIANNE BENTELI

Nachdem sowohl das Gemeindeparlament von Sitten als auch der Walliser Grosse Rat der Kandidatur und einer Defizitgarantie von CHF 15 Mio. bzw. CHF 30 Mio. zugestimmt und das Organisationskomitee mit den Umweltverbänden eine Einigung über die naturbewahrende Ausgestaltung der Spiele erzielt hatte, erteilte auch das Walliser Bevölkerung mit 61 Prozent der Stimmen der Defizitgarantie und damit dem gesamten Vorhaben seinen Segen. Generell war die Zustimmung in den touristischen Regionen stärker als im Talboden. Brig lehnte mit 53 Prozent ab, Martigny und Visp sagten mit 52 und 51 Prozent nur knapp ja. Als einziger Austragungsort verwarf Monthey mit 58 Prozent die Vorlage deutlich. Mit 76 Prozent Ja-Stimmen fand das Vorhaben im Goms, wo die Langlaufwettkämpfe stattfinden sollen, die grösste Akzeptanz. Im August wurde daraufhin das mehr als 500 Seiten starke **Bewerbungsdossier dem IOC übergeben**.¹²

BUNDESRATSGESCHÄFT
DATUM: 07.09.1994
MARIANNE BENTELI

Der **Bundesrat** hatte schon früh zu erkennen gegeben, dass er einer Schweizer Kandidatur für **Olympische Spiele** grundsätzlich positiv gegenüber stehe und diese auch im Rahmen seiner Möglichkeiten unterstützen werde. Wichtig sei aber, dass die Kandidatur im Volk breit verankert sei und die Auswirkungen eines derartigen Grossanlasses auf die Umwelt berücksichtigt würden. Ende Mai 1994 stellte er einen ausserordentlichen Kostenbeitrag für die Kandidatur von CHF 1.2 Mio. in Aussicht und setzte eine Arbeitsgruppe ein, welche die Machbarkeit der Durchführung Olympischer Winterspiele im Wallis sowie Art und Umfang der Unterstützung des Bundes zu prüfen hatte. Aufgrund dieser Vorarbeiten beantragte die Landesregierung dem Parlament eine Defizitgarantie von maximal CHF 30 Mio. sowie die dafür erforderliche Änderung des Bundesgesetzes über Turnen und Sport.¹³

- 1) BO CE, 1989, p. 851 s.; Bund, 9.1.90; Suisse, 12.2.90 ; NF, 15.2.90.; Délib. Ass. féd., 1990, IV, p. 23
- 2) BO CE, 1991, p. 811 ss.; NF, 1.10.91.
- 3) Presse des 1.4 et 3.4.92; NF, 11.4.92; presse des 6.11 et 7.11.92; NQ, 15.12.92.
- 4) NQ, 12.8, 3.9 et 28.9.93; NF, 14.8 et 28.8.93.
- 5) Presse du 30.3.96.
- 6) BBI, 2013, S. 7591; Erläuterungsbericht Konzept Windenergie 2017; Konzept Windenergie ARE 2017; BZ, LT, NZZ, 29.6.17
- 7) FF, II, 1990, p.1163ss.; Presse des 12.2. et 12.5.90; BÜZ, 17.4.90; Suisse, 8.5.90; NF et NZZ, 26.6.90 ainsi que DP, 995, 17.5.90.
- 8) FF, 1994, II, p. 690 ss.; Hardmeier und Linder (1994). Analyse des votations fédérales du 20 février 1994, Vox 52; Presse des mois de janvier & février et 6.5.94.
- 9) AZ, 9.9.17; So-Bli, SoZ, 10.9.17; LMD, TA, 11.9.17; AZ, 13.9.17; LT, 21.10.17
- 10) AZ, 13.7.18; Blick, 18.7.18; AZ, 28.7.18; SoZ, 29.7.18; TA, 30.8.18
- 11) Blick, TA, 11.1.19; Blick, TA, 12.1.19; Blick, 16.1.19
- 12) Presse vom 10.5., 11.5., 13.6. und 19.8.94
- 13) Amtl. Bull. StR, 1994, S. 213 ff.; Amtl. Bull. NR, 1994, S. 309 und 859 f.; BBI, 1994, V, S. 132 ff.