

# Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik

Suchabfrage	<b>23.04.2024</b>
Thema	<b>Keine Einschränkung</b>
Schlagworte	<b>Allgemeiner Umweltschutz</b>
Akteure	<b>Wallis</b>
Prozesstypen	<b>Keine Einschränkung</b>
Datum	<b>01.01.1965 - 01.01.2023</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

Benteli, Marianne  
Bühlmann, Marc  
Eperon, Lionel  
Mach, André  
Terribilini, Serge

## Bevorzugte Zitierweise

Benteli, Marianne; Bühlmann, Marc; Eperon, Lionel; Mach, André; Terribilini, Serge  
2024. *Ausgewählte Beiträge zur Schweizer Politik: Allgemeiner Umweltschutz, Wallis,  
1992 – 2021*. Bern: Année Politique Suisse, Institut für Politikwissenschaft, Universität  
Bern. [www.anneepolitique.swiss](http://www.anneepolitique.swiss), abgerufen am 23.04.2024.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Allgemeine Chronik</b>	1
<b>Grundlagen der Staatsordnung</b>	1
Institutionen und Volksrechte	1
Parlamentsorganisation	1
<b>Infrastruktur und Lebensraum</b>	1
Energie	1
Wasserkraft	1
Verkehr und Kommunikation	2
Verkehrspolitik	2
<b>Sozialpolitik</b>	4
Gesundheit, Sozialhilfe, Sport	4
Sport	4

## Abkürzungsverzeichnis

<b>EU</b>	Europäische Union
<b>Büro-NR</b>	Büro des Nationalrates
<b>Büro-SR</b>	Büro des Ständerates
<b>EWR</b>	Europäischer Wirtschaftsraum
<b>NEAT</b>	Neue Eisenbahn-Alpentransversale
<b>SGB</b>	Schweizerischer Gewerkschaftsbund
<b>EVED</b>	Eidgenössisches Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement
<b>SGV</b>	Schweizerischer Gewerbeverband
<b>VCS</b>	Verkehrs-Club der Schweiz
<b>ACS</b>	Automobil Club der Schweiz
<b>TCS</b>	Touring Club Schweiz
<b>SHIV</b>	Economiesuisse (ehem. Schweizerischer Handels- und Industrie-Verein)
<b>SBV</b>	Schweizerischer Bauernverband
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>SKJV</b>	Schweizerisches Kompetenzzentrum für Justizvollzug

---

<b>UE</b>	Union européenne
<b>Bureau-CN</b>	Bureau du Conseil national
<b>Bureau-CE</b>	Bureau du Conseil des Etats
<b>EEE</b>	l'Espace économique européen
<b>NLFA</b>	Nouvelle ligne ferroviaire à traverser les Alpes
<b>USS</b>	Union syndicale suisse
<b>DFTCE</b>	Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie
<b>USAM</b>	Union suisse des arts et métiers
<b>ATE</b>	Association transports et environnement (ci-devant AST)
<b>ACS</b>	Automobile Club de Suisse
<b>TCS</b>	Touring Club Suisse
<b>USCI</b>	Economiesuisse (ancienne Union suisse du commerce et de l'industrie)
<b>USP</b>	Union Suisse des Paysans
<b>WWF</b>	World Wide Fund for Nature
<b>CSCSP</b>	Centre suisse de compétences en matière d'exécution des sanctions pénales

# Allgemeine Chronik

## Grundlagen der Staatsordnung

### Institutionen und Volksrechte

#### Parlamentsorganisation

PARLAMENTARISCHE INITIATIVE  
DATUM: 23.09.2021  
MARC BÜHLMANN

Weil zwar das Büro-NR nicht aber das Büro-SR der parlamentarischen Initiative von Sidney Kamerzin (mitte, VS) für ein **papierloses Parlament** Folge geben wollte, wurde der Vorstoss in der Herbstsession im Nationalrat behandelt. Der Initiator hatte seinen Vorstoss mit den Erfahrungen der Corona-Krise begründet, die gezeigt habe, dass es dank Digitalisierung möglich sei, den Parlamentsbetrieb mit digital erstellten, verschickten und bearbeiteten Unterlagen zu organisieren. Das papierlose Parlament sei auch aus Umweltgründen anzustreben.

Nachdem das Büro-SR der Initiative im Mai 2021 mit 2 zu 1 Stimme (bei 2 Enthaltungen) keine Folge geben wollte, beharrte das Büro-NR Mitte September 2021 auf seinem ursprünglich im Februar 2021 mit 7 zu 5 Stimmen gefassten Entscheid zu Gunsten der Vorlage und empfahl dem Nationalrat diesmal mit 7 zu 4 Stimmen der Initiative Folge zu geben. Obwohl bereits entsprechende Digitalisierungsarbeiten im Rahmen von «Curia plus» in Gang seien, solle rasch an den Erfahrungen aus der ausserordentlichen Session in der BernExpo angeknüpft werden, wo alle Dokumente digital zur Verfügung standen. Die Kommissionsmehrheit verspreche sich mit der Annahme der parlamentarischen Initiative auch mehr Druck für die Umsetzung der Motion Frehner (svp, BS, Mo. 17.4026), die den digitalen Ratsbetrieb verlange und am Ursprung von Curia plus stehe. Eine FDP-SVP-Kommissionsminderheit sah hier jedoch keine Notwendigkeit. Im Gegenteil könnte eine rasche Umsetzung von Curia plus eher verhindert werden, wenn weitere Arbeiten in Angriff genommen werden müssten.

In der Ratsdebatte warb Sidney Kamerzin neben mehr Effizienz und Umweltschutz auch mit mehr Geschwindigkeit und Sicherheit für sein Anliegen, die mit Digitalisierung möglich würden. In den kantonalen Parlamenten von Genf, Zürich und Wallis sei das papierlose Parlament zudem bereits umgesetzt. Ein Freund von ihm habe ihm versichert: «Wenn uns dies im Wallis gelungen ist, kann es jeder.»

Für die Kommissionsminderheit ergriff Roland Rino Büchel (svp, SG) das Wort. Der Vorstoss sei «für die Galerie» und komme einer Zwängerei gleich. Es müsse verhindert werden, dass das Projekt Curia plus verzögert werde. Nur ein Nein zur Initiative Kamerzin sei ein Ja zu Digitalisierung. Dieses Nein kam allerdings nur seitens der geschlossenen SVP-, einer Mehrheit der FDP- und einer kleinen Minderheit der Mitte-Fraktion. Die 72 Nein-Stimmen reichten gegen die 101 Ja-Stimmen nicht aus (9 Enthaltungen). Damit muss sich die kleine Kammer nun zum Anliegen äussern.<sup>1</sup>

## Infrastruktur und Lebensraum

### Energie

#### Wasserkraft

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'Hérémece seront protégés. Enfin, une étude des impacts sur le Rhône sera effectuée par une commission neutre qui formulera des propositions d'aménagement si nécessaire.<sup>2</sup>

**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).<sup>3</sup>

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.<sup>4</sup>

## Verkehr und Kommunikation

### Verkehrspolitik

**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.<sup>5</sup>

## 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**.<sup>6</sup>

**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.<sup>7</sup>

---

1) AB NR, 2021, S. 1871 f.; Bericht Büro-NR vom 13.9.21

2) Presse des 1.4 et 3.4.92; NF, 11.4.92; presse des 6.11 et 7.11.92; NQ, 15.12.92.

3) NQ, 12.8, 3.9 et 28.9.93; NF, 14.8 et 28.8.93.

4) Presse du 30.3.96.

5) 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.

6) Presse vom 10.5., 11.5., 13.6. und 19.8.94

7) Amtl. Bull. StR, 1994, S. 213 ff.; Amtl. Bull. NR, 1994, S. 309 und 859 f.; BBl, 1994, V, S. 132 ff.