

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit 78 Stimmen

Für den Antrag der Minderheit (Renschler) 86 Stimmen

*(Der Antrag der Minderheit Darbellay fällt dahin. – La proposition subsidiaire de la minorité Darbellay est devenue caduque)**An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

84.003

**Nationalstrassennetz. Transjurastrasse
Réseau des routes nationales. Transjurane****Fortsetzung – Suite**

Siehe Seite 1162 hiervor – Voir page 1162 ci-devant

Le président: Le président de la commission, M. Riesen, étant retenu à Strasbourg, il sera remplacé par M. Darbellay.

Frau Mauch: Ich stamme aus einem Kanton, der mit Strassen mehr als nur gesegnet ist. Es ist nun sehr heikel, einem anderen Kanton, der weder die positiven noch die negativen Auswirkungen einer weitgehenden Erschliessung durch Strassen kennt, zu raten, doch ja Zurückhaltung zu üben. Ich weiss, was der Kanton Jura von der Transjurane erwartet: Beihilfe zum nötigen wirtschaftlichen Aufschwung. Offenbar teilt auch der Bundesrat die Meinung, dass der Ausbau des Strassennetzes einer wirtschaftlichen Randregion hilft. Allerdings hat eine Studie im Rahmen des nationalen Forschungsprogramms «Regionalprobleme» so ziemlich das Gegenteil ergeben, nämlich, dass der grossräumige Ausbau des Strassennetzes – ich zitiere – «auf die wirtschaftsstarke Zonen positiv, auf die wirtschaftsschwachen Zonen hingegen negativ wirkt. Der grossräumige Strassen-netzausbau bildet damit eine Rückkopplung in einem kumulativ zirkularen Prozess, der die wirtschaftsstarke Räume eher weiter stärkt und die wirtschaftsschwachen Räume eher weiter schwächt.»

Ich hoffe, dass der Bundesrat solche Studien, die er ja finanziert, im Anwendungsfall auch zur Kenntnis nimmt. Wir haben letzte Woche von den gravierenden Umweltbelastungen des Kantons Uri durch den Transitverkehr gesprochen. Wenn ich auf Seite 18 der Botschaft die Karte sehe, frage ich mich, ob die Transjurane für den Kanton Jura nicht dieselben Auswirkungen haben wird wie die Autobahn für den Kanton Uri: Lärm, Abgase, Umweltbelastung und sonst fast nichts.

Wir haben vor ein paar Tagen einen Bericht zum Thema Waldsterben und Luftverschmutzung bekommen. Der Zusammenhang steht fest, auch der Beitrag des Individualverkehrs an die Luftbelastung. Eine Ausdehnung des Autobahnnetzes und des Strassennetzes allgemein ist daher aus meiner Optik anachronistisch. Der Kanton Jura hat, wie jeder andere Kanton, Anspruch auf eine einwandfreie Verkehrerschliessung. Das könnte wesentlich umweltfreundlicher geschehen mit einer zukunftsweisenden Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel. Der Kanton Jura könnte zum Musterkanton der öffentlichen Verkehrsmittel werden. Dem steht entgegen, dass die Finanzierung eines solchen Netzes ganz anders verläuft als die Finanzierung der Transjurane. Wir sehen auf Seite 16, dass der Bund 1,2 Milliarden und der Kanton Jura lediglich 63 Millionen an das Strassen-netz zahlt. Der Finanzierungsmodus für Verkehrsanlagen zwingt in diesem Fall den Kanton Jura zu einer umweltfeindlichen Lösung.

Ich möchte Herrn Bundespräsident Schlumpf anfragen, ob

es keine Möglichkeit gibt, dem Kanton Jura die Finanzierung der Erschliessung durch öffentliche Verkehrsmittel zu gewähren – im Sinne eines eigentlichen Pilotprojekts für die Schweiz. Der Kanton Jura muss verkehrsmässig besser erschlossen werden, aber es ist kaum im übergeordneten Interesse dieses Kantons, wenn dies umweltfeindlich mit einer Strasse geschieht. Die Transjurane ist nach meiner Ansicht der falsche Weg. Man sollte weiter planen und zukunftsgerechte Verkehrsmöglichkeiten suchen.

M. Longet: Le hasard de nos ordres du jour fait bien les choses. La Transjurane vient aujourd'hui clore nos débats sur la politique régionale, politique dans laquelle j'inclus également le soutien à l'agriculture de montagne. Transjurane, point d'orgue ou de dissonance, telle est la question! Je ne veux pas jouer au prophète de malheur, mais il me semble que les espoirs mis dans cette réalisation dépassent de beaucoup ce qu'on peut raisonnablement en attendre. Je dirai même que ceux qui escomptent de cette injection de près de 2 milliards un effet positif sur les équilibres régionaux se bercent très probablement d'illusions.

Pourquoi ces doutes, pourquoi ces craintes? Tout aménagement routier a pour but de faciliter le flux de la circulation. C'est une lapalissade. Or, faciliter le flux de la circulation signifie faciliter la direction dominante et celle-ci s'écoule indiscutablement dans le Jura du nord au sud et non du sud au nord. Cela signifie très concrètement un risque très fort que les travailleurs jurassiens descendent plus vite et plus loin en plaine pour y gagner leur vie. Quant aux propriétaires de résidences secondaires, ils seront plus vite encore dans leurs chalets. Les mouvements actuels risquent donc de se trouver renforcés, alors que nous essayons péniblement, difficilement de les freiner, voire d'inverser leur courant.

On l'a déjà vu au val Mesocco, au Val-de-Travers et ailleurs encore. Tout se passe comme si ces projets routiers ne faisaient, telle une grosse balafre, que saigner davantage les régions qu'ils traversent. Bien sûr, sans même parler du secteur du génie civil directement intéressé à ces travaux, je n'exclus pas du tout que l'on puisse nous présenter des témoignages rassurants. Il existe certainement des entreprises qui affirment aujourd'hui que c'est l'absence de routes qui constitue le seul obstacle à leur installation dans le Jura. Ces témoignages restent cependant très ponctuels et très subjectifs, et ils ne nous permettent pas de tirer la moindre conclusion générale.

Dans toute la somme d'études qui sont menées dans notre pays en matière de politique régionale, on cherche d'ailleurs en vain des illustrations claires et convaincantes d'un lien positif entre infrastructure routière et développement. Les quelques résultats disponibles confirment plutôt nos doutes. J'ai eu l'occasion de lire un de ces ouvrages «Die Infrastruktur als Mittel der Regionalpolitik», de René Frey. On ne peut pas dire que ce soit là un plaidoyer pour les routes comme facteur principal du développement! Parmi ces facteurs, l'auteur range bien plutôt la nécessité de l'élaboration au sein de la population concernée d'images concrètes de son avenir, et il insiste sur le rôle primordial des crédits, des subventions directes, des cautionnements, de l'aide à l'innovation, toutes choses sur lesquelles nous avons mis l'accent la semaine dernière, dépassant enfin le seul soutien aux infrastructures.

Je voudrais que nos amis jurassiens ne se méprennent pas sur le sens de mes propos. Si, dans le débat de la semaine dernière, certains députés des régions prospères – je pense à des Zurichois et à des Genevois – ont pu donner l'impression que tous les représentants des pôles d'attraction n'ont qu'une envie, celle d'accentuer encore le mouvement de concentration dont ils croient profiter, je tiens à rappeler ceci: venant d'un canton développé, très développé même, je considère, au contraire, que nous souffrons autant de l'enflure de notre région que d'autres souffrent du dépérissement de la leur, et que ce sont là deux faces d'un même problème qui constitue aujourd'hui le défi majeur posé à notre système fédéraliste.

C'est sur ce plan que se situent mes craintes quant aux

effets pervers possibles, sinon probables, de la Transjurane. Non seulement elle ne sera pas cette baguette magique qui réveillera la Belle au bois dormant, mais je ne voudrais pas qu'elle nous conduise dans la direction opposée à celle que nous recherchons. Il ne faudrait pas qu'elle puisse contrarier en quoi que ce soit l'effet des mesures que nous avons décidées la semaine dernière ici même. Le risque est grand qu'elle ne soit qu'un oreiller de paresse qui prépare des lendemains qui déchantent.

Nous tous à qui le développement harmonieux du pays tient à cœur, nous sommes inquiets. Voilà sur le fond.

Je conclurai en deux mots sur l'aspect politique. Nous pouvons regretter le choix du peuple jurassien et, personnellement, je le regrette, mais nous ne pouvons pas, comme le font MM. Ruf et Herczog, unis pour la circonstance, ne respecter la volonté populaire que quand elle nous arrange, n'être fédéralistes que lorsque les aspirations régionales vont dans le sens de ce que nous trouvons nous-mêmes juste.

Nous pouvons penser que les Jurassiens se trompent, et je le crois, mais il ne nous appartient pas de faire leur bonheur à leur place. C'est pourquoi, même si nous ne sommes pas d'accord avec la Transjurane, il convient de traduire la volonté démocratiquement exprimée de tout un canton par un vote d'entrée en matière net et clair.

M. Candaux: Si je me permets de prendre la parole au sujet de la Transjurane, c'est simplement parce que venant du Jura vaudois, je me sens solidaire des habitants du canton du Jura et du Jura bernois. Nous vivons les mêmes problèmes, sous le même climat. Nous connaissons les uns et les autres les longues heures de l'hiver jurassien, avec très souvent un printemps qui tarde à venir, si bien que la belle saison est vraiment courte.

Refuser l'entrée en matière, selon la proposition de MM. Ruf et Herczog, est pour moi d'abord une marque d'égoïsme et de méconnaissance des problèmes des habitants du Jura. On a parlé de lapalissade. Je crois plutôt qu'il faut être réaliste et ne pas se leurrer sur des images d'Epinal ou faire de la poésie. Le temps où l'on vivait en autarcie appartient au passé. Du reste, le message concernant la Transjurane est clair. Il s'attache à l'évolution démographique et à la perte de substance des régions concernées: moins 7 pour cent de 1970 à 1979, 14 000 emplois perdus, soit 15 pour cent de l'offre de 1965.

M. Ruf voit le salut dans les transports publics. Une fois encore, le message répond avec clarté à cette question, lorsqu'il dit «de toutes les études pratiques et théoriques, il ressort que ces régions sont faiblement habitées et que l'accessibilité aux centres par les transports publics ne peut être assurée que de façon très restreinte». Il n'y a pas de comparaison possible entre la place de la gare de Zurich ou celle de Berne. Il faut savoir qu'une route nouvelle ou si vous préférez une liaison rapide agit positivement sur la qualité de la vie dans les localités en les contournant et en réduisant le risque d'accident et les nuisances. Elle est d'autre part en harmonie avec les efforts visant à protéger le patrimoine parce que les routes traversant les villages ne doivent plus être aménagées et que les aspects typiques des localités sont ainsi conservés. De plus les remembrements ou remaniements parcellaires nécessaires pour la construction des routes nationales ne sont pas la catastrophe que certains dépeignent. Au contraire, ils sont gratuits et rendent des surfaces égales et de même qualité grâce à la diligence des bureaux des autoroutes qui, à l'avance, achètent souvent aux non-exploitants les terres nécessaires pour compenser les pertes des agriculteurs.

Dans le canton de Vaud, nous vivons actuellement la construction de la 9 B qui quitte la N 1 dans la région d'Orbe en direction de la frontière française. C'est une transjurane, nous l'appelons l'axe lotharingien. C'est une transversale européenne qui de la mer du Nord par la France et notre pays s'en va vers l'Italie par le tunnel du Grand-Saint-Bernard et le Simplon. Sa construction doit être terminée dans six ans. On ne peut être que satisfait de cette réalisation qui

permet à certains villages de revivre parce que déjà détournés par des ouvrages importants à la satisfaction des habitants de bien des localités.

Avec raison l'écologie se fait entendre. Permettez-moi d'abord quelques précisions à ce sujet. On ne construit plus comme il y a vingt ans. Depuis la construction de la première autoroute Genève-Lausanne pour l'Exposition nationale de 1964, bien des expériences ont été faites. D'abord l'incorporation de la route au paysage. On tient compte maintenant de l'éloignement des localités. On attache beaucoup de soin à l'étanchéité afin de ne pas polluer les nappes phréatiques. On cherche les meilleurs matériaux antibruit. Enfin, par une modification des taxes sur l'essence, il est possible d'affecter des crédits pour la recherche archéologique. Je me permets de citer par exemple les travaux importants qui se font tout près de Neuchâtel à Hauterive pour rechercher ce qu'il reste de l'époque lacustre. Et près d'Orbe, il y a tout un site romain, eh bien, la construction de l'autoroute va permettre de mettre justement à jour les vestiges si précieux de toute cette région.

De plus, il est possible aussi de construire maintenant des places de parcs près des gares. Je vois là un heureux présage, il est vrai qu'il n'y a plus beaucoup d'espace libre à proximité des gares. Vous savez tous, que ces aménagements sont payés par la taxe sur l'essence, 60, 75 centimes par litre dont 30 centimes affectés à la construction des autoroutes, taxe qui rapporte par année la somme de 1,3 milliard.

Pourtant, un point m'inquiète: ce sont ces six cantons qui ont saisi l'occasion de la procédure de consultation sur la Transjurane pour demander que d'autres voies de communication soient également intégrées dans le réseau des routes nationales. A ce sujet, je rappelle la décision du Conseil fédéral de 1960 concernant le plan arrêté à cette occasion. Il s'agissait d'abord de la N 1 Genève-Romanshorn et de la N 2 Bâle-Chiasso. Je demande instamment que l'on termine ce qui était prévu ainsi que certains tronçons d'autoroute contestés et revus par la Commission Biel.

En conclusion, si nous voulons aider véritablement le Jura à renforcer son économie, il faut donner aux Jurassiens une liaison rapide avec les centres économiques. Je suis persuadé que la Transjurane est appelée à jouer ce rôle. Nous devons voter sans arrière-pensée l'entrée en matière.

Mme Aubry: En délibérant au sujet du message du Conseil fédéral sur la Transjurane, le Conseil national se trouve devant une décision politique, j'insiste là-dessus, et non devant un choix technique. Je pense qu'il est bon de le rappeler au moment où de nouveaux tracés sont proposés sous forme de postulats. La Transjurane représente un élément vital pour l'ensemble du Jura bernois, car le climat rigoureux de la région en hiver, le trafic intense, créent des problèmes de circulation plus particulièrement entre La Heutte et Tavannes.

D'autre part, le Jura bernois est une région périphérique du canton de Berne et à ce titre-là, il doit jouir d'une amélioration du transport entre les vallées de St-Imier et de la Birse, entre celle de la Trame et la ville de Bienne. Cette voie de communication est capitale à tout point de vue puisque des liens scolaires, professionnels, économiques et culturels existent entre les quatre régions que je viens de mentionner. Ces liens pourraient être encore intensifiés, développés par une Transjurane selon le message du Conseil fédéral. Nous ne sommes pas gâtés au point de vue des liaisons ferroviaires, il est donc indispensable qu'on comble un tel manque de rail par une liaison routière de qualité. Actuellement toutes les régions du Plateau suisse sont presque raccordées au réseau des routes nationales suisses, la Transjurane ne doit pas faire exception.

C'est aussi une question de solidarité de la part des régions qui ont bénéficié d'emblée de la construction de routes nationales. Je trouve malvenus ceux, dans ce plénum, qui sont bien nantis et qui refusent d'accepter une Transjurane. Je le répète, la Transjurane est une nécessité urgente et je

comprends encore moins M. Ruf, de l'Action nationale, qui ayant apporté tout son soutien pour que le Jura bernois reste dans le canton de Berne, il y a dix ans, veut aujourd'hui l'emmurer dans sa région et ne pas lui permettre les liaisons nécessaires avec la capitale.

Ecologiquement, puisque c'est un mot qui est mêlé à tous les problèmes actuels, le choix du tracé sur la partie Jura bernois a tenu compte des sites et de la valeur des terres agricoles tout en reliant les espaces les plus peuplés et en évitant les localités. Ce choix démontre même un effort de protection du patrimoine en ménageant les aspects typiques des localités et cela me semble important. On parle d'opposition. Il faut savoir que les communes du haut de la vallée de Tavannes, celles de Tramelan, celles du vallon de St-Imier, se sont prononcées pour la construction de la Transjurane. De même l'Assemblée des maires et les présidents des communes et de bourgeoisies du district de Courtelary ont dit oui à la Transjurane. Ce sont d'ailleurs les milieux responsables de cette région. Certains milieux agricoles habilement manipulés par des écologistes s'opposent à une route nationale craignant pour leurs terres, ce qui peut être compréhensible. Mais dans l'ensemble du Jura bernois, l'économie attend beaucoup d'une liaison routière nationale qui d'ensclaverait toute la région. N'oublions pas que nos principales industries sont axées sur l'exportation et que des liaisons routières de qualité contrairement à ce que vous prétendez, Monsieur Longet, ne pourraient que leur apporter de nouvelles ouvertures. Je voudrais vous citer ici un cas qui est réel, qui n'est pas de ma région, le Jura bernois, mais bien du canton du Jura où l'industrie chimique bâloise renonce à installer des dépôts ou des usines pour les raisons suivantes: les routes sont trop sinueuses, l'Ajoie est trop éloignée, vu l'obstacle des Rangiers, la circulation en hiver n'est pas toujours aisée, certaines voies carrossables ne sont pas déblayées assez rapidement, ces points expliquent pourquoi la région est négligée. Il faut en effet savoir que quantité de produits en fûts ou en containers sont transportés chaque jour par d'importants poids lourds. Ceci est tiré du *Démocrate* du 15 septembre 1984.

Le Jura bernois attend impatiemment votre décision. Des tergiversations à l'égard de la Transjurane ne feront que retarder sa construction. Je vous demande de bien vouloir accepter, comme moi, l'entrée en matière.

M. Maître-Genève: Etant originaire du Clos-du-Doubs, je suis bien placé pour connaître les difficultés dans lesquelles se trouvent des régions qui sont enclavées, voire très fortement enclavées. Je viens donc ici simplement apporter un appui clair et enthousiaste à la création de la Transjurane. Cette réalisation est nécessaire d'un double point de vue. Tout d'abord sur le plan interne, si je puis dire, il est indispensable de créer un lien entre les diverses régions jurassiennes. Il s'agit notamment de désenclaver le Clos-du-Doubs, on l'a dit. Il s'agit d'assurer une liaison normale entre l'Ajoie et la vallée de Delémont, une liaison normale également entre la ville de Delémont, la capitale, et la ville de Porrentruy. Vous savez combien cette liaison est nécessaire pour des motifs politiques, économiques et aussi du point de vue de l'administration du canton du Jura. Il s'agit, en bref, de mettre fin au compartimentage excessif des régions jurassiennes.

Mais la Transjurane est également nécessaire sur un plan que l'on pourrait qualifier d'externe. Il est, en effet, indispensable d'assurer un lien avec le Plateau suisse. Cette nécessité est particulièrement marquée sur le plan économique. On sait en effet qu'une région ne peut «fonctionner», économiquement parlant, que si elle est dotée d'un réseau de communications suffisant. Or, le Jura se trouve à l'écart des grands axes ferroviaires. Il est donc indispensable de le doter d'un réseau routier décent et digne de ce nom.

Je puis dire ici que je connais un autre exemple que celui qu'a cité Mme Aubry: c'est celui d'une industrie jurassienne qui devait s'implanter dans le Jura et plus particulièrement en Ajoie, et qui y a renoncé après avoir expérimenté concrètement le réseau routier. C'était une industrie qui devait

apporter au Jura, à l'Ajoie en particulier, quelques dizaines d'emplois. Nous constatons que des investissements qui devaient se faire dans le Jura n'ont pas pu être réalisés faute d'un réseau de communications suffisant. Ce simple exemple est de nature à démentir la thèse de M. Longet selon laquelle un bon réseau routier servirait de force centrifuge plus qu'elle ne rapporterait d'emplois nouveaux.

Lorsque l'on connaît l'exemple du réseau routier jurassien, lorsque l'on sait quelles sont les difficultés que doivent surmonter les touristes et les industriels pour aller d'une région à l'autre, on ne peut être que choqué par le discours écologique qui a permis de manière touchante, de réunir MM. Ruf et Herczog. Il est vrai que dans leur errances, les extrêmes finissent toujours par se rejoindre. Ce discours a quelque chose de déplacé face à une population qui présente le taux de chômage le plus élevé du pays et je trouve qu'il est un peu arrogant de venir faire de l'écologie sur le dos des chômeurs.

Ceux qui connaissent le Jura savent bien que pour aller d'un point à un autre, ce n'est pas un réseau routier que l'on emprunte mais une véritable piste Vita.

Le Jura ne peut pas rester dans la situation qui est la sienne à l'heure actuelle. La réalisation de la Transjurane, politiquement et économiquement parlant, est une nécessité et il s'impose que ce conseil lui apporte un soutien, clair et massif.

Nussbaumer: Ich bitte Sie, auf diese Vorlage einzutreten. Der deutschsprachige Kommissionssprecher, Herr Bürer, hat sein Bedauern darüber ausgedrückt, dass der Autobahnast Moutier-Oensingen durch das Balsthalertal vom Bundesrat nicht zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgeschlagen wird. Gestatten Sie mir, als Solothurner hierzu einige klärende Worte für unsere ablehnende Haltung gegenüber diesem zweiten Autobahnast der Transjurane anzubringen?

Wir Solothurner stehen dafür ein, dass auch unseren jurassischen Freunden der Zugang zum Nationalstrassennetz Richtung Ostschweiz ermöglicht wird. Schon bevor der Bund beabsichtigte, die Transjurane zu bauen, baute der Kanton Solothurn die Thalstrasse von Balsthal nach Gänsbrunnen auf sehr grosszügige Art und Weise aus. Jenseits der Kantongrenze – bis Moutier – ist diese Hauptstrasse in einem schlechten Zustand. Dem Vernehmen nach beabsichtigt aber der Kanton Bern, den notwendigen Ausbau rasch nachzuholen. Der Kanton Solothurn verzichtet also auf eine Nationalstrasse durchs Thal nach Moutier, ohne den Nachbarn im Westen einen weiteren Weg zuzumuten. Der Bund spart dank der solothurnischen Vorleistung 100 Millionen Franken für 22 Kilometer Strasse, die nicht gebaut werden müssen.

Warum – so wurde in der Kommission gefragt – verzichtet der Kanton Solothurn auf ein Geschenk von 100 Millionen Franken? Die Antwort ist einfach: Wir wollen nicht mit grünen Wegweisern den Fernverkehr nach und von Nordwestfrankreich durch unser ruhiges Dünnerntal schleusen lassen. Uns ist die Erhaltung eines unversehrten Tales mit guten Wohnlagen ebensoviel wert wie 100 Millionen Franken! Schliesslich wäre es im heutigen Zeitpunkt staatspolitisch auch schwer zu verantworten, eine Autobahn zu bauen, beträgt doch das Verkehrsaufkommen auf dieser Strasse nur 1800 Fahrzeuge pro Tag.

Ich danke dem Bundesrat für die Berücksichtigung auch des Solothurner Standpunktes und bitte Sie, dieser Vorlage zuzustimmen.

M. Kohler Raoul: Lorsque, au début de cette année, le Conseil fédéral a annoncé un message aux Chambres fédérales au sujet de la Transjurane, je m'étais mis à espérer que, lors de son examen, un esprit de solidarité confédérale soufflerait dans nos conseils et que la proposition qui nous était soumise serait accueillie et soutenue avec beaucoup de sympathie par les parlementaires fédéraux. Ce fut le cas au Conseil des Etats et j'en suis heureux. A en juger par les deux propositions de non-entrée en matière, et les deux

propositions de minorité qui ont été déposées sur nos pupitres, il semble que chez nous, au Conseil national, ce geste généreux du Conseil fédéral à l'égard des régions jurassiennes n'a pas été compris partout.

«Aucune région du Plateau ou du Jura suisse n'est aussi difficile d'accès», nous dit le Conseil fédéral dans son message. C'est vrai et depuis très longtemps. Or, les Chambres fédérales auraient eu l'occasion, en 1960, lorsqu'elles ont fixé le réseau des routes nationales d'apporter le correctif indispensable. Mais à l'époque, elles ont refusé une telle proposition. C'était une erreur, j'en suis persuadé, dont nous, Jurassiens, payons le prix. Je vous demande de ne pas persévérer dans l'erreur. En approuvant le projet d'arrêté qui vous est soumis, vous contribuerez à favoriser le développement économique de régions qui en ont besoin, vous améliorerez la qualité de la vie et le bien-être des populations jurassiennes, vous faciliterez les contacts et les relations des populations des diverses régions jurassiennes entre elles, d'une part, mais aussi, avec les populations de tous les Etats confédérés d'autre part.

Les réactions à cette décision malheureuse des Chambres fédérales en 1960 n'ont pas manqué de la part des populations des vallées jurassiennes, des autorités communales et des associations régionales, et elles se sont adressées au canton de Berne. Celui qui vous parle s'est battu et a obtenu, à l'époque, l'appui du Grand Conseil bernois, contre l'avis du gouvernement, pour que soit revalorisée la route de plaine T6 et que son tracé de Bienne à Sonceboz soit aménagé à quatre pistes. Au prix d'un très gros effort, le canton de Berne a effectué des travaux routiers gigantesques dans les gorges du Taubenloch, les membres de la commission ont pu s'en rendre compte lors de la visite qu'ils ont faite dans notre région. Je tiens à remercier ici les autorités et le peuple du canton de Berne de l'effort qu'ils ont fait en faveur du Jura bernois, d'une part, mais aussi dans l'intérêt du pays tout entier. Il importe maintenant que les travaux se poursuivent, sans perte de temps. Le Jura bernois et le canton du Jura doivent pouvoir continuer d'intensifier leurs efforts de développement économique. Ils ont besoin maintenant de cette liaison améliorée avec le Plateau suisse. C'est notamment pourquoi je vous prie de rejeter les propositions de non-entrée en matière Ruf-Berne et Herczog.

Quant aux propositions de blocage et de renvoi des deux minorités de la commission, je ne vois pas très bien ce que veulent leurs représentants. On distingue mieux, en revanche, ce qu'ils ne veulent pas. Ces propositions ont pour but essentiel à mes yeux de gagner du temps pour mieux pouvoir s'opposer au projet. La sollicitude que la minorité manifeste à l'égard de nos chemins de fer me semble suspecte. Il est en effet curieux que cette sollicitude ne se manifeste qu'au moment précis où il est question d'un nouvel aménagement routier. Or, pour favoriser le développement économique des vallées jurassiennes, il ne faut pas opposer le rail à la route. Le Jura a besoin des deux systèmes de transport, le rail et la route doivent tous deux être développés sérieusement. Cela me permet de vous dire que l'étude que demande la minorité, dans le cadre restreint qu'elle fixe, ne sera d'aucune utilité pour les populations de nos régions.

C'est pourquoi je vous invite à rejeter aussi les deux propositions de renvoi et à approuver le projet d'arrêté tel qu'il nous est soumis par le Conseil fédéral.

M. Rebeaud: Je ne vais pas répéter ce qui a déjà été dit du point de vue de l'écologie, sinon pour résumer l'ensemble de ces arguments en disant que, quelle que soit la qualité d'une autoroute, quel que soit le soin que l'on mette à la construire, elle est toujours plus dommageable pour l'environnement qu'une absence d'autoroute; la meilleure autoroute c'est celle que l'on ne construit pas! Sur ce point, je donne raison à MM. Herczog et Ruf. Il leur arrive souvent de dire des choses extrêmes, mais dans le cas particulier je crois que le bon sens nous indique que, sur ce point-là, nous devons être d'accord avec eux.

Ce qui est controversé ici, c'est l'aspect économique. Je suis convaincu que l'essor économique attendu par les Jurassiens, à travers la construction de la Transjurane, est aujourd'hui une illusion. Les temps changent. Il fut un temps où l'industrie était en expansion, elle cherchait des terrains, elle cherchait des endroits pour établir ses usines et il fallait pour cela trouver les voies de communication qui permettent, comme ça été le cas en Valais, de les construire le plus loin possible dans le pays. Mais les autoroutes ce n'est pas seulement pour aller quelque part, c'est aussi pour faciliter le retour et le reflux, et à l'époque actuelle, je crains fort, ainsi que l'ont dit Mme Mauch, M. Longet et d'autres, que cela ait l'effet contraire et que ça accélère la fuite de la substance du canton du Jura, non pas seulement en matériaux, mais surtout en hommes et en talents, vers les centres qui tendent à ramener vers eux toute la substance économique de la Suisse.

Je pose une question à M. Schlumpf, en rapport avec ce qui a été dit dans le débat sur les Grandes lignes. Au fond, toutes les études qui ont été faites pour établir les rapports entre la création d'une autoroute et le développement économique utilisent des chiffres en relation avec les expériences passées. Toutefois, j'aimerais savoir si, dans le cas de la Transjurane, on a fait une étude qui prenne en compte ce que vous avez appelé vous-même, Monsieur Schlumpf, le développement qualitatif d'une région comme le Jura et comme d'autres aussi – je ne citerai ni Uri ni la Léventine – signifie que ce développement reste en rapport avec la substance et la culture de ce pays. Et je crois que le développement du Jura n'a d'avenir que s'il y a dans cette région des hommes et des femmes, des entrepreneurs qui ont à cœur de développer leurs ressources propres, conformément à leurs traditions et leurs possibilités d'invention, les voies de communication étant un facteur secondaire qui peut, dans ce cas-là – j'en ai peur – jouer un rôle plutôt négatif.

Ceci devrait m'engager logiquement à refuser l'entrée en matière, cependant il y a un «mais» important, c'est le vote du peuple jurassien. A 70 contre 30, à peu près, les Jurassiens ont voulu cette autoroute. Je ne sais pas si c'est vraiment en connaissance approfondie de la cause. Je crois plutôt que nous avons affaire ici une fois de plus à un des effets pervers de la taxe sur les carburants. Tous les cantons ont reçu quelque chose, pas le Jura, il fallait aussi que ce dernier en bénéficie. Il y a là une injustice que l'on pourrait, avec un peu d'imagination, corriger. Je pense qu'une des manières de corriger cette espèce de fatalité stupide de la taxe qui distribue de l'argent pour un objet étroit et précis, ce serait d'entrer en matière et de discuter sérieusement les propositions de minorités qui vous sont faites et en particulier la proposition de suspension du débat présentée par M. Bircher et cela jusqu'à ce que l'on ait une idée plus claire sur les questions qui se posent maintenant.

Etant donné que nous ne pouvons pas être fédéralistes en matière routière et centralisateurs en matière scolaire ou inversement, étant donné aussi que je ne pourrai pas, ici, plaider correctement en faveur de la volonté locale de combattre le projet de Kaiseraugst, si en d'autres occasions je méprisais la volonté locale, je vous recommande, maintenant, de respecter la décision du peuple jurassien d'obtenir cette route ainsi que les crédits y afférents. Je vous demande encore d'étudier le plus soigneusement possible le projet, non seulement du point de vue de la protection de l'environnement mais aussi de celui de la conception globale du développement économique régional en particulier.

Je me prononcerai donc en faveur de l'entrée en matière, en souhaitant ardemment que les propositions d'examen supplémentaire soient prises au sérieux.

M. Gehler: Jusqu'à présent, de nombreuses études ont été consacrées à la chaîne du Jura, à son économie, à l'aménagement de son territoire ainsi qu'à ses liaisons routières. Toutes ces études démontrent l'extrême faiblesse des voies d'accès et de sorties des vallons et vallées jurassiennes en direction du Plateau suisse. Aussi, l'inscription de la N 16,

dite Transjurane, dans le réseau des routes nationales devrait avoir une portée bénéfique sur l'économie du Jura bernois et sur celle du canton du Jura.

Par conséquent, les populations concernées sont reconnaissantes aux Chambres fédérales d'inclure la future N 16 dans le réseau des routes nationales qui, depuis 1960 et jusqu'à ce jour, n'a été complété qu'à deux reprises par l'inscription du tunnel du Gothard d'abord, et le contournement de Zurich ensuite.

A toutes fins utiles, je rappelle qu'initialement la situation préconisée prévoyait deux ouvertures à partir de Moutier, l'une vers le Plateau suisse par Oensingen, l'autre vers Bienne et la Suisse romande.

L'abandon de l'axe Moutier-Oensingen nous a incités à déposer un postulat contresigné par 89 conseillers nationaux et accepté sans opposition par notre conseil, le 7 octobre 1983. A l'époque, nous demandions au Conseil fédéral d'étudier la possibilité de relier Court à Pieterlen, plus précisément Perles, par un tunnel sous le Montoz. Nous attendons bien évidemment les résultats de l'étude demandée. Parallèlement, plus de 5000 citoyennes et citoyens, par voie de pétition, demandaient au Conseil fédéral de renoncer à la construction d'une route nationale de deuxième classe dans la vallée de Tavannes, sans pour autant abandonner l'idée du tunnel de Pierre-Pertuis appelé à relier Sonceboz à Tavannes.

Nous savons que, conformément à l'article 11 de la loi fédérale du 8 mars 1960 sur les routes nationales, c'est l'Assemblée fédérale qui fixe définitivement, sur proposition du Conseil fédéral, le tracé général et le type de routes nationales à construire. Malgré cette répartition de compétences entre l'Assemblée fédérale et le gouvernement, nous émettons le vœu que le Conseil fédéral tienne compte des intentions exprimées par les 5000 pétitionnaires domiciliés pour la plupart dans la vallée de Tavannes, lorsqu'il fixera la classification et le tracé définitif dans cette même vallée.

Nous nous permettons d'aborder ici le délicat problème de la vallée de Tavannes. Selon le message, toutes les possibilités restent ouvertes, puisqu'il est préconisé une route nationale de deuxième ou de troisième classe. Quant à nous, nous sommes évidemment favorables à une route nationale de troisième classe.

Accepter l'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales est une manifestation de solidarité confédérale pour laquelle les populations qui en bénéficieront vous sont d'ores et déjà reconnaissantes. Par conséquent, nous vous proposons d'accepter l'entrée en matière, l'arrêté fédéral ainsi que les deux postulats de la commission.

En ce qui concerne la proposition de minorité, présentée par M. Ammann-St-Gall, il m'est à cœur de préciser tout d'abord que M. Ammann a le mérite, malgré les sympathies qu'il donne au rail, de plaider, dans ses déclarations faites à la présente tribune, l'entrée en matière et de refuser, par conséquent, le renvoi au Conseil fédéral. De plus, je constate qu'il s'oppose à ce que le début des travaux de la Transjurane soit retardé.

Personnellement, j'ai soutenu cette proposition de minorité en séance de commission, à l'époque où il s'agissait d'analyser et d'étudier certaines réflexions émises au points 2, 3 et 4 de la proposition de la minorité. Vous n'êtes pas sans savoir – et nous aurons peut-être l'occasion d'en reparler ici dans les deux ou trois ans à venir – que la ligne CFF reliant Moutier à Tavannes pourrait être intitulée «ligne en danger»! Vous n'ignorez pas que les lignes jurassiennes des chemins de fer sont actuellement déficitaires et que, par conséquent, il y a lieu de considérer le problème dans son ensemble.

En conclusion, je souhaite que le Conseil fédéral se penche sur les points 2, 3 et 4 de la proposition présentée par M. Ammann. Quant à moi, je m'abstiendrai de la voter, car je ne souhaite pas que les délibérations du Conseil national, qui ont lieu seulement en troisième semaine de notre session, soient interrompues et que nous encourrions le risque de retarder le début des travaux de la Transjurane.

Maeder-Appenzell: Von dieser Publikation war heute wie-

derholt die Rede. Ich habe sie gleich mitgebracht; es handelt sich um den Bericht des Departements des Innern mit dem schönen Titel «Waldsterben und Luftverschmutzung». Ich weiss nicht, ob alle die Herren und Damen in diesem Saal diesen Bericht wirklich auch gelesen haben. Ich möchte nur auf wenige Sätze in den Schlussfolgerungen zu reden kommen – ich zitiere: «Das Waldsterben stellt eine existenzielle Bedrohung für unser Land dar. Der einzige erfolgversprechende Ansatzpunkt zur Bekämpfung des Waldsterbens besteht in einer erheblichen Reduktion der heutigen übermässigen Luftverschmutzung. Das heutige Waldsterben muss als chronische Vergiftung der Bäume verstanden werden, welche sich über lange Jahre aufgebaut hat. Aus jahreanalytischen Untersuchungen an Bäumen kann abgeleitet werden, dass zur Gewährleistung des Schutzes der Wälder die Luftverschmutzung wieder auf einen Stand zurückgeführt werden sollte, der demjenigen zwischen 1950 und 1960 entspricht.» Ganz am Schluss stehen die Sätze: «Um die Immissionen wieder auf den Stand von 1950 zurückzuführen, müssten die heutigen Schwefeldioxid-Emissionen etwa halbiert, die Stickoxid- und Kohlenwasserstoff-Emissionen gar um etwa 90 Prozent gesenkt werden.»

Ich habe vergangene Woche in einem Zeitschriftenartikel gelesen, dass sich diese Absenkung um 90 Prozent auch dann nicht erreichen liesse, wenn sämtliche heute in der Schweiz zirkulierenden Motorfahrzeuge mit Katalysatoren ausgestattet wären; also mit 100 Prozent Katalystortechnik ergäbe sich noch keine wirkliche Besserung in der Waldschadensituation.

Und was wollen wir hier tun? Wir wollen einen Milliardenkredit bewilligen für eine neue Strasse, die Transjurane. Ich habe sie rühmend gehört; sie hat bestimmt ihre Vorzüge, aber die Tatsache bleibt bestehen, dass das Waldsterben einen ganz engen Zusammenhang mit den Abgasen, mit der Luftverschmutzung hat. Wir müssen dieser Luftverschmutzung endlich energisch zu Leibe rücken; das können wir beileibe nicht tun, indem wir Milliardenbeträge ausgeben, um neue Strassen zu bauen, die bekanntlich neuen Verkehr heranzüchten. So geht es doch wirklich nicht.

Ein anderer Aspekt soll auch noch kurz erwähnt werden: Der enorme Verschleiss von Land, von Landschaft, die gewaltige Landschaftszerstörung der Nachkriegsjahre. Wir haben ein Gebiet in der Grösse des Kantons Thurgau erfolgreich asphaltiert und betoniert. Sogar in seinen Richtlinien ist der Bundesrat über den miesen Zustand des Natur- und Heimatschutzes in der Schweiz besorgt. Er schreibt anschliessend an seine betrübliche Analyse in den Richtlinien, dass der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen eine vorrangige Staatsaufgabe sei. Der Schutz der natürlichen Lebensgrundlage ist also eine vorrangige Staatsaufgabe. Ich erinnere an diese erschütternden Sätze am Schluss des Waldsterben-Berichts, und was tun wir hier? Wir reden über gewaltige Strassenkredite.

Ich glaube nicht, dass diese Transjurane dem Kanton Jura das Glück, den wirklichen Anschluss an ein besseres Leben bringt. Ich selbst lebe in einer Randregion, ich selbst habe erlebt, wie man vor 20 Jahren sogar durch das grüne Appenzellerland so etwa eine «Transappenzellienne» bauen wollte; es war tatsächlich ein Projekt einer Expressstrasse durch unsere grünen Hügel vorhanden. Heute ist jeder Appenzeller dankbar, dass dieser Wahnsinn nie realisiert worden ist. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass die jungen Jurassier uns eines Tages sehr dankbar sein werden für alles, was wir nicht gebaut haben.

M. Darbellay, rapporteur: La plupart des orateurs qui se sont exprimés l'ont fait en faveur de l'entrée en matière, reconnaissant l'importance de cette voie pour la liaison entre les différentes régions et reconnaissant également l'importance économique de cette nouvelle artère. Un nombre non négligeable cependant estime que nous ne devrions pas entrer en matière. Ils craignent, d'une part, pour l'environnement et ils prétendent, en ce qui concerne l'économie, que les effets seraient peut-être beaucoup moins bénéfiques qu'on ne le prétend. Aujourd'hui, les projets qui sont pré-

parés tiennent largement compte de l'environnement et je rappelle que nous sommes en face d'une route nationale de deuxième ou de troisième classe. Par conséquent, la nature avec les efforts des constructeurs sera rapidement à même d'améliorer la situation et de panser les plaies qui peuvent être faites.

En ce qui concerne l'économie, vous me permettrez de faire davantage confiance aux gens de la région qui savent de quoi ils ont besoin et qui savent de quoi ils parlent, qu'aux prophètes de l'extérieur qui viennent d'assez loin pour nous dire que les gens du Jura n'ont pas besoin de cette voie, voire qu'elle pourrait leur être néfaste. Je pense qu'il est important, non seulement de voter l'entrée en matière, mais également de prendre toutes les mesures pour que les travaux puissent commencer le plus rapidement possible. Je vous invite donc, avec la commission, à refuser toutes les mesures de diversion, aussi bien la proposition de renvoi que la proposition de suspendre les travaux.

Deux mots maintenant à propos des postulats qui vous sont présentés par la commission. La commission a été sensible au fait que le Jura doit être relié à l'ensemble du pays. De ce fait-là. Elle demande au Conseil fédéral, par le postulat I de bien vouloir étudier s'il n'y aurait pas lieu de transformer la T 6 en route nationale de manière à relier Bienne à Schönbühl. En ce qui concerne le postulat II, il veut renforcer ce qui a déjà été écrit dans le message au chiffre 22: «Lors de l'établissement du projet général de ce tronçon, il faudra examiner ces propositions selon tous les critères décisifs, ce qui impliquera une étude complète et une évaluation comparative des différentes variantes possibles.» C'est dans ce sens que la commission vous propose d'accepter les deux postulats.

Bürer-Walenstadt, Berichterstatter: Ich stelle fest, dass alle Redner, die hier gesprochen haben – Einzelsprecher und Fraktionssprecher –, dem Jura helfen wollen. Alle wollen den Jura besser erschliessen. Über das Wie ist man sich nicht ganz einig. Erlauben Sie mir, auf einige Voten einzutreten; so auf die beiden Nichteintretensanträge von Herrn Herzog und Herrn Ruf.

Die Begründung von Herrn Herzog – in ähnlichem Sinn hat heute auch Frau Mauch gesprochen – ist für mich sehr verwunderlich. Sie versuchen darzulegen, dass die Transjurastrasse regionalpolitisch und vor allem wirtschaftlich das Gegenteil von dem bringe, was in der Region selbst als wünschenswert und zur Strukturverbesserung als dringend notwendig angesehen wird. Eine Randregion, so behaupten diese Planer, werde durch eine Autobahn entwertet. Man sagt, an diesen Autobahnen entstünden nur Lagerschuppen, und für das Gewerbe wirke sich eine Autobahn negativ aus. Von den Ortsumfahrungen wird nicht gesprochen, aber man glaubt hier auch, dass das für das Gewerbe schädlich sei. Ich kann Ihnen versichern, dass das in gewissen Gebieten, die ich sehr gut kenne, absolut nicht so ist. Ich will nicht in Details eintreten, wie die Angelegenheit in den Randregionen am Walensee oder im St. Galler Rheintal aussieht. Dort profitiert man von diesen Autobahnen und Ortsumfahrungen. Wir stellen fest, dass das Gewerbe sich ständig verbessert. Die wirtschaftliche Situation entwickelt sich nicht sprunghaft, aber wir haben einen stetigen Aufwärtstrend. Wir erhoffen uns beispielsweise im Sarganserland, in den Ski- und Bergregionen des Flumserbergs und des Pizols eine Zunahme der Frequenz im Fremdenverkehr und Tourismus.

Herr Ruf hat eine ähnliche Begründung gebracht. Er argumentierte vor allem mit Gründen des Umweltschutzes und des Landverschleisses. Diese wurden auch von anderen Rednern vorgebracht. Ich glaube, auf den Umweltschutz wird auch Herr Schlumpf noch eintreten. Meinerseits einfach folgende Feststellung: Man muss davon abkommen, zu glauben, diese neue Strasse – es ist eben keine Autobahn, sondern es ist wirklich eine Erschliessungsstrasse – bringe viel mehr Verkehr. Das ist gar nicht gesagt. Sie wird etwas mehr bringen, aber wenn Sie wissen, dass heute schon im Taubenloch im mittleren Schnitt 9100 Fahrzeuge pro Tag

gezählt werden – so viel wie im Gotthardstrassentunnel –, dann muss man schon aus diesem Grund, damit der Verkehr flüssiger wird und die Hindernisse beseitigt werden, für diese Verbindungsstrasse eintreten.

Ich kann auch hier eine Erfahrung aus dem Walenseegebiet anbringen. Was den Landschaftsschutz und den Umweltschutz anbelangt, hat der Strassenbau in den vergangenen zehn Jahren grosse Fortschritte erzielt. Dabei glaube ich, dass die Auffahrtsrampe von Biel nicht als gutes Beispiel angesehen werden darf. Heute wird wirklich anders geplant. Man ist viel unabhängiger im Gelände. Man kann sich besser anpassen. Diese Strasse beispielsweise weist zum Teil eine Steigung bis zu 7,5 Prozent auf. Das ist natürlich keine Autobahn. Das ist fast eine Bergstrasse.

Auf die Minderheitsanträge muss ich nicht mehr eintreten. Dass Herr Ammann vertritt, der öffentliche Verkehr solle gefördert werden, ist mir natürlich verständlich. Ich begreife ihn auch. Auf den Rückweisungsantrag von Herrn Bircher habe ich bereits im Eintretensreferat hingewiesen. Erlauben Sie mir noch ein ganz persönliches Wort an Herrn Nussbaumer. Er hat festgestellt, ich hätte seinerzeit in der Kommission darauf hingewiesen, dass die seinerzeit eingesetzte Arbeitsgruppe das Projekt mit den beiden «Ästen» vorgesehen habe. Es waren auch Vertreter des Kantons Solothurn dabei. Die Kantone Bern und Jura und dazu die Mehrheit der übrigen Kantone haben diesen beiden Ästen zugestimmt. Das muss man einfach sehen. Ich begreife den Kanton Solothurn, erachte das sicher als richtig, was er jetzt getan hat, aber damit wurde natürlich erreicht, dass der südliche Anschluss vom Jura ins Mittelland weggefallen ist. Deshalb sind nach meiner Meinung eben diese Varianten eingebracht worden.

Ich möchte nicht mehr auf die Postulate eintreten. Auch hier habe ich die Begründung im Eintreten dargelegt. Die Postulate wurden mit 13 zu 6 Stimmen für die Aufnahme Biel-Schönbühl ins Nationalstrassennetz und mit 9 zu 7 Stimmen für die Variante Strassentunnel über La Heutte oder Pieterlen angenommen. Diesen Postulaten wurde zugestimmt. In diesem Sinn bitte ich Sie, den Anträgen der Kommission zu folgen.

Bundespräsident Schlumpf: Es ist verständlich, dass eine sehr breite Auslegeordnung erstellt wurde über Fragen des Strassenbaus, des öffentlichen Verkehrs, der Nationalstrassen insbesondere. Das versteht sich deswegen ja zum vornherein, weil unser Parlament seit dem Nationalstrassengesetz von 1960 erst das dritte Mal überhaupt Gelegenheit hat, über eine Netzerweiterung zu diskutieren. Die Herren Kommissionssprecher haben Ihnen dargelegt: Es gab bisher zwei Erweiterungen gegenüber dem Netz, wie es von der Bundesversammlung im Jahre 1960 mit Bundesbeschluss festgelegt worden war: den Gotthard-Strassentunnel und die Umfahrung Zürich. Gegenwärtig sind sechs Strecken noch in Bearbeitung. Es liegt der Bericht der Kommission unter Vorsitz von Nationalrat Biel vor. Die eidgenössischen Räte werden sich damit aufgrund einer Botschaft des Bundesrates im nächsten Jahr zu befassen haben.

Ich danke den Referenten, Herrn Bürer, Herrn Riesen und seinem Stellvertreter, Herrn Darbellay, für die einlässliche Darstellung des Sachverhaltes und aller Gesichtspunkte. Und gerade zu diesen Gesichtspunkten möchte ich denen Recht geben, welche in diesem Zusammenhang zum Masshalten aufgerufen haben. Masshalten beim Strassenverkehr, Masshalten beim Strassenbau, Masshalten insbesondere bei Erweiterungen des Nationalstrassennetzes. Ich kann Ihnen sagen, das ist auch der Wille des Bundesrates. Mit diesem Ziel steht diese Vorlage durchaus im Einklang. Es geht einmal um den Anschluss des Kantons Jura. Es geht aber auch um die Erschliessung des Kantons Jura und von Regionen. Man hat den Titel «Transjurane» nicht zufälligerweise gewählt. Man will mit dieser Strasse durch diese Regionen – Südjura und Kanton Jura – hindurchfahren, nicht einfach heranfahren, also auch regionale Erschliessung betreiben. Dieses Projekt Transjurane steht voll und ganz im Einklang mit den Empfehlungen der GVK, der

Gesamtverkehrskonzeption. Diese Strasse hat auch eine Nebenwirkung, die höher oder minder zu veranschlagen, aber nicht zu vernachlässigen ist: nämlich eine gewisse Entlastung der N1 und der N2.

Es geht um eine Netzlänge von 84 Kilometern und um einen Aufwand von 1,5 Milliarden Franken. Das Nationalstrassennetz, das wir bereits beschlossen haben, und das in der Länge von 1300 Kilometern fertiggestellt, zum Teil in Ausführung begriffen ist, umfasst gut 1800 Kilometer. Dazu kommen aus staatspolitischen, regionalpolitischen Gründen 84 Kilometer hinzu. Der Aufwand von 1,5 Milliarden Franken ist in Relation zu setzen zu den 22 Milliarden Franken, die bereits investiert wurden in das ganze Nationalstrassennetz. Davon wurden nicht ganz 20 Milliarden Franken bundesseitig aufgewendet. Ich sage das nicht, um die Vorlage herunterzuspielen, sondern nur, um zu relativieren. Es geht keineswegs um eine grossflächige Erweiterung des Nationalstrassennetzes, sondern um eine Ergänzung, welche sich kleinräumig und völlig konzeptgerecht, also sinnvoll einfügt in unsere Gesamtverkehrszielsetzungen.

Welches sind diese Gesamtverkehrszielsetzungen? – Der Bundesrat will das Nationalstrassennetz nicht wesentlich erweitern. Wir gehen davon aus, dass das Nationalstrassennetz mit dieser und einigen allenfalls notwendigen unbedeutenden Ergänzungen für diese Zeit ihren Abschluss gefunden hat. Natürlich werden Fertigstellungen, zum Teil Erneuerungen, zum Teil auch Verbesserungen des bestehenden Netzes immer wieder notwendig sein, aber nicht mehr als das. Deshalb sehen wir ja bei der Neuverteilung der Treibstoffzollerträge vor, dass die Aufwendungen für die Nationalstrassen nicht mehr zu steigern sind, abgesehen vom neu hinzukommenden Aufwand des Bundes für Betrieb und Unterhalt. Wir wollen wesentlich mehr aus den Benzinzollerträgen für die kantonalen Hauptstrassen als Sekundärverkehrsnetz ausgeben, und wir wollen vor allem mehr für andere Werkbeiträge im Bereich der Trennung des Verkehrs, von Umwelt- und Landschaftsschutz usw. ausgeben. Sie haben das seinerzeit mit dem Verfassungsartikel bereits behandelt. Sie werden sich beim Treibstoffzollbeschluss damit wieder zu befassen haben.

Das zu den Einwendungen der Herren Nationalräte Herzog und Ruf, die Nichteintreten wollen. Kosten und Nutzen wurden teilweise als nicht in einer vernünftigen Relation beurteilt, als umweltpolitisch unzweckmässig bezeichnet: Die Strasse, die wir heute quer durch den Jura haben, auch durch den Kanton Solothurn – Herr Nussbaumer hat Ihnen das gesagt –, ist bis Oensingen sehr gut ausgebaut. Diese Verkehrswege verursachen auch Umweltbelastungen, Immissionen aller Art, wie Lärm, Abgas, Verkehrsgefahren und vielleicht viel grössere, indem sie die Dörfer, die Ortschaften, die Städte durchqueren. Umweltpolitisch kann mit diesen 84 Kilometern durch eine massvolle Neuanlage im Sinne einer Durchquerung des Kantons Jura mindestens soviel gewonnen werden durch Entlastung in diesen Regionen, als Umweltbelastungen damit verbunden sein können. Durch die Bewältigung des Verkehrs über zeitgemässe Verkehrsanlagen kann auch Energie gespart werden, Nationalrat Herzog. Die Frage ist natürlich, ob dadurch insgesamt wesentlich mehr Verkehr provoziert wird. Auch energiepolitisch, wenn eine solche Nationalstrasse zur Entlastung des bestehenden jurassischen Hauptstrassennetzes erstellt wird, dürfte die Rechnung etwa aufgehen.

Nationalrat Ammann-St. Gallen wünscht weitere Überprüfungen und zu diesem Zweck ein Aussetzen der Vorlage. Er wird durch einen Rückweisungsantrag von Nationalrat Bircher unterstützt. Dazu folgendes:

Frau Nationalrätin Mauch hat die Frage gestellt, ob der Kanton Jura nicht quasi ein Musterkanton für den öffentlichen Verkehr sein könnte. Einmal fehlt uns für derartige Musterinvestitionen eine Grundlage. Wir haben für die SBB gesetzliche Grundlagen, für den übrigen öffentlichen Verkehr, die konzessionierten Transportunternehmen, haben wir das Eisenbahngesetz. Aber wir haben keine Grundlage für derartige Pilotanlagen, wie Sie das bezeichnet haben, für den öffentlichen Verkehr zu Lasten des Bun-

des. Wir haben eine föderativ aufgebaute Zuständigkeitsordnung im Verkehrswesen. Die Nationalstrassen sind nicht einfach Bundesaufgaben, es sind Gemeinschaftswerke Kantone/Bund. Die Hauptstrassen sind ohnehin kantonal. Die SBB sind eine Bundesaufgabe, die konzessionierten Transportunternehmen werden vom Bund finanziell unterstützt, liegen aber in den Zuständigkeitsbereichen anderer Körperschaften. Wenn man einen Musterkanton für den öffentlichen Verkehr kreieren wollte, dann läge die Wahl des «Musters» nicht in der Kompetenz der Bundesorgane, sondern der Betroffenen, und die Betroffenen haben das Muster gewählt, sogar durch Volksabstimmung. Im Jahre 1982 hat das Volk des Kantons Jura einer Transjurane zugestimmt. Auch die übrigen Behörden, insbesondere die Regierung des Kantons Jura, wie übrigens auch die Regierung des Kantons Bern, stehen zu diesem Muster: eine Nationalstrasse zweiter und dritter Klasse als Hauptverkehrsader neben dem Schienennetz.

Nationalrat Rebeaud, Sie haben die Frage gestellt, ob man den Nutzen unter qualitativen Wachstumsgesichtspunkten abgeklärt habe. Das hat man nicht wissenschaftlich durch Expertisen gemacht. Die verschiedensten Varianten wurden aber durch eine Arbeitsgruppe geprüft. Nach allen gemachten Erfahrungen darf man sagen, dass der Anschluss eines Raumes an eine derartige Hauptschlagader, wie sie das Nationalstrassennetz darstellt, Impulse nicht nur für eine quantitativen, sondern auch für eine qualitativen Wachstum bringt.

Nationalrat Oester und andere Herren wünschten eine Zweckmässigkeitsprüfung dieses Stranges einschliesslich der Beurteilung der landschaftlichen Auswirkungen. Zu den landschaftlichen Auswirkungen des Projekts im Val-de-Tavannes und im Kanton Jura kann ich Ihnen sagen, dass sie bei der generellen und auch bei der Ausführungsprojektion sehr sorgfältig geprüft werden. Es wird auf landschaftsschonende und umweltgerechte Ausführung in allen Punkten Rücksicht genommen.

Heute hat man auch das Verständnis für einen daraus resultierenden finanziellen Mehraufwand, ganz anders als noch vor einem Jahrzehnt, als Kostengesichtspunkte und rein technische Aspekte oft Priorität erhielten vor umwelt- und landschaftsbezogenen Gesichtspunkten. Ich glaube, dass man auch im Strassenbau über dieses Stadium definitiv hinweggekommen ist.

Nationalrat Ammann meinte, die Ausführungen in der Botschaft seien spärlich. Ich glaube es kaum. Wir haben auf den Seiten 5 bis 14 – das sind zehn Druckseiten – alles gesagt, was wesentlich ist. Wir haben vor allem die Arbeiten der Arbeitsgruppe, welche die verschiedensten Varianten sehr detailliert prüfte, ausgewertet und dargestellt. Denjenigen unter Ihnen, die noch mehr Details wünschten, stand natürlich auch dieser Bericht der Arbeitsgruppe vom April 1981 zur Verfügung.

Es ist indessen zu beachten, was wir zu behandeln und zu entscheiden haben. Das ist im Bundesgesetz vom Jahre 1959 über die Nationalstrassen in Artikel 1 und 11 geregelt. Die allgemeine Linienführung und die Klassierung sind Aufgabe der Bundesversammlung, während die generellen, die Ausführungs- und die Detailprojektierungen in die Kompetenz nachgelagerter Organe (Bundesrat, Departement und Amt für Strassenbau) fallen. Das heisst nun auf den konkreten Fall bezogen, ob Sie eine Netzerweiterung wollen oder nicht, fällt in die Kompetenz der Bundesversammlung. Auch die Festlegung der allgemeinen Linienführung, ob nach Oensingen oder durch das Val de Tavannes nach Biel, fällt in die Kompetenz der Bundesversammlung. Aber alles, was nachher gemacht werden muss, entzieht sich der Zuständigkeit der Bundesversammlung, so dass auch die entsprechenden Kriterien nicht mehr hier zu diskutieren und festzulegen sind, sondern von den zuständigen Instanzen zu prüfen sein werden.

Die Fragen zur regionalen Basiserschliessung, Nationalrat Ammann, mit denen Sie sich vor allem beschäftigen, insbesondere auch die Integration der Schienenwege im Jura in die gesamten Bahnerschliessungen des Landes, sind

bereits seit einem halben Jahr in Prüfung. Gegenwärtig werden zwei Studien erarbeitet einmal eine sogenannte Fallstudie für die regionale Basiserschliessung, dann eine Studie zur NHT über die Frage der Integration des jurassischen Bahnnetzes in das sogenannte Konzept Bahn 2000, das wir im Rahmen der NHT-Vorbereitungen bei den SBB in Bearbeitung haben. Damit wird den Anliegen, die Sie verfolgen, Genüge getan.

Die Zweckmässigkeitsprüfung, die Herr Bircher, Herr Oester und andere wünschten, wurde vorgenommen und ganz einlässlich in dieser Arbeit dargestellt. Es liegen Punktbewertungen vor, auch in bezug auf die Variante, die Herrn Gehler und Frau Friedli am Herzen liegt. Da ist beispielsweise eine Verbindung Court-Romont (ein Anliegen von Herrn Gehler), die mit minus 32 Punkten bewertet ist. Die Variante, die Frau Friedli am Herzen liegt, eine ungefähre Linie Bévillard-Péry ist mit minus 9 bewertet – immerhin noch günstiger als die andere, aber auch schlecht genug.

Ich möchte damit nur dartun, dass diese Fragen durch Bewertung nach bestimmten Punkteskalen sehr einlässlich abgeklärt wurden. Die Zweckmässigkeitsprüfung im Sinne einer Gegenüberstellung verschiedener Möglichkeiten – es sind etwa acht oder zehn solche Varianten – wurde durchgeführt. Mehr kann nicht verlangt und getan werden.

Nationalrat Müller hat etwas Wesentliches dargelegt, indem er sagte: «Wir können beim heutigen Stand der Dinge nicht Planungsruinen schaffen.» Da wurde bereits sehr viel gemacht, grosse Investitionen wurden getätigt, die ganze Taubenlochschlucht ab Biel saniert. Wir können nun nicht eine andere Variante in Erwägung ziehen und dann allenfalls ausführen, die das zum Teil entwerten würde, was bereits investiert worden ist.

Darf ich ebenfalls auf die sehr eindrücklichen und zutreffenden Ausführungen der Herren Mühlemann, Darbellay, Candaux sowie von Frau Aubry hinweisen?

Ich habe Ihnen gesagt, diese Transjurane, mit einer Führung durch das Val de Tavannes entspricht den Vorstellungen einer koordinierten Verkehrspolitik. Ob links- oder rechtsseitig im Tal, das ist dann eine Frage der Ausführungsprojektierung, da wird insbesondere auf die landschaftlichen und Umweltgesichtspunkte alle mögliche Rücksicht genommen. Sie ist eingebaut in die Gesamtvorstellungen des Bundesrates für die Ergänzung des Verkehrsnetzes.

Sollte noch mehr geprüft werden, sollten mit Postulaten noch Aufträge erteilt werden? Nationalrat Gehler hat im Jahre 1983 ein Postulat eingereicht (mit vielen Unterschriften), das behandelt und geprüft wurde. Wir haben das auf Seite 12 dargelegt und beantragen in der Botschaft, dieses Postulat abzuschreiben, weil es im Zuge der Ausarbeitung dieser Botschaft eben behandelt wurde, mit anderen Vorstössen zusammen, die den gleichen Gegenstand betrafen. Das neue Postulat, die Kombination der Forderungen von Frau Friedli und Herrn Gehler, will den Bundesrat beauftragen, weitere solche Studien zu betreiben für die Untertunnelung zwischen dem Raume Court in Richtung La Heutte-Péry und auch für eine Tunnelvariante Court-Romont Richtung Pieterlen. Zwei Zufahrten aus dem Raume Biel nach Moutier in den Raum Court kommen nach Auffassung des Bundesrates aber nicht in Frage.

Die Wegstrecke, die zur Diskussion steht, ist zu kurz als dass sich das unter dem Gesichtswinkel des Masshaltens im Nationalstrassenbau rechtfertigen liesse. Und wenn wir nur eine Zufahrt als vernünftig, auch umwelt- und landschaftspolitisch richtig erachten, dann müssen wir darauf Rücksicht nehmen, was erschliessungsmässig am meisten bringt. Und da ist eben die Erschliessung des Val de Tavannes vorrangig, insbesondere auch nach Beurteilung der beiden Regierungen der Kantone Jura und Bern, die hier zuständig sind. Die Erschliessungsfunktion mit dem Anschluss durch das St.-Immer-Tal in Richtung La Chaux-de-Fonds ist ungleich höher einzustufen als die Streckenverkürzung von einigen Dutzend Kilometern, die mit einem Tunnel von Pieterlen nach Court erreicht werden könnte. Das ist eine Kosten/Nutzen-Überlegung, die der Bundesrat angestellt hat, und die es weder notwendig noch tunlich

erscheinen lässt, noch weitere denkbare Varianten zu prüfen, zugunsten derer selbstverständlich auch Überlegungen vorgebracht werden können.

Das Zeitalter der Abklärungen, der Expertisen, der Konzepte, der Perspektiven und der Alternativen muss einmal abgeschlossen sein. Wir kommen jetzt endlich ins Zeitalter der Erleuchtung – ich meine nicht die vom Seelisberg, sondern die hier: *Hic Rhodos, hic salta!* Und aus dieser Erleuchtung müssen endlich verkehrspolitische Entscheide getroffen werden. Ein solcher Entscheid muss heute getroffen und darf nicht vertagt und vertan werden durch neue Aufträge an den Bundesrat: Es ist wenig sinnvoll, auch denkbare Varianten, die aber bereits heute beurteilt werden können, noch jahrelang weiterzuverfolgen und abzuklären. Das ist der Grund, weshalb wir Sie bitten, diesem Bundesbeschluss zuzustimmen und das Postulat von Frau Friedli und Herrn Gehler abzulehnen. Selbstverständlich beantragt der Bundesrat auch die Ablehnung des Postulates von Nationalrat Bonny, und zwar weil die Frage Biel-Schönbühl nicht in diesem Zusammenhang gelöst werden kann. Sie bildet Bestandteil der GVK. Im Rahmen der GVK-Vorstellungen, wo es darum geht, das nationale Netz festzulegen, ist es durchaus vorzuziehen, dass die Räte diese Strecke Schönbühl-Biel als Strasse von nationaler Bedeutung erklären und in das entsprechende Netz aufnehmen werden. Bei dieser Vorlage hier wäre es aber sicher nicht am Platze, eine derartige Ausweitung in Erwägung zu ziehen. Deshalb ist das Postulat von Nationalrat Bonny hier und heute abzulehnen.

Ich bitte Sie, der Vorlage zuzustimmen und die beiden Postulate abzulehnen.

Präsident: Herr Ammann wünscht das Wort zu einer persönlichen Erklärung.

Ammann-St. Gallen: Ich wende mich gegen die Unterstellung von Herrn Kollega Kohler. Er sagte, mein Antrag auf Aussetzung der Beratungen, um einen Bericht des Bundesrates abzuwarten, sei seines Erachtens reine Taktik. Es gehe mir lediglich darum, Zeit zu gewinnen, um die Strasse später um so effizienter bekämpfen zu können. Auch bemühe man jetzt den öffentlichen Verkehr, wo es doch darum gehe, den Jura besser zu erschliessen. Schiene und Strasse dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Ich verwahre mich hier ausdrücklich gegen solche Interpretationen. Lesen Sie meinen Antrag, Herr Kohler. Er ist ausführlich genug, um zu beweisen, dass ich dem Jura nicht mit leeren Händen gegenüber trete. Einsicht in die besondere Lage dieser Region und Respekt vor dem dortigen Souverän führen mich dazu, wichtige Teilstücke der ersten Priorität zu akzeptieren. Auf Seite 15 der Botschaft steht, dass die neue Nationalstrasse nicht erst als zusammenhängendes Ganzes sinnvoll werde bzw. bereits einzelne Teilstrecken die Verkehrsbeziehungen wesentlich erleichtern und die Lebensqualität in den zu umfahrenden Ortschaften verbessern würden.

Zum Schluss: Zu lange schon setze ich mich in diesem Rat für den öffentlichen Verkehr ein, als dass man mir nun einfach Unverständnis für die legitimen Bedürfnisse des Juras vorwerfen könnte. Es kann mir nicht darum gehen, Schiene und Strasse gegeneinander auszuspielen, wo ich doch ausdrücklich eine Lösung vorgeschlagen habe, die auf zwei Säulen steht, die eben auch die Weiterexistenz des Verkehrsträgers Schiene sichert und die dem Jura damit eine höhere Qualität der Verkehrserschliessung ermöglicht. Zu Herrn Bundespräsident Schlumpf: Mit Befriedigung habe ich von den laufenden Untersuchungen Kenntnis genommen. Ich habe Sie schon in meinem ursprünglichen Votum gebeten, auch bei Ablehnung meines Antrages eine sinngemässe Prüfung unserer Anliegen vorzunehmen. Sie könnten auch im Zuge späterer Bauetappen teils noch verwirklicht und einbezogen werden. Mir geht es ja einzig darum, den heutigen Stand des jurassischen Schienennetzes doch mehr oder weniger zu garantieren.

Bundespräsident **Schlumpf**: Ich habe Ihnen gesagt: Es sind zwei umfangreiche Studien bei uns in Arbeit. Die eine ist eine Fallstudie über die regionale Basiserschliessung in diesem Raume generell unter Einschluss aller Verkehrsträger. Eine zweite Fallstudie beschäftigt sich mit den Verkehrsbedürfnissen der gesamten Juraregion und der Integration dieser Bedürfnisse in das Konzept Bahn 2000. Diese beiden Studien gehen in die Richtung, die Nationalrat Ammann will. Sie werden uns unter anderem Entscheidungsgrundlagen bringen für die Behandlung der Bahn 2000 und der NHT-Botschaft, die Sie im Laufe des nächsten Jahres bekommen werden.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Kommission (Eintreten)	138 Stimmen
Für den Antrag Herzog/Ruf-Bern (Nichteintreten)	19 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Minderheit (Ammann-St. Gallen)	45 Stimmen
Dagegen	110 Stimmen

Abstimmung – Vote

Für den Rückweisungsantrag Bircher	35 Stimmen
Dagegen	106 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Ziff. I und II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, Ch. I et II

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes	125 Stimmen
Dagegen	22 Stimmen

Postulat I der Kommission des Nationalrates Nationalstrassennetz.

Aufnahme der Strecke Biel–Schönbühl

Im Zusammenhang mit der Transjurastrasse hat der Bundesrat die internationale Bedeutung dieses Projektes als Nord–Süd-Achse (Verbindung zwischen N 1 und der französischen A 36) betont. Bei Realisierung der Transjurastrasse endet diese aber in Biel.

Der Bundesrat wird daher eingeladen, umgehend zu prüfen, ob es nicht einer konsequenten Fortsetzung der der Transjurastrasse zugrundeliegenden Zielsetzung entspricht, die T 6 (Biel–Schönbühl) in das Nationalstrassennetz einzuschliessen.

Postulat I de la Commission du Conseil national

Réseau des routes nationales.

Inclusion de la T 6 Bienne–Schönbühl

Au sujet de la Transjurane, le Conseil fédéral a souligné l'importance internationale de ce projet en tant qu'axe nord-sud (liaison entre la N 1 et l'A 36 en France). Or, la Transjurane se terminera à Bienne.

Le Conseil fédéral est donc invité à examiner au plus vite si les objectifs de la Transjurane n'impliquent pas, comme prolongement logique, l'inclusion de la T 6 (Bienne–Schönbühl) dans le réseau des routes nationales.

Postulat II der Kommission des Nationalrates

Transjurastrasse. Weitere Abklärungen

Der Bundesrat wird ersucht, im Rahmen der Erweiterung des schweizerischen Nationalstrassennetzes durch eine

Transjurastrasse N 16 (Bundesbeschluss vom ...) umfassend und durch Vergleiche eine direkte Linienführung durch einen Tunnel unter dem Montoz zu prüfen, welche die Region Moutier-Court mit La Heutte oder Pieterlen verbindet, und dabei den Pierre-Pertuis-Tunnel, der Sonceboz mit Tavannes verbinden soll, nicht ausser acht zu lassen. Bei der Prüfung sind insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Schutz der Umwelt und der Wälder;
2. Verkehrspolitik, die die günstigste Verbindung vom jurassischen Plateau ins schweizerische Mittelland ermöglicht;
3. finanzielle Interessen der beteiligten Kantone und des Bundes.

Postulat II de la Commission du Conseil national Transjurane. Etudes supplémentaires

En vue d'une extension du réseau des routes nationales par une Transjurane N 16 (arrêté fédéral du...), le Conseil fédéral est prié d'étudier d'une manière complète et comparative un tracé direct par un tunnel sous le Montoz permettant de relier la région de Moutier-Court à celle de La Heutte ou de Pieterlen, sans négliger le tunnel de Pierre-Pertuis entre Sonceboz et Tavannes.

Il s'agira de tenir compte notamment des critères suivants:

1. Protection de l'environnement et en particulier des forêts;
2. Politique des voies de communication favorisant une meilleure liaison entre les régions jurassiennes et le Plateau suisse;
3. Intérêts financiers des parties.

Bonny: Ich habe in der Eintretensdebatte meine Wortmeldung zurückgezogen, weil jenes Argument, das mir entscheidend für das Eintreten zu sprechen schien, nämlich dass es sich hier um einen staatspolitischen Akt eidgenössischer Solidarität handelt, sehr schön zum Ausdruck gekommen ist.

Was die Postulate betrifft, bin ich – ich muss es offen gestehen, Herr Bundespräsident – etwas erstaunt gewesen über Ihre Stellungnahme. Sie hatten aus begreiflichen Gründen leider nicht die Möglichkeit, an den Kommissionsberatungen teilzunehmen; aber der Bundesvertreter hat dort auch gegenüber dem von mir vorgebrachten Postulat erklärt, dass sich der Bundesrat diesem nicht widersetzen würde (ich zitiere aus dem Protokoll): «Die Bundesbehörden haben sich für dieses Anliegen einzig deshalb nicht stark gemacht, weil bis heute in Biel keine Lösung für die Verbindung N 5–T 6–Transjurane gefunden werden konnte.» Ich glaube, dass wir hier schon einige Argumente besitzen und berücksichtigen müssen, die für die Prüfung dieses Begehrens, nämlich des Einschlusses der T 6 – der Verbindung zwischen Biel und Schönbühl – in das Nationalstrassennetz sprechen. Argumente, Herr Bundespräsident Schlumpf, die sich – jedenfalls in Ansatzpunkten – auch in der Botschaft des Bundesrates finden.

Um was geht es im Prinzip? Vor allem im Zusammenhang mit dem Bericht der Arbeitsgruppe wird darauf hingewiesen, dass es darum geht, eine Verbindung zwischen der französischen A 36 (im Raum von Besançon) und der N 1 festzulegen. Ich glaube, dass alle, die eine Entlastung des Übergangs bei Basel wünschen, einer solchen Entwicklung, d. h. einer neuen Nord–Süd-Achse, positiv gegenüberstehen müssen; – vielleicht werden wir das noch deutlicher sehen im Zusammenhang mit den Problemen bei der Vignette. Argumente, welche in dieser Richtung sprechen, sind nicht zu missachten. Es gibt noch einen weiteren Grund: Verkehrsstrategisch betrachtet haben wir in unserem Land die dominierende Ost–West-Achse, die N 1, die unser Land durchquert, und zudem die wichtige Gotthardroute, die N 2, als Nord–Süd-Achse. Wir haben Verständnis, dass es auch eine Nord–Süd-Achse im ostschweizerischen Raum gibt. Wir finden es aber absolut legitim, dass die Transjurane Ausgangspunkt sein könnte für die Schaffung einer neuen

Nord-Süd-Achse im westschweizerisch-bernischen Raum. Das sind die wichtigsten Gründe, die meines Erachtens für die Annahme dieses Postulates sprechen.

Ich möchte noch ein Wort sagen zum Postulat unserer Kollegen Friedli und Gehler. Hier habe ich mehr Verständnis für die Bedenken von Herrn Bundespräsident Schlumpf. Wir haben ja vorhin von Solidarität gesprochen. Es gibt zweifelsohne verkehrstechnische Argumente, die für dieses Postulat sprechen können. Was mich stört, ist die Tatsache – und ich habe das auch in der Kommission deutlich zum Ausdruck gebracht –, dass dann die Transjurane, die wir als Akt der Solidarität darstellen, in Court, also mitten im Jura, in einen Tunnel taucht, und dass damit vor allem die Franches montagnes und der grösste Teil des Berner Jura zu kurz kommen.

Das sind die Ausführungen, die ich zu den beiden Postulaten machen wollte. Ich möchte Sie also in erster Linie bitten, dem Postulat, das einen Einschluss der T 6 in das Nationalstrassennetz verlangt, zuzustimmen.

M. Kohler Raoul: Deux mots d'abord à l'attention de M. Ammann qui s'est plaint de ce que j'ai taxé l'intervention de la minorité de manœuvre dilatoire. Je suis étonné qu'il manifeste de l'intérêt pour les chemins de fer du Jura, précisément au moment où il s'agit d'aménager une route. C'est pourquoi, j'ai trouvé cette démarche suspecte. Depuis longtemps, le Jura a des voies de communication, tant routières que ferroviaires, insuffisantes. Depuis des dizaines d'années, nous réclamons à cor et à cri le doublement de la voie de chemin de fer Bâle-Delémont-Bienne ainsi que celui du tunnel de Moutier-Granges. Jusqu'à présent, nous n'avons reçu aucun appui. Si ces lignes sont désaffectées – elles avaient, avant la dernière guerre un trafic plus important que maintenant – et si aujourd'hui le trafic a diminué, cela tient à la politique des Chemins de fer fédéraux qui font passer le trafic ailleurs. Je vous remercie d'être intervenu pour les chemins de fer du Jura, mais je souhaite que vous continuiez cet effort, surtout en vue de l'aménagement d'un réseau ferroviaire pour les régions jurassiennes. Dans ce cas, je vous remercierai de votre appui parce que nous en aurons bien besoin.

Je combats le postulat II pour quatre raisons. Premièrement, en adoptant l'arrêté fédéral tout à l'heure, nous avons fixé le tracé général de la Transjurane. Cette route nationale doit passer par Moutier-Tavannes-Bienne. Or, l'étude demande veut précisément que le tracé de la Transjurane évite Tavannes. Cette étude aura donc pour but de remettre en question la décision que nous venons de prendre. Aussi ai-je quelque peine à comprendre la position de notre commission qui, d'une part, nous a proposé un tracé clair et précis, que nous avons approuvé, et, d'autre part, nous invite à procéder à des études qui remettent ce tracé en question. Deuxièmement, il est nécessaire, voire indispensable, que la Transjurane passe par Sonceboz-Tavannes afin de mieux absorber le trafic venant du vallon de St-Imier et de La Chaux-de-Fonds et d'améliorer l'accessibilité de Tramelan, des Franches-Montagnes et de la région de Bellelay et de la Courtine. La Transjurane ne doit pas relier par le plus court chemin Bienne à Delémont ou à Porrentruy, elle doit desservir les principaux centres des régions jurassiennes, aussi doit-elle passer par Tavannes.

Troisièmement, le postulat demande des études qui devraient permettre de construire une Transjurane à deux tracés avec deux tunnels, l'un des tracés allant de Bienne à Tavannes avec un tunnel sous Pierre-Pertuis et l'autre conduisant de Bienne à Moutier-Delémont-Porrentruy en passant par un tunnel sous le Montoz. Je doute fort que la Confédération puisse ou veuille nous offrir une Transjurane à deux tracés simultanés. Tout à l'heure, M. le président de la Confédération a bien confirmé cela. La Confédération n'entend pas construire deux tracés de la Transjurane. D'ailleurs, de nombreux orateurs ont aussi fait remarquer qu'un seul tracé coûtait déjà fort cher. La décision à prendre quant au tracé est de nature politique; les études demandées n'apporteront aucun élément nouveau de nature politique.

Et enfin, quatrième, les études proposées coûteront de l'argent; elles risquent bien de retarder l'exécution de la Transjurane. Il y a lieu, me semble-t-il, d'éviter tout retard dans l'élaboration des projets d'exécution. Les moyens destinés à financer les études demandées par ce postulat seront bien mieux utilisés, si dès maintenant on peut commencer à rechercher des solutions et des variantes à des projets d'exécution qui respectent le mieux possible l'environnement et le paysage des vallées jurassiennes.

Pour toutes ces raisons, je vous invite à rejeter le postulat II de la commission.

Mme Aubry: Permettez-moi d'apporter un soutien également à ce que vient de dire M. Kohler. Le postulat Gehler qui a cependant été signé par 89 d'entre vous, l'a certainement été d'une manière étourdie. La situation est bien différente de celle qui vous a été présentée. D'ailleurs, on n'a rien inventé; cette proposition avait déjà été faite par un ingénieur en 1966, mais elle n'a pas été retenue par le groupe de travail Transjurane mis sur pied par la Confédération. Cette proposition de tunnel a été rejetée, car elle comportait des inconvénients considérables par rapport à la variante de préférence Pierre-Pertuis. Il faut aussi relever son orientation excessive vers les besoins du trafic international, ce qui n'a jamais été le but de la Transjurane, comme vient de le dire le président de la Confédération. Ne parlons pas du prix, bien qu'il entre lui aussi en considération. Les frais de construction s'élèvent à plus de 200 millions de francs sans compter par la suite les frais d'entretien d'un tunnel qui sont cinq fois plus élevés que ceux d'un tracé à découvert. J'admets cependant, que ce tunnel pourrait ménager une partie de la vallée de Tavannes, qu'il pourrait dans tous les cas revaloriser la N 5 en tant qu'axe redistributeur vers l'est et l'ouest pour les véhicules empruntant la Transjurane. Cependant, les inconvénients pèsent plus lourd dans l'évaluation des différentes variantes. Ce tunnel, et ceci vaut pour le canton du Jura et pour le Jura bernois, isolerait le plateau des Franches-Montagnes, Tramelan, un village terriblement touché par la crise économique, ensuite Tavannes et plus à l'ouest, tout le district de Courtelary. En outre, le passage du col de Pierre-Pertuis crée de véritables problèmes de circulation aux automobilistes et aux trains routiers pendant la mauvaise saison. Ce problème-là ne serait pas résolu avec le tunnel qu'on nous propose. C'est d'ailleurs pour ces mêmes raisons qu'un tunnel a été prévu sous Pierre-Pertuis et pas ailleurs. On tente avec divers arguments de vous présenter un tunnel qui serait une solution idéale alors qu'en réalité, il ne donnera pas satisfaction aux usagers de notre région. S'il ménage apparemment une partie des terrains de la vallée de Tavannes, d'un autre côté, il l'emmure. Ce n'est donc pas ce que nous voulons. Si l'on vous a parlé d'opposition lors du tracé choisi dans le message du Conseil fédéral, sachez qu'il y a également des oppositions contre le tracé du tunnel de M. Gehler. Et ces oppositions sont importantes: la section de l'ACS de Tramelan, l'assemblée des maires et présidents de bourgeoisie du district de Courtelary, le Conseil municipal de Sonceboz/Sombeval, les communes de Tramelan, Tavannes, Reconvilier. Il semble que le point de vue des autorités et des gens de la région doit prévaloir dans ce choix, car c'est cette région qui, à cause de la densité de son trafic, doit être desservie en tout premier lieu. Le Conseil exécutif du canton de Berne qui s'est penché sur toutes les variantes et qui s'est approché des instances et des partis politiques de notre région, est en plein accord avec le tracé prévu dans le message du Conseil fédéral.

Je vous demande en l'occurrence de bien vouloir rejeter ce postulat qui ne ferait que retarder la mise en chantier de la Transjurane qui, je le répète, est d'une extrême urgence pour notre région.

En revanche, j'appuie le postulat de M. Bonny, car il fait logiquement suite à l'idée de la construction d'une Transjurane. Notre région ressent le besoin d'une liaison plus rapide avec la Ville fédérale et c'est pourquoi nous vous demandons, s'il vous plaît, d'appuyer notre demande en la matière, afin qu'ainsi, soit enfin complété le réseau routier

en partant de Bienne. La T 6 doit être intégrée au réseau des routes nationales.

Mme Friedli: J'interviens au sujet du postulat II qui demande des études supplémentaires. Celles-ci visent essentiellement à donner plus de poids d'une part, aux réserves formulées par le Conseil fédéral, au chiffre 22 de son message, au sujet du tronçon Court-Tavannes et, d'autre part, aux avis exprimés par les pétitionnaires et par la majorité des autorités communales des localités directement concernées par le tracé sud de la vallée de Tavannes, qui demandent tous l'étude d'un tunnel sous le Montoz, à partir de Court. Le tracé prévu dans le message du Conseil fédéral, au nord de la vallée, a été rejeté par toutes les communes de la vallée de Tavannes. C'est tout à fait compréhensible puisqu'il s'agit de terrains ensoleillés, par conséquent des meilleures terres agricoles, et de zones à bâtir.

Toutefois, en ce qui concerne le tracé au sud de la vallée, qui – je le rappelle – a été unanimement choisi par les conseils communaux de la vallée, le terrain est instable, on y trouve de nombreuses et précieuses zones humides, des sources, etc. Ce tracé nécessitera une suite de petits tunnels, ponts, galeries couvertes, ce qui en renchérira considérablement le coût. Une analyse comparée des coûts sur la base des chiffres contenus dans le message, montre que la solution du tunnel Court-La Heutte est nettement moins chère que la traversée dans la vallée de Tavannes. Nous venons d'accepter le message tel qu'il nous a été proposé par le Conseil fédéral, avec la mention de Tavannes. L'étude d'une solution «tunnel» ne remet nullement en cause la liaison Tavannes-Bienne. Ce que nous voudrions simplement démontrer, c'est que la solution Court-Tavannes est plus chère que la solution Court-La Heutte. Les travaux du tronçon Bienne-Tavannes seront poursuivis en priorité, ils figurent d'ailleurs dans le programme routier du canton de Berne. Le vallon de St-Imier, les villages de Tavannes et Tramelan seront ainsi reliés les premiers par la Transjurane, au Plateau suisse.

Comme je l'ai déjà mentionné dans le débat d'entrée en matière, et conformément au programme des travaux, la mise en chantier de tronçon Court-Tavannes n'interviendra pas avant une bonne dizaine d'années. Il reste donc suffisamment de temps pour étudier les différents tracés, notamment la solution des tunnels, largement souhaitée par la population concernée, et pour les comparer. Si la solution «tunnels» se révèle effectivement meilleure marché que le tracé dans la vallée de Tavannes, une nouvelle décision des Chambres ne constituera pas un obstacle. Mais, pour comparer les solutions, il faut les étudier dans le détail et aujourd'hui ce détail n'est pas connu. Accepter le postulat II, c'est laisser la porte entrouverte à une solution réaliste, meilleur marché et qui sauvegarde la vallée de Tavannes.

Bircher: Ich bitte Sie doch, mit diesem Postulat den Bogen zugunsten des Nationalstrassenbaus nicht allzu sehr zu überspannen. Ich kann Ihnen mitteilen, dass die SP-Fraktion – fast ohne Gegenstimme – beschlossen hat, dieses Postulat abzulehnen. Auch in der Kommission ist eine respektable Minderheit dagegen gewesen. Ich verrate sehr wahrscheinlich kein Geheimnis, wenn ich Ihnen noch mitteile, dass die Kommission mit sehr vielen Bernern «bestückt» war; im Verein mit den anwesenden Jurassiern hat natürlich ein etwas verzerrtes Bild zugunsten dieses Postulates resultiert. Worum geht es? Der Kanton Bern möchte doch nichts anderes, als mit der Aufnahme dieser T 6 ins Nationalstrassennetz zusätzliche Bundesmittel erreichen. Ich glaube, davor müssen wir uns schon ein bisschen hüten. Man kann argumentieren, diese Strasse bleibe im heutigen Zustand; daran werde baulich nicht sehr viel geändert. Aber wir dürfen uns nicht täuschen lassen: Wenn wir diese Strasse *expressis verbis* ins Nationalstrassennetz aufnehmen, bekommt der Kanton Bern einen bedeutend höheren Bundesanteil daran.

Ist das jetzt unsere Aufgabe, nachdem wir 1,6 Milliarden für die N 16, für die Transjurane, beschlossen haben? Wollen

wir jetzt wirklich zusätzliche Strassenkilometer, die bis jetzt ohne Murren vom Kanton Bern als Hauptstrasse unterhalten und bezahlt wurden, mit einem Geschenk des Bundes honorieren? Ich glaube, da würden wir den Bogen überspannen. Es wäre ja unwahrscheinlich, dass andere Kantone im Gefolge dann nicht mit ähnlichen Zusatzbegehren kämen. Ich möchte auch in Erinnerung rufen, dass die Kantone einen erheblichen zusätzlichen Anteil aus den Treibstoffzollmillionen erhalten. Etwa 400 Millionen Franken werden sie ab nächstem Jahr zusätzlich erhalten – zweckgebunden zur Verwendung im Strassenbau. Dem Kanton Bern ist es unbenommen, einen Teil dieser Mittel zum Ausbau oder zum Unterhalt der T 6 von Biel nach Schönbühl zu verwenden. Aber dieses Geschenk – ohne dem Kanton Bern irgendwie nahezutreten – dürfen wir wohl auch aus finanzpolitischen Gründen nicht machen.

Die SP-Fraktion hat umgekehrt beschlossen, das Postulat II der Kommission – soeben vertreten durch Frau Friedli; Herr Gehler hat es unterstützt – zu überweisen. Es würde doch ermöglichen, eine etwas umweltgerechtere Transjurane-Linienführung mindestens der Prüfung zu unterziehen.

M. Gehler: Je dirai à ma très aimable collègue Geneviève Aubry, que j'ai le plaisir de représenter 89 étourdis qui bêtement, un matin ou un après-midi, ont apporté leur caution à un postulat que j'avais déposé l'année passée et qui a été accepté à la quasi-unanimité des députés présents le 7 octobre 1983.

Je voudrais néanmoins ne pas m'adonner à une polémique en matière de Transjurane; la chose est trop importante pour que nous en arrivions là. Cependant, je voudrais relever quelques propos qu'avait tenus, lors du débat d'entrée en matière, M. Mühlemann, que j'avais trouvé très brillant dans sa manière de présenter les choses. M. Mühlemann avait dit et relevé, à juste titre, que la Transjurane avait une vocation internationale, nationale et régionale. Cette future Transjurane doit donc relier l'autoroute française A 36 au réseau des routes nationales. En outre, elle doit rapprocher les populations suisse et jurassienne d'une part, c'était l'élément sociologique que M. Mühlemann voyait dans cette Transjurane et, d'autre part, d'une manière générale, rapprocher les régions jurassiennes entre elles.

Initialement M. Bürer, rapporteur de lanque allemande de la commission, l'a précisé dans le débat d'aujourd'hui encore, la Transjurane avait deux axes à partir de Moutier, l'un allant en direction d'Oensingen, l'autre allant en direction de Bienne en passant par Tavannes et Sonceboz.

Lorsqu'ils ont pris position sur la Transjurane, le groupement d'étude et la majorité des gouvernements cantonaux se sont déclarés favorables à son acceptation, non pas «unijambiste» mais bien «bijambiste» – passez-moi l'expression – à savoir avec un axe sur Oensingen et un second sur Bienne. Survinrent malheureusement les décisions des Grands conseils soleurois et bernois qui demandèrent, contre la volonté des gouvernements respectifs, d'abolir l'axe Moutier-Oensingen. Dans une troisième phase, nous avons déposé le postulat auquel je faisais allusion.

A la suite de cet abandon, nous avons, par voie de postulat, demandé au Conseil fédéral d'étudier la possibilité de créer un tunnel passant sous le Montoz et devant relier Court à Berne. Donc le postulat que nous avons présenté était une des conséquences directes de l'abandon de l'axe Moutier-Oensingen.

Par la suite, cinq mille pétitionnaires, domiciliés essentiellement dans la vallée de Tavannes, se sont opposés à deux choses: premièrement, à la construction d'une route nationale de deuxième classe, souhaitant la construction d'une route troisième classe et demandant – toujours au Conseil fédéral – d'étudier la possibilité de construire un tunnel sous le Montoz. D'autre part, dans une documentation que la majorité d'entre vous a reçue, quinze communes du district de Moutier, huit bourgesses, toutes les associations agricoles et forestières, toutes les sociétés de laiteries, tous les représentants des milieux protecteurs de la nature de différents partis politiques, se sont ralliés à la solution proposée

par le comité d'opposition à la construction d'une route nationale de deuxième classe dans la vallée de Tavannes et favorables à l'étude d'un tunnel sous le Montoz.

Dès lors, à la commission, Mme Friedli a présenté une variante d'un tunnel devant relier Court à La Heutte. Moi-même, j'ai présenté la variante Court-Pieterlen-Perles. Par esprit de solidarité en matière de réseau routier, de routes nationales dans nos régions, nous avons décidé de déposer un postulat commun qui a été accepté par la majorité des conseillers nationaux présents.

Il ne s'agit pas – et en conclusion je tiens à le rappeler – en matière de politique et surtout en matière de choix de tracé ou de remplacement de l'axe routier Oensingen par un axe Court-Perles, de faire de la politique jurassienne. Il en va de l'avenir des générations futures qui seront appelées à vivre, à travailler et à se créer un avenir économique, social et politique dans les régions du Jura bernois et dans celles du canton du Jura. C'est par rapport à cette nouvelle génération qui monte que je vous demande instamment d'avoir l'amabilité de soutenir le postulat II de la commission.

D'autre part, je vous recommande, contrairement à Mme Friedli cette fois-ci, de soutenir également le postulat I de la commission qui est celui qu'a développé très habilement M. Bonny à cette tribune.

Bundespräsident Schlumpf: Nationalrat Bonny, wie Sie wissen, richtet man sich bei uns nicht unbedingt nach «His master's voice», aber die authentische Meinung des Bundesrates konnten Sie nachlesen. Sie finden sie nämlich im Protokoll des Ständerates zum gleichen Geschäft. Ich habe dort die Gründe dargelegt, weshalb in diesem Zusammenhang ein solches Postulat, den Einbezug der T 6 Schönbühl-Biel zu prüfen, für den Bundesrat nicht in Betracht falle. Wir müssen den Wortlaut von parlamentarischen Vorstössen schon etwas ernst nehmen.

Ich habe letzte Woche bereits darauf hingewiesen, es heisse im Postulat von Herrn Bonny (Postulat I der Kommissionsmehrheit): «Der Bundesrat wird daher eingeladen, umgehend zu prüfen, ob es nicht einer konsequenten Fortsetzung der zugrunde liegenden Zielsetzung entspricht, die T 6 (Biel-Schönbühl) in das Nationalstrassennetz einzuschliessen.» In diesen Worten «Nationalstrassennetz» und «umgehend» liegen die Differenzen. Das ist der Grund, weshalb wir dieses Postulat nicht annehmen können.

Wir können und wollen nicht weiter an diesem Nationalstrassennetz herumbasteln. Dieses Netz muss einmal seinen Abschluss finden. Wir sind aber der Meinung, dass nach Massgabe des Konzeptes der Gesamtverkehrskonzeption eine neue Kategorisierung der Verkehrswege Platz greifen soll. Dazu werden Sie sich dann im Zusammenhang mit GVK und Ausführungsgesetzgebung zu äussern haben, nämlich bei Einteilung der Verkehrswege in solche von nationaler und solche von regionaler Bedeutung. Und da, Nationalrat Bonny, bin ich der Meinung, dass die Bedeutung der Verbindung Biel-Schönbühl durchaus so gross ist, dass sie nach meiner Vorstellung in das Netz von nationaler Bedeutung gehören wird.

Nun muss ich auf die Konsequenzen aufmerksam machen. Das Strassennetz von nationaler Bedeutung wird dann aus dem heutigen Nationalstrassennetz bestehen und aus Hauptstrassen, die als Verkehrswege von nationaler Bedeutung eingestuft werden. Der Bund wird für diese Strassen finanziell aufkommen müssen.

Wir haben bereits ein Dutzend ähnliche Anliegen auf dem Pult. Wollen Sie mit solchen Postulaten Schleusen öffnen und dem Bundesrat bereits jetzt den Auftrag geben, umgehend zu prüfen, wo im Lande herum noch weitere Strassen für das nationale Netz in Betracht fallen könnten? Ich muss Sie nachdrücklich – wie das auch Herr Bircher gemacht hat – bitten, von solchen Weiterungen (nicht wegen dieses Falles allein, sondern wegen der Signalwirkung) abzusehen. Helfen Sie uns im Verkehrswesen zu agieren und nicht einfach zu postulieren und zu motionieren. Jetzt muss zielgerichtet gehandelt, koordiniert und integriert werden, nicht fallweise und nicht punktuell. Deshalb sind wir nicht in der

Lage, das Postulat von Nationalrat Bonny entgegenzunehmen.

Zum Postulat von Frau Friedli und Nationalrat Gehler noch einmal einige Bemerkungen:

Ich habe Ihnen gesagt, wenn Sie uns solche Prüfungen in Auftrag geben, dann machen wir es natürlich. Wenn aber eine Kosten-Nutzen-Analyse und die Zweckmässigkeitsprüfung ergeben sollten, dass das eine vorzuziehen sei, werden wir natürlich nicht sowohl die Nationalstrasse bis nach Tavannes weiter ausbauen als auch einen Strang durch den Montoz oder von Pieterlen nach Court bauen.

Nationalrat Gehler, die Postulate und Motionen wären absehbar, die dann etwa lauten würden: «Der Bundesrat wird gebeten, abzuklären», und bei der Motion: «Der Bundesrat wird beauftragt, das und das in die Wege zu leiten.» Zwischen Tavannes und Court sind es nur noch 12 oder 15 Kilometer. Und wenn wir die Nationalstrasse von Biel über Sonceboz mit dem Tunnel bis nach Tavannes ausbauen würden, wie das dieses Postulat eigentlich impliziert, und dazu noch eine andere Lösung unter dem Montoz oder gar einen Tunnel von Pieterlen nach Court in Erwägung ziehen würden, wäre es doch absolut voraussehbar, dass wir uns mit Vorstössen zu befassen hätten, kurzzuschliessen zwischen Tavannes und Court, weil es sonst tatsächlich schwer verständlich wäre, dort den Verkehr weiter durch die Dörfer hindurchzuziehen und nicht diese 12 oder 15 Kilometer auch auszubauen.

Die Regierungen des Kantons Jura und des Kantons Bern wünschen eine Erschliessung des Val de Tavannes, und sie können das als die zuständigen und die Verantwortung tragenden Organe auch beurteilen.

Ich bitte Sie, auch dieses Postulat abzulehnen. Es geht darum, in diesem Bereich das zu tun, was sehr eindrücklich schon vor einer Woche und heute wieder gesagt worden ist: Mass halten und nicht Schleusen öffnen. Lehnen Sie in diesem Sinne auch das zweite Postulat ab.

Le président: Le Conseil fédéral combat les deux postulats de la commission. Il appartient donc au conseil de se prononcer sur ces deux postulats, et je vous propose d'y procéder séparément.

Postulat I

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung des Postulates	42 Stimmen
Dagegen	58 Stimmen

Postulat II

Abstimmung – Vote

Für die Überweisung des Postulates	26 Stimmen
Dagegen	72 Stimmen

Abschreibung – Classement

Le président: Le Conseil fédéral vous propose de classer les postulat suivants:

Postulat 9884 Route nationale Porrentruy-Bienne-Berne (N 12 décembre 1968, Wenger)

Postulat 83.495 Tracé de la Transjurane (N 7 octobre 1983, Gehler)

M. Gehler: Le message propose le classement du postulat que j'avais déposé en 1983 et qui, lors de la session d'automne des Chambres fédérales, soit le 7 octobre 1983, avait été accepté sans opposition. Ce postulat, contresigné par 89 conseillers nationaux, dont une grande majorité sont ici présents, demandait tout simplement l'étude d'une liaison Court-Pieterlen, par tunnel sous le Montoz.

Etant donné que ce dernier vient d'être refusé, je vous demande de ne pas classer le postulat que j'ai présenté, jusqu'au moment où les études auront été élaborées. En effet, sous chiffre 21 du message, il est dit: «Un postulat, déposé le 22 juin 1983 par le conseiller national Gehler et qui nous a été transmis, va dans la même direction. Il faudra continuer à suivre sérieusement cette idée de planification

au cours de l'établissement des projets et l'examiner sous tous ses aspects.»

Par conséquent, l'étude demandée dans mon postulat n'étant pas réalisée, et puisque le message du Conseil fédéral préconise la continuation des études en faveur d'un tunnel sous le Montoz, je vous prie d'agir logiquement et de ne pas classer un postulat qui n'est pas encore réalisé.

Bundespräsident **Schlumpf**: Herr Gehler hat sich nur auf einen Satz beschränkt, der auf Seite 12 der Botschaft steht. Man sollte weiterlesen. Dort wird nämlich gesagt, weshalb diese Tunnellösung nicht in Betracht kommt: weil damit das Val de Tavannes nicht erschlossen würde. Man kann nicht beide Varianten in Erwägung ziehen. Ich habe das dargelegt, ich verlasse mich auf Ihr gutes Gedächtnis. Ich bitte Sie, der Abschreibung dieses Postulates ebenfalls zuzustimmen.

Le président: Le Conseil fédéral propose le classement du postulat; M. Gehler s'y oppose.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag des Bundesrates	43 Stimmen
Für den Antrag Gehler	16 Stimmen

Le président: Le Conseil fédéral propose le classement des motions suivantes:

Motion 10.018 Raccordement du Jura au réseau des routes nationales (N 12 décembre 1973, Kohler Raoul; E 18 mars 1969)

Motion 11.698 Transjurane (N 20. septembre 1973, Kohler Raoul; E 12 décembre 1973)

Motion 80.919 Routes nationales (N 19 juin 1981, Houmard; E 17 décembre 1981)

Zustimmung – Adhésion

83.061

Schuljahresbeginn. Volksinitiative Début de l'année scolaire. Initiative populaire

Siehe Seite 284 hiervor – Voir page 284 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 20. September 1984

Décision du Conseil des Etats du 20 septembre 1984

Differenzen – Divergences

Art. 2 Abs. 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Art. 2 al. 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Keller, Berichterstatter: Sie wissen, dass der Ständerat in dieser Session die Volksinitiative behandelt hat. Er kommt mit klarer Mehrheit – wie der Nationalrat und der Bundesrat – zum Beschluss, dass ein Gegenvorschlag ausgearbeitet werden soll: das Schuljahr soll zwischen Mitte August und Mitte September beginnen. Damit sind National- und Ständerat inhaltlich in Übereinstimmung. Dennoch ist eine kleine Differenz formeller Art entstanden.

Worum geht es? Der Bundesrat und der Nationalrat fügen Artikel 27 Absatz 2 der Bundesverfassung den Satz an: «Das

Schuljahr beginnt zwischen Mitte August und Mitte September.» Der Ständerat hat demgegenüber einen neuen Artikel 27 Absatz 3bis geschaffen, und seine Formulierung lautet: «Für die Zeit des obligatorischen Schulunterrichts beginnt das Schuljahr zwischen Mitte August und Mitte September.» Mit dem Ausdruck «obligatorischer Schulunterricht» ging es dem Ständerat darum, für die Volksabstimmung völlige Klarheit zu schaffen. Auch wollte er damit zum Ausdruck bringen, dass weiterführende Schulen, wie Gymnasien, nicht unter diese Koordinierung fallen.

Die Kommission hat den Vorschlag des Ständerates geprüft und ihn als eine Verdeutlichung gewürdigt. Wir kommen zum Schluss, dass wir der Formulierung zustimmen können. Die einstimmige Kommission beantragt Ihnen, dem Ständerat zuzustimmen.

M. Borel, rapporteur: La divergence qui subsiste sur l'objet en cause est une question de détail. Si l'on peut admettre que notre conseil est fort divers, on peut reconnaître aussi que le Conseil des Etats crée parfois des divergences d'ordre mineur.

La compétence fédérale dans le domaine scolaire, stipulée dans l'article 27 de la constitution, concerne la formation en matière de scolarité obligatoire. Le Conseil des Etats a tenu, pour des raisons d'harmonisation, à ce que l'aspect de scolarité obligatoire soit également mentionné dans le contre-projet de l'Assemblée fédérale à l'alinéa 3^{bis} nouveau que nous vous proposons. En cas d'acceptation par le peuple de cette initiative, les cantons seraient donc contraints de coordonner leur scolarité obligatoire et de la faire débiter entre la mi-août et la mi-septembre.

Par contre, ils seraient libres de ne pas faire coordonner l'enseignement obligatoire avec l'enseignement secondaire ou la formation professionnelle, mais cela est fort peu probable.

Dès lors sur le fond, notre position ne change pas. C'est la raison pour laquelle la commission unanime vous prie de vous rallier à la proposition du Conseil des Etats.

Bundesrat **Egli**: Der Bundesrat schliesst sich dem neuen Antrag, wie er vom Ständerat formuliert und von der nationalrätlichen Kommission übernommen worden ist, an.

Le président: La commission vous propose de vous rallier à la décision du Conseil des Etats. La parole n'est plus demandée et aucune autre proposition n'est faite.

Angenommen – Adopté

81.044

Krankenversicherung. Teilrevision Assurance-maladie. Révision partielle

Botschaft und Gesetzentwurf vom 19. August 1981 (BBl II, 1117)

Message et projet de loi du 19 août 1981 (FF II, 1069)

Herr **Gautier** unterbreitet die folgenden schriftlichen Bemerkungen über das Vorgehen:

1. Die Kommission unterbreitet ein Sofortprogramm. Ein Eintretensbeschluss bedeutet, dass der Rat auf das Sofortprogramm eintritt. Die nicht im Sofortprogramm enthaltenen Artikel stehen damit nicht zur Diskussion, ausser bei Vorliegen von Anträgen.

Die Behandlung der ganzen bundesrätlichen Vorlage müsste mit einem Rückweisungsantrag an die Kommission verlangt werden.

2. Die Kommissionsmehrheit beantragt die Aufteilung in zwei Bundesgesetze:

Nationalstrassennetz. Transjurastrasse

Réseau des routes nationales. Transjurane

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.003
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.10.1984 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1291-1303
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 729

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.
Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.
Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.