

muss auch der in Absatz 4 gestrichene Satz zugunsten der Kantone wieder eingefügt werden.

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

89.539

Motion Flückiger

Nationalstrassen. Kompensation von Landschaftsbeeinträchtigungen

Routes nationales. Compensation des atteintes portées au paysage

Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1989

Der Nationalstrassenbau bringt häufig Beeinträchtigungen der Landschaft mit sich. Diese sollen soweit als möglich an Ort und Stelle reduziert werden, wobei die Kosten direkt dem Nationalstrassenprojekt belastet werden. Zusätzlich sollte aber auch eine Kompensation der Landschaftsbeeinträchtigung ausserhalb des direkten Bereichs der Strasse möglich sein, diese soll aber in jedem Fall für den Schutz von natürlichen Landschaften zweckgebunden sein.

Der Bundesrat wird deshalb eingeladen, eine Aenderung des Treibstoffzollgesetzes vorzulegen, um die Möglichkeit zu schaffen, für solche Kompensationen den Kantonen generell einen bestimmten Anteil (z. B. 1 Prozent) aus den für den Nationalstrassenbau eingesetzten Mitteln zur Verfügung zu stellen.

Texte de la motion du 22 juin 1989

Il n'est pas rare que la construction des routes nationales implique des atteintes au paysage. Dans la mesure du possible, il y est remédié sur place, et les frais que cela entraîne sont imputés au projet en cause. Il serait souhaitable de prévoir également une compensation qui ne soit pas directement liée à la route, mais dans tous les cas affectée à la protection de sites naturels.

J'invite le Conseil fédéral à présenter un projet de modification de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants qui rende possible l'allocation aux cantons d'une part fixe (p.ex. 1 pour cent) des montants engagés pour la construction des routes nationales.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Bühler, Dobler, Ducret, Hänsenberger, Hefti, Jaggi, Jagmetti, Kuchler, Kündig, Masoni, Meier Hans, Meier Josi, Onken, Pillér, Reichmuth, Rhinow, Roth, Seiler, Simmen, Weber, Ziegler, Zimmerli, Zumbühl (24)

M. Flückiger: Il y a trente ans, s'ouvrirait le premier chantier des routes nationales dans notre pays. Aujourd'hui, quelque 1500 kilomètres d'autoroutes sont en service et il en reste moins de 400 à construire pour que le réseau soit terminé.

La réalisation de cette entreprise d'envergure était indispensable. Son principe même ne saurait souffrir aucune contestation. Cependant, un certain nombre de données, notamment politiques, ont changé depuis l'époque des premières études de tracés. C'est ainsi que la nécessité de mieux préserver l'environnement s'est imposée par étapes, avec de plus en plus de force et de conviction. Si, pour une minorité, l'écologie est devenue une sorte d'idéologie de substitution, la sauvegarde du milieu naturel apparaît comme une condition de survie de l'humanité aux yeux de l'ensemble des citoyens. Cette prise de conscience a entraîné la mise en place graduelle d'un dispositif légal de protection de la nature.

En matière de constructions routières, on a prévu un système

de compensation directe des atteintes au paysage sur les tracés d'autoroutes et dans leurs abords immédiats. Des mesures justifiées qu'il convient de parfaire, sachant que la notion de réaménagement de la nature connaît des limites techniques au voisinage de la route. En effet, les chantiers de construction, les routes d'accès, les remembrements qui leur sont associés, transforment irrémédiablement le paysage et détruisent des milieux naturels que l'on ne parviendra pas à reconstruire par compensation dans leur état initial. On peut replanter une haie mais pas un verger d'arbres à haute tige, de 50 ans ou une haie dense, haute et diversifiée. Il en va de même pour les milieux humides, les tourbières ou encore les prairies sèches dont la végétation typique et la faune si particulière ne se mettent en place qu'après de nombreuses années. La compensation directe à partir des études d'impact ne remplit qu'un rôle très partiel en raison du bruit, de la pollution et de la mortalité pour la faune, nuisance qui résulte de la proximité de la route. Il faut donc recréer, ailleurs que sur le tracé de la route, de nouveaux milieux dignes d'intérêt biologique, entretenir et améliorer les réserves naturelles, préserver certains sites existants et aménager des zones naturelles à but pédagogique et de loisirs. Encore faut-il avoir les moyens financiers d'une compensation décentralisée en n'importe quel point d'un canton concerné par la construction d'une route nationale.

En les sollicitant bien, les dispositions légales existantes pourraient éventuellement permettre le financement du programme précité. Or, nous savons que les textes en vigueur sont interprétés dans un sens plutôt restrictif, d'où l'idée que je défends de constituer un fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement, en relation avec le trafic routier. De mon point de vue, une modification de la loi fédérale concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants – pour aller dans le sens de mes vœux – trouverait dans l'article 36ter, alinéa 1er, de la constitution une base juridique suffisante.

Quant au renchérissement, minime, de l'ordre de 1 pour cent par exemple, du coût des futurs tronçons de routes nationales encore à réaliser, il serait en fait couvert par un simple transfert de fonds à partir des réserves constituées par la surtaxe de 30 centimes par litre de carburant, selon la loi du 23 mars 1985, réserve de l'ordre de 1,5 milliard de francs, comme on le sait. En admettant que le coût des tronçons d'autoroutes encore à construire soit un peu plus élevé par la création d'un fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement, cette augmentation n'est en aucun cas comparable à la hausse constante du coût des projets, hausse générée en particulier par les études d'impact, la multiplication des tunnels dans un but de protection de l'environnement, sans oublier le renchérissement qui reprend allègrement. A l'addition, ces facteurs pèsent plus lourd sur la facture que le modeste pourcentage que je propose, lequel, en permettant l'accélération des procédures dès lors que des oppositions deviendraient sans objet, pourrait bien conduire à des économies.

On objectera, non sans raisons, que les automobilistes en ont assez d'être rançonnés et qu'ils n'entendent pas que l'on étende la liste des tâches subventionnées à partir du produit des droits d'entrée sur les carburants. Je préviens ces récriminations justifiées en faisant observer que la ponction, pour les derniers tronçons des routes nationales à construire, n'affecterait que fort peu les réserves existantes et qu'une majoration de la surtaxe actuelle ne serait pas nécessaire.

Quant aux cantons qui pourraient crier à l'inégalité de traitement, dès lors que sur leur territoire les routes nationales sont déjà en service et que, de ce fait ils ne sauraient faire valoir de prétentions au titre du fonds fédéral de compensation en faveur de l'environnement, il faudrait leur rappeler alors que les régions, qui attendent toujours leurs tronçons d'autoroutes, les ont payés depuis longtemps sans en profiter, par les contributions de leurs automobilistes et, ce qui est plus grave, par les accidents de la circulation routière sur un réseau inadapté, ainsi que par le retard de leur développement économique. La création d'un fonds fédéral de l'environnement permettrait d'allouer aux cantons concernés une subvention égale à 1 pour cent, je le répète, du coût total de la route nationale traver-

sant leur territoire. Ce montant serait complété d'une somme identique à charge du canton. La fondation cantonale pour l'environnement ainsi dotée n'utiliserait que les intérêts du fonds pour mener à bien les projets qu'elle aurait préalablement soumis pour accord à la Confédération. Voilà pour les mécanismes.

Sur le terrain, la mise à disposition de moyens financiers pour l'accomplissement d'un travail utile pourrait avoir pour conséquence indirecte de voir levées certaines oppositions à l'achèvement de notre réseau autoroutier, ce qui, d'un point de vue politique, n'est pas à négliger.

En conclusion, permettez-moi d'évoquer un exemple précis. Dans le canton du Jura, sur le tracé de la future N16, au lieu-dit Les Gripons, on va construire l'échangeur indispensable pour permettre de relier la Transjurane à St-Ursanne et au reste du Clos du Doubs. Or, savez-vous que sur ce seul site on devra mettre un ruisseau – et même deux, m'a-t-on dit, mais restons-en à un – sous canalisation, raser une forêt et combler une partie de la vallée avec un point de remblai culminant à 18 mètres de hauteur? Le paysage s'en trouvera définitivement modifié. On se résignerait à l'inévitable avec d'autant moins de regret si l'on était assuré de disposer des ressources financières qui permettraient de compenser ailleurs le long de la chaîne du Mont Terri, par un acte écologique, la disparition du paysage familier des Gripons.

Tels sont l'esprit et l'objectif de ma motion. L'idée est d'autant plus facilement réalisable que l'on connaît des précédents. Pensons, par analogie, aux échanges de terrains pratiqués par des corporations de droit public qui doivent acquérir des parcelles appartenant à des privés, ainsi qu'à la loi sur les forêts qui impose de reboiser ailleurs les surfaces forestières supprimées.

Monsieur le Conseiller fédéral, je vous remercie par avance de souscrire à la motion que j'ai eu l'honneur de développer, comme je remercie ceux de mes collègues qui y ont apporté leur appui.

Bundesrat **Ogi**: Nach Artikel 28 des Treibstoffzollgesetzes leistet der Bund Beiträge an die Kosten von durch den motorisierten Strassenverkehr bedingten Massnahmen zur Erhaltung, Schonung oder Wiederherstellung von schützenswerten Landschaften mit Einschluss der Ortsbilder und Denkmäler. Bei Neu- und Ausbau von Nationalstrassen und Hauptstrassen sind die erforderlichen Landschaftsschutzmassnahmen gemäss Artikel 30 des Treibstoffzollgesetzes Bestandteil des Projektes. Mit diesen Bestimmungen werden alle durch den Strassenverkehr und den Strassenbau verursachten Landschaftsschutzmassnahmen im konkreten Einzelfall durch Bundesbeiträge abgedeckt. Dies gilt also auch dort, wo eine Landschaftsbeeinträchtigung nicht «im direkten Bereich der Strasse» liegt, sofern eine kausale Verursachung durch den Strassenverkehr glaubhaft nachgewiesen werden kann. Der in Artikel 36ter Absatz 1 Buchstabe d der Bundesverfassung statuierte Auftrag, wonach der Bund Beiträge an Landschaftsschutzmassnahmen zu leisten hat, die durch den motorisierten Strassenverkehr nötig werden, ist somit erfüllt.

Weiter erhalten die Kantone nicht werkgebundene, allgemeine Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeugverkehr geöffneten Strassen und den Finanzausgleich: im laufenden Jahr zusammen mit den ausserordentlichen Beiträgen von 150 Millionen Franken rund 414 Millionen Franken. Diese historisch aus dem alten Benzinzollviertel hervorgegangenen allgemeinen Beiträge sind angesichts der heutigen gezielten Werksubventionierungen nur noch damit zu begründen, dass sie der Abgeltung der mit dem Strassenbau und Strassenverkehr verbundenen Inkonvenienzen der Kantone und einer zusätzlichen Erleichterung der Finanzierung ihres Strassenwesens dienen sollen. Die Motion Flückiger verlangt daher eine Abgeltung, die bereits in den allgemeinen Beiträgen enthalten sein könnte. Für den Motionär ist den Kantonen offenbar zusätzlich zu den zweckgebundenen und den allgemeinen Beiträgen «generell ein bestimmter Anteil (zum Beispiel 1 Prozent) aus den für den Nationalstrassenbau eingesetzten Mitteln zur Verfügung zu stellen». Wenn die primäre Aufgabe des Nationalstrassenbaus dadurch nicht zusätzlich belastet

werden soll, könnte dies wohl nur über eine Umverteilung eines bestimmten Teils der allgemeinen Beiträge erfolgen. Es fragt sich daher, ob die Kantone damit materiell etwas gewinnen würden. Mit gleicher Argumentation könnten zudem solche zusätzlichen generellen Beiträge auch für andere Aufgaben gefordert werden. Artikel 36ter der Bundesverfassung verbietet solche generellen Beiträge oder Pauschalen an sich nicht. Hingegen gilt in jedem Fall verfassungsrechtlich die Zweckbindung des Geldes für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr. Das bedeutet für den Vollzug das Schaffen von Kontrollinstanzen zur Sicherstellung einer zweckbestimmten Verwendung solcher Pauschalen.

Neben den offenen verkehrs- und finanzpolitischen Fragen bedarf vor allem diese verfassungsrechtlich bedingte Vollzugsproblematik näherer Abklärung. Der Bundesrat möchte deshalb das Anliegen des Motionärs zur Prüfung entgegennehmen und beantragt Ihnen, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

M. Flückiger: Je remercie M. Ogi, conseiller fédéral, de l'exposé des motifs qu'il vient de nous présenter. Je prends acte que le Conseil fédéral accepte ma motion, sous la forme atténuée du postulat il est vrai.

Monsieur le Conseiller fédéral, bien que je ne puisse partager l'ensemble de vos motifs, notamment quant aux coûts de l'opération et à son financement, ainsi qu'aux possibilités existantes à partir des dispositions qui sont en cours de réaliser même partiellement la motion, je me rallie à la transformation de cette motion en postulat.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

89.529

Postulat Weber Begleitete Züge Personnel d'accompagnement des trains

Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1989

Der Bundesrat wird ersucht, die SBB künftig wieder vermehrt als echte Dienstleistung für den Kunden zu betrachten und dementsprechend zu fördern. Die Begleitung der Züge durch qualifiziertes Bahnpersonal ist dabei von zentraler Bedeutung.

Texte du postulat du 21 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à reconsidérer à l'avenir les CFF comme un service à la clientèle et à entreprendre des mesures dans ce sens. Dans cette optique, il est de la plus grande importance que les trains soient accompagnés par du personnel qualifié.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Affolter, Bühler, Ducret, Jagmetti, Meier Josi, Miville, Onken, Schoch, Simmen (9)

Frau **Weber**: Unmittelbarer Anlass für mein Postulat war die Ankündigung der SBB, dass die Züge im Regionalverkehr, also dort wo das betrieblich und technisch möglich und wirtschaftlich ausgewiesen ist, sowie die Züge im Agglomerationsverkehr grundsätzlich in Zukunft unbegleitet geführt werden. Diese Lösung soll gesamtschweizerisch gelten. Kurz nach dieser Verlautbarung wurde im Raum Zürich eine Frau im Zug ermordet, und das hat unsere Kollegin, Frau Ständerätin Simmen, veranlasst, eine Interpellation einzureichen, in der sie eindringlich darauf verwiesen hat, dass die Züge begleitet werden müssen. Unterdessen kam es im Kanton Zürich zu zwei weiteren Kriminalfällen in Zügen, und ein Wagen der S-Bahn ist sogar angezündet worden.

Motion Flückiger Nationalstrassen. Kompensation von Landschaftsbeeinträchtigungen

Motion Flückiger Routes nationales. Compensation des atteintes portées au paysage

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.539
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.10.1989 - 17:00
Date	
Data	
Seite	549-550
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 974

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.