

Die Mehrheit der Kommission konnte sich nach einer kurzen Diskussion dieser Sicht der Dinge anschliessen, eine Minderheit ist jedoch der Auffassung, dass das Schwergewicht der Erforschung und Erschliessung von Energiequellen auf alternative, erneuerbare Energien gelegt werden sollte, damit diese wettbewerbsfähig werden. Die Kohlenwasserstoffprospektion sei unwirtschaftlich und mit ihr bleibe die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern bestehen. Die Kenntnisse des eigenen Untergrundes könnten auch anders erworben werden.

M^{me} **Jeanprêtre** présente au nom de la commission le rapport écrit suivant:

1. Par son message du 24 août 1992, le Conseil fédéral propose aux Chambres d'adopter un arrêté fédéral sur la prorogation du crédit d'engagement pour l'octroi d'une aide financière à la SA Swisstopol Holding en vue de la continuation de la prospection d'hydrocarbures en Suisse. A l'échéance du délai de dix ans de l'arrêté fédéral du 15 décembre 1982, le crédit de dix millions de francs n'a été qu'à moitié utilisé.

2. Le 1er décembre 1992, le Conseil des Etats a approuvé par 20 voix contre une la prolongation du délai proposée.

3. La commission a examiné le 9 février 1993 le message du Conseil fédéral. Le 26 janvier 1993, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a encore envoyé à la commission un document intitulé «Compléments du DFTCE au message 'Swisstopol' du 24 août 1992». Ce document fournit des renseignements sur la technique à adopter. Il se fonde sur les conclusions d'un colloque qui a réuni des experts suisses et étrangers en août 1992; il informe également sur la nouvelle évaluation de la situation par le Conseil d'administration de Swisstopol.

Dans le document mentionné, le département déclare ce qui suit: «Nous souhaitons vivement que la prospection d'hydrocarbures se poursuive en Suisse. La continuation des travaux de Swisstopol est dans l'intérêt de l'approvisionnement du pays, mais aussi de sa politique énergétique et de sa politique de la recherche. Il semble que chaque pays a avantage à connaître exactement son sous-sol et les chances réelles – ou non – d'y découvrir des ressources à exploiter.»

Après une brève discussion, la majorité de la commission a pu se rallier à ce point de vue. Toutefois une minorité estime qu'en matière de recherche et d'exploitation de sources d'énergie, l'accent devrait être mis sur des énergies de substitution, renouvelables. Elle pense que la prospection d'hydrocarbures est peu rentable et n'élimine pas la dépendance à l'égard des agents énergétiques fossiles. Selon elle, la connaissance du sous-sol peut être acquise par d'autres moyens.

Antrag der Kommission

Die Kommission beantragt mit 12 zu 3 Stimmen bei 1 Enthaltung:

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Misteli, Danuser)

Nichteintreten

Proposition de la commission

La commission propose, par 12 voix contre 3 et une abstention:

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Misteli, Danuser)

Ne pas entrer en matière

Frau **Misteli**, Sprecherin der Minderheit: In diesem Rat wurde 1982 ein Kredit von 10 Millionen Franken für zehn Jahre gesprochen.

Nach Ablauf dieser zehn Jahre, Ende letzten Jahres, waren von diesem Kredit nur 4,8 Millionen Franken verbraucht.

In 40 Jahren der Probebohrungen gab es einen einzigen Erfolg: in Finsterwald mit einem Ertrag aus gefördertem Erdgas

von 11 Millionen. Investiert aber wurden bis Ende 1991 314 Millionen Franken. Das ist eine Erfolgsquote von etwas mehr als 3 Prozent.

Die Schweizer Banken wollten sich aus dem Verwaltungsrat der Swisstopol zurückziehen. Ab 1987 wurde auch der Finanzierungsschlüssel der Prospektionen von vormals 10 Prozent schweizerischer Beteiligung zu 90 Prozent ausländischer Beteiligung auf 51 Prozent zu 49 Prozent verändert.

Die Elf Aquitaine hat sich zurückgezogen. Der andere ausländische Partner macht nur weiter, wenn ein neuer, zusätzlicher Geldgeber gefunden werden kann.

Die Minderheit findet, dass das Signal klar ist.

Die Privatwirtschaft zieht sich zurück, weil die Erfolgchancen zu klein sind. Der Bund vergrössert prozentual sein Engagement und setzt in der heutigen Zeit ein falsches Zeichen. Wir müssen uns im klaren sein: Dieses Darlehen wird nie zurückbezahlt werden. Das richtige Signal wäre, das Programm «Energie 2000» konsequenter weiterzutreiben, Energie zu sparen, noch mehr zu sparen, und mit dem Ausbau erneuerbarer und umweltfreundlicher Energie unsere Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu verkleinern.

Die Kenntnisse über unseren Erduntergrund, über Erdwärme zum Beispiel, müssen gezielter und billiger beschaffen werden. Dazu brauchen wir keine Bohrlöcher von 25 Millionen Franken, wie sie in der Botschaft beschrieben sind.

Wir bitten Sie also, dem Minderheitsantrag zu folgen und für dieses luxuriöse, erfolglose 40jährige Löcherbohren die Krediterteilung abubrechen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit

offensichtliche Mehrheit

Für den Antrag der Minderheit

Minderheit

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1, 2

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Titre et préambule, art. 1, 2

Proposition de la commission

Adhérer à la décision du Conseil des Etats

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes

64 Stimmen

Dagegen

14 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

92.3035

Motion Zwahlen

Vereinfachung der Linienführung der N 16

Transjurane. Tunnel Moutier–Granges

Wortlaut der Motion vom 31. Januar 1992

Da die Opposition der betroffenen Bevölkerung gegen eine nicht leistungsfähige und zu lange Transjurane wächst (14 Gemeinden aus dem Tavannes-Tal und dem Grand Val) und aufgrund der Umweltverträglichkeitsstudien der Kantone Bern und Jura, die einer Aufteilung des Verkehrs bei Moutier in Richtung Balsthal den Vorzug geben, ersuchen wir den Bundesrat:

1. eine vergleichende Studie zwischen dem offiziellen Projekt und unserer Tunnelvariante Moutier–Grenchen Ost zu veranlassen, die alle Gesichtspunkte berücksichtigt;
 2. den Anhang des Bundesbeschlusses vom 21. Juni 1960 über das Nationalstrassennetz (SR 725.113.11) wie folgt zu ändern:
 - N 16 Boncourt (Grenze)–Porrentruy–Delémont–Moutier–Grenchen SO (Anschluss an N5): Klasse 2
 - N 16b Tavannes–Biel (Anschluss an N5): Klasse 2/3
- Punkt 2 unserer Motion kann erst verwirklicht werden, wenn die Ergebnisse der in Punkt 1 geforderten vergleichenden Studie vorliegen. Es besteht der feste Wunsch, dass sich dadurch der Baubeginn für diese letzte Etappe der N 16 nicht verzögert.

Texte de la motion du 31 janvier 1992

Etant donné l'opposition toujours plus importante de la population concernée (14 communes de la vallée de Tavannes et du Grand Val) à une Transjurane inefficace et trop longue et étant donné les conclusions des études d'impact sur l'environnement (EIE) de Berne et du Jura qui parviennent à une division du trafic à Moutier, direction Balsthal, nous demandons au Conseil fédéral:

1. d'entreprendre une étude comparative à tous points de vue entre le projet officiel de notre projet de tunnel Moutier–Granges Est;
2. de modifier l'annexe à l'arrêté du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales (RS 725.113.11) de la manière suivante:
 - N 16 Boncourt (frontière)–Porrentruy–Delémont–Moutier–Granges SO (raccordement à la N5): 2e classe
 - N 16b Tavannes–Bienne (raccordement à la N5): 2e/3e classe

La réalisation du point 2 de notre motion est liée au résultat de l'étude comparative demandée au point 1. Il est vivement souhaité que celle-ci n'entraîne aucun retard dans le début des travaux de cette ultime étape de la N 16.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Bär, Baumann, Baumberger, Béguelin, Berger, Bezzola, Bircher Peter, Bischof, Blatter, Bonny, Borel François, Borer Roland, Borradori, Brügger Cyrill, Brunner Christiane, Bühlmann, Bühler Gerold, Bundi, Bürgi, Caccia, Camponovo, Carobbio, Cavadini Adriano, Chevallaz, Cincera, Columberg, Comby, Cotti, Couchepin, Darbellay, de Dardel, David, Deiss, Dettling, Diener, Dormann, Dreher, Ducret, Duvoisin, Eggly, Engler, Epiney, Etique, Eymann Christoph, Fankhauser, Fehr, Fischer-Sursee, Fischer-Seengen, Frey Claude, Friderici Charles, Fritschi Oscar, Gardiol, Giezendanner, Gobet, Gonseth, Gros Jean-Michel, Gross Andreas, Guinand, Gysin, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hildbrand, Hollenstein, Iten Joseph, Jeanprêtre, Jenni Peter, Keller Anton, Keller Rudolf, Kern, Kühne, Leu Josef, Leuba, Maître, Mamie, Maspoli, Mauch Rolf, Meyer Theo, Miesch, Moser, Narbel, Neuenschwander, Oehler, Perey, Philipona, Poncet, Raggenbass, Rebeaud, Robert, Rohrbasser, Ruckstuhl, Ruf, Ruffy, Rychen, Sandoz, Savary, Scheidegger, Scherrer Werner, Scheurer Rémy, Schmidhalter, Schneider, Segmüller, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Sieber, Spielmann, Stalder, Stamm Luzi, Steffen, Steinemann, Strahm Rudolf, Theubet, Tschopp, Wick, Wittenwiler, Ziegler Jean, Zisyadis, Zölch, Zwahlen (119)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 8. April 1992

Rapport écrit du Conseil fédéral du 8 avril 1992

La motion demande des études afin de comparer le tracé de la N 16, fixé par l'Assemblée fédérale (Boncourt [frontière]–Porrentruy–Delémont–Moutier–Tavannes–Bienne [raccordement à la N5]), avec un nouveau projet qui relierait Moutier à Granges (N5) par un tunnel. Ces études visent en outre à mo-

difier l'arrêté fédéral du 21 juin 1960 fixant le réseau des routes nationales (RS 725.113.11); la nouvelle teneur serait la suivante:

- N 16 Boncourt (frontière)–Porrentruy–Delémont–Moutier–Granges (raccordement à la N 5): 2e classe
- N 16b Tavannes–Bienne (raccordement à la N 5): 2e/3e classe.

Il s'agit donc de dédoubler à très peu de distance la route nationale déjà en construction. De la sorte, on créerait des infrastructures qui, compte tenu des conditions géographiques, seraient totalement inutiles et, en outre, incompatibles avec les objectifs de la Confédération en matière de lutte contre la pollution de l'air. Le 10 septembre 1986, nous avons approuvé et transmis au Parlement un rapport au sujet de cette lutte. Il propose notamment de renoncer à étendre le réseau des routes nationales. Du reste, les Chambres n'ont pas contesté cette mesure qui a fait l'objet d'un arrêté. Dès lors, le 9 juin 1987, nous avons décidé de renoncer à demander l'extension du réseau.

Ne serait-ce que pour cela, nous devons rejeter la motion. D'ailleurs, l'accepter reviendrait – contrairement aux désirs de l'auteur – à retarder de 5 à 10 ans, voire davantage, la construction de la N 16 dans cette région. En effet, il faudrait procéder à des études comparatives, élaborer un message, préparer un arrêté, mettre au point, en étroite collaboration avec les cantons, les projets général et définitif, puis les faire approuver, le premier par le Conseil fédéral et le second par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE).

Par ailleurs, lors de la mise au point du message du 11 janvier 1984 concernant l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane, on a examiné la solution d'un tunnel reliant Court à la N 5 dans la région de Pieterlen/Longeau, au lieu d'un tracé empruntant la vallée de Tavannes. Quoique nous n'ayons alors pas écarté cette possibilité, allant jusqu'à proposer de la suivre en établissant les projets et de l'examiner sous tous ses aspects, nous avons précisé à la page 12 du message que:

«Toutefois, pour fixer le tracé fondamental de la Transjurane dans le réseau des routes nationales, les raisons exposées ci-après nous commandent de ne pas placer cette variante au premier plan; la Transjurane n'est nullement une route de transit à grande distance, mais une voie de communication ayant pour mission de relier entre elles les différentes régions du Jura, de les desservir et de les rattacher au réseau des routes nationales suisses. Si la vallée de Tavannes, les Franches-Montagnes et la vallée de Saint-Imier étaient en quelque sorte coupées de l'artère Transjurane par un tunnel menant des environs de Court à Pieterlen/Lengnau, celle-ci ne pourrait pas exercer sa fonction d'axe central de liaison et de desserte du Jura nord-ouest. D'ailleurs, la percée d'un tunnel direct Court–Pieterlen/Lengnau ne résoudrait pas les problèmes de trafic dans la vallée de Tavannes, à Pierre Pertuis et dans la région de Sonceboz-La Heutte. Des aménagements routiers supplémentaires devraient être réalisés aussi dans la vallée de Tavannes, ainsi que l'exigent clairement les pétitionnaires et le postulat Gehler. Le réseau routier local devrait être amélioré à de nombreux endroits. Considérée dans son ensemble, la solution d'un tunnel Court–Pieterlen/Lengnau n'apportait donc à la région pas moins de travaux au contraire, il y en aurait plus.»

Bien qu'englobée dans la planification, cette solution n'est plus d'actualité, maintenant que les projets général et définitif pour le tronçon La Heutte–Tavannes ont été approuvés. De plus, entre cette localité et Bienne, on prévoit une autoroute à quatre voies, ouverte au seul trafic motorisé; or, elle serait surdimensionnée et nullement justifiée pour absorber le trafic régional. Par conséquent, accepter la motion, voire la transmettre sous forme de postulat aurait des répercussions sur la N 16 entre Bienne et Tavannes, et en particulier sur le tronçon La Heutte–Tavannes, où il faudrait, le cas échéant, suspendre les travaux.

Enfin, le tracé proposé rejoindrait la N 5 dans la plaine de Granges, sensible sur le plan écologique. Or, le canton de Soleure a insisté pour un tracé en tunnel dans cette zone, si bien qu'il en serait de même pour la N 16. Ne serait-ce que pour des

questions de sécurité du trafic, un raccordement souterrain n'est guère envisageable.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

M. Zwahlen: Vous avez reçu de part et d'autre des préavis des communes de ma région. Les 15 communes qui m'ont mandaté pour déposer cette motion vous avaient adressé des documents l'année dernière, et au mois de novembre vous avez reçu une deuxième documentation d'une vingtaine de communes qui ne sont pas d'accord avec ma motion et qui vous demandent de la refuser.

J'aimerais préciser ici que la totalité des communes de ma région sont favorables à la Transjurane. Nous ne divergeons que sur le choix des tracés. C'est donc un élément utile à préciser, car la volonté politique et économique de la région est unanime: nous voulons cette Transjurane au plus vite. Cependant, depuis la décision qui a été prise le 5 octobre 1984 dans cette salle, les études d'impact ont été faites sur ordre de la Confédération et celles-ci amènent un nouvel élément dont nous devons tenir compte aujourd'hui. Sinon à quoi cela servirait-il de payer des études d'impact très chères? Les études d'impact qui ont été publiées en 1989 et 1990 seulement, je vous le rappelle, arrivent à la conclusion que si la Transjurane était construite entièrement de Moutier à Tavannes, elle n'absorberait que 50 pour cent du trafic alors que l'autre 50 pour cent irait engorger les vallées du Grand Val et du Thal soleurois, rendant la vie de ses habitants extrêmement difficile et obligeant à très court terme à imaginer de nouveau un tunnel ou une nouvelle route nationale dans cette région.

A l'origine, il faut le dire, les Jurassiens et les Bernois proposaient une Transjurane avec deux tronçons depuis Moutier. On souhaitait bifurquer sur Oensingen et sur Bienne, mais les Soleurois ont refusé le tronçon de Moutier à Oensingen, si bien qu'il a été décidé aux Chambres fédérales de ne retenir que le tronçon Moutier-Tavannes-Bienne.

Je ne suis pas d'accord avec la réponse du Conseil fédéral à ma motion, Monsieur le Conseiller fédéral, pour les raisons suivantes: vous évoquez le dédoublement d'une route nationale, la lutte contre la pollution de l'air et l'extension du réseau. Mais, c'est le contraire que veut notre motion. La construction du tronçon Moutier-Granges que nous proposons raccourcirait la route nationale de 7,7 kilomètres. Au niveau de la circulation, le tracé Moutier-Tavannes-Bienne représente 33 kilomètres, Moutier-Granges-Bienne n'en représente que 23. Il y aurait 10 kilomètres d'économie en distance parcourue, donc autant de carburant économisé, autant de pollution évitée. Au niveau de la dénivellation, Moutier-Tavannes-Bienne représente 570 mètres de dénivellation, alors que Moutier-Granges-Bienne ne représente que 110 mètres avec un tunnel plat – 1 pour cent de pente –, soit une économie de 460 mètres de dénivellation; autant d'économie de carburant, autant de pollution en moins.

Au niveau du trafic, la proposition que nous faisons, mais qui n'est qu'une suggestion, permettrait de maintenir sur la Transjurane à travers le tunnel Moutier-Granges, la totalité du trafic qui se trouverait sur cette route nationale et permettrait ainsi d'éviter de sacrifier, d'une part, la vallée de Tavannes et l'engorgement du Grand Val et du Thal soleurois.

Monsieur le Conseiller fédéral, vous dites que nous allons retarder de ce fait, par de nouvelles études, de 5 à 10 ans la construction de la N 16. Pourquoi un si long délai? Il serait possible probablement d'accélérer la procédure, mais quoi qu'il en soit nous n'avons jamais respecté les programmes prévus et, d'autre part, le débat d'aujourd'hui est peut-être un peu prématuré; car d'ici quelques jours, s'il arrivait que l'on refuse les 20 centimes sur les carburants, nous aurions alors largement le temps! Mais, de toute manière, il vaut mieux prendre un peu plus de temps et trouver une solution intelligente qui soit durable et qui évite de sacrifier deux vallées.

Le Conseil fédéral dit encore que la N 16 n'est pas une route de transit à grande distance, qu'elle doit être interrégionale. Il n'en reste pas moins que depuis Moutier, en direction de Bals-

thal-Oensingen, la N 16 va bientôt déverser des milliers de véhicules, de 7000 à 12 000 par jour, selon les chiffres des cantons de Berne et du Jura, d'ici l'an 2005, et de ce fait on engorgera cette vallée, on rendra impossible le trafic et on obligera la Confédération à présenter un nouveau projet. Il y aurait en plus près de 200 camions à l'heure sur cette route du Thal soleurois.

Alors, Mesdames et Messieurs les représentants du canton de Berne et du canton de Soleure, la balle est dans votre camp. Si vous n'acceptez pas ma motion aujourd'hui, vous aurez ce problème à résoudre très prochainement. C'est à vous de le résoudre; c'est à vous de m'aider à faire passer cette motion aujourd'hui. Je vous demande, par conséquent, d'accepter le point 1 de ma motion sous forme de motion, c'est-à-dire le principe d'une nouvelle étude qui est absolument nécessaire, et de transformer le point 2 de ma motion en postulat. Vous étiez, je vous le rappelle, 119 à signer ma motion lorsque je l'ai déposée le 31 janvier 1992. Je souhaite que vous reconnaissiez que le problème est là, qu'il est posé et qu'il est utile de refaire une nouvelle étude. Je vous remercie de votre soutien.

M^{me} Aubry: La plupart d'entre vous ont cosigné la motion Zwahlen, ce qui dans ma région, le Jura bernois, n'a pas été du tout apprécié. Je me fais le porte-parole aujourd'hui des maires, des conseillers municipaux de toutes les communes concernées – mis à part trois ou quatre qui ont appuyé M. Zwahlen – qui vous demandent de ne pas suivre cette motion.

Pourquoi? Il y a une raison importante. La Transjurane, nous la voulons tous. Elle a été acceptée dans ce conseil le 5 octobre 1984, avec un tracé qui a également été accepté par les communes, là où passe ce tracé. Si nous acceptons la motion Zwahlen, Moutier ne sera plus raccordé directement à la Transjurane, première chose. Deuxième chose, la Transjurane sera remise en question et reportée d'une dizaine d'années. Voulez-vous – ma question est primordiale et je m'adresse ici à tous les groupes – retarder l'évolution économique d'une région qui a plus de 7 pour cent de chômage, en suivant la motion Zwahlen?

Au nom de toutes ces communes du Jura bernois, qui ont accepté le tracé de la Transjurane, je vous demande, je vous supplie de voter non à la motion Zwahlen.

M. Schmied Walter: Je vous invite aussi en mon nom personnel, au nom de mon groupe et au nom de la grande majorité de la population du Jura bernois à rejeter la motion Zwahlen.

Pourquoi? M. Ogi, président de la Confédération, a fait allusion à des communes qui s'impatientaient et qui se sont adressées à notre Parlement. Ce sont des communes qui veulent être désenclavées. Elles veulent une route dont elles sont légitimement les héritières. La motion Zwahlen a un seul mérite, négatif, celui de retarder le tout d'une décennie, alors que le tracé de la Transjurane a été décidé dans ce plénum par vous-mêmes. Souvenez-vous que vous avez discuté du postulat 83.495 Gehler du 22 juin 1983 qui visait la construction d'un tunnel de Court à Pieterlen. Vous avez rejeté ce postulat. Cette motion-ci est plus draconienne et moins réfléchie que le postulat Gehler ne l'était. Quinze communes soutiennent M. Zwahlen, mais souvenez-vous que le Jura bernois compte 49 communes. Je vous laisse seul juge de ces rapports mathématiques.

On nous dit que le coût est plus ou moins identique. Mais, à titre d'honnêteté – et j'y tiens par les temps qui courent – il faut avouer que le 50 pour cent du tracé Bienne-Taubenloch-Péry-La Heutte-Sonceboz, et même jusqu'à Tavannes-Sonceboz-Tavannes étant reliés par deux tubes de deux pistes chacun sous forme de tunnel – est construit. Aujourd'hui, il est facile de revendiquer des routes jusqu'à son jardin, mais tout le monde veut rejeter les inconvénients liés à ces routes. Aussi, je comprends les intérêts de la vallée de Tavannes qui souhaiterait exporter les inconvénients à Granges. Mais à Granges, précisément là où déboucherait le tunnel, il y a une zone où la nature est protégée. Je précise ce point à l'intention des écologistes de ce Parlement, pour qu'ils le sachent aussi.

La motion Zwahlen crée davantage de problèmes qu'elle n'en résout. Il y a aussi les gens de la vallée du Grand Val, mais ces gens-là, ces communes-là n'ont pas voulu de bretelle, alors que l'on la leur avait offerte au départ. Elles sont malvenues maintenant de s'opposer au tracé qui désenclave une autre vallée.

En conclusion, je vous invite à rejeter la motion Zwahlen qui vient comme la grêle après les vendanges, et l'honnêteté aurait voulu qu'on la dépose avant la construction onéreuse du Pierre Pertuis à quatre pistes alors que le Gothard n'est doté que de deux pistes. Si nous avons construit ces quatre pistes, c'est pour désenclaver la vallée de Tavannes et relier la Transjurane à Bienne et au réseau des routes nationales. Je vous invite à suivre ce raisonnement.

Frau Misteli: Ich beantrage Ihnen, die vorliegende Motion abzulehnen.

Die Funktion der Transjurane, der N 16, ist die Verbindung der einzelnen Regionen des Juras sowie ein besserer Anschluss ans Mittelland und nicht der Durchgangsverkehr. Die Transjurane, insbesondere die Strecke zwischen Tavannes und Biel, ist heute schon überdimensioniert und nach unserer Meinung ein klassisches Beispiel einer Strasse, die noch mehr motorisierten Verkehr anzieht. Mit dem Tunnel unter dem Grenchenberg wird aber eine zweite Autostrasse geschaffen, d. h. noch mehr Neuverkehr. Dieser Neuverkehr bewirkt weit grössere Auswirkungen auf die Umwelt, als der verkürzte Weg zwischen Delémont und Grenchen vermeiden helfen würde.

Eine grosse zusätzliche Verkehrs- und Umweltbelastung würde die vorgeschlagene Autostrasse in der Grenchner Witi verursachen. Bieler könnten schneller über Grenchen nach Delémont fahren als durch den Jura. Wir haben in der Witi eine äusserst fragile ökologische Situation. Der Kanton Solothurn hat einen Teil der Witi ins nationale Inventar der Naturschutzgebiete aufnehmen lassen, um die N5 in einem Tunnel durch dieses Naturgebiet führen zu können. Das verhindert natürlich nicht, dass sich die Grenchner Witi und die N5 jetzt nicht vertragen. Schon nach dem Bau des N-5-Tunnels wird dort kein Hase mehr dem anderen Hasen gute Nacht sagen können. Die Luft- und Lärmbelastung wird aber beim Anschluss der vorgeschlagenen N16 unmittelbar vor dem Tunneleingang der N5 unter dem Landschaftsschutzgebiet unerträglich. Sie müssen sich das vorstellen: Das würde eine Abzweigung geben, ähnlich wie in Egerkingen, und das in einem Landschaftsschutzgebiet!

Wir sind gegen Ziffer 2 der Motion Zwahlen. Hingegen könnten wir darüber sprechen, ob eine vergleichende Studie gemacht werden soll. Aber auf jeden Fall darf sich die Situation in der Grenchner Witi nicht so darstellen, wie sie mit der Motion Zwahlen beabsichtigt ist.

Ich finde, wir sollten den Schwarzen Peter nicht auf Kosten der Betroffenen von einer Region in die andere schieben.

Scheidegger: Ich gehöre zu den Mitunterzeichnern der Motion, aber ich werde sie heute nicht unterstützen.

Weshalb habe ich sie unterschrieben? Weshalb stimme ich heute nicht zu?

Ich habe sie unterschrieben, weil es eine grosse Gefahr gibt, dass die Lastautos die Route von Oensingen direkt nach Moutier nehmen werden und dort den Anschluss auf die Autobahn suchen. Das ist eine grosse Gefahr für die Dörfer des Thales und eine grosse Belastung für die Bevölkerung, die dort wohnt. So war es irgendwie ein Wunschdenken, dass man mit dem Tunnel nach Grenchen die Lösung finden könnte. Dem ist aber nicht so. Dem ist gerade deshalb nicht so, weil sich der Bundesrat dazu durchgerungen hat, in der Grenchner Witi einen Tunnel zu bauen. Nun können Sie diesen Anschluss überhaupt nicht mehr bauen; das geht einfach nicht. Nachdem sich der Bundesrat für den Schutz der Grenchner Witi ausgesprochen hat, kann man mit diesem Bauwerk, mit diesem Tunnel, das Problem nicht mehr lösen.

Aus diesem Grund stimme ich heute gegen diese Motion, die ich seinerzeit unterschrieben habe, und bitte Sie, das gleiche zu tun.

Bundespräsident **Ogi:** Nachdem 119 Parlamentarier und Parlamentarierinnen die Motion unterschrieben haben, will ich Ihnen noch einmal in Erinnerung rufen, was die Motion will.

Die Motion verlangt vergleichende Studien zwischen dem genehmigten Projekt Boncourt (Grenze)–Biel und eine Tunnelvariante Moutier–Grenchen sowie eine entsprechende Aenderung des Netzbeschlusses, d. h., der besagte Tunnel nach Grenchen ist als Bestandteil der N 16 und die Strecke Tavannes–Biel neu als N16b vorzusehen.

Wenn Sie eine Karte in die Hand nehmen und anhand dieser Karte die Situation beurteilen, muss ich Ihnen sagen, dass eine Karte wohl mehr aussagt als hundert Worte. Ich darf in Erinnerung rufen, dass wir die Strecke Bözingen–Biel–La Heutte gebaut haben. Dieses Teilstück ist gebaut; die Strecke La Heutte–Tavannes bereits heute im Bau. Wenn Sie dem Begehren des Motionärs Rechnung tragen, würde dieses Gebiet, das zwischen Tavannes und Moutier heute auch Verkehrsprobleme hat, neue grosse Probleme bekommen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Ihnen sagen: Diese Motion können Sie, obwohl sie von 119 Ratsmitgliedern unterschrieben ist, nicht überweisen. Wenn Sie das tun, handeln Sie nicht konsequent. Wir haben schlicht und einfach kein Geld, um eine solche Luxusvariante bauen zu können.

Ich darf das vielleicht noch etwas eingehender begründen: Mit zwei Nationalstrassen auf engstem Raum würde eine Verkehrskapazität geschaffen, die geographisch und demographisch völlig unnötig ist.

Wir haben schlicht und einfach das Geld nicht mehr, respektive Sie geben es uns ja nicht! Wir wollen das bestehende Nationalstrassennetz fertigbauen, aber wir können diese Erweiterung nicht akzeptieren.

Im weiteren hat der Bundesrat im Rahmen des Luftreinhaltekonzepts beschlossen, dem Parlament – das möchte ich Ihnen in Erinnerung rufen – keine zusätzlichen Erweiterungen des Nationalstrassennetzes, wie sie hier zur Diskussion stehen, zu beantragen.

Die Annahme der Motion Zwahlen würde, entgegen dem ausdrücklichen Wunsch des Motionärs, den Bau der N16 in diesem Bereich erheblich verzögern. Sie würden begreifen, dass wir die geplante Strecke Tavannes–Reconvilier–Moutier sicher nicht in Angriff nehmen, bis wir Klarheit darüber hätten, ob wir jetzt beides oder ob wir den Tunnel bauen oder ob wir die bestehende N16 ausbauen können.

Da möchte ich auch den Vertretern des Kantons Jura sagen: Hier gehen Sie das Risiko einer Verzögerung ein, wenn Sie dieser Motion zustimmen. Die Aufnahme der neuen Linien in den Netzbeschluss, die Erarbeitung des generellen und alsdann des Ausführungsprojektes würden je eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfordern. Damit verzögerten wir das Ganze um einige Jahre.

Man kann nicht kommen und sagen: Eine Umweltverträglichkeitsprüfung lasse sich in einigen Monaten erarbeiten. Das ist heute nicht mehr möglich. Wir würden hier die Realisierung des vom Volk genehmigten Teilstücks in Frage stellen. Das Volk hat abgestimmt und will die N16 bauen.

Deshalb möchte ich Sie bitten, zur Kenntnis zu nehmen, dass neue Umweltverträglichkeitsprüfungen erfahrungsgemäss – ich verzeifle manchmal als Chef EVED, wie lange das dauert – etliche Jahre, wenn nicht ein Jahrzehnt oder sogar mehr, beanspruchen. Eine eventuelle Einstellung laufender Arbeiten müsste somit geprüft werden – geprüft werden in dieser hart geprüften Gegend, wenn ich das so sagen darf.

Bei den Arbeiten zur Botschaft über die Transjurane wurden Tunnellösungen wie die hier vorgeschlagene bereits einmal untersucht. Ich rufe Ihnen das auch in Erinnerung. Diese Lösung wurde aus verschiedenen Gründen, nicht zuletzt auch wegen der Zufahrt zum Berner Jura und in den Kanton Jura, aber auch wegen der Zufahrt Richtung St-Imier und weiter Richtung La Chaux-de-Fonds, eingehend geprüft. Sie wurde abgelehnt.

Warum wurde sie abgelehnt?

1. Die N16 darf nicht als Transitfernverkehrsstrasse, sondern muss als Strassenverbindung konzipiert werden, die die einzelnen Regionen des Jura miteinander verbindet und sie in diesem Sinne nicht abschneidet. Diese Verbindung soll auch

ermöglichen, das Ganze in das nationale Netz zu integrieren, anzuschliessen.

2. Bei der gewünschten Tunnellösung und bei einer N 16b von Biel nach Tavannes müssen zwischen Tavannes und Moutier Strassen gebaut werden, müssen Dorfumfahrungen gebaut werden, die jetzt mit diesem Projekt nicht mehr gebaut werden müssten, weil wir die N 16 in bezug auf die Linienführung in diese Region legen können.

3. Die vorgeschlagene Tunnellösung wird gesamthaft mehr und nicht weniger Strassen in die Gegend bringen. Ich möchte Sie bitten, dass Sie das aus meinem Munde zur Kenntnis nehmen. Es werden mehr Strassen gebaut – ob sie dann benützt werden, ist eine andere Frage.

4. Der Anschluss der N 16 an die N 5 im ökologisch äusserst heiklen Bereich der Grenchner Witi ist heute nicht mehr zu verantworten. Frau Misteli hat es gesagt; ich muss es den Solothurnern klar und deutlich sagen – Herr Scheidegger hat unterschrieben, hat es aber hier dargestellt –: Man kann den Anschluss nicht unterirdisch an die N 16 auf der Grenchner Witi machen, die wir unterfahren sollen/müssen/dürfen. Man kann nicht sagen, der Anschluss müsse gemacht werden, der Anschluss könne nur in die Grenchner Witi gelegt werden. Ein unterirdischer Anschluss ist dort schlicht und einfach nicht möglich. Sie müssen wissen, meine lieben Solothurner, was Sie wollen!

Drei politisch brisante Gesichtspunkte sind zu berücksichtigen:

1. Der Berner Jura hätte bei einer vernünftigen Realisierung des Motionsvorschlages keine Autobahn mehr, denn die heutige N 16 von Biel nach Moutier müsste zurückklassiert werden, und Moutier, das die jetzige N 16 will, wäre Richtung Bern nicht mehr optimal an das Nationalstrassennetz angeschlossen. Das muss ich Ihnen ebenfalls in Erinnerung rufen. Ich sage das auch den Bernern, die diese Motion unterschrieben haben.

2. Infolge dieser Rückklassierung wäre ernsthaft zu prüfen, ob der Kanton Bern nicht einen Teil der bereits unter dem Titel «Nationalstrassen» geleisteten Bundesbeiträge zurückzahlen müsste. Ich frage mich als Berner: Wo würde der Kanton Bern das Geld hernehmen?

3. Die Verteilung der Bau- und Betriebskosten erfolgt nach dem Territorialitätsprinzip. Der Kanton Solothurn müsste daher einen grossen Anteil dieser Aufwendungen für ein Nationalstrassenstück übernehmen, das ihm verkehrstechnisch und verkehrspolitisch wenig nützt.

Ich bitte Sie, diese Überlegungen zu berücksichtigen, wenn Sie jetzt zu dieser Motion Stellung beziehen. Ich bitte Sie im Namen des Bundesrates, hier an Ihre konsequente Haltung zu denken, an Ihre Budgetbeschlüsse, an Ihre Erklärungen im Zusammenhang mit den Budgets zu denken und diese Motion abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion

18 Stimmen

Dagegen

75 Stimmen

91.3074

Motion Spielmann

Erhaltung der Meinungspresse

Survie des journaux d'opinion

Wortlaut der Motion vom 19. März 1991

Auf Anfang 1991 sind die Tarife für die Beförderung der Zeitungen massiv erhöht worden. Zu dieser Erhöhung kommen neue Bestimmungen über die Adressierung und das Retourneren gewisser Sendungen.

Diese Massnahmen gefährden die Existenz von Zeitungen und Zeitschriften, die über keine Werbeeinnahmen verfügen. Die Meinungs- und die Verbandspresse sind davon am stärksten betroffen.

Da diese Publikationen im politischen und kulturellen Leben sowie im Verbandsleben eine wesentliche Rolle spielen, fordere ich den Bundesrat auf, so schnell wie möglich die erforderlichen Massnahmen zu ergreifen, damit die PTT-Betriebe auf die 1991 in Kraft getretenen und die für 1993 vorgesehenen Tarifierhöhungen und Bestimmungen verzichten.

Texte de la motion du 19 mars 1991

Depuis le début de 1991, les tarifs applicables au transport des journaux ont été massivement augmentés. A ces hausses s'ajoutent encore les nouvelles dispositions mises en vigueur concernant les questions liées à l'adressage et au retour de certains exemplaires.

Ces mesures mettent gravement en péril l'existence des journaux et périodiques qui ne disposent pas de ressources publicitaires. Les journaux et publications d'opinion et d'association seront les plus touchés par ces mesures.

Considérant que ces publications jouent un rôle primordial dans la vie politique, culturelle et associative de notre pays, je demande au Conseil fédéral de prendre rapidement les mesures utiles pour que les PTT renoncent aux augmentations et aux dispositions entrées en vigueur en 1991 et celles prévues pour le début de 1993.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 28. August 1991

Rapport écrit du Conseil fédéral

du 28 août 1991

Pour élaborer les modifications entrées en vigueur le 1er février 1991 dans le service postal des journaux, les PTT ont collaboré étroitement avec les représentants de l'Association suisse des éditeurs de journaux et de périodiques pendant plus de deux ans. Ce faisant, ils ont dû tenir compte des divers objectifs, intentions et voeux formulés au titre de la politique d'aide à la presse, tels que le maintien d'une presse diversifiée ou l'aide à la presse quotidienne, locale et régionale.

Le modèle tarifaire proposé finalement par les PTT et approuvé le 27 juin 1990 par le Conseil fédéral a permis de satisfaire dans une large mesure les exigences requises par la politique d'aide à la presse. En effet, le soutien accordé à la presse est limité de manière judicieuse et gradué de telle sorte que le transport des quotidiens, des journaux locaux et des journaux régionaux soit soumis à des taxes préférentielles. Les critères tarifaires appliqués en matière de «poids» et de «tirage» favorisent de surcroît les journaux qui ont particulièrement besoin d'être soutenus en vertu de la politique d'aide à la presse (tirage jusqu'à 20 000 exemplaires et poids n'excédant pas 75 g); ils bénéficient de taxes réduites.

Le produit des taxes des journaux de faible poids et, partant, le taux de couverture des frais sont extrêmement bas. Un journal pesant jusqu'à 50 g et tiré à moins de 20 000 exemplaires rapportait jusqu'ici 3,5 centimes aux PTT, alors que le dépôt, l'expédition et la distribution dudit journal leur coûtent en moyenne 30 centimes. La taxe perçue maintenant pour un journal de ce genre ne s'élève qu'à 5 centimes. Lorsqu'on a décidé d'augmenter les prix, il a fallu prendre ces éléments en considération, tout comme le rapport entre les frais supplémentaires et le prix de l'abonnement. A cet égard, on peut dire que le relèvement de la taxe est relativement modeste, puisque son taux ne dépasse généralement pas 5 pour cent. Bien qu'étant aussi assujettis à des taxes plus élevées, les journaux de faible poids sont loin de couvrir leurs frais. Même les mesures tarifaires qui ont été prises ne permettent pas à la branche du service des journaux d'atteindre le degré de couverture des frais escompté de 50 pour cent.

Motion Zwahlen Vereinfachung der Linienführung der N 16

Motion Zwahlen Transjurane. Tunnel Moutier-Granges

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.3035
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.03.1993 - 08:00
Date	
Data	
Seite	64-68
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 333

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.