

Zehnte Sitzung – Dixième séance

Donnerstag 9. März 1989, Vormittag
Jeudi 9 mars 1989, matin

08.00 h

Vorsitz – Présidence: M. Ruffy

Le président: J'ai le plaisir d'ouvrir cette séance. J'aimerais, avant d'aborder les points qui sont à l'ordre du jour, vous présenter M. Gerschwiler qui est à ma gauche et qui est nouveau Secrétaire général adjoint.

Nous allons jouer donc aujourd'hui avec la «deuxième garniture». *(Rires)* Nous espérons quand même remplir correctement notre tâche, et je souhaite d'emblée à M. Gerschwiler beaucoup de satisfaction dans ses travaux. *(Applaudissements)*

Nous passons au premier point de l'ordre du jour, soit les interventions personnelles relevant du Département fédéral des transports et des communications et d'énergie, selon la liste séparée qui vous a été distribuée ici.

88.471

Motion Martin

**Oeffentlicher Verkehr in
 Agglomerationen. Bundeshilfe
 Développement des transports
 publics d'agglomération. Soutien
 de la Confédération**

Wortlaut der Motion vom 13. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, der Bundesversammlung ein Konzept für die Unterstützung von Projekten zum Ausbau des öffentlichen Agglomerationsverkehrs durch den Bund vorzulegen, das sich auf die bestehenden Verfassungsbestimmungen stützt.

Texte de la motion du 13 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé de présenter à l'Assemblée fédérale un concept de soutien par la Confédération des projets de développement des transports publics dits d'agglomération dans le cadre des dispositions constitutionnelles existantes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aguet, Aregger, Béguelin, Bonvin, Brélaz, Cavadini, Cevey, Darbellay, Ducret, Etique, Fehr, Frey Claude, Friderici, Jeanprêtre, Kohler, Loretan, Maitre, Martin Jacques, Matthey, Meizoz, Mühlemann, Nabholz, Perey, Petitpierre, Rebeaud, Ruffy, Savary-Vaud, Schmidhalter, Spoerry (29)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le peuple et les cantons suisses viennent de rejeter le projet de politique coordonnée des transports. Ce refus prive la Confédération d'intervenir dans plusieurs secteurs de l'activité de nos transports publics et il convient d'examiner comment les problèmes posés pourront être résolus par d'autres voies et moyens.

Un problème d'importance majeure concerne les transports publics d'agglomération. Les transports publics des grandes villes véhiculent chaque année, sur de courtes distances, 755 millions de voyageurs. Les CFF, à titre de comparaison, en transportent 230 millions, sur de plus lon-

gues distances, il est vrai. Le rôle fondamental des transports publics d'agglomération n'est plus à démontrer: il s'accroît avec les problèmes posés par la pollution et le bruit de la circulation privée.

De plus, ces transports joueront un rôle toujours plus déterminant pour l'usage de nos CFF eux-mêmes. C'est par les transports d'agglomération que la clientèle la plus nombreuse se rendra vers les gares, qu'elle vienne de l'intérieur de l'agglomération elle-même ou de l'extérieur. Dans ce dernier cas, des transports d'agglomération performants encourageront les clients CFF à utiliser les parkings d'échange à l'extérieur des villes et à renoncer à utiliser leur propre voiture pour se rendre à la gare.

Mais le développement de transports publics d'agglomération exige des moyens lourds et onéreux qui dépassent les possibilités financières des seuls communes et cantons. C'est devenu une tâche nationale.

C'est la raison pour laquelle je demande au Conseil fédéral d'utiliser toutes les possibilités permises par la Constitution fédérale pour proposer sans délai un concept de soutien par la Confédération des projets de développement des transports publics d'agglomération, en se fondant notamment sur les articles 36bis, 36ter et 37 de notre constitution et en proposant à l'Assemblée fédérale les modifications légales indispensables.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 9. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988

Le terme de «transport d'agglomération» n'est précisé nulle part dans la législation fédérale. Dans le langage courant, on entend par là le trafic dans les agglomérations urbaines, en premier lieu les déplacements pendulaires des travailleurs et des écoliers. Selon les circonstances, on leur ajoute un trafic d'agglomération d'acception plus ou moins étendue et même des déplacements internes aux localités.

D'après le recensement fédéral de la population 1980, les déplacements pendulaires de personnes actives, écoliers et étudiants dans les agglomérations s'effectuaient à raison de 32 pour cent exclusivement à pied ou à bicyclette, de 41 pour cent au moyen de la voiture individuelle ou du cyclomoteur et de 27 pour cent environ au moyen des transports publics (bus, tram et train). Dans l'intérêt d'une réduction des charges polluantes de l'atmosphère, de la lutte contre le bruit ainsi que pour atteindre les objectifs de l'aménagement du territoire, il est important de promouvoir les transports publics dans les agglomérations urbaines, ces derniers pouvant d'ailleurs servir de liens entre les transports publics des villes et ceux des régions.

Le Conseil fédéral est parfaitement conscient de l'importance des transports publics d'agglomération. Ceux-ci bénéficient en effet d'une part importante des moyens que la Confédération alloue chaque année au trafic régional. Ils comprennent en particulier l'indemnisation des CFF pour leurs prestations de service public en trafic régional ainsi que les indemnités, aides aux investissements et contributions au maintien de l'exploitation des chemins de fer privés et entreprises d'autobus; ont été tenus jusqu'ici à l'écart de ces aides les services de transport exclusivement locaux. Les contributions de la Confédération au secteur des agglomérations devraient se monter aujourd'hui à quelque 40 millions de francs.

Cependant, la promotion du transport dans les agglomérations n'est guère uniforme. Les aides financières et les indemnités dépendent dans leur principe et pour leur volume de la nature de l'entreprise: régie fédérale (CFF ou PTT) ou entreprise de transport concessionnaire (chemins de fer privés, services d'autobus). La délimitation entre les trafics régional, d'agglomération ou local n'est d'ailleurs pas toujours exempte de difficultés.

Avant de se prononcer sur la question de savoir s'il convient d'étendre encore l'aide fédérale, il faut tenir compte simultanément des exigences adressées à la Confédération en matière de trafic interrégional, de desserte des régions rurales, en particulier de montagne ou de la périphérie, ainsi

que de trafic international, entre autres pour les transports combinés. Par-delà ces problèmes, c'est bien la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons qui est concernée, principalement en matière de financement du trafic routier.

Les produits affectés des droits sur les carburants ne peuvent, au sens de l'article 36ter de la Constitution fédérale, être engagés en faveur des transports publics que si les mesures envisagées sont en rapport avec le trafic routier (mise en sécurité des passages à niveau, construction de places de parc près des gares, autres mesures de séparation des courants de circulation).

Les bases constitutionnelles d'une politique coordonnée des transports, que le peuple et les cantons ont rejetées le 12 juin 1988, auraient créé des possibilités de redéfinir fondamentalement l'attribution des tâches et des moyens financiers dans les transports publics. Le Conseil fédéral est disposé à examiner quelles sont les possibilités existantes, en s'appuyant sur le droit constitutionnel en vigueur, pour mieux organiser le développement et la promotion des transports publics par la Confédération et les cantons. En cela, il ne peut s'agir d'une mesure isolée. Il est nécessaire de procéder à des études et de faire des réflexions qui englobent l'ensemble des interdépendances, ainsi que le Conseil fédéral l'expose dans sa prise de position relative à la motion Scheidegger sur la politique des transports dans les agglomérations. C'est la raison pour laquelle il ne peut pas s'engager sur un programme précis. Mais il partage les intérêts fondamentaux du motionnaire.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

88.304

Motion Scheidegger

Agglomerationsverkehrspolitik

Trafic dans les agglomérations

Wortlaut der Motion vom 29. Februar 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, den eidgenössischen Räten eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen sind, damit namhafte Beiträge auch an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen geleistet werden können. Im weiteren sollen im Regionalverkehr, und dabei insbesondere auch im Agglomerationsverkehr, alle öffentlichen Transportunternehmungen, die gleichartige Leistungen erbringen, seitens des Bundes gleichbehandelt werden.

Texte de la motion du 29 février 1988

Le Conseil fédéral est chargé de soumettre aux Chambres fédérales un projet prévoyant qu'une part suffisante des recettes obtenues par la perception des droits de douane sur les carburants soit versée aux cantons, afin de permettre de subventionner convenablement la construction et l'entretien des routes communales aussi.

En outre, toutes les entreprises assurant les transports publics sur le plan régional, dans les agglomérations notamment, doivent être traitées de façon identique par la Confédération si elles offrent des prestations équivalentes.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Büttiker, Cevey, Eggenberg-Thun; Fehr, Frey Claude, Kohler, Loretan, Martin Paul-René, Perey, Petitpierre, Pidoux, Savary-Vaud, Segond, Wanner

(14)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Erstmals in der Geschichte der schweizerischen Verkehrspolitik dürfte es vorgekommen sein, dass sich Vertreter des Bundes, des Kantons, der Region und der Kernstadt zusammengefunden haben, um Lösungsmöglichkeiten für eines der grössten Sorgenkinder unseres Landes – den Agglomerationsverkehr – zu erarbeiten. Dies geschah unter Beachtung der Anliegen einer Gesamtverkehrspolitik und dabei speziell jener des Regionalverkehrs:

Die Agglomerationsverkehrsstudie Bern (eine Pilotstudie zur Verkehrspolitik in den Agglomerationen) wurde der Öffentlichkeit am 15. Januar 1988 vorgestellt. Der Bericht zeigt einmal mehr deutlich, dass Lösungen des Agglomerationsverkehrs nicht nur von den Agglomerationen selbst getroffen werden können. Es braucht Neuregelungen dieses Problems mit massgeblicher Mithilfe des Bundes, die aber auch den im ländlichen Raum gelegenen Städten und ihrem Hinterland zugute kommen. Dabei soll der öffentliche Verkehr unabhängig von der Art der Transportunternehmung unterstützt werden. Im weiteren sollen die auf Gemeindestrassen «erwirtschafteten» Treibstoffzollerträge diesen Strassen in vermehrter Masse zugeführt werden. In den Agglomerationen erwachsen dem Bund Treibstoffzollerträge, die weit über das hinausgehen, was er selbst für Strassen ausgibt.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 9. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 9 novembre 1988

1. Die Motion beinhaltet zwei verschiedene Forderungen, welche in der Folge separat behandelt werden:

Einerseits wird der Bundesrat beauftragt, eine Vorlage zu unterbreiten, wonach den Kantonen genügend Treibstoffzollerträge zuzuweisen seien, damit diese namhafte Beiträge an den Bau und Unterhalt von Gemeindestrassen leisten können.

Andererseits soll der Bund alle öffentlichen Transportunternehmungen, welche im Regional- und insbesondere im Agglomerationsverkehr gleichartige Leistungen erbringen, gleichbehandeln. Diese Forderung läuft darauf hinaus, dass der konzessionierte Regional- und Agglomerationsverkehr inklusive städtische Verkehrsbetriebe und PTT-Automobildienste vermehrt bzw. neu in den Genuss von Bundesbeiträgen kommen soll.

2. Gemäss Bundesverfassung ist das Strassenwesen, also der Bau, Betrieb und Unterhalt von Strassen im allgemeinen Sache der Kantone und Gemeinden. Einzig die Nationalstrassen sind ein Gemeinschaftswerk von Bund und Kantonen. An die Aufwendungen, die die Kantone für ihr Strassenwesen haben, erhalten sie vom Bund gemäss Bundesverfassung und Treibstoffzollgesetz (TZG) neben verschiedenen werkgebundenen Beiträgen auch allgemeine, d. h. nicht an die Errichtung oder den Unterhalt bestimmter Werke gebundene Beiträge an die Strassenlasten und für den Finanzausgleich im Strassenwesen. Dabei stehen bedeutende Beträge im Spiel. Im Jahre 1986 erhielten die Kantone unter diesen Titeln gesamthaft 403 Millionen Franken und im Jahre 1987 411 Millionen Franken ausbezahlt. Die Betreffnisse werden ihnen nach einem im TZG und in der Verordnung über die nicht werkgebundenen Treibstoffzollanteile niedergelegten Verteilschlüssel zugeteilt. Wie die Kantone diese Beträge für ihre eigenen Bedürfnisse und auf die Gemeinden aufteilen, richtet sich nach dem kantonalen Recht.

Nach Artikel 4 Absatz 5 des TZG wird der Anteil am Treibstoffzollertrag für Beiträge an die Kosten der dem Motorfahrzeug geöffneten Strassen und den Finanzausgleich für jeweils vier Jahre festgelegt; er beträgt mindestens 12 Prozent der für den Strassenverkehr bestimmten Treibstoffzölle. Die Festlegung erfolgt im Rahmen des Finanzplanes. Zurzeit werden den Kantonen über das gesetzliche Minimum von 12 Prozent hinaus 150 Millionen Franken jährlich ausbezahlt. Dieser Betrag kann so lange ausgerichtet werden, als die aus den zweckgebundenen Treibstoffzollerträgen gespiesene Rückstellung Strassenverkehr abzubauen ist. Fällt die Rückstellung unter den Stand einer angemessenen

Motion Martin Oeffentlicher Verkehr in Agglomerationen. Bundeshilfe

Motion Martin Développement des transports publics d'agglomération. Soutien de la Confédération

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.471
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	346-347
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 200

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.