

eminenter Bedeutung. Ich konnte bei einem Besuch vor einiger Zeit selbst feststellen, dass hier der Volkswille klar besteht: Man will und man braucht diese Strasse.

Die Leute sehen mit etwas Besorgnis dieser Abstimmung über die Kleeblatt-Initiative entgegen, weil ja die ganze Schweiz über ihr Wohl oder Schicksal entscheiden kann. Zum Baubeginn bei der N 1: Hier sind die Arbeiten vorangeschritten. Auch hier wurden wir von seiten der Kantone Freiburg und Waadt gebeten, diese Arbeiten nicht zu unterbrechen, sondern sie voranzutreiben. Herr Günter hat gesagt: Es gibt den politischen und den juristischen Weg. Wir sollten den richtigen Weg gehen, d. h. jetzt möglichst rasch diese Angelegenheit zur Volksabstimmung vorlegen und zugleich nicht Arbeiten provozieren, die man noch zurückstellen könnte.

Wir versuchen also, hier einen Mittelweg zu gehen. Ich bitte Sie aber, diese Motion abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung der Motion	53 Stimmen
Dagegen	90 Stimmen

**Le président:** Je suis contraint de vous proposer une modification de l'ordre du jour. Nous allons poursuivre avec les propositions individuelles concernant le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie jusqu'à 10 h 15. Nous traiterons ensuite les divergences concernant les détenteurs de bétail dans les régions de montagne, objet qui devrait être rapidement liquidé. Enfin, nous aborderons la poursuite de la loi sur les subventions. Nous ne traiterons donc pas aujourd'hui le dossier des pétitions.

L'objet suivant de la liste individuelle est la motion Béguelin «Place de parc près des gares. Contribution aux frais de construction».

88.527

### Motion Béguelin

#### Bahnhofparkplätze. Baubeiträge

#### Places de parc près des gares.

#### Contributions aux frais de construction

#### Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1988

Der Bundesrat wird beauftragt, die Beiträge an den Bau von Parkplätzen bei Bahnhöfen von «20 bis 50 Prozent» der anrechenbaren Kosten auf «50 bis 80 Prozent» zu erhöhen. Gleichzeitig soll er die SBB und die öffentlichen Transportunternehmen auffordern, ihre diesbezügliche Planung voranzutreiben.

#### Texte de la motion du 22 juin 1988

Le Conseil fédéral est chargé de porter les contributions actuelles de «20 à 50 pour cent» des frais imputables pour la construction de places de parc près des gares à «50 à 80 pour cent». Simultanément, le Conseil fédéral incitera les CFF et les entreprises de transports publics à accélérer leur planification en la matière.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Suite à l'échec de la politique coordonnée des transports devant le peuple, il s'agit de promouvoir, dans un premier temps, les diverses composantes non contestées de la politique des transports. L'encouragement de la construction de places de parc près des gares en est une. Les dispositions

constitutionnelles actuelles, qui avaient un caractère transitoire en attendant la PCT, ont acquis maintenant un statut définitif, pour un certain temps tout au moins. Il s'agit donc d'utiliser en plein les compétences qu'elles octroient.

Pour les contributions aux frais de construction de places de parc près des gares, ces compétences sont réglées par l'article 24 de la loi sur l'utilisation des droits d'entrée sur les carburants. Jusqu'à présent, cet article n'a été que fort modestement utilisé puisque les montants versés sont de l'ordre de quelques millions par an. Les besoins sont considérables pourtant, mais les entreprises de transports publics ne paraissent pas être très motivées en la matière, sans doute parce qu'une part importante du financement reste aléatoire. Pourtant, des accès sûrs et garantis aux gares représentent le complément indispensable au succès de RAIL 2000. Il ne sert à rien d'aller vite entre deux gares, si l'accès à ces dernières est lent et problématique.

#### Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. November 1988

#### Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 novembre 1988

Pour les raisons énumérées ci-après, il n'est pas possible de faire passer de 50 à 80 pour cent les contributions fédérales aux frais de construction des places de parc près des gares, qui oscillent actuellement entre 20 et 50 pour cent, voire 60 pour les places difficiles à financer.

1. Les dispositions régissant l'affectation du produit des droits d'entrée sur les carburants obligent la Confédération à verser les plus hautes contributions pour la construction des routes nationales qui sont financées de la sorte à raison de 50 à 90, voire 97 pour cent; cette contribution est de 20 à 80, ou même 85 pour cent pour les routes principales et de 40 à 80, éventuellement de 90 pour cent lorsqu'il s'agit de supprimer les passages à niveau ou d'en améliorer la sécurité. Les taux de contribution pour les routes nationales ou principales s'appliquent également aux frais des mesures de protection de l'environnement et du paysage nécessitées par le trafic routier ainsi qu'à ceux résultant d'ouvrages de protection contre les forces de la nature. Seule condition à cela: ces projets doivent être parties intégrantes de la construction ou de l'aménagement des routes susnommées. Dans les autres cas, la participation de la Confédération oscille entre 10 et 60 pour cent. Il serait difficile d'admettre que les places de parc obtiennent un montant accru à 50, voire 80 pour cent, alors que les taux sont de 30 à 60 pour cent pour les mesures anti-bruit, de 20 à 37,5 pour cent (soit la moitié des contributions fédérales qui sont de 40 à 75 pour cent) pour les mesures visant à remédier aux dégâts des forêts, de 10 à 35 pour cent pour les mesures de protection de l'environnement nécessitées par le trafic routier ou encore de 20 à 45 pour cent pour l'endiguement de torrents et les corrections de cours d'eau.

2. Cette inégalité des taux serait en outre accentuée du fait que lesdites places de parc sont en général utilisées moyennant rémunération ce qui, dans les grandes villes surtout, est source d'un rendement ordinairement normal. Ajoutons que, souvent en pareil cas, ce sont des sociétés de capitaux qui construisent et exploitent les silos à voitures. En effet, les frais sont en l'occurrence trop élevés pour les compagnies de chemins de fer; celles-ci se contentent de collaborer ou non à la gestion. La contribution fédérale ne sert donc qu'à faciliter la recherche de capitaux et à surmonter les difficultés initiales. Généralement, un taux de participation aux frais de construction de 20 à 30 pour cent suffit amplement, par le biais d'un prêt exempt d'intérêts les cinq premières années. Des contributions plus élevées sont allouées uniquement lorsque le contrat prévoit des réductions tarifaires pour les usagers du rail. Les villes et localités plus petites se voient accorder des montants plus substantiels allant de 35 à 50, voire 60 pour cent. Il est vrai que le terrain nécessaire appartient alors, dans la plupart des cas, soit à l'entreprise de chemin de fer, soit à la commune. Une contribution à fonds perdu permet généralement d'en subventionner l'achat ainsi que les autres frais de construction, si bien que ces places de parc peuvent aussi devenir rentables.

3. La gradation de contributions, qui veut que les grandes agglomérations bénéficient des taux les moins élevés tandis que les places aménagées en campagne sont mieux subventionnées, est avant tout question de transport et de communication. Construire davantage de places de parc près des gares de campagne vise à limiter à la source le trafic privé, plus particulièrement celui des navetteurs, et à le drainer vers les transports publics. Abstraction faite de ce que le terrain y coûte cher et est ainsi utilisé de façon moins productive, dans les grandes agglomérations, il faut endiguer le nombre des places de parc près des gares car elles provoquent un surcroît de trafic peu apprécié; elles peuvent en outre s'avérer néfastes pour la productivité des transports publics urbains et suburbains.

4. Ni le bas niveau des contributions ni l'indétermination des CFF et des autres compagnies de transports publics ne doivent être mis en cause si la réalisation du nombre de places de parc voulues ne peut s'accroître du jour au lendemain. Il faut plutôt chercher la réponse à ce problème du côté du manque endémique de place et dans les exigences légales. De telles installations doivent en effet tenir compte, non seulement de l'aménagement du territoire et de l'impact sur l'environnement, mais encore des directives issues du droit des chemins de fer et de la construction, ou celles prescrites par la police de la route, etc. Ajoutons que, souvent, les autorités communales chargées de délivrer les autorisations de construire ne sont pas spécialement intéressées par ces installations, car elles sont à leurs yeux destinées à des personnes de l'extérieur qui ne leur apportent pas d'avantages financiers, mais plutôt un surcroît de nuisances.

Malgré tout, en 1987, des contributions pour un montant de 7 451 150 francs ont permis de réaliser 16 installations totalisant 1481 places. Pour 1988, ces chiffres seront vraisemblablement de 11 millions de francs pour 41 nouvelles installations et 2137 places. Les données articulées pour 1989 sont de l'ordre de 24 millions de francs et de 29 installations totalisant 3870 places.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates  
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

**M. Béguelin:** Les places de parc près des gares constituent un instrument privilégié de complémentarité des deux moyens de transport principaux, et d'efficacité de l'ensemble du système de transport des voyageurs. C'est pourquoi la réponse du Conseil fédéral qui refuse l'augmentation du taux de subvention pour ces places de parc me paraît incompréhensible.

Dans son argumentation, le Conseil fédéral rappelle que les contributions pour les routes nationales sont financées de 50 à 90 pour cent, pour les routes principales de 20 à 80 pour cent, pour la suppression des passages à niveau de 40 à 80 pour cent etc.

Pourquoi ne pas admettre des taux se situant dans les mêmes fourchettes pour les places de parc près des gares? Il faut se souvenir du but visé: obtenir un transfert non contraignant du trafic automobile vers les transports publics. D'ailleurs, le texte du Conseil fédéral n'est pas exempt de contradictions. En page 3, il reconnaît «l'urgence et la nécessité de construire des places de parc près des gares», mais, à la fin, il dit que «les autorités communales chargées de délivrer les autorisations de construire ne sont pas spécialement intéressées par ces installations, car elles sont, à leurs yeux, destinées à des personnes de l'extérieur qui n'apportent pas d'avantages financiers mais plutôt un surcroît de nuisances». C'est précisément pour surmonter ces résistances locales qu'un coup de pouce supplémentaire est souhaitable.

Pour ces raisons, je vous invite à soutenir la motion.

**Bundesrat Ogi:** Es ist dies eine Frage der Höhe der Beitragssätze. Die Beitragssätze von 20 bis 50 Prozent bzw. 60 Prozent sind durchaus im Rahmen der übrigen Treibstoffzoller-

träge. Man sollte hier nicht eine Ausnahme machen. Sie wissen aber, dass wir die ganze Problematik im Zusammenhang mit den Aufträgen über den Agglomerationsverkehr studieren werden. Die Stossrichtung der Motion Béguelin wird in diese Überlegungen zweifelsohne auch einzubeziehen sein.

Wir bitten Sie, diese Motion abzulehnen und uns die Möglichkeit zu geben, den ganzen Fragenkomplex im Zusammenhang mit diesen Aufträgen – die Sie uns heute überweisen haben –, aber auch mit den Überlegungen des Bundesrates in bezug auf die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs zu studieren. Der Bundesrat wird schon demnächst ein Papier verabschieden und dann auch eine Vernehmlassung durchführen, um festzustellen, wie dieser Agglomerationsverkehr gefördert werden könnte.

Deshalb bitte ich Sie, die Motion jetzt abzulehnen und die Lösung des Problems im Sinne des Vorschlages anzugehen.

**M. Béguelin:** Suite aux explications de M. Ogi, conseiller fédéral, je suis d'accord de transformer ma motion en postulat.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

88.783

**Motion Bodenmann  
Ausbau der N 9 im Oberwallis  
Aménagement de la N 9  
dans le Haut-Valais**

*Wortlaut der Motion vom 7. Oktober 1988*

Der Bundesrat wird beauftragt dem Parlament den Antrag zu stellen, die Nationalstrasse N 9 im Wallis zwischen Siders Ost und Massbrücke bei Brig neu nicht als durchgehend vierspurige Autobahn zu bauen.

*Texte de la motion du 7 octobre 1988*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement de renoncer à aménager la N 9 en autoroute à quatre pistes sur tout le tronçon situé entre Sierre-est et le pont de «Massbrücke» à Brigue.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bäumlin Richard, Bäumlin Ursula, Braunschweig, Brügger, Danuser, Fankhauser, Hafner Ursula, Jeanprêtre, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Stappung, Ulrich (15)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Alle Argumente, welche den Ausbau einer vierspurigen Nationalstrasse durch das Oberwallis befürworten, stützen sich auf die Studien von Professor Bovy. Seither haben sich die Rahmenbedingungen verändert:

– Neuere Studien zeigen auf, dass das Oberwallis sowohl in der Richtung Süd-West wie Süd-Nord ideal durch das Verladen der Autos und Lastwagen auf die Schiene umweltfreundlich und schnell durchfahren werden kann. So wird bereits anstelle des Rawils eine Bahnlösung studiert.

– Die Umweltverträglichkeitsprüfungen zeigen auf, dass die heute schon zu hohe Luftbelastung sich durch den Bau einer vierspurigen Autobahn sogar erhöhen wird.

– Die Bodenverluste vorab auch an geeigneten Fruchtflächen in dem engen Tal sind zu gross.

Angesichts dieser Tatsachen fordern immer breitere Kreise eine angepasste Lösung im Sinne der Vorschläge des ehemaligen Vizedirektors der Lonza, Alphons Egger.

Diese Motion öffnet den Weg zu einer konsensfähigen Lösung.

## **Motion Béguelin Bahnhofparkplätze. Baubeiträge**

## **Motion Béguelin Places de parc près des gares. Contributions aux frais de construction**

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	88.527
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	369-370
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 212

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.