

CH_VB 88.527 vom 9. März 1989

Bundesverwaltung, 1989-03-09, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.527

FR: CH_VB 88.527 du 9 mars 1989

IT: CH_VB 88.527 del 9 marzo 1989

Erwägungen

E. 9

mars 1989 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 Treibstoffzollerträge. 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 überwiesen 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 #ST# 88.783 Motion Bodenmann Ausbaugrad 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 Allé 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 Fruchtfolgeflächen in dem engen Tal sind zu gross. Angesichts dieser Tatsachen fordern immer breitere Kreise eine angepasstere Lösung im Sinne der Vorschläge des ehemaligen Vizedirektors der Lonza, Alphons Egger. Diese Motion öffnet den Weg zu einer konsensfähigen Lösung.

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali 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 primaverale Rat
Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung

E. 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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.