

CH_VB 84.452 vom 16. Dezember 1985

Bundesverwaltung, 1985-12-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_84.452

FR: CH_VB 84.452 du 16 décembre 1985

IT: CH_VB 84.452 del 16 dicembre 1985

Erwägungen

E. 16

Dezember 1985 2081 Motion Salvioni dimanche. Par ailleurs, la N2 sera délestée par la route du Simplon, entièrement améliorée en l'an 2000.' Les calculs théoriques figurant dans le rapport précité du Conseil fédéral montrent surtout comment le trafic lourd se développerait sans mesures de police; le Conseil fédéral n'est cependant pas disposé à assister à pareille évolution sans réagir. Aujourd'hui déjà, le trafic des camions est contenu dans certaines limites par lesdites mesures. De plus, il faut imputer au trafic routier la couverture de tous les coûts qu'il occasionne. L'introduction d'une redevance sur les poids lourds, proportionnelle au kilométrage, telle qu'elle fut prévue dans le message du Conseil fédéral du 16 janvier 1980, aurait constitué un pas dans ce sens. Cette proposition devra être réexaminée lors de l'application de la CGST. La réintroduction de l'interdiction de circuler à certaines heures pourrait constituer un autre instrument efficace. En dernier ressort, le Conseil fédéral prévoit dans son message sur les bases d'une politique coordonnée des transports, d'insérer dans la constitution la disposition suivante: - Lorsque l'intérêt général l'exige, la Confédération peut établir par la voie législative des mesures propres à décharger les routes du trafic marchandises à grandes distances. Cet ensemble de mesures devrait permettre d'éviter que la N2 ne soit engorgée par le trafic lourd. Par contre, la construction immédiate d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes ne résoudrait guère les problèmes. La croissance ininterrompue du trafic routier dans le transit alpin ne résulte pas du manque de capacité de nos chemins de fer. La Suisse ne peut pas influencer sur cette situation. Les marchandises qui sont chargées sur des camions à l'étranger sont en règle générale perdues pour les chemins de fer alpins. Elles peuvent tout au plus être ramenées au rail grâce au ferroutage. Contrairement à l'acheminement des semi-remorques et des caisses mobiles, le transport ferroviaire de trains routiers et de leurs conducteurs sur le trajet relativement court reliant la région de Baie au Tessin ne fait pas partie des segments intéressants du trafic de ferroutage. Il constitue une solution plutôt discutable tant du point de vue technique que du point de vue économique. Le fait que ce système consiste à transporter et la marchandise et le véhicule routier sur lequel elle est chargée réduit de moitié le tonnage net par rapport aux trains traditionnels de marchandises ou de conteneurs. La chaussée roulante Fribourg-en-Brisgau/Bâle - Lugano sert principalement à transporter des trains routiers de plus de 28 t de poids global qui, en vertu de la loi sur la circulation routière, ne sont pas autorisés à traverser la Suisse par la route. Elle représente une solution de rechange écologique en réponse aux demandes présentées à de nombreuses reprises par les transporteurs routiers étrangers. Ces derniers proposent que nos normes sur les poids maximaux des camions soient adaptées à celles qui existent dans les Etats de la CEE. Le ferroutage n'est guère attrayant pour les trains routiers pesant moins de 28 t. Pour que la N2 soit sensiblement allégée, il faudrait que les prix de transport par ferroutage soient abaissés bien au-dessous des coûts de production des chemins de fer. Le fort subventionnement des tarifs

appliqués en l'occurrence pourrait se répercuter négativement sur les autres genres de transport et favoriser le remplacement du trafic par wagons complets, assez intéressant du point de vue financier, par du trafic de ferroutage. Ces répercussions ne sont pas souhaitables. La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes ne semble judicieuse au Conseil fédéral que si sa rentabilité peut être envisagée avec un minimum de fiabilité, ce qui ne serait pas le cas dans les circonstances actuelles. Les négociations avec l'étranger ne sauraient donc porter uniquement sur le tracé et le financement de la nouvelle ligne. Sinon, il ne serait pas exclu que la capacité de transport supplémentaire mise à disposition par les chemins de fer suisses ne soit pas utilisée, car les conditions-cadre en vigueur à l'étranger rendent le transport routier plus attractif que l'acheminement par nos tunnels ferroviaires. Les conventions avec les pays limitrophes devraient dès lors reposer sur une conception de l'écoulement du futur transit et sur un projet de répartition du trafic rail/route dans toute la zone alpine. Cette stratégie ne peut toutefois être couronnée de succès que si les parties contractantes sont à même de donner des assurances définitives à ce sujet. Pour le moment, tant les conditions juridiques que politiques font défaut en la matière. L'intégration d'une nouvelle traversée alpine dans le réseau des futures transversales ferroviaires (NTF) est possible, en principe, pour toutes les variantes des NTF et des chemins de fer alpins. La construction anticipée des NTF ne bloquerait absolument pas la situation. Pour les raisons ci-dessus, le Conseil fédéral est d'avis que les travaux proposés par l'auteur de la motion ne sont pas indispensables pour le moment. Cela ne le libère pas de l'obligation de suivre attentivement l'évolution du trafic de transit et de la politique européenne des transports et d'intervenir dans la mesure de ses possibilités au niveau des ministres des transports.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral
Le Conseil fédéral recommande de rejeter la motion.
Antrag Salvioni
Gemäss Artikel 36 Absatz 2 Geschäftsreglement Nationalrat wird die folgende Aufteilung beantragt: Motion Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wieder aufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Eisenbahn-Alpentransversale begonnen werden kann. Zu diesem Zweck Postulat Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wieder aufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit dem Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale begonnen werden kann. Zu diesem Zweck Proposition Salvioni selon l'article 36, 2e alinéa, du règlement du Conseil national, la motion est fractionnée comme il suit: Motion •Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais. A cet effet, ... Postulat Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de construction d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais. A cet effet

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Motion Salvioni Eisenbahn-Alpentransversale Motion Salvioni Ligne ferroviaire à travers les Alpes In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1985 Année Anno Band V Volume Volume Session Wintersession Session Session d'hiver Sessione Sessione invernale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 09 Séance Seduta Geschäftsnummer 84.452 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.12.1985 - 14:30 Date Data Seite 2080-2081 Page Pagina Ref. No

E. 20

013 936 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.