

CH_VB 87.937 vom 31. Dezember 1992

Bundesverwaltung, 1992-12-31, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_87.937

FR: CH_VB 87.937 du 31 décembre 1992

IT: CH_VB 87.937 del 31 dicembre 1992

Erwägungen

E. 1

Hätte man in der Schweiz immer dagegen argumentiert, dass ein Teilstück einer Autobahn gebaut wird, hätten wir in den letzten zwanzig Jahren überhaupt keine durchgehenden Autobahnstrecken in Betrieb nehmen können.

E. 2

Lösungsvorschläge, welche den Bedürfnissen des Umweltschutzes, der schweizerischen Wirtschaft, den internationalen Beziehungen und einer optimalen Zusammenarbeit zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und den privaten Transportunternehmen Rechnung tragen;

E. 3

Les besoins pour les investissements, les possibilités de financement et les propositions pour l'aménagement de la politique des tarifs pour le transport public des marchandises. Mitunterzeichner- Cosignataires: Béguin, Ducret, Hänsen-berger, Hefti, Hunziker, Jagmetti, Masoni, Villiger (8) M. Flückiger: Depuis quelques années se développent et s'affrontent deux conceptions opposées du trafic marchandises dans notre pays. Est-ce l'introduction de la taxe poids lourds qui a été le détonateur des divergences entre, d'une part, les pragmatiques qui démontrent que la route et le rail sont complémentaires et, d'autre part, les partisans de restrictions à la circulation routière, restrictions incontestables pour défendre l'environnement, selon ces derniers? C'est possible. Toujours est-il, qu'aujourd'hui, certains milieux préconisent des mesures contraignantes qui, si elles étaient appliquées, auraient pour effet pratiquement de bannir le transport de marchandises par camions, dits lourds, de notre réseau routier, cela, Mesdames et Messieurs, en contradiction avec nos intérêts économiques autant qu'avec notre vocation internationale historique de permettre le passage nord-sud des personnes et des biens. Crainte exagérée? Sûrement pas si l'on sait qu'à une législation routière qui passe pour la plus sévère et la plus restrictive d'Europe on voudrait encore ajouter des chicanes allant, par exemple, jusqu'à l'interdiction de dépasser pour les camions empruntant nos autoroutes. Autant dire que nos routes nationales seraient alors impraticables, partagées dans chaque sens en deux files parallèles de véhicules, l'une lente (les camions), l'autre à peine plus rapide (les automobiles légères). Nous aurions enfin inventé le véritable train routier! Dans le temps où fleurissent de telles propositions, le trafic marchandises par routes continue à augmenter et la Suisse demeure, elle, intangible au centre géographique de l'Europe de l'Ouest. Elle n'a les moyens ni d'enrayer le premier ni de changer le second de ces deux éléments. Par contre, ses autorités ont le devoir d'analyser le développement du trafic marchandises et d'élaborer les solutions qui font actuellement défaut et cela pour l'avenir proche et lointain. En effet, n'est-il pas patent que de nombreux tronçons de nos autoroutes sont d'ores et déjà saturés?

On ne le contes-tera pas, pas plus que l'on ne peut contester que, dans les vallées alpêtres conduisant au tunnel du Gothard, les nuisances du trafic lourd et du tourisme atteignent la cote d'alerte, notamment en ce qui concerne la pollution atmosphérique. Si dans les milieux officiels on est acquis au couplage route/ rail pour faire face à cette situation, par contre l'extention souhaitée du ferroutage, de même que l'acheminement de conteneurs, se heurte à des obstacles dus aux insuffisances d'infrastructure, manque de matériel roulant, tunnels trop bas, auxquels s'ajoute une politique tarifaire pas vraiment compétitive. Ce qui fait que la route continue sa progression et explique, peut-être en partie, que les comptes des CFF pour 1987, font ressortir que le trafic marchandises a diminué de 1,5 pour cent durant l'exercice et les produits générés par ce dernier de 2,2 pour cent. Ces constatations objectives de l'évolution du trafic marchandise et de quelques-uns des paramètres à prendre en considération - augmentation par la route, diminution par le rail - s'inscrivent sur fond de grands projets de nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes. La «gué-guerre» des variantes a commencé. On joue le Gothard contre le Loetschberg-Simplon, à moins que ce ne soit les deux contre la variante en Y entre Tessin, Uri et Grisons, ou encore l'inverse. Bref, au stade exploratoire on peut parler d'imbroglio. Vient encore s'y ajouter la volonté affichée des promoteurs du canal du Rhône au Rhin, de faire en sorte que cette voie navigable s'impose comme l'alternative au trafic marchandises routier et ferroviaire que l'on ne parviendra plus à maîtriser, pensent-ils. Comment ne pas supputer également les effets induits sur le trafic marchandises de l'accomplissement du grand marché intérieur de la Communauté économique européenne? Certes, nous savons que tout ne sera pas fondamentalement bouleversé au douzième coup sonnante à l'horloge de la CEE, le 31 décembre 1992. Mais que cela dérange ou non, à

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Postulat Bühler Tarifverbände des öffentlichen Verkehrs. Leitkonzept Postulat Bühler Principes directeurs pour instituer des communautés tarifaires dans les transports publics In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1988 Année Anno Band I Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaveraile Rat Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 02 Séance Seduta Geschäftsnummer 87.937 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 01.03.1988 - 08:00 Date Data Seite 25-27 Page Pagina Ref. No 20 016 308 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.