

CH_VB 89.824 vom 22. März 1990

Bundesverwaltung, 1990-03-22, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.824

FR: CH_VB 89.824 du 22 mars 1990

IT: CH_VB 89.824 del 22 marzo 1990

Erwägungen

E. 22

März 1990 N 641 Anschlussgleisegesetz und Heimatschutzgesetz Gebrauch machen muss und direkt intervenieren sollte. Zum Schluss: Man sollte die Bundesgesetze in unseren 26 Kantonen nicht nur dann anwenden, wenn sie geldwerten Charakter haben, wenn es Subventionen gibt, sondern eben auch dann, wenn Verpflichtungen im Interesse des Raumes, im Interesse von Natur und Landschaft damit verbunden sind. Ich wäre - wie gesagt - dankbar, wenn Herr Bundespräsident Koller hier noch etwas nähere Aufschlüsse geben könnte. Bundespräsident Koller: Ich kann mich hier relativ kurz fassen, weil wir die gleiche Problematik anlässlich der Interpellation von Herrn Nationalrat Wiederkehr schon behandelt haben. Raumplanung ist in unserem Land eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Kantonen und Gemeinden. Der Bundesrat ist daher der Ueberzeugung, dass wir dieses wichtige Problem nur vorantreiben können, wenn wir in einem Geist der Kooperation zwischen diesen verschiedenen Gewalten unseres Landes die Aufgabe lösen. Eine Konfrontationspolitik führt uns wenig weiter. Aber Sie wissen, dass der Bundesrat dann, wenn Zureden nichts mehr nützt, auch bereit ist, die nötigen rechtlichen Schritte einzuleiten, Rechtsmittel an das Bundesgericht zu ergreifen oder - wie wir das in einem Fall gemacht haben - auch einmal einen Kanton zu mahnen. Aber grundsätzlich muss die Raumplanung in einem Geiste des Einvernehmens zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden gelöst werden. Wir haben in diesem Geist schon Beachtliches erreicht. Das will nicht heissen, dass nicht noch weitere Verbesserungen möglich sind. Wenn eindeutig ist, dass Rechtsverletzungen bösgläubig nach wie vor begangen werden, wird der Bund notfalls auch milden ihm zur Verfügung stehenden Rechtsmitteln durchgreifen. Le président: L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la nouvelle réponse du Conseil fédéral. #ST# 88.074 Anschlussgleisegesetz Voies de raccordement ferroviaires. Loi Botschaft und Gesetzentwurf vom 14. November 1988 (BBIII, 1438) Message et projet de loi du 14 novembre 1988 (FF III, 1374) Beschluss des Ständerates vom 14. März 1989 Décision du Conseil des Etats du 14 mars 1989 Antrag der Kommission Eintreten Proposition de la commission Entrer en matière M. Meizoz, rapporteur: Les questions de droit relatives aux voies de raccordement entre le réseau des chemins de fer suisses et des établissements industriels sont actuellement réglées par une loi plus que centenaire puisqu'elle date du 19 décembre 1874. Cette loi, qui a donné satisfaction dans son principe et dans son application, correspond à la situation d'un marché des transports caractérisé par le monopole du chemin de fer qui régna jusqu'au milieu du vingtième siècle. La situation est aujourd'hui inversée. Le rail doit se battre pour se créer une clientèle, pour la garder et surtout pour l'élargir. La mise en place de nouvelles voies de raccordement constitue précisément un moyen efficace de réaliser ce but. Le projet de refonte totale de la loi de 1874 fait suite à une motion de M. Müller-Meilen, conseiller national. Il a pour but d'actualiser des dispositions légales qui ne répondent plus tout à fait aux exigences de notre époque, notamment dans

les domaines juridique et économique, de la politique générale des transports, de l'aménagement du territoire et de la protection de l'environnement. La construction de voies industrielles de raccordement figure au nombre des mesures que le Conseil fédéral a préconisées dans son rapport sur la «Stratégie de lutte contre la pollution de l'air» du 10 septembre 1986 pour réduire la quantité de polluants rejetés dans l'atmosphère par les véhicules. La création de telles voies, qui a été marquée par une certaine stagnation imputable notamment à l'absence de subventions, favoriserait le trafic combiné et rendrait possible le développement sur une large échelle d'une chaîne de transport ininterrompue qu'on appelle aussi «transport de bout en bout». Elle doit donc être stimulée, d'autant plus qu'aujourd'hui 4000 entreprises industrielles, soit une sur quatre seulement, sont raccordées au réseau ferroviaire. Une enquête réalisée en 1985 a fait apparaître qu'il existe des projets pour plus de 200 voies industrielles de raccordement. L'adoption de la nouvelle loi en accélérerait la réalisation, entraînant ainsi une exploitation accrue du potentiel disponible. Compte tenu du volume de transport actuel par voies de raccordement, on peut s'attendre, en cas de concrétisation, à l'horizon 2000, de tous les projets recensés, à une augmentation des transports de 1,2 million de tonnes par année. Ce volume représente un transfert de la route au rail de quelque 120 millions de tonnes/kilomètre, soit 2 pour cent du volume du trafic total. La circulation des poids lourds sur les routes en serait naturellement réduite d'autant. A la question de savoir s'il est judicieux de promouvoir la construction des voies de raccordement, alors que le trafic par wagons complets enregistre un taux de couverture des coûts en-core insuffisant, on peut répondre par l'affirmative. En effet, ce taux s'améliore avec l'augmentation du trafic entre entreprises disposant de voies de raccordement, alors qu'il recule lorsque, faute de telles voies, les marchandises doivent être transportées de gare à gare et faire l'objet d'une ou deux opérations de transbordement en cours de route. Les investissements effectués pour les lignes et les gares de triage s'en trouveraient valorisés et mieux rentabilisés. Il y a lieu de souligner que la Confédération subventionne la construction de voies de raccordement privées en application d'une ordonnance du Conseil fédéral édictée le 23 avril 1986, celle-ci étant fondée sur les articles 18, 19 et 38 de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. La mise en valeur des zones industrielles et artisanales au moyen de voies de raccordement est aussi importante pour des motifs inhérents à l'aménagement du territoire, à la protection de l'environnement et à la politique des transports. La Commission des transports et du trafic accorde d'autant plus de poids à cet aspect des choses que le Conseil fédéral a déjà exprimé des vues semblables dans son rapport sur l'aménagement du territoire publié en 1987 où l'on peut lire: «Les transports et le milieu bâti sont interdépendants; il importe de mieux les coordonner. La structure du milieu bâti est optimale lorsque le trafic est faible; les conditions du trafic sont optimales lorsque l'utilisation de surfaces et d'énergie, les émissions et les atteintes à la nature, au paysage et aux sites construits sont minimales. Ces objectifs sont en règle générale plus faciles à atteindre par le biais des transports publics. Le report du trafic privé sur les transports publics contribue à diminuer les atteintes à l'homme, à la nature et aux constructions.» Ces réflexions plaident de façon convaincante en faveur de la nouvelle loi. Le Conseil des Etats a amendé le projet de loi sur plusieurs points pour mieux l'harmoniser avec la législation sur l'aménagement du territoire. C'est ainsi qu'il a créé un nouvel article 4bis, qu'il a biffé l'article 5 relatif au droit de passage et qu'il a remodelé l'article 6, qui devient l'article 16 et traite de l'expropriation. Je reviens maintenant sur ces trois points. Le Conseil des Etats a introduit un nouvel article 4bis selon lequel les cantons sont appelés à

prendre les initiatives utiles par des mesures d'aménagement du territoire pour que les zones industrielles et artisanales soient desservies par des voies de raccordement. C'est de bonne politique et de nature à faciliter et à al-

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Loretan Ungenügender Vollzug von Bundesgesetzen im Bereich der Raumplanung Interpellation Loretan Aménagement du territoire. Carences dans l'application de la loi In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1990 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverale Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 15 Séance Seduta Geschäftsnummer 89.824 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 22.03.1990 - 15:00 Date Data Seite 638-641 Page Pagina Ref. No 20 018 403 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.