

CH_VB 91.014 vom 6. Juni 1991

Bundesverwaltung, 1991-06-06, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.014

FR: CH_VB 91.014 du 6 juin 1991

IT: CH_VB 91.014 del 6 giugno 1991

Erwägungen

E. 6

Juni 1991 407 Eisenbahn-Grossprojekte Eintreten ist obligatorisch L'entrée en matière est acquise de plein droit Gesamtberatung - Traitement global du projet Titel und Ingress, Art. 1-4 Titre et préambule, art. 1-4 Gesamtabstimmung - Vote sur l'ensemble Für Annahme des Entwurfes 28 Stimmen (Einstimmigkeit) An den Nationalrat-Au Conseil national #ST# 90.086 Eisenbahn-Grossprojekte. Plangenehmigungsverfahren Grands projets de chemins de fer. Procédure d'approbation des plans Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. Januar 1991 (BBI1977) Message et projet d'arrêté du 30 janvier 1991 (FF 1941) Antrag der Kommission Eintreten Antrag Bühler Nichteintreten Proposition de la commission Entrer en matière Proposition Bühler Ne pas entrer en matière Le président: Je dois faire une remarque préliminaire qui ne concerne que le texte français. Veuillez prendre note d'une rectification du dépliant. A l'article 6, alinéa 3, on doit lire «lors- que des variantes sont présentées à l'examen préliminaire, l'office fédéral peut réduire les exigences relatives au docu- ment requis». Ensuite, à l'article 13bis, alinéa 3, il faut lire: «les intéressés peuvent être invités en groupes à l'audience de conciliation. Dans ce cas, les membres des autres groupes de personnes expropriées ne sont pas admis à l'audience». M. Fluckiger, rapporteur: Le projet actuellement en discus- sion trouve son origine dans un postulat de la Commission des transports et du trafic du Conseil national. Les retards impor- tants enregistrés lors de l'ouverture du chantier de la ligne de la Vereina ont, à l'époque, fourni l'occasion à cette commission de présenter un postulat. Le Parlement avait adopté ce projet de construction à la session d'hiver 1986, après d'intenses discus- sions. Or, le premier coup de pioche n'a pu être donné qu'au mois d'avril de cette année, soit quatre ans et demi plus tard. Les oppositions et les recours déposés auprès du Tribunal fédéral ont aussi provoqué des retards. Une partie des oppositions et des recours exigeaient une modification du concept de base tel qu'il avait été adopté en votation populaire cantonale ainsi que par le Conseil national et le Conseil des Etats. Force est aussi d'observer que la perte de temps eût été moind- re si, du côté des Chemins de fer fédéraux, on avait manifesté d'emblée une volonté de dialogue. En outre, on a constaté des pannes de procédure à l'échelon de l'approbation des plans et du traitement des oppositions auprès de l'Office fédéral des transports. Tels sont les éléments qui constituent l'arrière-plan historique du projet d'arrêté fédéral sur la procédure d'appro- bation des plans. Cela dit, il est important de préciser que l'objet de la présente discussion ne porte pas sur la question des coûts supplémen- taires de RAIL 2000. Le Parlement devra débattre en temps utile de ce problème. Venons-en au vif du sujet pour constater que la réalisation re- tardée des nouveaux tronçons et des aménagements de tron- çons prévus n'a jusqu'à présent que peu de liens avec l'appro- bation des plans. A ce jour, une procédure d'approbation des plans n'a été introduite que pour le seul tronçon Olten-Mut- tenz. Pour la portion discutée Mattstetten-Rothrist, la procé- dure ne sera ouverte qu'au milieu de cette année. Il convient de réduire le temps nécessaire à

l'application de la procédure qui peut conduire jusqu'au Tribunal fédéral. Il est impératif de réaliser RAIL 2000 jusqu'à la fin de cette décennie. Le message précédant la votation populaire faisait état d'une détermination de mener à bien cet ouvrage dans des délais qui rendent aux transports publics la compétitivité qu'ils ont perdue ces trente dernières années sur le trafic des automobiles privées. En effet, depuis trente ans, le temps nécessaire pour se déplacer en voiture du centre d'une ville au centre d'une autre ville a diminué en moyenne de 30 pour cent, alors qu'en chemin de fer il n'a baissé que de 20 pour cent environ. Par ailleurs, les quartiers résidentiels se sont développés et se développent encore, dans des zones de plus en plus éloignées des gares. Dans la plupart des cas, les gens ont besoin de plus de temps qu'auparavant pour atteindre une gare desservie par des trains directs. Cette évolution défavorable du temps de déplacement nécessaire est une des raisons de l'accroissement déséquilibré des transports publics et privés. Un autre argument milite en faveur d'une réalisation la plus rapide possible de RAIL 2000. Nous ne saurions prendre du retard par rapport à la mise en place de liaisons ferroviaires à grande vitesse, selon un plan cohérent, qui couvrent l'ensemble des pays européens. Il ne suffit pas de constater que la Suisse est au centre de l'Europe, encore faut-il assumer cette situation avantageuse. La mise en service de RAIL 2000 permettra également de répondre aux interrogations, du moins à certaines d'entre elles, relatives aux mesures de rationalisation envisagées par les CFF, voire aux suppressions de lignes particulièrement déficitaires, dès lors que RAIL 2000 va générer d'autres habitudes d'utilisation des transports publics. Dans une autre perspective, la question de savoir si le renchérissement de la construction entraîne un surcroît de coûts réels a été posée. Or, la Confédération alimentant les investissements couramment avec les recettes, le renchérissement de la construction n'entraîne un surcroît des coûts réels que si l'index considéré est plus élevé que le taux général de renchérissement. A cet égard, il faut aussi tenir compte du fait qu'en matière de génie civil - ce qui est le cas du rail - l'indice zéro des coûts de la construction ne saurait être déterminant parce qu'il s'applique aux immeubles d'habitation et commerciaux. Le nouvel arrêté fédéral apporte deux modifications importantes à l'actuelle procédure. Une nouvelle procédure, appelée «procédure d'examen préliminaire», est introduite. Son déroulement exige une période de temps supplémentaire, mais les cantons et l'administration sont soumis à des délais clairement fixés. C'est au cours de cette procédure d'examen préliminaire que les questions importantes doivent être élucidées de manière à ce que les chemins de fer sachent quand et à quels problèmes ils seront confrontés avant de rendre publics les plans. La deuxième modification importante consiste dans la réduction de l'ordre des instances. Sur la base de l'article 18, premier alinéa, de la loi sur les chemins de fer, les plans relatifs à l'établissement ou à la modification de constructions, d'installations et de véhicules doivent être soumis à l'autorité de surveillance. A l'article 10 de la même loi, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie est désigné comme autorité de surveillance. Dans l'ordonnance du 23 décembre 1932, le Conseil fédéral a délégué l'approbation des plans à l'Office fédéral des transports. S'agissant de projets simultanément soumis à une procédure d'approbation et à une procédure d'expropriation, la pratique actuelle en la matière conduit à l'issue suivante: tout d'abord, une audience de

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali PTT. Geschäftsbericht und Rechnung 1990 PTT. Gestion et compte 1990 In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1991 Année Anno Band III Volume

Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat
Ständerat Conseil Conseil des Etats Consiglio Consiglio degli Stati Sitzung 04 Séance
Seduta Geschäftsnummer 91.014 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 06.06.1991 -
08:00 Date Data Seite 405-407 Page Pagina Ref. No 20 020 197 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.