

nen am Werk); die Verkehrstrennungsprojekte Centovalli–Locarno, Chur–Arosa, Seetalbahn, Brig usw. Sie sollten uns die Instrumente geben, damit diese Projekte zeitgerecht realisiert werden können. Ich habe nur einige grosse erwähnt und muss noch auf die vielen kleinen Projekte aufmerksam machen, die ebenfalls sehr kompliziert sind. Die Tendenz zu Einsprachen und zu Rekursen nimmt bekanntlich zu, aus verschiedenen Gründen. Vermutlich stehen im Vordergrund: detaillierte Normen vor allem im Umweltschutzbereich; die Bevölkerungsdichte und die Konfliktstellen, die sich dadurch ergeben; die Empfindlichkeiten der einzelnen gegenüber persönlichen Nachteilen; Herr Ständerat Miville hat das vorhin im Zusammenhang mit dem Luftverkehr sehr schön formuliert: «Das Auto des Nachbarn ist ein anderes Auto.»

Weiter wären zu nennen Individualismus und die abnehmende Bereitschaft, solidarische Beiträge an Werke der Allgemeinheit zu leisten – das wohl grösste Problem: Man will das Produkt bis ins hinterste Bergtal, ist aber nicht mehr bereit, die Produktion entgegenzunehmen; man ist nicht mehr bereit, Nutzen und Lasten miteinander zu tragen. Dies macht mir grosse Sorgen.

In dieser Ausgangslage hilft uns, so hoffe ich, Ihr Postulat. Kurzfristig müssen wir selbstverständlich mit dieser Situation und dem geltenden Verfahrensrecht leben und es optimal bewältigen. Mittelfristig muss das Verfahrensrecht dem Konflikt zwischen Verweigerungshaltung und sachlicher Dringlichkeit von grossen Projekten angepasst werden.

Aufgrund des vorliegenden Postulates werden wir verschiedene personelle Sofortmassnahmen beantragen und einleiten. Wir haben auch schon entsprechende organisatorische Massnahmen getroffen, soweit man dies in diesem Staat kann. Wenn man aus der Privatwirtschaft kommt, hat man manchmal Mühe, sich hier anzupassen, denn man kann nicht mehr so flexibel handeln, man hat die Mittel, die man bräuchte, um Ihren Auftrag rechtzeitig zu erfüllen, nicht einfach zur Verfügung. Diese Sorgen sollen Sie aber nicht weiter belasten. Trotzdem hoffen wir, dass es uns gelingen wird, die grossen Projekte zeitgerecht zu realisieren. Wir hoffen auch, dass wir die jetzt über 2000 Einsprachen (bald werden es Beschwerden sein, die auf meinem Tisch liegen) zeitgerecht behandeln können. Das Bundesamt für Verkehr hat für 1991 einen Stellenbedarf in der Grössenordnung von zwanzig neuen Stellen angemeldet. Ich hoffe, dass sie uns bewilligt werden.

Daneben laufen – wie gesagt – organisatorische Verbesserungen, die wir ständig prüfen und die wir auch realisieren, soweit wir eben können. Die grundsätzliche Problematik ist natürlich damit nicht gelöst. Die grundsätzliche Problematik muss – so glaube ich – vertieft im Rahmen der Kommissionen, die hier angesprochen sind, behandelt werden, weil es sonst in diesem Lande nicht mehr möglich ist, diese Grossprojekte zeitgerecht zu lösen. Wir wissen: Ein Tag Verzögerung bei der «Bahn 2000» kostet einfach eine Million Franken, ein Jahr kostet zwischen 300 bis 400 Millionen Franken. Deshalb bin ich Ihnen auch dankbar, dass Sie heute morgen beispielsweise im Nachtragskredit I diese 150 Millionen Franken für die Nationalstrassen beschlossen haben, weil wir bei einem Nein nur verzögern würden, und damit würden die Kosten ansteigen. Deshalb ist eine neuerliche Gesetzesreform des Verfahrensrechts zu erwägen, sei es im Eisenbahnrecht – wie es der Bundesrat in der Botschaft zur Neat vorschlägt – oder seien es Anpassungen anderer Spezialgesetze oder des Gesetzes über die Bundesorganisation oder das Verwaltungsverfahren. Stichworte zu den Ansatzpunkten könnten sein: Verfahrenswege kürzen, Zuständigkeiten ändern – ich weiss, das ist problematisch –, Legitimation gemäss OG Artikel 103 neu diskutieren. Die Gedanken darüber müssen auf breiter Basis aufgenommen werden, auf breitesten Basis. Vorläufig aber ist der Bundesrat an Sofortmassnahmen interessiert, und dazu gehört Ihr Postulat.

Deshalb ist der Bundesrat – das darf ich sagen – gerne bereit, das Postulat zu akzeptieren; es kann uns helfen.

Ueberwiesen – Transmis

90.379

Interpellation Jaggi

Anschluss der Westschweiz an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz

Réseau européen de lignes à grande vitesse. Raccordement de la Suisse romande

Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1990

Der französische Regierungspräsident Michel Rocard sprach sich kürzlich zugunsten einer baldigen Verwirklichung der Linie Lyon–Chambéry–Turin (TGV Transalpin) aus. Damit gab er einer Variante, welche die für die Westschweiz interessanten Juratransversalen in Frage stellen könnte, deutlich den Vortzug.

Da der TGV Transalpin sowie der TGV Rhein-Rhone westlich der Westschweiz einmal in das Hochgeschwindigkeitsnetz integriert werden, bitte ich den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Welche Massnahmen will er ergreifen, um die Linien zu begünstigen, über welche die Westschweiz und die Alpentransversale (Lötschberg-Simplon) an das französische Netz angeschlossen werden können?
2. Welchen Stellenwert haben diese Massnahmen in der Politik, die der Bund in bezug auf den grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr verfolgt?
3. Wirken die SBB bei der Ausarbeitung des westeuropäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes mit, und wenn ja, mit welchen Optionen?
4. Ist der Bundesrat der Meinung, dass der Anschluss der Schweiz an den TGV Rhein-Rhone eine besondere Art der Finanzierung rechtfertigt?

Texte de l'interpellation du 5 mars 1990

Dans une déclaration récente, M. Michel Rocard, président du Gouvernement français, s'est prononcé en faveur d'une réalisation prochaine de la ligne Lyon–Chambéry–Turin (TGV transalpin). Ce faisant, il marquait une nette préférence pour une option susceptible de remettre en question les transversales jurassiennes intéressant la Suisse romande. Considérant que le réseau ouest-européen de lignes ferroviaires à grande vitesse comprendra à terme cette option du TGV transalpin, ainsi que la ligne TGV Rhin-Rhône qui longe la Suisse romande par l'ouest, je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. Quelles mesures le Conseil fédéral pense-t-il prendre pour favoriser les tracés permettant de brancher la Suisse romande et la transversale alpine (Lötschberg-Simplon) sur le réseau français?
2. Quelle place ces mesures prennent-elles dans la politique fédérale des transports ferroviaires transfrontières à hautes performances?
3. Les CFF prennent-ils part à l'élaboration du réseau ouest-européen des lignes à grande vitesse et, le cas échéant, avec quelles options?
4. Le Conseil fédéral pense-t-il que le raccordement de la Suisse à la ligne TGV Rhin-Rhône justifie un mode de financement particulier?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Delalay, Ducret, Flückiger, Gautier, Hänsenberger, Hunziker, Lauber, Piller, Reymond, Roth, Zimmerli (13)

Mme Jaggi: Vous le savez mieux que personne, Monsieur le Ministre des transports, que votre secteur est en plein développement et en plein mouvement. Je fais allusion, non seulement à la mobilité physique des personnes et des marchandises, mais surtout à celle des idées, des projets et des dossiers qui se multiplient et se diversifient, non au gré des mois ou des

semaines, mais quasiment des jours, au point que seuls les spécialistes s'y retrouvent – et encore – et que le danger des interventions dominantes des technocrates est particulièrement élevé dans ce secteur. Cela vaut pour les transports en général et, pour les transports ferroviaires en particulier. Cela vaut à l'échelle nationale et, désormais, à l'échelle internationale.

Voyez le réseau européen des lignes à très grande vitesse, qui s'élaborer actuellement à coup d'échanges de papiers, de conférences et de consultations multiples. Si on essaie de résumer les constatations que l'on a pu faire au vu des développements observés au cours de ces derniers mois, on remarque non seulement cette grande mobilité des idées et cette grande diversité des projets, mais aussi la confirmation toujours plus évidente de notre dépendance vis-à-vis de l'étranger, où l'on planifie sans accorder trop d'importance à ce pays qui se trouve au centre de l'Europe, sinon pour y faire passer certains couloirs de trafic. Dans ces conditions, je conviens qu'il est difficile de définir une politique cohérente pour la Suisse qui mérite une qualification favorable plusieurs mois d'affilée. Pourtant, le Conseil fédéral a tenté d'adopter une attitude qui paraît cohérente. En ce qui concerne le réseau interne, il s'agit du projet RAIL 2000 dont on aimerait la réalisation plus rapide. Comme vous l'avez dit, dans ce domaine, les juristes sont plus actifs que les machines de chantier. Le Conseil fédéral a également tenté de déterminer une politique cohérente à l'échelle internationale dans le message récemment paru sur les transversales alpines. Cela apporte une réponse à l'interpellation que j'ai déposée le 5 mars dernier, mais elle demeure très partielle car le message part d'un *a priori* discutable.

En bref, s'agissant du raccordement de la Suisse romande au réseau européen, plus précisément au réseau français de lignes à grande vitesse, le Conseil fédéral s'accroche à un seul tracé transfrontière, celui qui permettrait de joindre Mâcon à Genève via Bourg-en-Bresse et Nantua. Je ne prétends pas que ce choix est mauvais. Ne me le faites pas dire, d'ailleurs, je ne le crois pas. Un projet qui est soutenu avec une telle unanimité et une telle fermeté, non seulement par le Conseil fédéral, mais par les CFF et toutes sortes de collectivités y compris mon canton, ne peut pas être mauvais! J'affirme en revanche que ce choix est dangereusement unique; il serait tout de même grand temps de prendre en compte la nécessaire complémentarité des différents tracés possibles déjà partiellement existants à travers le Jura, pour se raccorder à ce réseau européen et français des lignes ferroviaires à grande vitesse. En effet, tout miser sur Mâcon–Genève sans avoir les résultats des deux études de faisabilité et de financement attendus pour cet automne, c'est de toute évidence s'exposer de plein fouet à la concurrence potentielle et particulièrement dangereuse du tracé à travers le Mont-Cenis qui est géographiquement tout proche de Genève mais également proche dans le temps si l'on en croit les multiples déclarations faites par M. Michel Rocard, premier ministre français, pour la première fois à fin février dernier, ce qui avait précisément motivé le dépôt de cette interpellation.

L'exclusivité de cet appui donné à Mâcon–Genève se justifie d'autant moins que la ligne du TGV dite Rhin-Rhône qui longe le Jura sur le flanc ouest a finalement les meilleures chances de figurer au schéma directeur de la SNCF également attendu pour cet automne. Cette ligne qui joint Mulhouse et Lyon par Belfort–Besançon avec une relation directe sur Dijon–Pasilly permettrait des raccordements intéressants pour la Suisse occidentale, notamment par Dôle–Vallorbe. Si on consulte une carte d'Europe et que l'on envisage le problème d'une manière plus générale, ces raccordements sont aussi très intéressants du point de vue des liaisons est-ouest et non seulement nord-sud sur lesquelles la problématique des transversales alpines a peut-être trop exclusivement attiré notre attention. Le Conseil fédéral est conscient de l'importance de ce facteur puisqu'il veut – c'est un point très positif de son message publié récemment – «révaloriser» la ligne du Simplon.

Dans mon interpellation j'adressais quatre questions au Conseil fédéral. Les deux premières ont reçu une réponse partielle que M. Ogi développera peut-être encore.

1. Quelles mesures le Conseil fédéral pense-t-il prendre pour

favoriser les tracés permettant de brancher la Suisse romande et la transversale alpine du Lötschberg–Simplon sur le réseau français?

2. Quelle place ces mesures prennent-elles dans la politique fédérale des transports ferroviaires transfrontières à haute performance? Encore une fois là on a, au travers du message publié la semaine dernière, des éléments précieux de réponse.

3. Les CFF prennent-ils part à l'élaboration du réseau ouest-européen des lignes à grande vitesse et, le cas échéant, avec quelles options? En clair quel est notre degré de dépendance, respectivement d'autonomie, pour mener une politique suisse en matière de transports ferroviaires internationaux?

4. Le Conseil fédéral pense-t-il que le raccordement de la Suisse à la ligne TGV Rhin-Rhône justifie un mode de financement particulier? Pas d'argent, pas de Suisse, dit-on généralement; pas d'argent, pas de ligne ferroviaire à grande vitesse vers la Suisse, c'est tout à fait clair. Cela vaut pour tous les tracés et pas seulement pour celui qui a la préférence – à mon goût trop exclusive – du Conseil fédéral. Cela vaut aussi pour les autres tracés à travers le Jura que, dans la perspective d'une nécessaire complémentarité, le Conseil fédéral voudra bien désormais prendre aussi en considération.

Bundesrat Ogi: Aus Sorge vor den TGV-Planungen stellt Frau Ständerätin Jaggi vier Fragen an den Bundesrat. Diese vier Fragen würden eine ausführliche Antwort verdienen, doch muss ich mich relativ knapp halten.

Zuerst möchte ich zur aktuellen TGV-Planung von Frankreich Stellung beziehen: In Betrieb sind die Strecken Paris–Lyon und Paris–Nantes. Im Bau sind die Strecken Paris–Bordeaux, Paris–Lille und dann in Richtung Grossbritannien respektive Belgien sowie die Umfahrung von Lyon. Beschlossen sind die Linien Lyon–Valence und die Umfahrung von Paris. Sieben Strecken sind nun in Planung:

1. Paris–Strassburg–Saarbrücken (TGV);
2. Mülhausen–Besançon–Mâcon (der TGV Rhin-Rhône) und Besançon–Pasilly als Ast für den TGV Rhin-Rhône;
3. Lyon–Chambéry–Turin, also der Mont-Cenis-Basistunnel respektive der TGV Alpin. Als «Blinddarm» – wenn Sie so wollen – wäre im Rahmen dieses TGV Alpin die Strecke Chambéry–Annecy–Genf gedacht. Das würde also bedeuten: Wenn Sie von Paris nach Genf fahren möchten, müssten Sie den Umweg über Lyon machen, eine direkte Zufahrt nach Genf wäre nicht möglich.
4. TGV Méditerranée Valence–Orange–Aix-en-Provence–Fréjus sowie Valence–Orange–Montpellier–Narbonne–Barcelona;
5. Nantes–Bordeaux, das wäre der TGV Estuaire.

Man muss, wenn man diese Planung analysiert, die Frage stellen: Wer soll das bezahlen, und wie kann das bezahlt werden? Bei den Planungen dieser sieben Linien haben die Franzosen insofern Probleme, als keine der sieben Linien kostendeckend betrieben werden könnte. Darum suchen die Franzosen sowohl bei ihren Regionen als auch bei den Nachbarstaaten finanzielle Unterstützung.

Basel dürfte – und das wird Herrn Miville freuen – einen TGV-Anschluss bekommen, entweder via Strassburg oder via Besançon. Die Westschweiz hingegen – und das hat Frau Ständerätin Jaggi richtig erwähnt – liegt außerhalb der heutigen TGV-Planung, mit Ausnahme eines möglichen Seitenastes Chambéry–Genf. Noch einmal: Wenn Sie von Paris nach Genf fahren möchten, würde der Weg über Lyon führen.

Mit dem TGV Rhin-Rhône und dem TGV Alpin würde viel Verkehr – sogar nationaler Verkehr – die Schweiz umfahren. Zum Beispiel würden Bürgerinnen und Bürger, die aus dem Raum Basel in den Raum Barcelona fahren, den TGV Rhin-Rhône benützen. Oder es würden Leute, die von Basel in den Raum Lyon fahren, nicht mehr durch das schweizerische Mittelland reisen, sondern den TGV Rhin-Rhône benützen. Der Bundesrat und auch die Mehrheit der Westschweizer Kantone sind darum seit mehreren Jahren zugunsten einer Westschweizer Verkehrseinbindung aktiv, ich würde sagen: sehr aktiv. Aber nicht wir entscheiden, sondern entscheiden wird, wie Sie wis-

sen, das Ministerium in Paris. Der letzte Entscheid liegt – wie ich in den letzten Tagen herausgehört habe – sogar bei Präsident Mitterrand.

Vor wenigen Tagen haben wir die Neat-Botschaft verabschiedet und darin die Schwerpunkte des Bundesrates festgelegt. Der Bundesrat liess all die für die Verbindung zur Schweiz in Frage kommenden Linien zwischen Genf und Basel überprüfen. Das Verkehrsaufkommen wurde an jeder Linie isoliert analysiert. Wir haben festgestellt, dass alle diese Zufahrtslinien in bezug auf das Verkehrsaufkommen ungenügende Zahlen bringen würden. Darum ist es eine Notwendigkeit, alle Verkehrsströme wenn irgendwie möglich zu bündeln, so dass die Achse, die wir dann beschliessen, einigermaßen wirtschaftlich betrieben werden kann.

In einem solchen Fall könnten – wie das Frau Ständerätin Jaggi erwähnt hat – Gelder der öffentlichen Hand in Frage kommen. Von all diesen untersuchten Achsen erfüllt nur diejenige von Genf nach Mâcon oder von Mâcon nach Genf einigermaßen die Anforderungen.

Ich muss hier ihre Vorteile kurz erläutern:

1. Bündelung der Verkehrsströme Paris–Westschweiz, Paris–Italien, Deutschschweiz–Lyon–Südfrankreich. Vor allem ist damit das Schicksal des Simplons verbunden.

2. Die attraktiven Fahrzeiten, die hier offeriert werden könnten, sind: Paris–Genf 2 Std. 15 Min., Paris–Lausanne 2 Std. 45 Min., Paris–Neuenburg 3 Std. 15 Min., Paris–Brig 4 Stunden und Paris–Mailand 5 Std. 30 Min. Die Zufahrt von Mâcon nach Genf ist eisenbahntechnisch gesehen schwierig, aber sie ist kurz. Sie kostet relativ viel Geld. Die ersten Berechnungen haben den Betrag von 1 bis 1,5 Milliarden ergeben; aber sie wäre vor dem Basistunnel am Mont Cenis verfügbar, und damit könnten wir die Zukunft des Simplons absichern. Das ist ein sehr wichtiges Argument.

3. Die Städteschnellverbindung Genf–Lyon und die Verknüpfung der Flughäfen Lyon und Genf wären möglich; hier wäre eine Fahrzeit von weniger als einer Stunde zu erreichen.

4. Die Sicherung der Simplonlinie und die Unabhängigkeit von den Verwirklichungen der französischen Projekte Rhin/Rhône. Soweit zu diesen Vorteilen.

Im übrigen hat man mir schon letztes Jahr in Aussicht gestellt, dass im «plan directeur» die Linie Rhin-Rhône aufgenommen werde. Man hat aber noch nicht entschieden. Das hat mir der Verkehrsminister Michel Delebarre bei unseren Gesprächen vom 28./29. Mai in Basel und Mülhausen bestätigt.

Schliesslich könnte bei den Franzosen als Argument zugunsten der Linie Mâcon–Genf stark gewichtet werden, dass der Uno-Sitz von Europa Genf ist, und ich glaube, dass die Franzosen alles Interesse haben, diesen Sitz in der Francophonie, wenn ich das so sagen darf, zu halten. Das wäre der generelle Ueberblick.

In dieser Situation gilt das einfache Prinzip: Wir sollten uns auf eine Linie konzentrieren. Hier bin ich nicht der gleichen Auffassung wie Frau Ständerätin Jaggi, die gesagt hat, es sei «dangereusement unique», wenn man sich nur auf eine Linie konzentriere. Der Bundesrat ist anderer Meinung. Ich möchte das anhand der vier gestellten Fragen, auf die ich jetzt eingehen, noch erläutern.

1. Massnahmen des Bundesrates für die Begünstigung von Linien im Interesse der Westschweiz. Den Auftrag des Bundesrates habe ich den Franzosen schon mehrmals und zuletzt am 28./29. Mai erläutert. Die Franzosen wollen in diesem Jahr entscheiden, haben uns aber Konsultation – was das auch immer heissen mag – zugesichert. Wir hoffen, dass man uns nicht umfahren wird, sondern dass man sieht, dass eine Zufahrt nach Genf priorität ist. Die Zufahrt von Pasilly nach Besançon und weiter in Richtung Vallorbe/Lausanne käme in bezug auf die Kostenbeteiligung bedeutend teurer zu stehen als die Zufahrt von Mâcon nach Genf. In diesem Zusammenhang darf ich auch sagen, dass der Bund und die Franzosen zusammen mit den Westschweizer Kantonen eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben haben, die auch eine Finanzstudie enthält. Aufgrund der Bedeutung dieser Zufahrt prüfen die Regierungen der Kantone Genf, Waadt und Wallis mit Blick auf die Sicherung der Simplonlinie, ob sie sich allenfalls – ich formuliere vorsichtig – bei der Finanzierung beteiligen könnten. Der Bun-

desrat hat in der Neat-Botschaft diese Priorität stipuliert und beantragt Ihnen, hier allfällige Kredite zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen einer Zusatzbotschaft zu sprechen. Schliesslich sind auch konkrete Ausbaumassnahmen für ein attraktives Bahnenetz der Westschweiz im Rahmen von «Bahn 2000» zu erwähnen. Sie wissen, dass im Rahmen von «Bahn 2000» namentlich im Wallis und zwischen Lausanne und Bern allerhand geplant ist.

2. Der Stellenwert der Massnahmen bezüglich grenzüberschreitendem Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die Strecke Genf–Mâcon ist Bindeglied zwischen «Bahn 2000» und der Schnellfahrlinie Paris–Lyon–Barcelona. Sie könnte die Verlängerung des Korridors in Richtung München und Wien erleichtern. Wir haben im übrigen eine Studie in Auftrag gegeben, um zu erfassen, wie sich die Ereignisse im Osten auf den Ost-West-Verkehr und unsere Verkehrsströme auswirken. Die ersten Erfahrungen zeigen, dass die Linie München–Zürich–Genf an Bedeutung gewinnen könnte; hier ist ja mit der «Bahn 2000» ein Werk im Entstehen, das uns eben bei diesem West-Ost-Transit dienen muss.

3. Die Mitarbeit der Schweiz bei der Ausarbeitung des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Hier kann ich sagen, dass die Bundesbahnen mit den französischen Bahnen laufend im Gespräch sind. Der Bundesrat und die SBB fördern landesintern und gegenüber den Kantonen die Konzentration der Kräfte auf die Strecke Genf–Mâcon, weil wir aufgrund unserer Beurteilung der Lage der Meinung sind, dass die Chancen hier am realistischsten sind, um Genf direkt an das TGV-Netz anzubinden. Die SBB sind gegenüber französischen Projekten in bezug auf Basel noch abwartend, weil bei beiden Alternativen für Paris–Basel – entweder über den TGV-Est Strassburg oder über den TGV Rhin-Rhône via Besançon–Basel wegen der Standortgunst so oder so angeschlossen werden kann. Dann läge eine Verlängerung bis nach Zürich nahe.

4. Der Anschluss der Schweiz an das TGV-Netz Rhin-Rhône und die besondere Finanzierung, die verlangt werden dürfte. Wir haben bereits gewisse Vorboten empfangen und wissen, dass da ein relativ grosser Beitrag von uns erwartet wird. Wir sind der Meinung, dass wir die Fahrzeit Paris–Mâcon–Genf–Lausanne verkürzen sollten, dass wir den Simplon sichern sollten, dass wir Prioritäten setzen sollten. Deshalb haben wir eine Finanzierung für den Anschluss im Rahmen des TGV Rhin-Rhône nicht geprüft, weil die Nachteile dieses Anschlusses – sei es über Porrentruy, sei es über Neuenburg, sei es direkt über Lausanne – überwiegen. Mit dem Anschluss einerseits über Basel und andererseits über Genf könnten wir besser in das TGV-Netz der Franzosen einbezogen werden.

An Nachteilen hebe ich vier hervor: hoher wahrscheinlicher Kostenanteil für die Schweiz, allenfalls zusätzlich zur ganzen oder teilweisen Mitfinanzierung der Strecke Mâcon–Genf; keine optimale Bündelung der Verkehrsströme, wohl schlechteres Fahrplanangebot und ganz sicher schlechtere Wirtschaftlichkeit; Verzicht auf die Schnellverkehrsachse Südfrankreich–Genf–Zürich–Wien durch das Schweizer Mittelland; viertens – das ist der wichtigste Grund – der Zeitfaktor: Weil der TGV Alpin via Mont Cenis nicht so rasch zur Verfügung stehen wird – es braucht für die rund 40 bis 50 Kilometer langen Tunnels am Mont Cenis noch acht bis fünfzehn Jahre –, sollten wir den heutigen Vorteil mit dem Simplon nicht vergessen und diesen Trumpf nicht aus der Hand geben. Genf wäre abgekoppelt, wenn die Zufahrten Vallorbe, Neuenburg oder Porrentruy gewählt würden. Als Nachteil denke ich schliesslich an den Uno-Sitz von Europa.

Der Bundesrat hat sich also bis jetzt keine Finanzierungsgedanken zum TGV Rhin-Rhône gemacht. Hingegen ist er gewillt, die Schweizer Interessen mit der Strecke Mâcon–Genève zu wahren und auch dafür zu kämpfen. Diese Strecke dürfte auch die höchste Rendite und die meisten Verkehrsvorteile aufweisen. Entschieden wird im Elysée und nicht hier im Bundeshaus.

Ich habe versucht, Ihnen das zu erklären. Der Bundesrat hofft, dass sich alle interessierten Kantone hinter diese Absicht stellen können. Einheit und einheitliches Auftreten sind in dieser Frage dringend notwendig.

Mme Jaggi: Je ne puis évidemment pas me déclarer satisfaite des réponses très claires qui viennent d'être présentées. Après comme avant, je crois que le choix fait est en lui-même judicieux, mais qu'il est dangereux de l'avoir fait ainsi unique et d'avoir délibérément – vous l'avez dit très ouvertement et je vous en remercie, Monsieur le Conseiller fédéral – négligé la recherche d'alternatives ou la simple prise en considération d'autres transversales jurassiennes pour le raccordement de la Suisse occidentale au réseau d'outre-Jura, le long duquel circulera – j'en suis certaine, même si ce n'est que l'une des sept lignes – le TGV Rhin-Rhône.

90.472

Interpellation Flückiger
Domodossola Due schafft eine neue Situation
Domodossola Due change les données

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1990

Der Bau des grossen Güterbahnhofes Domodossola Due unterstreicht die Absicht Italiens, von der Eröffnung einer neuen Alpentransversale auf der Lötschberg-Simplon-Achse zu profitieren.

Jetzt, da Italien beschlossen hat, seine Eisenbahnverbindungen südlich des Simplons zu optimieren, ist es wichtig, dass sich der Bund offiziell auf diese Linie festlegt.

Aus diesen Gründen fragen wir den Bundesrat:

1. Findet er es noch angemessen, dass die Lötschberg-Simplon-Achse bloss als Ergänzung zur Gotthard-Achse dienen soll?

2. Müsste die geplante Kapazität der Lötschberg-Achse nicht erhöht werden, wenn man die Anstrengungen Italiens zur Förderung der Verbindungen von Domodossola aus bedenkt?

Texte de l'interpellation du 22 mars 1990

La réalisation de la gare marchandise à grande capacité de Domodossola Due marque la volonté italienne de tirer profit de l'aménagement d'une nouvelle transversale alpine sur l'axe Lötschberg-Simplon.

Dès lors que l'Italie a choisi d'optimaliser ses liaisons ferroviaires à partir du sud du Simplon, il importe que la Confédération s'engage fermement en faveur de cette ligne.

Pour ces motifs, nous demandons au Conseil fédéral:

1. S'il est d'avis que le concept de complémentarité de l'axe Lötschberg-Simplon par rapport à l'axe Saint-Gothard de meure approprié?

2. Si la capacité future de l'axe Lötschberg-Simplon ne doit pas être appréciée à la hausse, compte tenu des efforts italiens de promotion de liaisons à partir de Domodossola?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Cottier, Hänsenberger, Lauber, Reymond, Roth (7)

M. Flückiger: J'observe tout d'abord qu'en ce qui concerne le raccordement de la Suisse romande aux réseaux européens des lignes à grande vitesse Mme Jaggi et moi-même sommes dans le même wagon. Dès lors, je partage les considérations que notre collègue vient de développer et j'ai bien sûr pris connaissance des réponses que vous avez apportées, Monsieur le Conseiller fédéral. Aussi je saisirai l'opportunité de synthétiser, d'abréger le développement de mon interpellation du 22 mars 1990 en ce qui concerne cet aspect de l'avenir de nos transports ferroviaires.

Monsieur le Conseiller fédéral, lundi 28 mai dernier, vous avez présenté ce que la presse a appelé «le plus grand projet suisse de tous les temps dans le domaine des transports». Les partis

gouvernementaux, à l'exception du Parti socialiste qui a fait état de réserves, ont immédiatement réagi en apportant leur soutien aux projets du Conseil fédéral de réaliser les transversales alpines et de les adapter aux réseaux européens, à grande vitesse notamment. Désormais, la problématique est du ressort des Chambres ou, en d'autres termes, c'est au Parlement de jouer. En premier lieu, il convient de constater que la stratégie suisse de réseaux transalpins, à la conception de laquelle vous avez voué une attention sans défaillance, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous avez défendue et que vous défendez encore avec une pugnacité digne d'admiration – permettez qu'on vous le dise une fois, face à vos interlocuteurs européens, notamment ceux très difficile à convaincre de la Communauté européenne – répond aux besoins et de la Suisse et de l'Europe.

La grande œuvre à entreprendre s'inscrit dans la modernité, au sens économique et culturel que l'on voudra bien donner à ce terme, dans le contexte des échanges continentaux via la Suisse. Globalement, le projet NLFA emporte donc une large adhésion. J'observe qu'il arrive à point nommé pour accélérer une mutation trop lente à mon goût de la conception européenne en matière de trafic marchandises, dont une partie du tonnage pourrait, sur de longues distances, passer de la route au rail. De plus, j'admetts que le projet est paré de certaines vertus fédéralistes.

En revanche, force est de constater qu'une part très importante de l'effort à fournir, dont la part d'effort financier de l'ensemble des contribuables de toutes les régions du pays sera concentrée sur la variante du St-Gothard. Certes, je ne l'ignore pas, les motifs ne font pas défaut pour justifier cette forme de priorité donnée au Gothard. Le débat ne faisant que commencer, il fournira toutes les occasions de développer l'argumentation en faveur de cette artère et, parallèlement, de la réfuter également, du moins partiellement.

Pour l'heure, je voudrais me limiter à évoquer deux aspects du projet qui ne manqueront pas de gagner en acuité au fur et à mesure de l'avancement des études préparatoires et des débats dans les commissions et les conseils législatifs. Le premier, nous venons de l'évoquer très largement, concerne les connections de la Suisse avec le TGV français, dès lors que le projet NLFA précise, me semble-t-il pour la première fois d'une manière aussi claire, un choix «arbitraire» – permettez le qualificatif entre guillemets – en faveur d'une nouvelle ligne Genève-Mâcon; le second parce que l'axe Lötschberg-Simplon n'est pas valorisé à parité égale avec celui du St-Gothard. Il est vrai, Monsieur le Conseiller fédéral, que dans la définition d'une politique et des options qui en découlent, contenter tout le monde constitue un défi auquel même le Conseil fédéral restera définitivement confronté.

Dans le cas de l'intégration du réseau CFF au TGV, la variante Paris-Mâcon-Genève, pour souhaitable et légitime qu'elle soit eu égard au rôle national et international de Genève, paraît peu réaliste, quoique le Conseil fédéral en pense et quelle que soit la pertinence des explications que vous venez de nous livrer; peu réaliste, dis-je, ne serait-ce qu'en raison des priorités françaises en matière d'axes à grande vitesse, lesquelles, Monsieur le Conseiller fédéral, vous sont bien connues. Dès lors que l'on connaît aussi l'inclination de la communauté ferroviaire romande pour la connection avec le TGV Rhin-Rhône, projet qui apparaît de plus en plus comme ayant les faveurs des décideurs du gouvernement français et de la SNCF, pourquoi ne pas s'investir carrément pour cette variante qui pourrait être prolongée sur le territoire suisse par des aménagements subséquents de nature à desservir Genève et les centres urbains du pied du Jura dans les conditions optimales de RAIL 2000. Vous avez par avance répondu à cette question.

S'agissant de la réalisation des transversales ferroviaires alpines, je regrette que les deux axes ne soient pas traités conformément aux exigences du trafic futur dont on peut escompter que les investissements italiens pour la modernisation de la ligne Domodossola-Novare auront des incidences sur le flux de trafic. L'axe Lötschberg-Simplon, prolongé sur le versant italien par un corridor ferroviaire de première importance en direction de la Ligurie et de ses ports, s'inscrit dans les axes de transit principaux: St-Gothard, Simplon, Brenner; une trilogie

**Interpellation Jaggi Anschluss der Westschweiz an das europäische
Hochgeschwindigkeitsnetz**

**Interpellation Jaggi Réseau européen de lignes à grande vitesse. Raccordement de la Suisse
romande**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
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	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.379
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	299-302
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 882