

lich sind wir glücklich, dass die grossen Franzosen uns eingeladen haben, bei diesen Ideen, die sie entwickeln und uns betreffen – vor allem Genf –, dass man uns konsultiert. Aber falls es nicht gelingt, die sieben Kantone, die Herr Schmidhalter erwähnte, auf eine Linie zu bringen, dürfen Sie nicht enttäuscht sein, wenn Ende 1990 oder Anfang 1991 im Elysée zu Paris nicht mit uns, sondern gegen uns entschieden wird.

Zur Frage von Herrn Coutau, wer nun recht habe, ob das Bundesamt für Verkehr oder die SBB. Gerade heute haben die SBB der «NZZ» eine Stellungnahme zukommen lassen: Beim Lesen des redaktionellen Kommentars kann der Eindruck entstehen, die SBB seien anderer Ansicht und würden einseitig das TGV-Projekt Rhin-Rhône gegenüber anderen Projekten vorziehen. Dies trifft nicht zu, und damit ist auch festgehalten, dass auch hier die SBB offen sind. Sie vertreten die Meinung, dass wir Handlungsspielraum behalten müssen, dass wir aber in dieser Situation ein Schwergewicht setzen müssen.

Für den Bundesrat ist – wie das in der Neat-Botschaft festgehalten ist – die Zufahrt Genf-Mâcon-Paris prioritär. Damit wäre Lausanne schneller angeschlossen, als wenn beispielsweise die Zufahrt über Vallorbe ausgebaut werden müsste. Sie werden ja kaum denken, dass eine Führung des TGV über die Strecke Vallorbe, wo nur mit 70 km/h gefahren werden kann, interessant sei!

Ich wäre dankbar, wenn man sich in der Romandie einigen könnte, damit die Schweiz gegen aussen zeigen könnte, was sie will. Im jetzigen Moment ist das leider nicht der Fall!

**Le président:** L'interpellateur n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

90.300

## Motion Béguelin

### Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz

### Raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse de l'ouest européen

#### Wortlaut der Motion vom 5. Februar 1990

Angesichts der Entwicklung in Europa, namentlich angesichts der Absicht, so schnell wie möglich die TGV-Verbindung Rhein-Rhône und dazu eine Querverbindung West-Ost zu verwirklichen, wird der Bundesrat eingeladen, rasch ein kohärentes politisches Konzept für den Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz zu erarbeiten. Es geht namentlich darum, in fortlaufender Zusammenarbeit mit den interessierten französisch-schweizerischen Regionen die Fristen und die erforderlichen Mittel festzulegen für die Verbesserung der Achsen Genf-Lyon (Marseille, Barcelona, Paris und darüber hinaus), Lausanne-Dijon (Paris und darüber hinaus), Bern-Neuenburg-Dijon (Paris und darüber hinaus), Biel-Delémont-Belfort (Paris und darüber hinaus) und Zürich-Basel-Dijon (Paris und darüber hinaus). Diese letzte Verbindung muss selbstverständlich auf das Projekt TGV Ost Paris-Strassburg abgestimmt werden.

#### Texte de la motion du 5 février 1990

Compte tenu de l'évolution en cours du côté européen, en particulier la volonté de réaliser dans les meilleurs délais le TGV Rhin-Rhône avec sa composante ouest-est, le Conseil fédéral est invité à définir rapidement une politique cohérente de raccordement de la Suisse au réseau ouest européen à grande vitesse. Il s'agit spécialement de déterminer en collaboration continue avec les régions franco-suisse intéressées, les délais et les moyens à mettre en oeuvre pour améliorer les

axes Genève-Lyon (Marseille, Barcelone, Paris et au-delà), Lausanne-Dijon (Paris et au-delà), Berne-Neuchâtel-Dijon (Paris et au-delà), Bienne-Delémont-Belfort (Paris et au-delà) et Zurich-Bâle-Dijon (Paris et au-delà). Cette dernière liaison doit évidemment être mise en harmonie avec le projet du TGV Est Paris-Strasbourg

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Ammann, Eggenberg-Thun, Martin, Meizoz, Perey, Stappung, Theubet (7)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le Conseil fédéral n'a pas encore fixé de politique d'ensemble quant au raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire européen à grande vitesse. Dans le cadre de la préparation du dossier sur les nouvelles transversales alpines, il a manifesté quelques intentions. Rien de plus.

Par exemple, dans son communiqué du 10 mai 1989, il affirme que la Suisse serait prête à participer au financement d'une ligne nouvelle Genève-Bourg-en-Bresse. Mais cette intention est d'abord à usage interne suisse, pour donner un «sucre» aux Romands en faveur de la ligne du Simplon, afin qu'ils admettent la primauté du Saint-Gothard dans la question des nouvelles transversales alpines. Mais, maintenant, les données extérieures à la Suisse bouleversent complètement ces éléments internes et nécessitent une stratégie globale nationale sérieuse et crédible:

1. Le 22 novembre 1989, l'Europe des douze a défini à l'échelon politique un réseau européen à grande vitesse.
2. L'axe dit TGV Rhin-Rhône en fait partie intégrante et cet axe contient une composante ouest-est qui intéresse très directement la Suisse.
3. L'axe Lyon-Mont-Cenis-Turin en fait également partie à part entière.
4. En revanche, la ligne (Paris) Dijon-Lausanne-Simplon-Milan en est exclue; elle n'est considérée que comme une «ligne de maillage».

Quant aux régions françaises concernées, la région Rhône-Alpes a officiellement décidé que la liaison directe Mâcon-Genève ne faisait pas partie de ses priorités. Seuls les deux départements de l'Ain et de la Haute-Savoie soutiennent ce projet qui recueille également la sympathie de la Saône-et-Loire. La région de la Franche-Comté a décidé, lors de la séance du Conseil régional du 15 décembre 1989, d'investir un montant jusqu'à un milliard de francs français dans le TGV Rhin-Rhône, mais aux quatre conditions suivantes:

- a. Inscription du projet TGV Rhin-Rhône au schéma directeur.
- b. Réalisation jusqu'à la fin 1997 d'une première phase Mulhouse-Belfort-Besançon-point de jonction avec la ligne Dijon-Vallorbe.
- c. Achèvement des sections complémentaires vers le sud et vers Paris, au plus tard dans les cinq années suivantes.
- d. Maintien et développement de la liaison transjurane par Dijon-Dôle-Pontarlier et Vallorbe.

La région Alsace soutient évidemment le projet du TGV Est Paris-Strasbourg, plus avancé que le projet Rhin-Rhône. Elle s'est approchée des milieux bâlois et il semble qu'elle ait obtenu à l'époque des promesses d'appuis financiers. Mais ce fait ne doit pas être un obstacle à la définition d'une politique suisse cohérente de raccordement au réseau européen. D'ailleurs, la composante française de la *Regio Basiliensis*, le département du Haut-Rhin et la ville de Mulhouse sont en train d'adapter également leur position à la nouvelle donnée du TGV Rhin-Rhône.

Du côté des cantons de Suisse occidentale, la conférence ferroviaire romande a clairement affirmé sa position le 29 mai 1989 et le 24 octobre 1989: elle soutient la réalisation du mailon «manquant» Genève-Lyon et elle demande l'amélioration des connexions Lausanne-Dijon, Berne-Neuchâtel-Dijon, Delémont-Belfort et Bâle-Mulhouse au projet TGV Rhin-Rhône.

Du côté français, on s'active et on met en place le réseau ferroviaire du siècle prochain. On est prêt à y raccorder la Suisse (les cantons voisins sont très sollicités actuellement), à condition que celle-ci manifeste clairement et rapidement ses intentions, exempts de contradictions, en harmonie entre cantons

et Confédération. De plus, il est urgent de constituer un noyau d'interlocuteurs suisses, sur le plan politique d'abord, technique ensuite, de façon à assurer une continuité et un langage commun vis-à-vis des interlocuteurs extérieurs. Enfin, il s'agira de préciser les modalités d'une participation financière suisse à l'étranger aussi bien à la Confédération que dans les cantons (pour ces derniers, il s'agit de répondre aux sollicitations des régions françaises qui n'hésitent pas à utiliser massivement leurs ressources financières pour imposer leurs conditions à la SNCF).

La définition d'une politique nationale de raccordement au réseau ferroviaire européen n'a jamais été si évidente, ni si urgente.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates  
vom 5. Juni 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 5 juin 1990*

Parmi les axes TGV intéressant directement la Suisse, seule la ligne Paris-Lyon (TGV Sud-Est) est en exploitation. Son prolongement vers Valence est décidé. Dans le nord de la France, le TGV Nord en direction du tunnel sous la Manche et de la Belgique est en construction. L'extension du réseau TGV vers l'est de la France et la Méditerranée est en cours de planification.

Projets de liaison entre Paris et l'est de la France

Il existe deux projets:

TGV Est: Paris-Lorraine-Strasbourg ou Sarrebruck-Allemagne;

TGV Rhin-Rhône: Paris-Pasilly (tronçon commun avec le TGV Sud-est)-Besançon-Mulhouse, avec ligne d'apport Mâcon-Besançon.

Tant le TGV Est que le TGV Rhin-Rhône prévoient d'aménager la ligne Strasbourg-Bâle pour des vitesses élevées. Le temps de parcours Paris-Bâle atteindrait trois heures via Strasbourg (TGV Est) et deux heures et demie via Besançon (TGV Rhin-Rhône).

Le TGV Rhin-Rhône ramène la durée du voyage Bâle-Lyon de cinq heures (situation actuelle via Genève ou Besançon) à deux heures (via Besançon). De ce fait, le trafic ferroviaire entre la Suisse alémanique et l'axe rhodanien ne passerait plus par Genève, mais par Bâle. Pour le trafic de Karlsruhe et au-delà vers Lyon et le Midi, les itinéraires les plus rapides passeraient soit par Paris, soit par Besançon.

Une fois réalisés les projets RAIL 2000 et NLFA, les trains les plus rapides entre Paris et Milan passeraient par Bâle.

En trafic ferroviaire international, la Suisse romande serait donc partiellement contournée par le TGV Est. Elle le serait entièrement par le TGV Rhin-Rhône.

Liaisons prévues entre Paris et la Méditerranée

Il existe des études de planification pour les lignes suivantes:

TGV Alpin: Lyon-Chambéry-Turin-Milan, avec ligne d'apport Genève-Chambéry;

TGV Méditerranée: Valence-Orange-Aix-en-Provence-Fréjus, Valence-Orange-Montpellier-Barcelone.

La réalisation du TGV Alpin concurrencerait fortement l'axe du Simplon dans le trafic entre le bassin lémanique et l'Italie. Via Chambéry, Milan serait à quatre heures de Paris et à deux heures et demie de Genève.

Conséquences pour la Suisse

Les possibilités de réalisation des quatre projets TGV susmentionnés sont encore très incertaines. Aucun n'est rentable au point de pouvoir être concrétisé par la SNCF sans les subventions des régions intéressées. Ces dernières sont toutefois disposées à allouer de grandes contributions.

Bâle sera très vraisemblablement reliée à Paris par une ligne TGV. En partant de la capitale française, on pourra ainsi, via la métropole rhénane, joindre Zurich, Berne et Lucerne en trois heures et demie à quatre heures, et Milan en six heures ou six heures et demie.

En revanche, la Romandie ne sera guère raccordée au réseau TGV si la Suisse n'intervient pas. Aucune des lignes franchissant la frontière entre Genève et Delle n'a un potentiel de trafic justifiant la construction d'une nouvelle artère. Si l'on veut atteindre une rentabilité acceptable, il convient donc de concentrer les flux du transport sur un seul axe. De tous les corridors

étudiés, celui entre Mâcon et Genève présente les meilleures conditions. En effet, il offre les avantages suivants:

- Concentration sur un seul axe des trafics Paris-Suisse romande, Paris-Italie et Suisse alémanique-Lyon-Midi de la France; possibilité d'appliquer une cadence horaire dans le trafic TGV Bassin lémanique-Paris et Bassin lémanique-Lyon (éventuellement avec un changement de train à Mâcon aux heures creuses);

- temps de parcours attrayants dans les transports avec Paris: Genève: 2 h 15, Lausanne: 2 h 45, Neuchâtel: 3 h 15, Brigue: 4 h, Milan: 5 h 30;

- Temps de parcours attrayants dans les transports avec Valence (Midi de la France): Genève: 1 h 30, Neuchâtel: 2 h 30, Berne: 3 h, Bâle: 3 h 30, Zurich: 3 h 45, à condition que les lignes soient parcourues à la vitesse maximale admissible (le projet RAIL 2000 prévoit des temps de parcours plus longs);

- liaison interville Genève-Lyon en une heure à peine;

- liaison entre les aéroports de Cointrin et de Satolas en une heure à peine;

- mêmes avantages si les quatre projets TGV précités n'étaient pas réalisés.

La liaison TGV Genève-Mâcon a l'avantage non seulement de regrouper les flux de trafic Paris-Suisse romande et Suisse alémanique-Genève-Lyon-Midi de la France, mais encore de contribuer à revaloriser l'axe du Simplon. En effet, elle ramènerait à cinq heures et demie la durée du trajet entre Paris et Milan. Avec les améliorations apportées entre Lausanne et la capitale lombarde, elle renforcerait alors la compétitivité de cet axe par rapport à la liaison ferroviaire via le Mont-Cenis. Actuellement, la ligne TGV Genève-Mâcon fait l'objet d'une étude de faisabilité approfondie, à laquelle participent tant la Confédération, les CFF et des cantons romands que la SNCF et des départements français. Une étude de financement se déroule en parallèle. Les deux documents seront disponibles en automne 1990. On connaîtra alors les coûts de construction et la rentabilité de la liaison. Cette dernière dépend du volume de trafic escompté. Plus on pourra concentrer les transports sur la nouvelle ligne, plus elle aura de chances d'être réalisée. Quoi qu'il en soit, cet ouvrage ne pourra très probablement pas être construit si les régions intéressées ne fournissent pas de notables contributions à fonds perdu.

Cela étant, la nouvelle ligne n'a une chance que si l'on n'encourage pas simultanément l'itinéraire concurrent passant par Frasné. Le volume du trafic est trop faible pour deux axes à haute performance. La dispersion des forces a pour unique effet de ne rien améliorer fondamentalement sur aucune des lignes, ce qui ouvrira la voie au contournement de la Suisse romande.

La conception du Conseil fédéral vise à promouvoir le plus possible la liaison Genève-Mâcon. Comme nous l'avons vu, une dispersion des efforts ne saurait permettre d'atteindre l'objectif visé. Il nous faut dès lors fixer des priorités et nous concentrer sur un franchissement du Jura entre les deux villes ci-dessus. Une telle artère prend aussi toute son importance si l'on considère que Genève abrite la Centrale européenne de l'ONU ainsi que d'autres organisations internationales.

C'est pourquoi nous ne pouvons pas accepter une motion qui nous demande d'élaborer des programmes de travaux pour le développement des autres passages jurassiens. En revanche, nous voulons bien examiner de quelle manière il est possible d'optimiser les lignes internationales secondaires le long de l'arc jurassien. Cette manière de faire apporte les plus grands avantages à la Suisse romande. Nous partons donc du principe que les cantons romands soutiendront tous notre planification.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

**M. Béguelin:** Comme je suis déjà intervenu tout à l'heure, je serai très bref.

Premièrement, la réponse du Conseil fédéral est insuffisante. Je demandais la définition d'une politique coordonnant les

intérêts nationaux et, de plus, une définition urgente. La réponse donnée conduit, à mon sens, partiellement à une impasse.

Deuxièmement la motion a été soumise à la Conférence ferroviaire romande qui la soutient. Pour cette raison, je maintiens la forme de la motion, je ne peux pas me satisfaire du postulat.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung als Postulat  
Für Ueberweisung als Motion

47 Stimmen  
16 Stimmen

**M. Longet:** Je suis désolé de devoir légèrement contredire mon collègue de groupe M. Béguelin, mais il me semble qu'un malentendu subsiste encore. Le nouvel élément, c'est effectivement la ligne du TGV Rhin-Rhône: axe parallèle au Jura, de l'autre côté de la frontière, et sur lequel on devrait pouvoir se brancher.

Je défendrai l'idée selon laquelle il faudrait avoir une multiplicité de branchements. Il est légitime que les Jurassiens puissent garder et développer la ligne de Delle, que les Neuchâtois puissent garder la desserte par Pontarlier et que les Vaudois et les Valaisans puissent développer le passage par Valorbe. Il ne serait pas juste que les Genevois doivent passer exclusivement par Lyon et reprendre la future ligne du Mont-Cenis pour sortir sur la France. C'est dans ce contexte que la ligne Mâcon-Genève a tout son sens. Nous avons peut-être vu trop grand en imaginant d'emblée une nouvelle ligne. Toutefois, la direction Genève-Mâcon est un axe de sortie qu'il ne faut aucunement abandonner *a priori*; il peut être réalisé d'une façon beaucoup plus modeste en utilisant une infrastructure existante, dont l'exploitation a été abandonnée il y a peu de temps, entre Bellegarde et La Cluse, dans le département de l'Ain. Entre la version maximaliste qui, jusqu'à présent, dominait les débats et était présente lorsque M. Béguelin a proposé sa motion et ce dont je parle maintenant, il y a quand même une différence dont il faut tenir compte.

Cela m'ennuierait si le vote de la motion Béguelin signifiait pour le Conseil fédéral un mandat impératif de ne pouvoir envisager que les raccordements figurant dans le texte. Alors si M. Ogi nous indique que le vote sous forme de motion implique que la liaison Genève-Mâcon est définitivement hors jeu, sous n'importe quelle forme de réalisation, nous devons adopter le postulat. Si la motion n'a pas cette signification pour lui, nous pouvons alors l'accepter. Mais je n'aimerais pas que nous jetions l'enfant avec l'eau du bain et qu'en redimensionnant quelque peu les projets on les abandonne complètement et que les Genevois doivent nécessairement passer par Lyon pour aller à Paris.

**Schmidhalter:** Wir werden hier abstimmen über Motion oder Postulat. Ich halte fest, dass nach Reglement der Motionstext nicht abgeändert werden kann. Wenn wir den Vorstoss heute als Motion annehmen, ist die Verbindung über Mâcon weg vom Fenster.

**Bundesrat Ogi:** Ich möchte nicht das Vorhergehende wiederholen, sondern zusammenfassend folgendes sagen: Die Westschweiz wird heute von TGV-Zügen bedient, liegt aber noch ausserhalb des französischen Hochleistungsnetzes. Damit dies ändert, müssen wir Schwergewichte bei einer Linie setzen. Für den Bundesrat ist das die Linie Paris-Mâcon-Genf. Die Neubaustrecke würde vermutlich die relativ beste Rendite aufweisen und unserem Land am meisten Vorteile bringen. Das haben wir analysiert, und wir kommen zu diesem Resultat.

Gleichzeitig sind wir aber offen für spätere Verbesserungen der Jura-Verbindungen und warten ab, was die Franzosen in bezug auf den TGV Est und den TGV Rhin-Rhône beschliessen werden.

Die Motion Béguelin können wir nicht akzeptieren. Ich bitte Sie zu beachten, dass es nicht der Bundesrat ist und es auch nicht Sie sind, die hier entscheiden können, sondern dieser Entscheid wird in Paris getroffen. Sie können uns einen Auftrag geben, ein «mandat impératif», aber ich kann Ihnen nicht versprechen, dass wir dieses auch ausführen können.

Ich bitte Sie, die Motion Béguelin abzulehnen und das Postulat zu akzeptieren.

*Schluss der Sitzung um 20.55 Uhr  
La séance est levée à 20 h 55*

## **Motion Béguelin Anschluss der Schweiz an das westeuropäische Hochgeschwindigkeitsnetz**

### **Motion Béguelin Raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire à grande vitesse de l'ouest européen**

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	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	10
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.300
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	18.06.1990 - 14:30
Date	
Data	
Seite	1092-1094
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 696

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.