

**Ruf-Bern:** Wenn ich Sie richtig verstanden habe, Herr Bundeskanzler, ist es dem Bundesrat also egal, wenn er in der Bezeichnung durch Dritte auf die Stufe gewisser Chefsbeamter, nämlich der Minister, herabgesetzt wird?

**Bundeskanzler Buser:** Man sagt zwar «Kleider machen Leute»; ob das auch bei Titeln zutrifft, weiss ich nicht, jedenfalls kann ich sagen, dass die Bundesräte darauf nicht angewiesen sind.

84.452

**Motion Salvioni**  
**Eisenbahn-Alpentransversale**  
**Ligne ferroviaire à travers les Alpes**

*Wortlaut der Motion vom 14. Juni 1984*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung und dem Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale begonnen werden kann. Zu diesem Zweck erscheint es dringlich und unerlässlich, Verhandlungen für die notwendige Koordination und die Finanzierung auf europäischer Ebene in die Wege zu leiten. Andererseits gilt es, das Projekt in das System der neuen schweizerischen Schnellbahnverbindungen einzubauen.

*Texte de la motion du 14 juin 1984*

Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification et de construction d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent être réalisés dans les plus brefs délais.

A cet égard, il paraît urgent et indispensable d'entamer des négociations sur le plan européen en vue d'une bonne coordination et d'un financement convenable. Il y a lieu d'autre part d'englober ce projet dans le système des nouvelles lignes rapides à travers la Suisse.

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Auer, Bonny, Bremi, Carobbio, Clivaz, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Couchepin, Dupont, Feigenwinter, Flubacher, Giudici, Grassi, Hunziker, Koller Arnold, (Kopp), Künzi, Lüchinger, Maître-Genève, Petitpierre, Robbiani, Savary-Vaud, Stucky, Uchtenhagen, Villiger, Weber Monika, Wick, Widmer, Wyss (29)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Dans son rapport du 7 septembre 1983 sur une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, le Conseil fédéral est arrivé à la conclusion qu'il n'est pas urgent de prendre une décision au sujet de la construction d'une nouvelle transversale.

Il reprend cette conclusion dans le rapport du 26 janvier 1984 sur les Grandes lignes de la politique gouvernementale pour le période de 1983 à 1987, et propose la construction d'un tronçon NTF Bâle – Olten – Berne afin qu'on puisse tirer parti du doublement de la ligne du Lötschberg.

Le trafic des poids lourds a actuellement atteint une limite intolérable sur la ligne du Saint-Gothard (N2). M. Muheim, député au Conseil des Etats, a déjà relevé le fait dans sa motion du 8 juin 1983.

Nous ne devrions nourrir aucune illusion à ce sujet à l'avenir. Le Conseil fédéral écrit que, dans notre pays, le trafic des poids lourds pourrait être maîtrisé dans le futur également si on le répartissait de manière optimale sur les quatre axes principaux (Grand Saint-Bernard, Simplon, Saint-Gothard et San Bernardino).

Toutefois, il ne semble pas trop y croire lui-même, puisqu'il déclare à la note 1 se référant au point 432, page 34 du rapport: «Cette hypothèse est théorique. Le trafic lourd se concentrerait plutôt sur la N2 où il évincerait les voitures de tourisme».

Selon le rapport du Conseil fédéral, il faut compter qu'en l'an 2000 le trafic des poids lourds sera cinq à six fois plus dense. Cela signifie un passage journalier de 7000 à 8900 camions, soit 230 à 320 chaque heure.

Rappelons à cet égard qu'en 1983, le volume de ce trafic atteignait 1073 unités par jour, ce qui constituait 63 pour cent du trafic des poids lourds empruntant les autoroutes, enregistré sur les quatre grands axes routiers de notre pays (ces chiffres avaient d'ailleurs été prévus en 1980 déjà par l'Ufficio delle ricerche economiche du canton du Tessin).

Etant donné les énormes nuisances qu'une telle évolution causerait à la population des zones touchées, nous sommes d'avis qu'on ne saurait attendre passivement l'accroissement du trafic des poids lourds prévu par le Conseil fédéral. La seule solution consiste dans la construction d'une transversale alpine à quatre voies permettant de maîtriser le trafic des marchandises: compte tenu des intérêts de tous les pays européens (trafic de marchandises nord-sud), des exigences de la coordination sur le plan technique et de l'énormité des frais, il s'agit là, semble-t-il, d'une affaire de portée internationale.

Signalons à ce propos que le Parlement européen a adopté une résolution sur l'extension des liaisons ferroviaires à travers les Alpes, qui a paru le 30 mars 1984 dans la *Feuille officielle des Communautés européennes*. On y donne la priorité aux projets d'infrastructure de liaisons ferroviaires de base à travers les Alpes et on souligne qu'il y a lieu de construire au moins un tunnel de base à travers les Alpes. On y offre également à des pays tiers la possibilité de bénéficier des instruments de financement des Communautés.

Bien entendu, de tels instruments ne seront accordés que si un Etat en fait la demande.

La Conférence des pouvoirs régionaux et locaux de l'Europe s'exprime dans le même sens et de façon encore plus nette dans la résolution 124 du 28 octobre 1981.

En outre, les projets de nouvelles transversales alpines doivent être conçus en tant que partie intégrante du système suisse de lignes rapides: Après les réactions négatives des cantons directement intéressés (Berne, Soleure et Argovie), il faut se demander s'il n'y aurait pas lieu de revoir le tronçon de la nouvelle NTF sur le Plateau, prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale.

Les problèmes à résoudre sont les suivants: caractère indépendant des transversales nord-sud et est-ouest ou corrélation entre elles; détermination du point d'intersection et fixation de la manière d'aménager les terrains. Une variante Lucerne semble mieux convenir à la solution des problèmes régionaux si l'on y intègre les deux pôles que constituent Berne et Bâle.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1984*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1984*

L'auteur de la motion constate que le trafic lourd sur la N2 aurait dépassé le seuil de tolérance et qu'il serait encore en augmentation. Il s'attend à ce qu'en l'an 2000, sept à neuf mille trains routiers circulent chaque jour sur cette artère. Selon lui, la seule solution serait de construire la ligne ferroviaire de base du Saint-Gothard.

Il craint que la N2 soit irrémédiablement surchargée d'ici à la fin du siècle. Ses appréhensions découlent des hypothèses figurant dans le rapport du Conseil fédéral du 7 septembre 1983 sur une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, ainsi que des sondages relatifs aux poids de chargement moyens effectués en 1981. Ces hypothèses ne tiennent pas compte des répercussions des heures d'ouverture restreintes de nos bureaux de douane et des effets de l'interdiction faite au trafic lourd de circuler la nuit et le

dimanche. Par ailleurs, la N2 sera délestée par la route du Simplon, entièrement améliorée en l'an 2000.

Les calculs théoriques figurant dans le rapport précité du Conseil fédéral montrent surtout comment le trafic lourd se développerait sans mesures de police; le Conseil fédéral n'est cependant pas disposé à assister à pareille évolution sans réagir.

Aujourd'hui déjà, le trafic des camions est contenu dans certaines limites par lesdites mesures. De plus, il faut imputer au trafic routier la couverture de tous les coûts qu'il occasionne. L'introduction d'une redevance sur les poids lourds, proportionnelle au kilométrage, telle qu'elle fut prévue dans le message du Conseil fédéral du 16 janvier 1980, aurait constitué un pas dans ce sens. Cette proposition devra être réexaminée lors de l'application de la CGST. La réintroduction de l'interdiction de circuler à certaines heures pourrait constituer un autre instrument efficace. En dernier ressort, le Conseil fédéral prévoit dans son message sur les bases d'une politique coordonnée des transports, d'insérer dans la constitution la disposition suivante:

- Lorsque l'intérêt général l'exige, la Confédération peut établir par la voie législative des mesures propres à décharger les routes du trafic marchandises à grandes distances. Cet ensemble de mesures devrait permettre d'éviter que la N2 ne soit engorgée par le trafic lourd.

Par contre, la construction immédiate d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes ne résoudrait guère les problèmes. La croissance ininterrompue du trafic routier dans le transit alpin ne résulte pas du manque de capacité de nos chemins de fer. La Suisse ne peut pas influencer sur cette situation. Les marchandises qui sont chargées sur des camions à l'étranger sont en règle générale perdues pour les chemins de fer alpins. Elles peuvent tout au plus être ramenées au rail grâce au ferroutage. Contrairement à l'acheminement des semi-remorques et des caisses mobiles, le transport ferroviaire de trains routiers et de leurs conducteurs sur le trajet relativement court reliant la région de Bâle au Tessin ne fait pas partie des segments intéressants du trafic de ferroutage. Il constitue une solution plutôt discutable tant du point de vue technique que du point de vue économique. Le fait que ce système consiste à transporter et la marchandise et le véhicule routier sur lequel elle est chargée réduit de moitié le tonnage net par rapport aux trains traditionnels de marchandises ou de conteneurs.

La chaussée roulante Fribourg-en-Brisgau/Bâle - Lugano sert principalement à transporter des trains routiers de plus de 28 t de poids global qui, en vertu de la loi sur la circulation routière, ne sont pas autorisés à traverser la Suisse par la route. Elle représente une solution de rechange écologique en réponse aux demandes présentées à de nombreuses reprises par les transporteurs routiers étrangers. Ces derniers proposent que nos normes sur les poids maximaux des camions soient adaptées à celles qui existent dans les Etats de la CEE. Le ferroutage n'est guère attrayant pour les trains routiers pesant moins de 28 t. Pour que la N2 soit sensiblement allégée, il faudrait que les prix de transport par ferroutage soient abaissés bien au-dessous des coûts de production des chemins de fer. Le fort subventionnement des tarifs appliqués en l'occurrence pourrait se répercuter négativement sur les autres genres de transport et favoriser le remplacement du trafic par wagons complets, assez intéressant du point de vue financier, par du trafic de ferroutage. Ces répercussions ne sont pas souhaitables.

La construction d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes ne semble judicieuse au Conseil fédéral que si sa rentabilité peut être envisagée avec un minimum de fiabilité, ce qui ne serait pas le cas dans les circonstances actuelles. Les négociations avec l'étranger ne sauraient donc porter uniquement sur le tracé et le financement de la nouvelle ligne. Sinon, il ne serait pas exclu que la capacité de transport supplémentaire mise à disposition par les chemins de fer suisses ne soit pas utilisée, car les conditions-cadre en vigueur à l'étranger rendent le transport routier plus attrayant que l'acheminement par nos tunnels ferroviaires. Les conventions avec les pays limitrophes devraient dès lors reposer

sur une conception de l'écoulement du futur transit et sur un projet de répartition du trafic rail/route dans toute la zone alpine. Cette stratégie ne peut toutefois être couronnée de succès que si les parties contractantes sont à même de donner des assurances définitives à ce sujet. Pour le moment, tant les conditions juridiques que politiques font défaut en la matière.

L'intégration d'une nouvelle traversée alpine dans le réseau des futures transversales ferroviaires (NTF) est possible, en principe, pour toutes les variantes des NTF et des chemins de fer alpins. La construction anticipée des NTF ne bloquerait absolument pas la situation.

Pour les raisons ci-dessus, le Conseil fédéral est d'avis que les travaux proposés par l'auteur de la motion ne sont pas indispensables pour le moment. Cela ne le libère pas de l'obligation de suivre attentivement l'évolution du trafic de transit et de la politique européenne des transports et d'intervenir dans la mesure de ses possibilités au niveau des ministres des transports.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral recommande de rejeter la motion.

#### *Antrag Salvioni*

Gemäss Artikel 36 Absatz 2 Geschäftsreglement Nationalrat wird die folgende Aufteilung beantragt:

#### *Motion*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit der Planung einer Eisenbahn-Alpentransversale begonnen werden kann.

Zu diesem Zweck ....

#### *Postulat*

Der Bundesrat wird eingeladen, die Abklärungen wiederaufzunehmen und die nötigen Schritte zu unternehmen, damit so bald wie möglich mit dem Bau einer Eisenbahn-Alpentransversale begonnen werden kann.

Zu diesem Zweck ....

#### *Proposition Salvioni*

selon l'article 36, 2e alinéa, du règlement du Conseil national, la motion est fractionnée comme il suit:

#### *Motion*

Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de planification d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais.

A cet effet, ....

#### *Postulat*

Le Conseil fédéral est invité à recommencer les enquêtes et à faire les démarches nécessaires pour que les travaux de construction d'une ligne ferroviaire à travers les Alpes puissent démarrer dans les plus brefs délais.

A cet effet, ....

## **Motion Salvioni Eisenbahn-Alpentransversale**

### **Motion Salvioni Ligne ferroviaire à travers les Alpes**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	09
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.452
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2080-2081
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 936