

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Salvioni (Teil I als Motion überweisen)	107 Stimmen
Für den Antrag des Bundesrates (Ueberweisung als Postulat)	32 Stimmen

Präsident: Den zweiten Teil der Motion ist sowohl der Motionär als auch der Bundesrat bereit, als Postulat zu überweisen. Ein anderer Antrag ist nicht gestellt.

Ueberwiesen – Transmis

85.518
Postulat Weber-Arbon

Präsident: Herr Weber-Arbon ist einverstanden, auf den Buchstaben c zu verzichten. In diesem Falle ist der Bundesrat bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

84.925

Interpellation Ruffy
Direkte TGV-Verbindung Paris-Mailand
Liaison directe Paris-Milan par le TGV

Siehe Seite 760 hiervor – Voir page 760 ci-devant

Diskussion – Discussion

M. Ruffy: L'objet concernant le Gothard et la nouvelle transversale avait trait à une réalisation à faire, le Simplon est une réalisation qui se défait.

Le rapport de la Commission romande pour la ligne du Simplon portant sur l'exercice 1979 concluait de la manière suivante: «Paris-Milan, ce sont 821 kilomètres par Vallorbe et le Simplon, 791 kilomètres lorsque, par la ligne nouvelle, le TGV arrivera à Lausanne. Par le Saint-Gothard, il faut compter 898 bornes kilométriques entre la capitale française et la métropole lombarde, et 954 par la ligne du Mont-Cenis. Le Simplon offre le meilleur profil en long. C'est aussi par cette ligne que les Alpes sont traversées à la plus faible altitude, bien qu'il faille franchir le seuil jurassien. La carte du Simplon est donc assez facile à jouer en trafic voyageurs. Certaines lacunes doivent toutefois être comblées et des efforts doivent être entrepris pour augmenter la vitesse commerciale, surtout sur le parcours italien, où elle se dégrade actuellement, améliorer les correspondances à Milan, accroître le confort des trains en particulier en offrant des possibilités de restauration.» Ce texte était signé par un certain Jean-Pascal Delamuraz.

Aujourd'hui, il faut bien le constater, les mesures adéquates préconisées n'ont pas été prises. Le trafic diurne sur la ligne du Simplon a baissé en 1984 de 25 pour cent, alors que la ligne concurrente Milan-Turin-Modane-Paris a connu une augmentation de 30 pour cent.

Les menaces continuent à planer sur l'avenir de l'axe du Simplon dans la mesure où l'on se refuse à s'attaquer aux caractéristiques les plus défavorables de la ligne actuelle. Les arguments techniques derrière lesquels vous vous abritez dans votre réponse, Monsieur le Conseiller fédéral, résistent mal à un examen détaillé, et n'apportent pas les assurances qu'une politique dynamique et offensive des transports ferroviaires devrait offrir.

Vous mettez en avant les gains de temps. Or, on a remarqué que l'amélioration est relativement minime, trente minutes au maximum lorsqu'il n'y a pas de retard.

Vous mettez en avant la diminution des tarifs. Certes, les prix ont baissé, mais les prestations aussi, sans parler des prestations accessoires telles que la restauration, qui ont cessé d'être attractives à tel point que même Laurent Fabius s'en est alerté.

Vous mettez en avant l'augmentation du nombre des nouvelles relations diurnes entre Paris et Milan. Je puis vous dire qu'en raison de la rupture de charge à Lausanne cette amélioration n'est malheureusement qu'apparente. En effet, les trains qui arrivent de Milan en gare de Lausanne ont constamment du retard, si bien que leurs passagers pour Paris ne peuvent avoir la correspondance prévue et doivent prendre le TGV suivant, avec tous les inconvénients que représentent ces deux heures d'attente. La rupture de charge à Lausanne, avec ses fréquentes ruptures de correspondance, est gravement préjudiciable au maintien de la ligne du Simplon. Un voyageur qui en vit une fois les inconvénients tentera de prendre un autre cheminement ou un autre mode de transport.

Enfin, vous faites croire que la construction de compositions quadricourants serait une chose difficile à réaliser. Mais, à vous entendre, nous sommes en pleine régression technique, car nous ne serions en fait plus capables de réaliser ce que nous avons déjà réussi à faire il y a vingt ans dans le cadre des lignes TEE. Vous savez très bien qu'un achat à l'étranger ou qu'une construction sous licence serait tout à fait possible. On peut lire dans la *Nouvelle Gazette de Zurich*, du 25 mars 1985, que les constructeurs suisses tels que la Flug- und Fahrzeugwerke AG, la Schweizerische Industriegesellschaft, la Schindler Waggon Pratteln AG, sont prêts à construire une telle composition.

Pourquoi donc ne pas recourir à cette solution de la construction sous licence ? N'y a-t-il pas là un exemple remarquable d'investissements qui pourraient se faire dans le cadre d'un programme de relance ? Nous pourrions améliorer le confort des voitures qui ne sont pas prévues pour des trajets de six à sept heures et, de plus, dans le cadre de prestations accessoires attractives, on pourrait redonner aux wagons-restaurants leur rôle divertissant et, pourquoi pas, leur réputation gastronomique.

Vous réfugiez derrière les arguments tels que l'autonomie des CFF, comme vous venez de le faire, pour justifier des options de haute portée politique, non seulement nous inquiète mais nous paraît insoutenable sur le plan politique. Quant à nous, nous n'accepterons en aucun cas, au nom de l'autonomie des CFF, l'abandon du Simplon comme axe international prioritaire, comme axe économique vital pour la Suisse romande, comme voie d'accès permanente à nos sources culturelles. Le fait qu'on l'ait ignoré comme voie de transit pour les trains de marchandises en page 41 du Magazine des CFF, consacré au Rail 2000, n'est pas pour nous rassurer.

Monsieur le Conseiller fédéral, le fait que votre réponse du 27 février 1985 à mon intervention du mois de décembre 1984 n'est que la traduction résumée de votre lettre du 28 août 1984 adressée à M. Schmidhalter me laisse sceptique quant à votre volonté de faire avancer les choses avec nos partenaires, alors même qu'il s'agirait de faire vite et de décider concrètement.

Le scrutin concernant le rachat des lignes privées comme celle du Jura-Simplon souleva au siècle passé des débats acharnés. Ceux qui ont alors misé sur la Confédération étaient convaincus de la mission non seulement nationale, mais aussi internationale des chemins de fer. Pour ne pas le leur faire regretter aujourd'hui, Monsieur le Conseiller fédéral, il vous incombe d'assurer le maintien de cette mission et il vous appartient de renouer au plus vite le dialogue avec nos partenaires étrangers, de relancer les négociations pour empêcher la détérioration de la vocation de cet axe déterminant parmi nos voies de communication. Mais, peut-être, est-ce déjà fait et que les entretiens qui ont eu lieu hier entre M. Cossiga, président de la République italienne, et M. Furgler, président de la Confédération, ont permis d'aborder ce sujet!

La réponse du Conseil fédéral, de caractère politique, doit

être claire. En cas de refus, comme pour d'autres réalisations – je pense notamment au tunnel du Grand-Saint-Bernard – les régions pour lesquelles cette liaison reste déterminante prendront les devants pour savoir quels sont les obstacles qui se dressent encore et chercheront, de leur côté, à trouver les moyens de les surmonter, quitte à procéder elles-mêmes aux investissements indispensables.

Nous devons dès aujourd'hui tout mettre en œuvre pour que, dans les plus brefs délais, nous puissions assurer, soit avec des TGV français, soit avec des Pendolino italiens, la desserte de cette voie de communication plus que millénaire, la plus courte reliant des foyers de population de plusieurs milliers d'habitants et des pôles urbains parmi les plus prestigieux d'Europe.

Schmidhalter: In ihren Verlautbarungen weisen der Bundesrat und die Generaldirektion der SBB immer wieder darauf hin, dass eine Verlängerung des TGV ab Lausanne bis Brig oder Mailand schwerwiegende Probleme technischer und finanzieller Art beinhalte. Den Netzausdehnungen stehen die französischen Staatsbahnen scheinbar ablehnend gegenüber. Es ist daher unumgänglich, dass die Schweiz sofort Verhandlungen mit den italienischen Staatsbahnen aufnimmt. Die italienischen Staatsbahnen haben vor wenigen Wochen angekündigt, dass sie ab 1991 zwischen Mailand, Turin und Lyon Dritzüge ETR 450, den sogenannten «Pendolino», als Anschlussverbindung zum TGV nach Paris einzusetzen gedenken. Die schärfste Konkurrenz zum Simplon – die Verbindung über den Mont Cenis – setzt zusätzlich auf neueste Fahrzeugtechnologie. Diese neuen Fahrzeuge zeichnen sich dadurch aus, dass sie dank kleinster Achslast und aktiver Neigeeinrichtungen um 35 Prozent schneller als die heute bei den SBB eingesetzten Wagen durch Kurven fahren können. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h.

Ein zweiter Punkt wäre zu beachten: bauliche Massnahmen zur Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Für eine Verkehrsmittelwahl ist die kürzeste Reisezeit der wichtigste Auswahlfaktor. Für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und die Herstellung der durchgehenden Doppelspurigkeit sind bauliche Massnahmen dringend notwendig. Grosszügige Neubaumassnahmen erfordern Zeit und Geld, so dass man in einer ersten Etappe, entsprechend einem Aufsatz von Dr. Rudolf Freimeier, mit «pragmatischen Schritten auf dem Wege zu kürzeren Reisezeiten im Schienen- und Personenverkehr» vorgehen sollte. Es werden in diesem Aufsatz für Neu- und Ausbaumassnahmen verhältnismässig bescheidene Investitionen vorgeschlagen, die kurzfristig realisierbar sind, aber eine Anhebung der Fahrgeschwindigkeit auf dem derzeitigen Netz um 10 bis 15 Prozent ermöglichen.

Den zusätzlichen Kosten einer Geschwindigkeitsanhebung stehen beträchtliche Kostenverminderungen gegenüber, vor allem auch durch sinkenden Bedarf an Fahrzeugen und fahrendem Personal infolge kürzerer Umlaufzeiten. Diesen vorgeschlagenen Massnahmen dürfte daher ein wirtschaftlicher Erfolg beschieden sein. Auf den volkswirtschaftlichen Gewinn infolge kürzerer Reisezeiten sei nur am Rande hingewiesen.

M. Cevey: Je voudrais apporter très brièvement mon appui aux remarques formulées par M. Ruffly dans son interpellation. Je rappellerai tout d'abord que la ligne du Simplon est l'épine dorsale d'une région, d'un vaste bassin touristique qui, de Vallorbe à Brigue, représente à peu près la valeur de sept millions de nuitées hôtelières, soit environ 20 pour cent du total des rendements touristiques que l'on peut escompter annuellement dans notre pays. Au-delà de Lausanne, les stations qui s'étalent sur les bords du Léman, puis de part et d'autre de la vallée du Rhône vaudoise et valaisanne, constituent à elles seules un bassin si important que nous ne pouvons pas laisser très longtemps encore se dégrader la situation de la ligne du Simplon. Incontestablement, l'introduction du TGV n'a pas apporté à ces régions, au-delà de Lausanne, les progrès que l'on pouvait attendre; au contraire, la suppression de certaines rames, et notamment

du TEE, pose un problème incontestable que M. Ruffly a très bien souligné dans son développement. Je rappelle encore que certains tronçons de la ligne sont à une seule voie, que le matériel roulant sur la ligne du Simplon est d'une qualité réellement insuffisante – on y met les compositions destinées au rebut – et que le «service à bord», si vous me passez l'expression, est également nettement insuffisant.

Bref, je voudrais que vous preniez en considération, Monsieur le Conseiller fédéral, les intérêts de cette très vaste zone touristique et aussi, ce qui me paraît très important, les intérêts des compagnies ferroviaires secondaires, très nombreuses d'ailleurs, au départ des différentes gares que dessert la ligne du Simplon. Si ces compagnies ferroviaires ont de la peine déjà maintenant à tourner, il faut bien admettre qu'une diminution supplémentaire des prestations offertes sur la ligne du Simplon risque de les précipiter dans un profond désarroi.

Dès lors, je vous prie d'accorder le maximum d'intérêt et d'attention aux remarques formulées par M. Ruffly.

Bundesrat Schlumpf: Herr Ruffly, ich frage mich, ob Sie nicht mehr Anlass hätten, skeptisch zu sein, wenn die Stellungnahme des Bundesrates hier anders wäre als im Brief an Nationalrat Schmidhalter. Ich habe diesen Vorwurf nicht ganz verstanden. Jedenfalls ist und bleibt es meine Politik, meine Standpunkte nicht über Bord zu werfen, wie das gelegentlich im Parlament vorkommt – auch in Fragen, die wir heute lang und breit diskutieren.

Zum TGV: In einer Antwort auf eine Interpellation führt man verschiedene Argumente auf. Sie sind von unterschiedlicher Bedeutung. Wenn Sie es lieber haben, Herr Ruffly, werde ich es bei nächster Gelegenheit bei einem Satz bewenden lassen und nicht weiter auf die Interpellation eingehen. Dieser eine Satz wäre der: Ueber eine Verlängerung des TGV von Lausanne – oder allenfalls von Genf – nach Mailand entscheidet die SNCF, das heisst die französische Staatsbahn. Aber ich wollte mir die Antwort nicht so einfach machen. Das ist ein Gesichtspunkt – immerhin ein wesentlicher! Aber ich will Ihnen den Gesamtzusammenhang erläutern.

Wir haben für den TGV nicht nur dieses Begehren Lausanne-Brig-Mailand. Wir haben weitere Begehren: Lausanne-Bern, Vallorbe-Neuenburg-Bern, und wir haben das Begehren nach einer neuen Linie Paris-Basel – das ist ein Anliegen von Nationalrat Künzi – Basel-Zürich. Alle können verlangen, dass wir uns bei den französischen Staatsbahnen mit vollem Nachdruck für die Verwirklichung dieser Vorhaben einsetzen. Unsere SBB haben sich selbstverständlich dafür verwendet. Aber wenn wir mit allem Nachdruck operieren wollen, dann präsentiert man uns die gleiche Frage wie die italienischen Staatsbahnen, als es darum ging, die Huckepack-Verlademöglichkeiten nach Süden über die Grenze hinaus zu verlängern, nämlich: Sind Sie bereit, die Hälfte der Investitionskosten für den Monte Olimpino auf italienischem Gebiet zu übernehmen? Wir tun das mit 60 Millionen Franken. Dann wird man uns wieder die Frage stellen, ob wir bereit seien, uns an diesen Zusatzkosten zu beteiligen, die entstehen würden (anderes Wagenmaterial, Lokomotiven usw.). Wir haben das in der Antwort dargelegt.

Nun komme ich zurück auf die Diskussion, die wir schon geführt haben. Wir haben ein Projekt für eine Bahn 2000. Verbesserungen an der Simplonlinie – übrigens auch als Weiterführung von Basel her, Jura-Südfusslinie – sind natürlich in diesen Milliarden für das Bahn-2000-Konzept enthalten. Ausserhalb der Neubaustrecken sind wesentliche Leistungssteigerungen an den bestehenden Strecken, auch an der Simplonlinie, vorgesehen. Wir haben die Eisenbahn-Transversale, die eines Tages auch finanziert werden muss. Es bleibt nicht nur bei weiteren Projektierungsschritten.

Wir können nicht in 15 Jahren all das realisieren und aufholen, was man im Bereiche der Investitionen für die Schiene während Jahrzehnten nicht getan hat. So ist die Situation: Man hat während Jahrzehnten für die Schiene zu wenig investiert. Jetzt haben wir einen Nachholbedarf. Wir müssen

Prioritäten setzen nach sachlicher Notwendigkeit, nach Dringlichkeit, auch nach den Möglichkeiten.

Das ist eine ergänzende Antwort zu den Ausführungen von Nationalrat Ruffy und gleichzeitig auch zu den Ueberlegungen der Herren Schmidhalter und Cevey.

Präsident: Herr Ruffy hat die Möglichkeit zu erklären, ob er von der Antwort des Bundesrates befriedigt ist.

M. Ruffy: Je ne peux pas me déclarer satisfait de votre réponse. Si j'ai souligné le fait que le texte que vous m'avez offert comme première réponse à mon interpellation était une lettre qui datait de sept mois au préalable, c'était pour démontrer que rien n'avait changé depuis cette période-là et que finalement les choses vont vite. Si nous nous obstinons à rester sur nos positions en matière de déplacements et de transports européens, nous allons effectivement nous trouver enclavés, comme certains orateurs l'ont souligné cet après-midi. De plus, je reconnais que l'intérêt des Bernois à voir le TGV arriver jusque chez eux est tout à fait légitime. En revanche, je vous dénie le droit de m'opposer ces demandes à une interpellation qui porte sur un objet précis qui est une ligne internationale qui, pour des raisons d'interruption de ligne, est en train de se dégrader. Elle a non seulement une fonction internationale, comme je l'ai souligné, mais aussi une fonction régionale importante pour deux cantons directement touchés, à savoir les cantons de Vaud et du Valais, et je suis d'accord avec M. Cevey, conseiller national, lorsqu'il dit que le fait d'avoir interrompu cette ligne à Lausanne a entraîné des résultats négatifs, pour toute une région touristique, et a, en tout cas, déçu les espoirs que l'on avait placés en elle.

Je vous prie donc de prendre en considération les intérêts des différents cantons romands que nous avons mis en évidence aujourd'hui.

Präsident: Herr Ruffy ist von der Antwort nicht befriedigt.

84.033

Volksinitiativen mit Gegenentwurf. Abstimmungsverfahren

Initiatives populaires accompagnées d'un contre-projet. Procédure de vote

Botschaft und Gesetzentwurf vom 28. März 1984 (BBI II, 333)

Message et projet de loi du 28 mars 1984 (FF II, 345)

Beschluss des Ständerates vom 20. März 1985

Décision du Conseil des Etats du 20 mars 1985

Antrag der Kommission

Mehrheit

Eintreten

Minderheit

(Frei-Romanshorn, Eggly-Genf, Fischer-Hägglingen, Müller-Wiliberg, Perey, Spoerry, Wanner)
Nichteintreten

Proposition de la commission

Majorité

Entrer en matière

Minorité

(Frei-Romanshorn, Eggly-Genève, Fischer-Hägglingen, Müller-Wiliberg, Perey, Spoerry, Wanner)
Ne pas entrer en matière

Ordnungsantrag Stamm Judith

Es sei auf eine organisierte Debatte zu verzichten

Motion d'ordre Stamm Judith

Renoncer au débat organisé

Frau Stamm Judith: Das vorliegende Geschäft über das Abstimmungsverfahren bei Volksinitiative mit Gegenorschlag bezieht sich auf unseren Umgang mit den Volksrechten, und wir sind die Volkskammer. Daher bin ich der Meinung, dass wir über dieses Geschäft so kurz oder so lang sprechen, wie wir es für richtig halten, wie wir es für wichtig halten, wie wir das Bedürfnis haben.

Halten Sie mir nicht entgegen, wir hätten ja noch 45 Minuten von den uns vorgegebenen vier Stunden zugut. Ich weiss von mindestens zweieinhalb Personen in diesem Parlamente, die gerne noch sprechen würden, wenn ihre Fraktionen die entsprechende Zeit zur Verfügung stellen könnten. Ich anerkenne die Weisheit und die guten Absichten der Fraktionspräsidenten-Konferenz. Aber das vorliegende Geschäft ist weder unbestritten noch unwichtig. Es betrifft alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in einer sehr wichtigen Angelegenheit: in der Möglichkeit, bei einer Abstimmung auf Verfassungsstufe ihren Willen zur Geltung zu bringen. Diese Frage hat eine leidvolle Geschichte hinter sich. Wir müssen uns deshalb genügend Zeit nehmen, den neuen Vorschlag auszudiskutieren. Dafür sind wir ja schliesslich hier in Bern.

Ich bitte Sie daher, meinen Ordnungsantrag, es sei keine organisierte Debatte durchzuführen, zu unterstützen.

Bäumlin: Ich möchte in aller Kürze bekanntgeben, dass die SP-Fraktion diesen Ordnungsantrag unterstützt.

Wir haben es mit einer wichtigen Verfassungsvorlage zu tun, wichtig vor allem deshalb, weil der Ausgang dieses Geschäftes das Schicksal vieler künftiger Volksinitiativen auf Partial-Revision der Verfassung beeinflussen kann.

Wir haben es deshalb auch mit einer hochpolitischen Vorlage zu tun. Es geht darum, endlich ein faires Abstimmungsverfahren bei Abstimmungen über Initiativen mit Gegenentwurf einzuführen. Darüber soll nun eine offene Diskussion stattfinden, in welcher sich jeder melden kann, der will, in welcher jeder Standpunkt vertreten werden kann. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass innerhalb der meisten Fraktionen hier auch Meinungsverschiedenheiten bestehen. Rationalisierungsmassnahmen in Ehren; sie sind oft unumgänglich. Aber bei einem hochpolitischen Geschäft, wie wir es jetzt vor uns haben, sind sie einfach fehl am Platz.

Ich möchte noch bemerken, dass eine nicht organisierte Debatte keineswegs notwendigerweise länger dauert; die Redezeiten sind dann nur ganz anders aufgeteilt. Es entstünde eine freiere Diskussion und nicht das Herunterlesen von vorbereiteten Standpunkten.

Frau Grendelmeier: Ich habe nichts gegen organisierte Debatten, wenn sie dazu dienen, dass wir in unserer Parlamentsarbeit nicht ertrinken. Aber heute geht es um eine Vorlage von allergrösster Tragweite für unsere Demokratie und ihre Grundpfeiler schlechthin: Es geht um das Mehrheitsprinzip. Wenn man nun ausgerechnet hier eine auf vier Stunden anberaumte organisierte Debatte beschlossen hat, so werde ich den Verdacht nicht los, dass es sich da nicht nur um ein effizienzsteigerndes Instrument handelt, sondern um einen höchst politischen Entscheid.

Im Gegensatz zu manchen anderen Vorlagen sind wir hier alle betroffen, und zwar in unseren Grundrechten, in den Volksrechten. Da sollten sich alle, die sich dazu äussern wollen, auch äussern können.

Eine Ablehnung des Antrages von Frau Stamm würde die ungeheure Bedeutung dieser Vorlage nur noch unterstreichen und würde das Wesentlichste, den Kern der Debatte, vorwegnehmen, vorentscheiden: die Glaubwürdigkeit unserer Demokratie. Ich bitte Sie inständig, dem Antrag von Frau Stamm zuzustimmen.

Ott: Ich selber habe von meiner Fraktion 8 Minuten Redezeit bekommen. Wenn Sie dem Antrag von Frau Stamm folgen, bin ich ein gewöhnlicher Einzelsprecher und habe nur noch 5 Minuten.

Aber es geht in diesem Falle nicht um die Zeit, weder für den einzelnen noch für das Parlament im ganzen, sondern um

Interpellation Ruffy Direkte TGV-Verbindung Paris-Mailand

Interpellation Ruffy Liaison directe Paris-Milan par le TGV

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	84.925
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.12.1985 - 14:30
Date	
Data	
Seite	2092-2094
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 938

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.