

Sépey–Les Diablerets) était mise en cause par l'Office fédéral des transports.

Répondant, le 18 septembre 1978, à l'interpellation 76.477, le Conseil fédéral se déclarait d'accord de soumettre à un collège d'experts le sort de ces trois chemins de fer.

L'expertise a été remise au gouvernement. Celui-ci se décide pour le maintien des deux premiers chemins de fer précités et pour le remplacement de la liaison ferroviaire Aigle–Sépey–Les Diablerets par un service de bus.

Nous nous félicitons du maintien de deux des trois compagnies menacées auparavant, dans la mesure où le chemin de fer, en l'occurrence, demeure la formule de transport la plus adéquate, à court terme et à long terme. En revanche, le démantèlement de l'Aigle–Sépey Les–Diablerets serait fâcheux, du point de vue de la fiabilité et de la qualité du transport et du point de vue des intérêts légitimes de l'économie de montagne.

On peut dès lors tenir pour vraisemblable que le canton de Vaud et les communes intéressées s'efforceront de maintenir ce chemin de fer, dût-il leur en coûter.

Cela étant, l'idéal serait évidemment que le Conseil fédéral revienne sur sa position et qu'il se prononce en faveur du chemin de fer ASD (on remarquera au passage que le Conseil fédéral n'a pas la compétence de supprimer une ligne et qu'il ne peut agir qu'au niveau du financement). Au cas où, malheureusement, le Conseil fédéral ne reviendrait pas sur sa position, il serait indispensable qu'il octroie à ce chemin de fer le soutien financier qu'il eût accordé au bus. Pratiquer différemment – c'est-à-dire couper toute aide fédérale à l'ASD parce que maintenu en tant que chemin de fer – serait inadmissible quant à l'équité et quant à l'efficacité.

Nous souhaitons très vivement que le Conseil fédéral se prononce dans ce sens et qu'il puisse le faire à bref délai: le sursis pour l'ASD a duré plusieurs années et il est nécessaire que canton et communes intéressés puissent se décider maintenant, en toute connaissance de cause.

Antworten des Bundesrates siehe unten

Réponses du Conseil fédéral voir ci-après

82.490

Interpellation Meizoz

Bahnhof Aigle–Sépey–Les Diablerets

Chemin de fer Aigle–Sépey–Les Diablerets

Wortlaut der Interpellation vom 20. September 1982

Der Bundesrat wird eingeladen,

– darzulegen, warum er für die technische Erneuerung und für die Deckung des Betriebsdefizits der Aigle–Sépey–Les Diablerets-Bahn keine Bundesbeiträge mehr ausrichten will und warum er diese Bahn durch eine Busverbindung ersetzen will;

– zu sagen, wieviel der Bund zahlt, wenn der Kanton Waadt und die betroffenen Gemeinden den Betrieb dieser Bahnlinie aufrechterhalten; ist er bereit – was sehr zu wünschen wäre –, die Summe zu zahlen, die er für den Busbetrieb aufwenden müsste? Wir bitten den Bundesrat, in diesem Sinne zu entscheiden;

– zu sagen, ob und gegebenenfalls unter welchen Bedingungen er – auf einer neuen Grundlage – eine einvernehmliche Lösung mit dem Kanton Waadt für möglich hält.

Texte de l'interpellation du 20 septembre 1982

Le Conseil fédéral est invité

– à exposer les raisons qui l'ont amené à ne plus accorder, à l'avenir, de contributions fédérales pour le renouvellement

technique et la couverture du déficit d'exploitation du chemin de fer Aigle–Sépey–Les Diablerets (ASD) et à en souhaiter le remplacement par un service routier;

– à préciser à combien se monteraient les prestations financières de la Confédération dans l'hypothèse où le canton de Vaud et les communes en cause maintiendraient l'exploitation de la ligne de chemin de fer et, dans cette éventualité, à dire s'il est vrai que celles-ci pourraient s'élever au niveau de celles requises pour un service de bus, ce qui serait hautement souhaitables. Nous demandons au Conseil fédéral de se prononcer dans ce sens;

– à dire si et à quelles conditions la recherche, sur des bases nouvelles, d'une solution d'entente avec le canton de Vaud peut être envisagée.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Brélaz, Christinat, Darbellay, Dupont, Forel, Gloor, Jaggi, Petitpierre, Ruffly, Teuschler, Thévoz, Vannay (12)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La décision du Conseil fédéral de ne plus accorder le soutien financier de la Confédération au chemin de fer à voie étroite Aigle–Sépey–Les Diablerets (ASD) et d'en demander le remplacement par un service routier a suscité une réelle émotion et une vive déception dans le canton de Vaud, plus particulièrement dans la vallée des Ormonts.

Cette décision, fondée sur des considérations d'ordre strictement et étroitement économique, ne donne pas satisfaction pour plusieurs raisons. Elle comporte, tout d'abord, le grave inconvénient de supprimer une liaison ferroviaire ayant le mérite d'exister et dont les voies ont été entièrement rénovées au cours des dernières années avec l'accord de l'Office fédéral des transports (OFT).

Elle anticipe sur l'application d'une conception globale suisse des transports (CGST) qui n'a pas encore reçu l'aval du Parlement et du peuple. Elle ignore, enfin, l'aspect politique des choses pour n'entendre que le langage des experts.

S'agissant des premiers, il y a lieu de souligner ce qui suit:

– la route, bien qu'améliorée sur de nombreux tronçons, est très sinueuse et de modeste largeur. Sa capacité d'absorption du trafic en est ainsi grandement réduite. Il sera parfois difficile, le dimanche notamment ainsi qu'en haute saison touristique, d'assurer la correspondance avec les trains au départ de la gare d'Aigle. D'autre part, comme cette route est située sur le versant de la vallée le plus exposé aux avalanches et aux glissements de terrain – plus précisément celui de la Frasse, toujours non maîtrisé – la question de la sécurité et de la régularité des transports de voyageurs par bus pourrait bien se poser à plus d'une reprise. Cela d'autant plus que la géographie des lieux interdit toute modification d'itinéraire. Des interruptions plus ou moins prolongées de la circulation sont d'autre part à craindre en cas d'accident. Une telle situation s'est présentée plusieurs fois au cours des années écoulées;

– la conversion du rail en un service routier entraînera une forte majoration des tarifs. Selon des données officielles, celle-ci pourrait être de 50 pour cent ou même plus;

– une douzaine d'agents de l'ASD perdront leur emploi. Le recyclage de ces travailleurs, tous très attachés à leur vallée et souhaitant y rester, n'ira pas sans difficultés à l'heure où la population autochtone éprouve déjà beaucoup de peine à trouver une occupation sur place;

– le nombre des usagers du rail est, depuis quelques années, en légère mais régulière progression malgré l'inconfort d'un matériel roulant datant de 1913:

175 000 en 1979

182 000 en 1980

189 000 en 1981

Il ne fait pas de doute qu'un équipement moderne et un temps de parcours sensiblement réduit par rapport à la situation actuelle rendraient la ligne plus attractive. A l'image de ce que le MOB a réalisé et compte tenu de

l'essor que connaît la station des Diablerets, sa promotion touristique en serait facilitée:

– la substitution de la voie ferrée par la route n'a pas toujours donné, dans notre pays, les résultats attendus aussi bien sur le plan financier que sur celui du confort, de l'horaire, de la régularité de l'exploitation ou encore du prix des titres de transport. Ce qui s'est passé après la mise hors service des lignes Bellinzzone–Mesocco et Vevey–Châtel-Saint-Denis est là pour en témoigner. Tout donne à penser qu'il n'en ira guère autrement pour l'ASD.

En ce qui concerne le second type d'arguments, l'accent doit être mis sur des éléments que le collège d'experts a quasiment laissés dans l'ombre. Les voici:

– chemin de fer et service routier, vus sous l'angle de la protection de l'environnement, ne sont pas à égalité. De toute évidence, le rail présente un net avantage dans les domaines du bruit, de la pollution de l'air, de la consommation d'énergie et de l'emprise au sol;

– l'abandon du rail va à l'encontre de la politique d'aide aux régions de montagne telle qu'elle est définie dans la loi sur les investissements dans les régions de montagne (LIM);

– selon le gouvernement vaudois, la solution proposée par le Conseil fédéral est «contraire à une politique énergétique de diversification et de diminution de la dépendance du pétrole». Des efforts accrus doivent donc être entrepris pour utiliser au mieux les énergies indigènes renouvelables, soit, en l'occurrence, l'électricité d'origine hydraulique. En proposant de renoncer à l'exploitation ferroviaire, le Conseil fédéral ne s'engage pas précisément dans cette voie; il en résultera une consommation annuelle d'environ 300 000 litres de carburant.

Le Conseil d'Etat du canton de Vaud, le Grand Conseil et les communes intéressées ont été unanimes pour affirmer leur volonté de maintenir en vie la ligne ASD. Ils ont déjà voté dans ce but pour plus de 16 millions de francs de crédits. Il serait donc hautement souhaitable et surtout équitable d'en tenir compte. A l'instar, par exemple, de ce qui s'est passé en 1979 dans le canton d'Argovie où, après que le Grand Conseil se fut prononcé, contre l'avis de l'OFT, pour le maintien de la ligne Wohlen–Meisterschwanden, l'OFT a accepté de revoir son point de vue.

Le chemin de fer ASD dispose d'atouts dont l'importance ne doit pas être sous-estimée. Il convient de les mettre en valeur en modernisant le matériel roulant, en coordonnant son utilisation avec les deux autres compagnies ayant leur point d'attache à Aigle et en organisant son entretien sur des bases communes. Les données financières du problème en seraient améliorées dans une notable mesure. Cet aspect des choses n'a malheureusement été qu'effleuré par les experts.

Vu ce qui précède, le Conseil fédéral est invité

– à présenter les raisons qui l'ont amené à ne plus accorder l'aide financière de la Confédération au chemin de fer Aigle–Sépey–Les Diablerets et à en souhaiter le remplacement par un service de transport routier;

– à définir à combien se monteraient les prestations financières de la Confédération dans l'hypothèse où le canton de Vaud et les communes en cause maintiendraient l'exploitation de la ligne de chemin de fer et, dans cette éventualité, à dire s'il est vrai que celles-ci pourraient s'élever au niveau de celles requises pour un service de bus. Ce que nous considérerions comme souhaitable.

Le Conseil fédéral est enfin prié de dire si et à quelles conditions la recherche, sur des bases nouvelles, d'une solution d'entente avec le canton de Vaud peut être envisagée.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates auf die Interpellationen Delamuraz und Meizoz

Rapport écrit du Conseil fédéral aux interpellations Delamuraz et Meizoz

Les chemins de fer romands à voie étroite Nyon–Saint-Cergue–Morez (NStCM), Aigle–Ollon–Monthey–Champéry

(AOMC) et Aigle–Sépey–Les Diablerets (ASD) étant en mauvais état et réclamant des investissements élevés, ils ont fait l'objet d'une étude sur leurs possibilités de conversion en services de transport routiers. Une commission d'experts présidée par M. Meylan, conseiller aux Etats, Neuchâtel, a proposé en 1980 de maintenir l'exploitation ferroviaire du NStCM et de remplacer l'AOMC et l'ASD par des services routiers.

En vertu de l'article 57 de la loi fédérale sur les chemins de fer (LCF), la Confédération peut encourager l'organisation de services routiers remplaçant les chemins de fer si, par ce moyen, le trafic est assuré d'une manière plus économique. Pour déterminer si l'exploitation envisagée satisfait à ce critère, on prend en considération tous les coûts et tous les produits se répercutant sur la collectivité. Les recommandations de la commission Meylan ne reposent pas seulement sur une comparaison financière. Elles tiennent également compte des problèmes résultant du développement de l'économie régionale, de la protection de l'environnement et de l'approvisionnement en énergie.

Allant au-delà des recommandations susmentionnées, le Conseil fédéral a aussi approuvé le maintien de l'exploitation ferroviaire de l'AOMC. Dans l'intervalle, ce chemin de fer et le NStCM ont été mis au bénéfice de l'aide aux investissements prévue par l'article 56 LCF. Les critères qui furent déterminants pour le maintien et le renouvellement de l'exploitation ferroviaire de ces deux entreprises ne sauraient cependant s'appliquer à l'ASD. Depuis des années, son trafic voyageurs est restreint. Le secteur des marchandises est pratiquement négligeable. Cette ligne enregistre la plus faible densité du trafic ferroviaire suisse. Alors qu'aucune amélioration n'est apparue lors de ces dernières années, il ne faut pas s'attendre, étant donné les structures existantes, à un nouvel essor, même pas après un éventuel renouvellement.

Nous avons constaté un peu partout en Suisse qu'il n'existe aucun lien causal péremptoire entre le développement économique d'une région de montagne et le mode de desserte par les transports publics. En effet, peu importe ce dernier, l'essentiel est qu'il existe un tel moyen de transport. On peut dès lors supposer que cette constatation s'applique également à la vallée des Ormonts. Cela étant, la décision du Conseil fédéral ne saurait être considérée comme une infraction à la loi sur l'aide en matière d'investissements dans les régions de montagne. Selon les expériences faites lors de conversions semblables, il faudrait plutôt s'attendre à ce que la meilleure desserte que peut offrir un autobus suscite un nouvel essor dans le territoire en question. Par ailleurs, il convient de relever que les deux variantes finales de la CGST prévoient, elles aussi, de remplacer l'ASD par un service de transport routier.

Le Conseil fédéral n'a juridiquement aucune possibilité d'imposer le passage de l'ASD à la route. Etant donné que les conditions d'un tel passage sont remplies, il a décidé de n'octroyer d'autres subventions fédérales fondées sur le chapitre VII de la LCF que si l'entreprise prépare son remplacement par un service routier et le réalise dans les meilleurs délais. Le canton de Vaud est libre de s'en tenir à la solution ferroviaire, mais il doit être disposé à prendre en charge les prestations fédérales supprimées.

A cet égard, on peut se demander s'il serait éventuellement possible de laisser au canton de Vaud le choix du moyen de transport et de limiter les contributions fédérales pour les améliorations techniques et le maintien de l'exploitation à la participation qui s'imposerait en cas de remplacement du chemin de fer par un service routier. Le canton de Vaud devrait ainsi supporter lui-même les frais supplémentaires occasionnés par sa décision. Une telle solution serait toutefois contraire à la finalité de la LCF, qui relève de la politique des transports et non de la politique financière. En effet, cette loi tend à établir un système de transports aussi rationnel que possible. Cet objectif n'est pas atteint si la restructuration visée par l'article 57 LCF est réalisée au niveau des obligations financières de la Confédération, mais non dans les faits. Cette solution enfreindrait également le

droit en vigueur. Aux termes de l'article 6, 3^e alinéa, de l'ordonnance sur l'exécution des chapitres VI et VII de la LCF, la Confédération n'octroie plus de subventions pour améliorations techniques si les conditions du passage à la route sont remplies. En l'occurrence, il n'est pas possible d'accorder d'autres prestations fédérales, même dans une mesure réduite.

Le cas de l'ASD est extrême; renoncer à la suppression de ce chemin de fer aurait de graves conséquences sur les futures discussions relatives à la conversion de certaines lignes des CFF et des chemins de fer privés. Si la Confédération renonçait à supprimer ce chemin de fer à faible trafic, elle n'aurait plus d'arguments lorsqu'il s'agirait de proposer le remplacement d'une quelconque ligne ferroviaire par un service routier. Le Conseil fédéral ne voit donc aucune possibilité de revenir sur sa décision.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Präsident: Herr Delamuraz und Herr Meizoz erklären sich von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

82.398

Interpellation Carobbio

Kernkraftwerk-Katastrophen.

Auswirkungen und Massnahmen

Secours en cas de catastrophe nucléaire.

Effets et mesures

Pericoli di catastrofi termonucleari e sistema sanitario

Wortlaut der Interpellation vom 9. Juni 1982

Die Vereinigung «Physicians for Social Responsibility» (Ärzte für gesellschaftliche Verantwortung) hat kürzlich an einer Pressekonferenz bekanntgegeben, dass bei einer Atomkatastrophe in der Schweiz 5000 Personen schwere Verbrennungen erleiden und die Spitäler 500 000 Liter Infusionsflüssigkeit, 250 000 Flaschen Blut, 750 Tonnen Antibiotikasalben und 1500 Tonnen andere Medikamente brauchen würden. Für die Pflege der Schwerverbrannten müssten, wurde an der Pressekonferenz gesagt, über 500 Ärzte und ungefähr 15 000 Krankenschwestern zur Verfügung stehen; das ganze würde insgesamt 500 Millionen Franken kosten. Nach der Vereinigung gibt es heute in der Schweiz noch keinen Atomkatastrophenplan, der die Versorgung von Verletzten mit schweren Verbrennungen einbezieht. Bloss 35 Betten sollen für solche Verletzte zur Verfügung stehen.

Die unterzeichneten Parlamentarier stellen dem Bundesrat die folgenden Fragen:

1. Kennt er den erwähnten Bericht? Kann er ihn bestätigen oder dementieren, insbesondere was die Angaben betrifft über:

- Die tatsächlichen Folgen – Tote, Kranke, Umweltschäden – einer allfälligen, durch Krieg oder durch friedliche Nutzung der Kernenergie verursachten nuklearen Katastrophe;
- Das Fehlen eines brauchbaren Katastrophenplanes für den Fall einer Atomkatastrophe;
- Die Unzulänglichkeit der bestehenden medizinischen Infrastruktur?

2. Wäre – falls die Angaben stimmen – das bestehende Zivilschutzsystem unseres Landes nicht vollständig unwirksam, wenn es gelten würde, die Bevölkerung – wie man dies vorgibt – vor den Gefahren einer Atomkatastrophe zu schützen?

Wenn nein, wie kann der Zivilschutz tatsächlich für wirksame Schutzpläne sorgen?

3. Rechtfertigt es sich aufgrund der beeindruckenden Angaben der Vereinigung, und ist es möglich, unser System der medizinischen Versorgung zu überprüfen, damit den Gefahren, welche die Entwicklung der nuklearen Technologie für die Gesundheit in sich birgt, besser begegnet werden kann?

4. Hält er es nicht für angebracht, zur ganzen Frage einen umfassenden Bericht ausarbeiten zu lassen, damit die Bevölkerung vollständig über die Gesundheitsgefahren informiert wird, die heute mit der Entwicklung der Nuklear-technologie im militärischen und zivilen Bereich verbunden sind?

Texte d'interpellation du 9 juin 1982

Selon une communication faite récemment dans une conférence de presse par l'association dénommée «Physicians for Social Responsibility» (PSR), 5000 personnes seraient grièvement brûlées si une catastrophe nucléaire se produisait dans notre pays. Les hôpitaux auraient alors besoin de 500 000 litres de perfusion, 250 000 flacons de sang, 750 tonnes de pommades antibiotiques et 1500 tonnes de médicaments divers. En outre, il faudrait disposer de plus de 500 médecins et d'environ 15 000 infirmières pour les soins à donner aux grands brûlés. Coût total de l'opération: 500 millions de francs. D'après la même association, il n'existerait actuellement en Suisse aucun véritable plan anticatastrophes nucléaires pour les grands brûlés. Seuls 35 lits pourraient les accueillir.

Les députés soussignés demanent au Conseil fédéral de dire:

1. S'il connaît le rapport cité et s'il est à même de confirmer ou de démentir les affirmations qui y sont contenues, notamment en ce qui concerne

- Les conséquences effectives, en morts, malades, dommages à l'environnement, d'une éventuelle catastrophe nucléaire causée par la guerre ou par l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire;
- L'absence de véritable plan anticatastrophes nucléaires;
- L'insuffisance des structures sanitaires existantes;

2. Si, au cas où les données ci-dessus pourraient être confirmées, le système de protection civile de notre pays n'apparaît pas tout à fait incapable de protéger, comme on le prétend, la population contre les dangers d'une catastrophe nucléaire.

Dans le cas contraire, s'il pense que la protection civile est en mesure d'établir des plans de protection efficaces, et de quelle manière;

3. Si, à la lumière de ces données, qui sont impressionnantes, il se justifie et il est possible de réexaminer le système sanitaire national, pour le rendre plus apte à faire face aux risques que la technologie nucléaire représente pour la santé;

4. S'il n'estime pas opportun de faire établir un rapport complet sur l'ensemble de la question, afin que la population soit informée à fond des dangers que le développement de la technologie nucléaire, militaire et civile, constitue à l'heure actuelle pour la santé de l'homme.

Testo della interpellazione del 9 giugno 1982

Secondo quanto reso noto recentemente, in una conferenza stampa, dall'Associazione Physicians for Social Responsibility, (PSR) se una catastrofe termonucleare dovesse verificarsi nel nostro paese, 5000 persone sarebbero gravemente ustionate. Gli ospedali avrebbero allora bisogno di 500 000 litri di «perfusion», di 250 000 flaconi di sangue, di 750 tonnellate di pomate antibiotiche, di 1500 tonnellate di medicinali vari. Inoltre, oltre 500 medici e circa 15 000 infermiere dovrebbero essere a disposizione per le cure dei grandi ustionati. Costo totale dell'operazione: 500 milioni di franchi. Secondo la stessa associazione non esisterebbe in Svizzera oggi nessun piano antica-

Interpellation Meizoz Bahnlinie Aigle-Sépey-Les Diablerets

Interpellation Meizoz Chemin de fer Aigle-Sépey-Les Diablerets

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.490
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.12.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1822-1824
Page	
Pagina	
Ref. No	20 011 081

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.