

Contraire sur toute la ligne aux objectifs recherchés par les CFF, cette situation mériterait d'être rapidement améliorée.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 27. Februar 1985

Rapport écrit du Conseil fédéral du 27 février 1985

Depuis janvier 1984, quatre paires de trains TGV relient Paris à Lausanne. Simultanément, les deux relations diurnes par trains directs ont été supprimées entre Paris et Milan. En lieu et place, trois nouvelles relations par trains Intercity ont été introduites entre Genève et Milan, avec correspondance à Lausanne sur le même quai avec les trains TGV. Ainsi, par cette mesure, les relations diurnes Paris-Simplon-Milan sont passées de deux à trois et le temps de parcours a été notablement écourté sur cet axe. De plus, le prix du parcours a été réduit par la suppression du supplément TEE et par la mise à disposition de voitures de 2^e classe. Entre Paris et le Valais, il y a également de nouvelles liaisons complémentaires en début et en fin de journée.

Avec l'arrivée des TGV, les liaisons par trains directs diurnes n'ont pas été supprimées uniquement sur l'artère du Simplon, mais également sur la ligne concurrente du Mont-Cenis où il faut maintenant aussi changer de train. Considéré globalement, l'horaire d'été offre entre Paris et l'Italie du Nord six liaisons de jour et huit de nuit; elles se répartissent d'une manière équivalente entre les deux itinéraires en cause. Ce partage du trafic est d'ailleurs resté pratiquement le même depuis de nombreuses années.

Les expériences faites jusqu'à ce jour ont montré le bien-fondé de la nouvelle organisation. Les ruptures de correspondance à Lausanne se sont limitées à quelques cas isolés. On ne saurait en outre ignorer que des changements de cette importance comportent toujours une certaine période d'adaptation.

La suppression du changement de train à Lausanne supposerait la réintroduction de trains conventionnels, tractés par des locomotives, ou la circulation de rames TGV sur la totalité du parcours. La première solution serait incontestablement un pas en arrière, que personne ne souhaite. L'alternative qui consisterait à prolonger la circulation des TGV jusqu'à Brigue, voire jusqu'à Milan, soulève d'importants problèmes techniques et financiers. Les Chemins de fer français – propriétaires des TGV – entendent fixer eux-mêmes les itinéraires et les conditions liés à la circulation de telles rames. Mais l'expérience montre que la SNCF n'envisage pas d'étendre outre mesure le réseau TGV.

La circulation des TGV sur le territoire italien nécessiterait des rames quadricourant. Or, celles-ci n'existent pas encore; elles ne pourraient être réalisées que si la Suisse et l'Italie fournissaient une aide financière substantielle.

Les conditions permettant une telle participation ne semblent pas être réunies pour le moment. Les CFF suivent cependant avec une grande attention l'évolution du trafic sur la ligne du Simplon.

Selon le contrat d'entreprise en vigueur, le trafic à longue distance ressortit en principe aux Chemins de fer fédéraux. Cela signifie qu'ils ont, dans le cadre des dispositions légales, la faculté d'élaborer leur offre de prestations de manière autonome et qu'ils en supportent également seuls toute la responsabilité.

Les CFF ont affirmé que non seulement ils veulent examiner minutieusement tous les aspects techniques liés à une extension éventuelle du réseau des TGV, mais encore qu'ils entendent discuter avec les administrations ferroviaires française et italienne les mesures qu'il conviendra de prendre lorsque le marché des transports l'exigera.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

Mehrheit
Minderheit

84.072

Interamerikanische, asiatische und afrikanische Entwicklungsbanken. Beteiligung Banques interaméricaine, asiatique et africaine de développement. Participation

B

**Bundesbeschluss über den Beitritt der Schweiz zur Interamerikanischen Investitionsgesellschaft (IIC)
Arrêté fédéral concernant l'adhésion de la Suisse à la Société interaméricaine d'investissement (SII)**

Siehe Jahrgang 1984, Seite 1864 – Voir année 1984, page 1864

Beschluss des Ständerates vom 7. März 1985
Décision du Conseil des Etats du 7 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 128 Stimmen
Dagegen 10 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.029

**EUMETSAT. Beteiligung
EUMETSAT. Convention**

Siehe Jahrgang 1984, Seite 1497 hiervor
Voir année 1984, page 1497 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 5. März 1985
Décision du Conseil des Etats du 5 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 157 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.040

**Direkte Bundessteuer. Anpassung an das Bundesgesetz über die berufliche Vorsorge
Impôt fédéral direct. Adaptation à la loi fédérale sur la prévoyance professionnelle**

Siehe Seite 291 hiervor – Voir page 291 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 22. März 1985
Décision du Conseil des Etats du 22 mars 1985

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes 150 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

EUMETSAT. Beteiligung

EUMETSAT. Convention

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.029
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	761-761
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 297

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.