

den auch in Zukunft nicht eintreten. Dies wegen der besonders selektiven Ausrichtung der Antennen einerseits und der Tatsache andererseits, dass praktisch keine Energie Richtung Boden strahlen kann. Selbst bei einer Panne oder einer Fehlbedienung kann eine Antenne nicht unterhalb einen bestimmten Sicherheitswinkel gesenkt werden.

Beim Übereinkommen handelt es sich um einen Staatsvertrag, der von den eidgenössischen Räten genehmigt werden muss; der Genehmigungsbeschluss untersteht dem fakultativen Referendum.

Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, den Bundesbeschluss zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, das Übereinkommen samt dazugehöriger Betriebsvereinbarung zu ratifizieren.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusssentwurfes 115 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.073

**Konzessionierte Transportunternehmungen.
Rahmenkredit
Entreprises de transport concessionnaires.
Crédit de programme**

Botschaft und Beschlusssentwurf vom 17. September 1984 (BBI III, 341)
Message et projet d'arrêté du 17 septembre 1984 (FF III, 344)

Beschluss des Ständerates vom 7. Februar 1985
Décision du Conseil des Etats du 7 février 1985

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Beschluss des Ständerates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer à la décision du Conseil des Etats

Aregger, Berichterstatter: Als eine echte Förderung des öffentlichen Verkehrs leistet der Bund seit 1958 namhafte Beiträge an die Privatbahnen, das heisst an die sogenannten konzessionierten Transportunternehmungen.

Die bisherigen Rahmenkredite I bis VI haben die Summe von 1,7 Milliarden Franken erreicht. Seit 1973 dienen diese Beiträge nicht mehr der Deckung von Betriebsdefiziten, sondern zur Finanzierung von Investitionen und Modernisierungsprogrammen. Der Bundesbeschluss, den wir heute zu behandeln haben, betrifft einen Rahmenkredit von 129 Millionen Franken. Ich muss aber ausdrücklich darauf hinweisen, dass es sich nicht um eine neue Rahmenvorlage handelt, sondern um einen weitestgehend teuerungsbedingten Zusatz zum sechsten Rahmenkredit vom 17. März 1983.

Allein die Vollendung der im Rahmenkredit VI enthaltenen Vorhaben erfordert einen Teuerungskredit von 101 Millionen Franken. Es werden damit Investitionen von 166 Millionen Franken bei Bahnen und 22 Millionen Franken bei

Strassentransportdiensten ausgelöst. In der Vorlage ist ferner ein Betrag von 28 Millionen Franken enthalten, der sozusagen als Operationsreserve bis zur Vorlage eines zukünftigen Rahmenkredites VII zur Verfügung stehen soll. Der beantragte Rahmenkredit kommt 17 Bahnunternehmen und einem Strassentransportdienst zugute. Es befinden sich darunter die Beseitigung von Niveauübergängen, die Entflechtung von Bahn und Strasse in Locarno, die teilweise Trasseverlegung der Lausanne–Echallens–Bercher-Bahn, der Anschluss der Linie 17 der Baselland Transport AG an das Netz der Basler Verkehrsbetriebe und die Gesamterneuerung des Rollmaterials der Vorortsbahn Worb–Muri–Bern.

Eine besondere Position in dieser Vorlage nimmt die Bahn Aigle–Le Sépey–Les Diablerets (ASD) ein. Der Bundesrat hat die Umstellung dieser Linie auf einen Strassentransportdienst beschlossen. Als Beitrag für diese Umstellung ist im Rahmenkredit eine Summe von 4 Millionen Franken enthalten. Nun hat aber der Kanton Waadt die Fortführung dieser Bahn auf eigene Kosten beschlossen. Es ist deshalb in gewisser Hinsicht noch offen, was mit dieser Position geschehen wird. Die Kommission verzichtet aber darauf, den Rahmenkredit um den Betrag von 4 Millionen Franken zu kürzen. Sie hält jedoch ausdrücklich fest, dass nicht unter dem Titel «Umstellungsbeitrag» eine Leistung des Bundes erbracht und die Umstellung dann nicht vorgenommen oder auf spätere Jahre hinausgeschoben wird.

Die konzessionierten Transportunternehmungen leisten einen sehr grossen und wertvollen Beitrag an den öffentlichen Verkehr. Der Ständerat hat dem Rahmenkredit mit 35 zu 0 Stimmen zugestimmt. Wir wollen die Bedeutung der Privatbahnen ebenfalls unterstreichen. Die Kommission beantragt Ihnen deshalb Eintreten und Zustimmung zum Bundesbeschluss.

M. Cillvaz, rapporteur: Le Conseil fédéral demande un crédit additionnel de 129 millions de francs au sixième crédit de programme de 515 millions voté par le Parlement le 2 décembre 1981. Ce montant a été porté à 525 millions en 1983, dans le cadre des mesures destinées à promouvoir l'emploi. Le crédit initial devait assurer le financement des investissements nécessaires durant les années 1982 à 1987. Il comprenait 101 millions de francs au titre du renchérissement. Cette somme, malgré son ampleur, s'est révélée nettement insuffisante. Le crédit supplémentaire est cependant justifié avant tout par la réalisation anticipée de certains projets. Il s'agit de commandes de véhicules, qui représentent un montant de 70 millions de francs, et la construction d'installations fixes dont le coût s'élève à 22 millions en chiffre rond. A cela s'ajoute 14 millions pour les gares routières de Fribourg et de Bulle utilisées par les autobus des Chemins de fer fribourgeois. Elles faciliteront le transfert des usagers de la route au rail et vice versa. Quatre millions sont en outre prévus pour la transformation du Chemin de fer Aigle–Le Sépey–Les Diablerets en service routier; je reviendrai sur ce point. Le crédit qui nous est demandé comprend au surplus une réserve de 28 millions pour le renchérissement.

Le bien-fondé de ce crédit supplémentaire est incontestable et d'ailleurs incontesté. Sur les 5000 kilomètres de voies ferrées que comprend la Suisse, 2000 kilomètres appartiennent aux chemins de fer dits privés, mais qui sont en réalité la propriété de collectivités publiques. Ces entreprises jouent un rôle important dans la desserte de certaines régions du pays, en particulier des régions périphériques. Elles contribuent au maintien et au développement de l'activité économique et sociale de ces régions. L'aide qui leur est accordée par la Confédération est proportionnellement inférieure de beaucoup à celle octroyée aux CFF. Elle est d'autant plus justifiée qu'elle est destinée à alléger la charge des cantons qui connaissent, sur leur territoire, un kilométrage élevé de lignes privées par rapport à celles des CFF pour lesquelles les cantons n'assument aucune responsabilité financière. Il y a donc une différence de traitement entre les régions desservies essentiellement par les CFF et celles

où le trafic est assuré par les chemins de fer concessionnaires.

La commission a accepté le crédit à l'unanimité, presque sans discussion. Le seul point qui a provoqué des questions concernait les 4 millions prévus pour la transformation de l'ASD en service routier. Sur le plan formel, on pourrait dire que le montant n'a plus sa place dans le projet puisque entre-temps les autorités vaudoises ont décidé de maintenir le chemin de fer et ont voté un crédit de plus de 13 millions pour sa modernisation, crédit qui, avec la contribution des communes, s'élève en chiffre rond à 18 millions de francs. Le canton de Vaud demande toutefois que le montant, qui aurait été versé par la Confédération pour l'adoption d'un autre mode de transport, soit accordé pour le maintien du rail. Les Vaudois motivent leur requête en se référant notamment au projet concernant la politique coordonnée des transports qui accorde des compétences accrues aux cantons en matière de trafic régional. A l'heure où il importe de donner la priorité aux transports publics, pour les raisons que l'on sait, la décision des autorités cantonales vaudoises, qui confirment celle des communes directement intéressées, est judicieuse quelles que soient les conclusions des différents experts qui se sont penchés sur cette compagnie. Cette décision devrait engager le Conseil fédéral à examiner avec bienveillance la demande du canton de Vaud. Des voix, dont la mienne, se sont faites entendre dans ce sens au sein de la commission. M. Schlumpf, conseiller fédéral, nous dira sans doute comment et dans quel esprit il envisage de traiter le problème. J'ajouterais simplement pour ma part qu'en donnant suite à la demande du canton de Vaud, le Conseil fédéral ne ferait qu'accomplir un geste en faveur des transports publics, ce que personne ne lui reprocherait en l'état actuel des choses. Cela implique le maintien des 4 millions dans le crédit supplémentaire global de 129 millions.

Mme Friedli: J'aimerais juste ajouter un mot en ce qui concerne le Chemin de fer Aigle–Le Sépey–Les Diablerets que le Conseil fédéral envisage de remplacer par un service de transport routier, alors que les communes concernées et les autorités vaudoises viennent de voter les crédits nécessaires à son maintien. Le groupe socialiste souhaite que le Conseil fédéral réexamine la question avec les intéressés.

M. Martin: Le 5 mars dernier, j'ai développé devant ce conseil une interpellation urgente relative au maintien et à la rénovation du Chemin de fer Aigle–Le Sépey–Les Diablerets. Il me semble utile pour la bonne compréhension de cette intervention de faire un petit historique.

En 1976, l'Office fédéral des transports remettait en cause l'existence de ce chemin de fer. Suite à différentes interventions du canton et des parlementaires fédéraux, le Conseil fédéral mandatait un groupe d'experts ayant pour mission de déterminer si le maintien de ce train était une nécessité. Ce collège d'experts présidé par M. Meylan concluait en 1980 à la suppression de l'Aigle–Le Sépey–Les Diablerets et au remplacement du train par un service de bus.

Les conclusions sur lesquelles se basait cette décision étaient de quatre ordres, soit premièrement, une comparaison financière; deuxièmement, le développement économique de la région; troisièmement, la protection de l'environnement et quatrièmement, l'approvisionnement en énergie. Je ne voudrais pas, au risque de vous lasser, reprendre la totalité de cette argumentation, je n'en aurais pas le temps. Il est toutefois utile de relever que depuis 1980 certaines considérations de base ont profondément évolué, conditions qui devraient permettre au Conseil fédéral de réexaminer sa prise de position. Ce sont, dans l'ordre d'importance:

- Une décision unanime des communes concernées par ce chemin de fer de le maintenir au prix de très lourdes conséquences financières;

- Une même prise de position du Grand Conseil vaudois, à l'unanimité de ses députés;

- La catastrophe des avalanches de février 1984 – 42 chalets détruits, des routes bloquées pendant cinq jours – qui a démontré à l'évidence que la position géographique de la

ligne de chemin de fer, sur l'autre versant de la vallée, moins favorable sur les plans économique et technique, était, par contre, préférable sur le plan de la sécurité, essentielle à mon avis;

- Enfin, ce qui est totalement nouveau et qui rend le rapport Meylan irréaliste sur ce point, la protection de l'environnement.

Après les propositions faites par le Conseil fédéral au Parlement en matière de protection des forêts, notamment en ce qui concerne la réduction des gaz d'échappement des voitures, nous ne pourrions comprendre que ce même Conseil fédéral encourage la promotion d'un service routier remplaçant un train.

Dans le message que nous examinons, message relatif au financement des entreprises de transport concessionnaires, nous aborderons au chapitre 213.3 le problème de l'Aigle–Le Sépey–Les Diablerets. Le Conseil fédéral propose au Parlement d'affecter un montant de 4 millions à la transformation de ce chemin de fer en service routier. Je suggère et prie instamment le Conseil fédéral, en relation avec la décision du canton de Vaud et des communes concernées, de transférer ce montant en faveur de la rénovation du chemin de fer.

Cette première mesure logique et réaliste, fonction aussi du renouvellement de la concession de chemin de fer, aurait le mérite d'être conséquente avec une situation de fait. Je ne vois d'ailleurs pas ce que nous pourrions faire de ce montant et de son affectation primitive étant donné les décisions cantonales.

Cette mesure permettrait, dans un second temps, à notre Exécutif fédéral de reprendre l'examen fondamental de ce dossier compte tenu de l'évolution de la situation développée au début de l'intervention. Il est délicat pour une autorité de revenir sur une décision, mais les faits sont têtus. Un nouvel examen objectif introduisant de nouveaux critères dans la réflexion me semble tout à fait logique et réaliste. Il est dès lors pensable que l'analyse débouche sur d'autres conclusions qui tendent au maintien officiel de ce chemin de fer. Tel est mon vœu le plus sincère.

M. Meizoz: Je vous rappelle que la décision du Conseil fédéral de ne plus accorder de soutien financier au Chemin de fer Aigle–Le Sépey–Les Diablerets, prise il y a déjà quelques années, avait fait l'objet d'une interpellation que j'ai déposée le 20 septembre 1982. J'avais demandé, ainsi que M. Delamuraz, conseiller fédéral – à l'époque conseiller national –, la discussion. Elle n'a pas pu avoir lieu étant donné la surcharge de nos ordres du jour. Je saisis donc l'occasion de ce débat pour souligner tout l'intérêt que je porterais à une solution permettant d'affecter les 4 millions de francs votés dans le cadre de ce crédit à cette entreprise de chemin de fer dont le canton de Vaud a souhaité le maintien. Comme M. Martin vient de vous le dire, l'Etat de Vaud et les communes concernées ont accepté de prendre en charge les frais de renouvellement des infrastructures du matériel roulant et de couvrir les déficits d'exploitation.

Dès l'instant où notre demande n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour la Confédération, je serais très heureux que le Conseil fédéral puisse répondre au vœu que j'exprime ici au nom des intéressés. Je crois pouvoir dire que ce vœu s'inscrit dans le droit fil des déclarations faites ce matin par M. le conseiller fédéral Stich, lorsqu'au terme de son exposé, il a dit: «Il s'agit également d'obtenir que certains transports, notamment pour des raisons de protection de l'environnement, soient transférés de la route au rail.» Je veux donc espérer que le Conseil fédéral, fidèle aux propos tenus dans cette salle, pourra accorder cette subvention, même dans le cas où le mode de transport actuel serait maintenu.

Bundesrat Schlumpf: Ich kann bestätigen, was ich in der Kommission sagte. Zur Vorlage will ich im Hinblick auf die fortgeschrittene Zeit nicht Stellung nehmen – nicht, weil sie es nicht wert wäre; es ist eine bedeutende Vorlage, die Herren Referenten haben es gesagt. Für die KTU ist sie

unerlässlich; die KTU erfüllen eine bedeutende Versorgungsaufgabe in unserem Land.

Zum Problem ASD: Wir müssen die Frage der Neukonzessionierung ab Oktober im Bundesrat ohnehin behandeln, weil die Konzession dann ausläuft. Wir haben jetzt für eine Teilstrecke eine Verlängerung bis im Oktober gewährt. In diesem Zusammenhang wird die Frage, die hier und schon in der Kommission zu reden gab, nochmals überprüft.

Noch eine Feststellung: Ich freue mich als Förderer des öffentlichen Verkehrs über die ausserordentliche Liebe, welche dieser ASD gegenüber auch hier an den Tag gelegt wird. Aber die Liebe zu Bahnen dürfte nicht so weit gehen, dass man sie gar nicht mehr benützt.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1–3

Titre et préambule, art. 1–3

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 95 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

84.077

**Flugsicherung im Nordatlantik. Abkommen
Service de navigation dans l'Atlantique Nord.
Accord**

Botschaft und Beschlussentwurf vom 17. Oktober 1984 (BBI III, 939)

Message et projet d'arrêté du 17 octobre 1984 (FF III, 951)

Antrag der Kommission

Eintreten und Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Proposition de la commission

Entrer en matière et adhérer au projet du Conseil fédéral

Herr **Aregger** unterbreitet namens der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht.

Die beiden am 25. September 1956 mit Dänemark und Island abgeschlossenen Abkommen über die gemeinsame Finanzierung gewisser Dienste der Flugsicherung auf der Nordatlantikstrecke regeln den Betrieb von radioelektrischen Navigationsanlagen und Wetterstationen für die internationale zivile Luftfahrt. Mit der Schweiz unterzeichneten damals 13 weitere Staaten die beiden Abkommen.

Im Laufe der Jahre wurden zahlreiche technische und finanzielle Bestimmungen geändert; insbesondere mussten die Beitragsleistungen der Abkommensstaaten den neuen Bedürfnissen angepasst werden. Eine Revision der Abkommen drängte sich deshalb auf. Sie wurde im Februar 1982 anlässlich der Konferenz in Montreal – an welcher die Schweiz vertreten war – an die Hand genommen. Die Änderungen wurden für jedes Abkommen in je einem Änderungsprotokoll festgelegt; die Protokolle sind vom 3. November 1982 datiert. Da aus finanziellen Gründen die provisorische Anwendung der neuen Bestimmungen sehr dringend war, ermächtigte der Bundesrat die Vertreter unseres Landes, die Änderungsprotokolle unter Ratifikationsvorbehalt zu unterzeichnen. Sie sind seit dem 1. Januar 1983 in Kraft. Die Zahl

der Abkommensstaaten ist von ursprünglich 14 auf 19 angewachsen.

Für unsere nationale Fluggesellschaft, die Swissair, ist der Nordatlantik-Flugverkehr von grosser Bedeutung. Es liegt daher im Interesse unseres Landes, dass die Flugsicherung gut geregelt ist und sich der Flugverkehr möglichst gefahrenfrei abwickeln lässt. Aus der Änderung der beiden Abkommen ergeben sich für die Schweiz weder zusätzliche Kosten noch personelle Auswirkungen; mit den neuen Gebührensätzen werden sogar Einsparungen von bis zu rund 50 Prozent der früheren Kosten möglich.

Bei den beiden Abkommen handelt es sich um Staatsverträge, die von der Bundesversammlung zu genehmigen sind, die aber nicht dem Staatsvertragsreferendum unterstehen.

Präsident: Die Verkehrskommission beantragt einstimmig, den Bundesbeschluss zu genehmigen und den Bundesrat zu ermächtigen, die beiden Änderungsprotokolle zu ratifizieren.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen

Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 und 2

Titre et préambule, art. 1 et 2

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 94 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Schluss der Sitzung um 12.45 Uhr

La séance est levée à 12 h 45

Konzessionierte Transportunternehmen. Rahmenkredit

Entreprises de transport concessionnaires. Crédit de programme

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	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.073
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.03.1985 - 08:00
Date	
Data	
Seite	670-672
Page	
Pagina	
Ref. No	20 013 242

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.