

85.490

**Motion des Ständerates (Lauber)
Simplonlinie. Ausbau**

**Motion du Conseil des Etats (Lauber)
Aménagement de la ligne du Simplon**

Herr Kühne unterbreitet im Namen der Verkehrskommission den folgenden schriftlichen Bericht:

Am 3. März 1986 hat der Ständerat mit 27 zu 9 Stimmen die Ueberweisung einer Motion von Herrn Lauber beschlossen. Der Bundesrat hatte die Umwandlung in ein Postulat beantragt. Die Motion hat folgenden Wortlaut:

Wortlaut der Motion vom 19. Juni 1985

Die Einführung der TGV (Hochgeschwindigkeitszüge) in Frankreich ist auch in der Schweiz mit Interesse aufgenommen worden. Die Schweiz ist insofern Nutzniesser, als diese Super-Schnellzüge die Städte Genf und Lausanne erreichen. Die Reisezeit von und nach Paris wird dadurch beachtlich verkürzt.

Diese Tatsache gibt aber auch zu einer gewissen Besorgnis Anlass. Es ist davon die Rede, und in den Zeitungen war es nachzulesen, dass das französische Hochgeschwindigkeits-Schienennetz Paris-Lyon durch den Mont Cenis weitergebaut werden soll und so zur Achse Paris-Lyon-Turin-Rom wird.

Das Ergebnis wäre im besonderen für die Westschweiz katastrophal. Die Simplonlinie verlöre noch vermehrt ihren internationalen Charakter. Sie würde zur Provinzbahn. Die Tatsache einer erneuten Umfahrung müsste sich zudem für die ganze Schweiz negativ auswirken.

Der Bundesrat wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit den direktbetroffenen Kantonen eine Machbarkeitsstudie über Aufwertung und Ausbau der Simplonlinie in Auftrag zu geben.

Diese Studie muss sich mit folgenden Punkten befassen:

1. mit der Förderung des Personenverkehrs in der europäischen Städteverbindung Paris-Mailand-Rom über Vallorbe (Genf)-Lausanne via Simplon mit Hochleistungszügen;
2. mit der Zusammenstellung der generellen Kosten für einen stufenweisen Ausbau der Strecke Vallorbe (Genf)-Lausanne-Iselle-Domodossola in einer ersten Stufe auf ca. 160 km/h und in einer weiteren Stufe auf Geschwindigkeiten zwischen 180 und 200 km/h;
3. Die Studie soll die Möglichkeit prüfen, ob im Rahmen des Projektes «Bahn 2000» innert einer tragbaren Zeitspanne auf dieser Strecke die letzten einspurigen Abschnitte zur Doppelspur mit gleichzeitiger Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit realisiert werden können. Die sich bereits heute anbietenden Zwischenstrecken wären auf 160 km/h auszubauen, und die bereits projektierten Verbesserungen zwischen Genf und Domodossola sind mittelfristig auszuführen.
4. In die Studie einzubeziehen sind auch die Traktions- und Sicherheitseinrichtungen mit Rücksicht auf die vier Stromversorgungssysteme. Die Probleme der Signalisierung, der automatischen Blocksteuerung und der Kommunikationssysteme müssen durch trilaterale Verhandlungen vereinheitlicht werden.
5. Die Studie hat sich auch mit dem Güterverkehr, speziell dem Transitgüterverkehr, zu befassen, unter Berücksichtigung der neuen europäischen Beförderungskonzepte (ICM, GONG, TRES usw.). Dazu gehört die Förderung der BLS-Linie mit Verlängerung nach Basel sowie der Simplonlinie, speziell durch den Simplontunnel, für einen möglichen kombinierten Verkehr auf der Strecke Domodossola-Westschweiz und Bern.

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat die Motion am 2. Juli 1987 vorberaten. Der Vertreter des Bundesrats legte der Kommission dar, dass die Schweizerischen Bundesbahnen ohnehin schon Studienaufträge für Verbesserungen der Simplonlinie erteilt haben. Da die Motion aber Massnahmen im delegierten Rechtsetzungsbereich fordere, sei die Motionsform nicht zulässig.

M. Kühne présente au nom de la Commission des transports et du trafic le rapport écrit suivant:

Le Conseil des Etats a décidé le 3 mars 1986, par 27 voix contre 9, de transmettre une motion de M. Lauber. Le Conseil fédéral avait proposé la transformation en postulat. La motion a la teneur suivante:

Texte de la motion du 19 juin 1985

Même en Suisse, la mise en service des TGV français (trains à grande vitesse) a suscité un vif intérêt. Comme ils desservent aussi les villes de Genève et de Lausanne, notre pays en profite également. Grâce à eux, la durée du voyage Paris et retour s'en trouve considérablement raccourcie.

Mais cette situation crée aussi quelques soucis. Il est question (et les journaux s'en sont fait l'écho) que le réseau français, pour les trains à grande vitesse Paris-Lyon, soit développé et comprenne le tunnel du Mont-Cenis, ce qui en ferait l'axe Paris-Lyon-Turin-Rome.

Pour la Suisse romande en particulier, le résultat serait catastrophique. La ligne du Simplon perdrait davantage encore son caractère international. Elle deviendrait une ligne de chemin de fer de province. En outre, pour la Suisse, les effets d'un nouveau contournement du pays seraient tout à fait défavorables.

Le Conseil fédéral est chargé de donner mandat, d'entente avec les cantons directement concernés, d'entreprendre une étude portant sur les possibilités de réaliser la promotion et le développement de la ligne du Simplon. Cette étude devrait traiter les points suivants:

1. Le développement du trafic voyageurs assuré par des trains fournissant de très hautes performances dans les liaisons intervilles Paris-Milan-Rome, par Vallorbe (Genève)-Lausanne à travers le Simplon.
2. Le relevé des dépenses totales qu'entraînerait l'aménagement de la ligne Genève - ou bien Vallorbe - Lausanne-Iselle-Domodossola de manière à permettre, dans une première phase, le passage à la vitesse de 160 km/h environ, et dans une phase ultérieure, d'atteindre des vitesses de l'ordre de 180 à 200 km/h.
3. L'examen de la possibilité, dans le cadre du projet RAIL 2000, de réaliser - dans un laps de temps convenable - le remplacement sur ce parcours des derniers tronçons à voie unique par la double voie, la vitesse des convois étant simultanément augmentée. Les tronçons intermédiaires disponibles aujourd'hui déjà devraient être adaptés pour permettre de rouler à la vitesse de 160 km/h, cela tout spécialement entre Villeneuve et Iselle, alors que les améliorations projetées dès maintenant, entre Genève et Domodossola, doivent être complétées à moyen terme.
4. Les quatre systèmes d'alimentation en électricité étant pris en considération, il s'agira de les incorporer aussi dans l'étude, avec les installations de traction et de sécurité. Quant aux problèmes de signalisation, du guidage bloc automatique et des systèmes de communication, ils doivent être unifiés, à la faveur de négociations trilatérales.
5. L'étude doit traiter également du trafic des marchandises, tout spécialement du trafic de marchandises en transit, les nouvelles conceptions européennes de transport (ICM, GONG, TRES, etc.) étant prises en considération. Le développement de la ligne du BLS avec prolongation jusqu'à Bâle s'y rattache aussi, de même que celle de la ligne du Simplon, en particulier par le tunnel du même nom, en prévision d'un trafic combiné probable, voire prévisible sur les tronçons Domodossola-Suisse romande et Berne.

La Commission des transports et du trafic a étudié la motion le 2 juillet 1987. Le représentant du Conseil fédéral a relevé que les Chemins de fer fédéraux avaient déjà imparti des mandats d'études en vue d'améliorations à apporter à la ligne du Simplon. Comme la motion porte sur un domaine de législation déléguée, elle n'est pas recevable.

Antrag der Kommission

Die Verkehrskommission des Nationalrates ist materiell mit den Anliegen der Motion einverstanden. Für die Romandie ist die Linie durch das Wallis nach Italien von grosser Bedeutung. Aus rechtlichen Ueberlegungen beantragt aber die Kommission mit 11 zu 7 Stimmen, die Motion als Postulat beider Räte zu überweisen.

Antrag Schmidhalter

Ueberweisung der Motion

Proposition de la commission

La Commission des transports et du trafic est d'accord avec la motion sur le fond. La ligne qui passe à travers le Valais et qui va vers l'Italie revêt une grande importance pour la Suisse romande. Pour des questions juridiques, la commission propose cependant, par 11 voix contre 7, de transmettre la motion sous forme d'un postulat des deux conseils.

Proposition Schmidhalter

Transmettre la motion

Schmidhalter: Die in beiden Räten gleichzeitig und und gleichlautend eingegebene Motion «Simplonlinie. Ausbau» wurde am 3. März 1986 im Ständerat behandelt und mit 27 zu 9 Stimmen überwiesen. Die nationalrätliche Verkehrskommission hat die Motion beraten. Aus rechtlichen Ueberlegungen beantragt sie mit 11 zu 7 Stimmen die Ueberweisung als Postulat beider Räte. Die Motionäre hatten mit dieser Eingabe beabsichtigt, dem Bundesrat eine verpflichtende Weisung für die Durchführung einer Machbarkeitsstudie der Simplon-Tallinie zu erteilen.

Der Ständerat hat dieses Problem eingehend diskutiert und den Vorstoss ungeachtet der gegenteiligen Meinung des Bundesrates als Motion überwiesen. Normalerweise schlägt beim Ständerat das rechtliche Gewissen stärker.

Wir sind enttäuscht, dass nur die welschen Kolleginnen und Kollegen in der Kommission dieser Motion zugestimmt haben. Zu beachten ist auch, dass diese Motion vor genau drei Jahren von praktisch allen welschen Kolleginnen und Kollegen in beiden Räten unterzeichnet wurde, so im Nationalrat von 49 Parlamentariern. Alle Kantonsregierungen der welschen Schweiz wurden seinerzeit schriftlich orientiert und haben ihre volle Unterstützung zugesagt.

Zum internationalen Personenverkehr. Die Machbarkeitsstudie sollte sich vor allem mit der Förderung des Personenverkehrs speziell auf der europäischen Städteverbindung Paris–Mailand–Rom via Simplon befassen und nicht mit dem Nord-Süd-Verkehr wie die Neat-Studie. Mit der Untertunnelung des Aermelkanals wird der europäische Verkehrskorridor von London–Paris–Lyon für die Schweiz immer wichtiger. Die Simplon-Tallinie kann nur aufgewertet werden, wenn wir von diesem europäischen Verkehrsstrom einen entscheidenden Anteil auf die Simplonlinie – und damit nicht auf den Mt. Cenis – ableiten können.

In Frankreich bestehen verschiedene Projekte, um den Anschluss der TGV-Verbindungen in Richtung der Jurafusslinie zu realisieren. Diese Probleme müssen gemeinsam angegangen werden. Bis heute ist es nur gelungen, den TGV bis nach Lausanne zu bringen. Auf der anderen Seite wurde die vom TGV befahrene Strecke auch über Vallorbe–Neuchâtel nach Bern verlängert, aber unter Bezahlung einer relativ grossen Entschädigungssumme. In Richtung Italien und Mailand gelang es nicht, entscheidende Resultate zu erhalten. Die verlangte Machbarkeitsstudie für die Simplon-Tallinie müsste aber auch den italienischen Teil umfassen, das heisst, die Strecke von Brig bis Domodossola, und zwar in Zusammenarbeit mit den italienischen Staatsbahnen.

Eine einseitige schweizerische generelle Projektierung, wie sie in der Neat-Studie ausgeführt wurde, ist sicher verfehlt. In der sich noch im Studium befindlichen Neat-Planung wurde vom Bundesrat das Studium der Linie Basel–Lötschberg–Simplon in Auftrag gegeben, dabei aber ausdrücklich festgehalten, dass die Simplon-Tallinie nicht in diese Studien einbezogen werde. Dies ist nicht verständlich, da die Simplonlinie aus zwei Aesten besteht, einerseits Basel–Brig und andererseits Westschweiz–Brig. In einer analogen Machbarkeitsstudie, und zwar international angebunden an Frankreich, an die Schweiz und an Italien, sind der Ausbau und die Auswertungsmöglichkeiten der Simplonlinie unter Einbezug der Jurafuss-Linie und der verschiedenen Eintrittsmöglichkeiten nach Frankreich zu untersuchen (kombinierter Verkehr und Güterverkehr).

In mehreren Interventionen und Briefen verlangten wir, dass der kombinierte Verkehr – auch der Huckepackverkehr – auch auf der Simplonlinie einzuführen sei. Mit anderen Worten: der kombinierte Verkehr muss nicht nur in Nord-Süd-Richtung über den Gotthard geführt werden, auch die Simplonlinie und der Güterverkehr ab Frankreich über diese Linie müssen als kombinierter Verkehr organisiert werden. Zusätzlich besteht noch eine Anschlussmöglichkeit für 40-Tonnen-Lastwagen ab Martinach über dem Grosse St. Bernhard.

Zur Machbarkeitsstudie: Die Motionäre sind keineswegs der Meinung, die geforderte Machbarkeitsstudie sei durch die SBB auszuführen. Das ist vielmehr die Aufgabe eines westschweizerischen Studien-Konsortiums, das sich nach Frankreich und Italien ausrichten wird. Bei der Neat-Variante wurde die Strecke Brig–Arona neu trassiert, ohne dass man sich mit den italienischen Staatsbahnen abgesprochen hätte. Es gibt auch hier bessere Lösungen. Ganz allgemein kann festgehalten werden, dass bei der Neat-Studie viele Grunddaten zusammengetragen wurden, die man auch für die Machbarkeitsstudie der Simplon-Tallinie verwenden kann. Es wird für alle Strecken ein gleiches Anforderungsprofil vorgeschrieben. Diese Grundlagen wie Trassierungselemente, Steigungen, Kurvenprofile usw. mussten für alle Varianten erarbeitet werden. Unser Vorschlag geht nun dahin, dass der Bundesrat und die Kantone den Zusatzauftrag erteilen, bei der Simplon–Lötschberg-Variante auch die Strecke Vallorbe–Genf–Brig unter Einbezug der Jurafuss-Linie mit einer gleichwertigen Machbarkeitsstudie zu untersuchen.

Ich habe vorher bereits angetönt, dass die Simplon-Variante zwei Aeste hat. Für den Güterverkehr ist der Lötschberg massgebend – mit dem Einfallstor Basel. Für den Personenverkehr ist die Simplon-Tallinie noch immer eine Teilstrecke des früheren Orient-Expresses, so dass sich eine Machbarkeitsstudie für diese Linie rechtfertigt. Zudem ist zu beachten, dass für die Neat-Studien viele Millionen Franken ausgegeben wurden. Es ist deshalb sicher zu verantworten, dass auch noch die Simplonlinie, welche ohne die Alpen-transversale Basel–Lötschberg nur eine halbe Transversale bleibt, in das Studium miteinbezogen wird.

Motion oder Postulat? Was unsere Motion anbelangt, hat Bundesrat Schlumpf immer unmissverständlich dargelegt, diese Studien seien alle bereits im Gange. Das stimmt nicht. Von den SBB wurden bis heute nur Teilstudien durchgeführt, d. h. für höhere Geschwindigkeiten auf den bestehenden Linien, so vor allem im Wallis, wo die SBB am schnellsten fahren. Und die SBB haben den Beweis erbracht, dass sie die Simplon-Linie nicht in ihr Herz geschlossen haben. Sie haben nämlich die Hälfte des Simplontunnels zwar bereits abgesenkt, aber nur um einige Zentimeter, und haben die Chance verpasst, hier ein modernes Huckepackprofil zu realisieren. Zudem hat es sich bei den Neat-Studien erwiesen, dass nicht die SBB selber solche Studien durchführen sollten, sondern aussenstehende Fachleute. Im internationalen Verkehr ist die Anbindung der Schweiz an den Verkehrskorridor im Westen unseres Landes, das heisst London–Paris–Lyon, so wichtig wie der Anschluss an die Verkehrskorridore der Bundesrepublik Deutschland und Italien.

Daher ist es für uns wichtig, dass dieser Vorstoss auch vom Nationalrat als Motion überwiesen wird, weil wir nur in dieser Form einen ganz eindeutigen Auftrag an den Bundesrat erteilen können. In Postulatsform wird der Bundesrat nur aufgefordert zu prüfen, ob eine solche Machbarkeitsstudie durchzuführen sei. Das genügt uns nicht. Wir wollen eine verbindliche Zusage.

Ob diese Massnahme im delegierten Rechtsetzungsbereich liegt, ist meiner Ansicht nach nicht erheblich. Auf jeden Fall gibt es genügend Präzedenzfälle.

Aus all diesen Gründen bitte ich Sie, den Vorstoss als Motion zu überweisen.

M. Friderici: Conformément à l'article 31quinquies de la loi sur les rapports entre les conseils, je signale que je travaille dans les transports, mais n'avez crainte, je n'ai pas l'intention d'acheter des locomotives!

Dans le coeur de chaque Vaudois sommeille la nostalgie d'un voyage dans ce train de prestige que fut le Simplon-Orient-Express. Reverrons-nous un jour cette ligne du Simplon, cet axe lotharingien, comme il est convenu de l'appeler dans le pays de Vaud, revivre les belles années qui furent les siennes dans la première moitié du vingtième siècle? L'heure n'est plus à la rêverie ni au romantisme. Nous devons être pragmatiques, efficaces, adapter nos structures, faire face aux marchés.

Nous ne sommes malheureusement pas les seuls à évoluer, nos voisins prennent également des dispositions pour être concurrentiels à l'aube du vingt-et-unième siècle. Pendant ce temps, notre Parlement, notre peuple débattent stérilement de sujets qui, s'ils ont une importance certaine, n'en sont pas moins secondaires au vu des échéances européennes qui modifieront fondamentalement la situation des transports sur ce continent.

L'échec de la politique coordonnée des transports devant le peuple et les cantons, le 12 juin, n'a rien changé. Bien au contraire, la base constitutionnelle est suffisante et claire pour que nous puissions entreprendre les grands travaux absolument nécessaires ces prochaines années: le tunnel alpin ferroviaire de base, l'aménagement du réseau ferroviaire à grande capacité et à grande vitesse, l'achèvement et l'adaptation de notre réseau routier au trafic d'aujourd'hui, voire son développement.

Pour le tunnel alpin ferroviaire de base, nous devons étudier sans tarder toutes les variantes et prendre une décision d'implantation en fonction de la meilleure rentabilité commerciale des capitaux investis. Ce n'est toutefois pas le thème du débat d'aujourd'hui.

En matière d'aménagement, il convient que notre Parlement prenne conscience des capacités et du potentiel que représente le réseau ferroviaire existant. Sur ce point, la motion de M. Lauber, conseiller aux Etats, que nous traitons, soulève un point très intéressant: la capacité de la ligne du Simplon et sa réintégration dans un réseau d'importance internationale. Il convient donc d'étudier sans retard l'aménagement de cette ligne en la corrigeant là où c'est nécessaire, afin que nous puissions atteindre, sur la plus grande partie de son tracé, les vitesses qui sont celles des trains d'aujourd'hui, le TGV et le Pendolino. Le tourisme et l'économie du Valais dépendront de plus en plus du maintien de cet axe de communication dans le réseau européen des lignes à grande vitesse.

La ligne du Simplon est située sur un axe est-ouest appelé à se développer très fortement au cours de ces prochaines années, grâce notamment à l'ouverture du tunnel sous la Manche. En corrigeant le tracé, en doublant la voie là où elle est encore unique, en améliorant la vitesse, nos Chemins de fer fédéraux pourront offrir une variante de transit concurrentielle par rapport au tunnel du Mont-Cenis.

Actuellement, la situation défavorable de la ligne du Simplon provient essentiellement de l'abandon progressif de la ligne Dijon-Pontarlier-Vallorbe-Lausanne comme axe de transit international en matière de marchandises. Une communauté de travail du Jura, groupant des hommes politiques, des industriels, des hauts fonctionnaires, tant suisses

que français, étudie tous les problèmes communs à l'arc jurassien. Une commission s'occupe des liaisons routières et ferroviaires.

Le Jura français a déjà largement profité, sur le plan touristique, de l'extension de la ligne du TGV jusqu'à Lausanne. Une correction du tracé ferroviaire entre Aizy et Dijon est à l'étude. Son prolongement jusqu'à Vallorbe est également un objectif de cette communauté d'intérêts.

Il semble donc que l'aménagement de la ligne du Simplon serait un atout supplémentaire pour permettre de conserver à cet axe lotharingien la place qui fut la sienne dans le passé.

L'amélioration de l'axe Paris-Dijon-Lausanne-Milan pourrait permettre de rétablir une liaison touristique qui profiterait aux régions traversées car, si de Paris à Milan le trajet en avion est plus court, il n'en va pas de même de Dijon à Sion ou de Lausanne à Milan.

Sur un plan économique général, une ligne de chemin de fer située comme celle du Simplon et utilisée en trafic marchandises est plus intéressante pour les régions traversées qu'un axe de transit nord-sud, à condition cependant qu'elle reste attractive sur le plan des tarifs de traction, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui, raison pour laquelle plus de 80 pour cent du trafic marchandises transitent par le tunnel du Mont-Cenis.

En augmentant la capacité et la vitesse sur cette ligne du Simplon, les CFF permettraient de désenclaver le Valais en favorisant le rétablissement d'une liaison rapide entre Paris et Milan. Ils redonneraient, du même coup, une impulsion à la région de Vallorbe qui a malheureusement vu sa gare internationale perdre de l'importance au fil des ans.

Ce n'est certainement pas demain que nous pourrons reprendre place dans le Simplon-Orient-Express, de Londres à Istanbul. Ce n'est pas une raison pour négliger les améliorations ponctuelles qui doivent être entreprises sur cet axe de communication d'importance internationale.

Pour cette raison, le groupe libéral vous invite à suivre le Conseil des Etats et la proposition de M. Schmidhalter, et à transmettre la motion de M. Lauber au Conseil fédéral pour étude. Il vous propose de la manière la plus catégorique de la transmettre sous la forme de motion comme l'a voté le Conseil des Etats, et non sous forme de postulat.

Frey Walter: Im Namen der SVP-Fraktion darf ich Ihnen erklären, dass wir mit der Zielsetzung der Motion Schmidhalter zum Ausbau der Simplonlinie voll und ganz einverstanden sind. Ich kann mich kurz fassen. Die Gründe, die dafür sprechen, haben Herr Schmidhalter und auch Herr Friderici genannt.

Wir sind aber anderer Meinung in bezug auf die Ueberweisungspraxis. Hier votieren wir für ein Postulat und nicht für die Motion. Herr Schmidhalter hat zwar recht, wenn er sagt, dass in bezug auf das Studium bis heute nicht sehr viel gegangen ist. Es wird aber für den Bundesrat unumgänglich sein, im Zuge der Verwirklichung und der Planung der Neat dieses Studium vorzunehmen. Eine Ueberweisung in Postulatsform genügt also voll und ganz.

In diesem Sinne beantragt die SVP-Fraktion die Ueberweisung dieser Motion als Postulat.

M. Cevy: La motion approuvée par le Conseil des Etats à une majorité remarquablement nette mérite mieux qu'une appréciation sympathique et une acceptation en forme de postulat de la part du Conseil fédéral.

M. Schmidhalter vient d'expliquer fort bien les motifs sur lesquels se fondent les craintes d'une vaste région de notre pays – non pas seulement le Valais, Monsieur Friderici – de voir cette ligne virtuellement déclassée, dans un réseau international où elle jouait un rôle de premier plan.

L'heure n'est plus à la rêverie, à dit tout à l'heure M. Friderici. Il a raison. Permettez-moi cependant d'évoquer un souvenir. C'était en 1956. J'assistais, comme jeune journaliste, au cinquantième anniversaire du percement du tunnel. Les festivités avaient débuté à Milan. Le président Giovanni Gronchi avait offert un grand banquet en l'honneur du

président de la Confédération, Markus Feldmann, avant d'apparaître avec lui à la loge d'honneur d'une Scala merveilleusement fleurie pour assister à une représentation de gala: c'était la Traviata. Le lendemain, le président de la République italienne et M. Feldmann, à la tête de deux délégations impressionnantes en nombre et en qualité, avaient franchi le tunnel pour célébrer, au château Stockalper à Brigue, puis à Lausanne, la collaboration italo-suisse, les efforts immenses consentis de part et d'autre et les sacrifices douloureux de certains dans la réalisation de ce grand oeuvre. Bref, l'émotion le disputait à l'enthousiasme. Nous avons tous le sentiment de participer à une fête de dimension européenne, en rendant hommage à des pionniers d'une politique ferroviaire porteuse des plus beaux espoirs pour l'Europe.

Si l'on avait alors laissé percer le moindre doute quant à l'utilité de cette liaison diagonale entre l'ouest et le sud-est de notre continent, on aurait déclenché un beau tollé dans les rangs officiels comme parmi les journalistes, convaincus de célébrer en ces instants les résultats remarquables d'une véritable coopération européenne. Bref, c'était l'euphorie. Aujourd'hui, quelque trois décennies plus tard, les défenseurs de cette ligne ont le sentiment de livrer un combat d'arrière-garde.

Il ne s'agit pas d'anticiper les décisions relatives à l'axe nord-sud. Mais, face à la menace d'une valorisation par le TGV de la ligne Paris-Lyon-Turin-Rome, face à la dégradation déjà bien réelle du tracé suisse dont M. Schmidhalter a rappelé les insuffisances point encore corrigées, malheureusement, nous affirmons que le temps presse. Le mandat d'étude demandé par la motion doit être donné sans retard, sinon il ne vaudra même plus la peine d'en parler.

C'est pourquoi je souhaite que nous ne nous enfermions pas dans une interprétation restrictive de l'article 29 de notre règlement. La motion, au sens de cette disposition, peut charger le Conseil fédéral de prendre une mesure. Le mandat d'étude me paraît être une telle mesure. Celle-ci ne doit pas forcément déboucher sur un rapport qui ne saurait être l'issue d'une motion selon la deuxième phrase du même article; mais elle est propre à déclencher un processus de réalisations indispensables, urgentes pour certaines et dignes d'une réflexion plus approfondie pour d'autres.

Passer par le postulat, c'est choisir, dans cette situation d'urgence, un moyen inadéquat parce que décidément trop lent. Si vous êtes décidés, comme nous, à sauver l'axe du Simplon, vous devez accepter d'agir par voie de motion, en suivant le Conseil des Etats. Vous prendrez ainsi en compte le souci d'un sain équilibre des chances économiques entre les régions de notre Confédération.

Le président: Le groupe écologiste votera en faveur de la motion.

M. Etique: Il n'y a aucune raison valable de ne pas accepter la présente motion en tant que telle, d'autant plus qu'elle s'insère parfaitement dans le concept RAIL 2000. Je vous lis à ce propos un extrait du message, page 22, concernant l'offre internationale: «Le trafic international revêt une très grande importance pour les chemins de fer de notre pays. Il apporte 25 pour cent des recettes voyageurs CFF et, pour le secteur des marchandises, la proportion atteint même 65 pour cent. Cela étant, le succès de RAIL 2000 dépend dans une très large mesure de la bonne intégration du trafic international dans l'offre nationale.»

Renoncer à une étude sur la revalorisation de la ligne du Simplon, puis renoncer ensuite à prendre les décisions qui s'imposeraient, cela équivaldrait à accepter une fatalité: le détournement ou le contournement de la Suisse par le Mont-Cenis. On sait en effet que du côté de la SNCF la tentation est grande d'éviter notre pays, l'intérêt de la grande régie française étant de mettre à contribution son réseau sur la distance la plus longue dans le trafic franco-italien. N'encourageons pas davantage, de notre côté, cette tendance en négligeant la ligne du Simplon dont la mise en valeur est la seule alternative à un contournement qui aurait

des conséquences très graves pour notre pays et en particulier pour la Suisse romande.

La Suisse est et doit rester un pays de transit ferroviaire, position qui sera encore plus difficile à défendre à l'avenir dans le cadre d'une Europe toujours plus intégrée économiquement. Il importe que nous montrions notre détermination à mettre en place un réseau et une infrastructure qui répondent à l'attente des pays de la Communauté européenne en matière de transit ferroviaire à travers la Suisse. Tout en soutenant ce texte sous forme de motion, je me dois cependant d'apporter une précision, pour ne pas dire d'émettre une protestation, concernant la rédaction du point 5. Bâle y est présentée comme étant le prolongement unique de la ligne du BLS. Très curieusement, les auteurs de la motion semblent ignorer superbement la ligne du Jura Bienne-Delémont-Boncourt-Delle-Belfort qui constitue l'antenne la plus naturelle, le prolongement le plus logique de l'axe Loetschberg-Simplon. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard si les dirigeants du BLS accordent à cette ligne et au point d'entrée de Delle-Boncourt un intérêt qui va bien au-delà de simples déclarations d'intention. La ligne qui traverse le Jura et qui a son prolongement international à Belfort doit aussi, Monsieur le Conseiller fédéral, être intégrée dans cette étude parce qu'elle a un rôle à jouer dans le trafic et dans le transit nord-sud, notamment en matière de trafic combiné.

Président: Die LdU/EVP-Fraktion lässt ebenfalls mitteilen, dass sie den Vorstoss in Form einer Motion überweisen will.

M. Martin Paul-René: Les liaisons ferroviaires et routières entre l'Europe de l'ouest et l'Italie, par la Suisse romande, c'est-à-dire à travers le Jura et les Alpes, ont été, de tous temps, une nécessité vitale pour la Suisse romande, il faut le répéter encore une fois. C'est la raison pour laquelle nous nous sommes toujours battus pour la qualité de ces axes de communication. La ligne de chemin de fer Paris-Milan est un exemple de réussite dans ce domaine. Au début de ce siècle, grâce à la percée des tunnels du Mont d'Or et du Simplon, le fameux Simplon-Orient-Express est devenu un des parcours légendaires de l'histoire des chemins de fer. Rappelons aussi que le tunnel du Simplon est actuellement le seul tunnel de base sous les Alpes. Aujourd'hui, les liaisons ferroviaires à longue distance ont perdu de leur intérêt du fait du développement de l'aviation. Le Simplon-Orient-Express n'est plus aussi nécessaire qu'autrefois, mais la liaison Paris-Milan, si elle a perdu de son importance sur le plan international pour le transit européen, reste vitale pour relier la Suisse romande à la France et à l'Italie. Les nouvelles générations de chemins de fer nous redonnent de l'espoir. Le TGV français, qui arrive à Genève et à Lausanne, rivalise avec l'avion. Grâce aux initiatives prises par la Commission romande de la ligne du Simplon que j'ai l'honneur de présider, on peut raisonnablement envisager l'introduction de compositions dites Pendolino sur la ligne Milan-Lausanne-Genève. En effet, l'entreprise italienne promotrice de cette technologie nous a fait une offre, sur notre demande, prévoyant la sous-traitance dans des maisons romandes et alémaniques. Cette offre, que nous avons reçue récemment, a été transmise aux Chemins de fer fédéraux qui ont accepté d'entrer en matière. Ainsi, des trains performants, italiens, peuvent arriver de Milan en Suisse romande, tout comme des trains français performants y parviennent déjà, en attendant que chacun fasse tout le trajet sans rupture de charge à Lausanne ou à Genève. Nous savons que la solution à ce problème dépend de Paris ou de Rome et non de Berne.

Pour que tout cela se réalise, il faut une volonté politique, qui doit se traduire de deux manières. D'une part, par l'accélération de l'examen de l'offre des compositions Pendolino auxquelles j'ai fait allusion tout à l'heure; à ce sujet, nous demandons instamment aux CFF de se déterminer avant la fin de l'année. D'autre part, comme le demande la motion, il faut améliorer les lignes pour que les performances des nouveaux trains soient utilisées au mieux.

Pour toutes ces raisons, je soutiendrai la motion du Conseil des Etats.

M. Berger: Le rapport de la Commission des transports et du trafic, dans ses conclusions, précise qu'il va de l'intérêt du Valais et de la Suisse romande d'aménager la ligne du Simplon. Nous n'allons pas renier cette évidence, mais souhaiter qu'elle ne reste surtout pas lettre morte.

Je crois que ce n'est pas la première fois que l'on relève l'évidence même d'une ligne du Simplon plus forte, mieux structurée. Or, quant à la réalité, elle reste toujours un point d'interrogation, pour des raisons économiques, certes, mais aussi pour des motifs de respect à l'égard des régions fortement sollicitées par les transversales alpines, ferroviaires ou routières. Il est donc souhaitable que nous renforçons cette ligne et il nous appartient de rendre au Simplon la place qui lui revient.

En effet, j'ai peine à comprendre que la ligne Milan-Brigue-Lausanne-Vallorbe-Paris ne soit pas adaptée, aujourd'hui déjà, aux exigences d'une transversale de premier niveau, comme le Gothard, alors que les intentions de concentration de trafic ne cessent de se manifester sur l'axe du Gothard, que ce soit de la part du rail ou de la route. L'excès en tout est un défaut, une faiblesse. Cette maxime ne devrait-elle pas retenir notre attention et celle de ceux qui ont pour mission d'assurer les liaisons de transport nord-sud/est-ouest et de garder à l'esprit l'aspect négatif d'une concentration excessive d'infrastructure de transport pour la population d'une vallée?

Le ras-le-bol de la population uranaise vis-à-vis d'un éventuel développement, voire d'une extension des moyens existants rail/route, est manifeste, voire légitime. D'ailleurs, lors de la dernière votation sur la conception globale des transports, l'analyse que la presse nous a offerte à ce sujet, sur l'attitude du canton d'Uri, ne vient que renforcer notre point de vue. La logique et le respect de ces régions déjà surévaluées devraient mieux permettre, dans une certaine mesure, de décharger la ligne du Gothard au profit de celle du Simplon.

Assurer un trafic nord-sud/est-ouest efficace et respectueux de l'environnement, c'est en priorité explorer toutes les possibilités existantes avant d'en créer d'autres. Dans cette optique, la ligne du Simplon est la première qui vient à notre esprit. Elle présente le mérite d'exister, comme beaucoup d'autres l'ont dit, et surtout d'assurer la liaison Brigue-Lausanne-Vallorbe dans des conditions de dénivelation optimales et en un temps relativement court.

Nous soutiendrons donc toute proposition qui s'engage dans cette direction et souhaitons, avant qu'il ne soit trop tard, que les mérites de cet axe ferroviaire soient reconnus. La Commission des transports et du trafic est d'accord sur le fond, mais, pour des raisons juridiques, elle propose le postulat. Nous ne partageons pas cette optique, comme les orateurs précédents, nous soutiendrons la motion ou, si nécessaire, d'autres formes, l'intervention visant à faire reconnaître les mérites de cette ligne et surtout à la remettre sur les rails de la réalité des communications nord-sud/est-ouest.

Giger: Im Herbst 1986 hat der Bundesrat eine Expertenkommission eingesetzt mit dem Ziel, die Entscheidungsgrundlagen für eine neue Alpentransversale zu erarbeiten. Mitte Juli dieses Jahres sollten diese Entscheidungsgrundlagen dem Bundesrat überwiesen werden.

Die Motion des Ständerates (Ausbau der Simplonlinie) stammt aus dem Jahre 1985. Es ist somit anzunehmen, dass dieser Forderungskatalog in die Expertenarbeit für eine Neat mit einbezogen wurde. Die Motion rennt deshalb – teilweise sicher – offene Türen ein.

Mit Blick auf die beiden Motionen Schmidhalter (Verkehrswege zum Kanton Wallis und Bahn-Strassen-Verbindung Lötschberg-Simplon) muss ich feststellen, dass die Walliser nicht gerade durch grosse Bescheidenheit auffallen, sondern eine sehr aggressive Verkehrspolitik betreiben.

Ich glaube, da hätten wir Ostschweizer ebenfalls Grund, uns

einer solchen offensiven Verkehrspolitik zu bedienen. In unserer angeborenen Bescheidenheit warten wir heute noch geduldig auf die Einlösung des 120jährigen Ostalpenbahn-Versprechens. Dieses Versprechen hatte der Bundesrat seinerzeit abgegeben, um nach dem Bau der Gotthardbahn die entstandenen wirtschaftlichen Nachteile im Westen und Osten unseres Landes auszugleichen.

Im Westen wurde vor 85 Jahren der Simplon eröffnet, vor 75 Jahren eine Bahnverbindung über den Lötschberg ins Wallis geschaffen. Im Osten unseres Landes ist in der Zwischenzeit hingegen überhaupt nichts geschehen, im Gegenteil. Anders wiederum im Westen: Seit einigen Jahren wird der Lötschberg für 750 Millionen Franken auf Doppelspur ausgebaut. Die Autoverlade-Einrichtung zwischen Kandersteg und Goppenstein ist wesentlich leistungsfähiger gemacht und gleichzeitig sind die Verladetarife gesenkt worden. In den neuen Strassentunnel von Goppenstein nach Gampel dürften ebenfalls beträchtliche Bundesmittel geflossen sein. Vom Furkatunnel, der dem Wallis eine weitere wintersichere Zufahrt gebracht hat, spricht schon längst niemand mehr, obwohl damals beim Bau sehr viel von diesem «Loch» gesprochen wurde.

Nicht genug damit: Im Ständerat hat am letzten Mittwoch Herr Bundesrat Ogi bei der Behandlung dieser Motion aufgelistet, was an der Lötschberglinie zur Verkehrsverbesserung weiter beabsichtigt sei. Ich habe das allerdings nur der Zeitung entnommen.

Ich nehme es dem Bundesrat vorweg: 50 Millionen Franken für die Erhöhung der Verladekapazität Kandersteg-Goppenstein, 25 Millionen Franken für den Ueberlaufverlad in Heustrich, 60 Millionen Franken für drei neue Autozüge und 15 Millionen Franken – das habe ich geschätzt – für eine dritte Verladerrampe in Goppenstein. Also erneut 150 Millionen Franken!

Nebst den wirtschaftlichen Vorteilen, die mit diesen Investitionen geschaffen werden, haben diese Verbesserungen von ungefähr 1 Milliarde Franken ein gewaltiges Arbeitsvolumen in den fraglichen Gebieten ausgelöst. Als Ostschweizer und Vertreter des Splügenkomitees erstarre ich fast vor Neid, wenn ich die Geberfreudigkeit des Bundes den Wallisern gegenüber so miterleben muss! Persönlich habe ich zwar nichts gegen die Walliser, im Gegenteil; Herr Kollege Schmidhalter weiss das.

Ich möchte zum Abschluss nur bemerken, dass die Walliser in Sachen Verkehrserschliessung bis heute kaum zu kurz gekommen sind, dass sie ruhig den Neat-Bericht abwarten dürfen. Ich bin überzeugt, dass auch dannzumal wieder ein rechter Happen für sie abfallen wird. Das Herz unseres Verkehrsministers schlägt – ich vermute es zumindest – immer noch für den Lötschberg. Trotz meiner kritischen Ueberlegungen möchte ich dieser Motion kein Hindernis in den Weg legen. Ich hoffe nur, dass sich beim Neat-Entscheid die Simplonanhänger der Ostschweiz und unserer Begehren erinnern werden.

M. Pini: Après l'intervention de M. Giger, la trilogie des souhaits est composée. Le Splügen est, à juste raison, une revendication de la Suisse orientale. Le Gothard n'est pas uniquement une revendication de mon canton, mais c'est une réalité historique du trafic entre le nord et le sud de l'Europe. Aujourd'hui, par le biais de la motion Lauber, l'aménagement, l'amélioration et l'adaptation de la voie ferroviaire du Simplon est d'actualité.

M. Etique a raison de dire qu'il n'y a rien pour s'y opposer et M. Cevey surtout, d'affirmer que le Simplon ne peut pas devenir une ligne de catégorie B ou déclassée. Dans l'optique des nécessités du transit ferroviaire, en tant que moyen de transport, de marchandises et de personnes, je n'ai pas de préjugés envers un point de passage à travers la Suisse entre le nord et le sud de l'Europe, que ce soit le Simplon, le Gothard ou le Splügen. Que ceci soit très clair. Mais, je prétends que les objectifs de la motion devront finalement répondre à la question de savoir s'il sera nécessaire, pour entreprendre ce que l'on souhaite en faveur du trafic de grande vitesse à travers le Simplon, de construire un nou-

veau tunnel de base sous ce massif. Si l'étude devait conclure affirmativement, parce que dans le cas contraire on ne pourrait pas rouler à 160 km/h, le Conseil fédéral – voilà, Monsieur Ogi, que l'on retrouve ce que j'affirmais avant-hier – devra finalement trancher rapidement dans les priorités, à moins qu'il ait la possibilité de nous proposer trois solutions engagées dans une réalisation commune: celle de la Suisse orientale (le Splügen), la solution centrale (le Gothard) et la solution occidentale (le Simplon).

En ce qui me concerne, j'estime que cette motion a sa raison d'être. Il faut la soutenir à condition qu'elle ne porte pas préjudice à la décision que doit prendre le Conseil fédéral pour le nouveau tunnel ferroviaire transalpin de base. J'appuierai la motion à cette condition, mais je veux entendre le chef du Département des transports, M. Ogi, me confirmer que les objectifs contenus dans cette motion ne créeront aucun préjudice à l'urgence de la décision concernant la transversale alpine.

M. Ruffy: Dans l'épisode que nous vivons aujourd'hui et qui émaille l'histoire du Simplon, j'aimerais, en tant que Romand, relever deux points. Le premier est que, parfois, nous avons l'impression d'être très difficilement entendus et, par conséquent, mal compris.

Tous ceux qui, ces dernières années, ont entendu le Conseil fédéral parler des accords ou des entretiens qu'il avait avec les pays étrangers, s'apercevaient que, régulièrement, ces tractations avaient lieu avec les Allemands, les Autrichiens et les Italiens. Régulièrement aussi, manquaient à l'appel les Français. Voyez-vous, Monsieur Giger, pour nous autres Romands, nous étions appelés à souligner cette situation que nous déplorons aujourd'hui. Monsieur le Conseiller fédéral, nous souhaiterions beaucoup que cela change. M. Debétaz et moi-même sommes intervenus au Conseil de l'Europe pour essayer de vous permettre de renouer le dialogue avec nos amis français.

En effet, depuis le 23 mars dernier, figurent au rang des priorités urgentes, dans les résolutions en matière de politique européenne des transports, «l'aménagement de la ligne Paris–Dijon–Lausanne–Brigue–Milan–Venise et le rétablissement, dans un premier temps, d'une ligne directe Paris–Milan via Dijon–Lausanne». Cette résolution, approuvée par des parlementaires français et italiens, représente pour notre pays, pour vous Monsieur le Conseiller fédéral, une nouvelle base de négociations.

Faire désormais comme si de rien n'était serait nous renforcer dans l'idée que le Simplon est devenu une transversale de second rang – vous avez pu constater que plusieurs des préopinants avaient souligné le fait, c'est-à-dire que ces sentiments sont partagés en la matière – et tendrait à rendre vain l'effort de ceux qui pensent que le Conseil de l'Europe peut avoir une fonction dynamisante en politique européenne.

J'aimerais souligner encore un deuxième point qui a trait aux relations existant entre le pouvoir politique et la marge de manoeuvre: les compétences propres des CFF. Monsieur le Conseiller fédéral, je vous ai écouté très attentivement répondre à M. Friderici, la semaine dernière, et j'ai cru comprendre que vous adoptiez une position de repli, très voisine de celle de votre prédécesseur. Lorsque je lis la réponse du Conseil fédéral à mon interpellation du 13 décembre 1984, sur la liaison directe Paris–Milan par le TGV, j'y trouve les déclarations suivantes: «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». Ensuite, en parlant des CFF: «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».

Monsieur le Conseiller fédéral, sans vouloir contester une certaine autonomie aux CFF, nous devons déclarer de

manière très catégorique que la politique des transports est une composante fondamentale de la politique moderne tout court. Elle est votre affaire, elle est la nôtre aussi.

Le développement d'une liaison internationale est une affaire politique au plus haut point. Des rivalités hors d'âge et de propos entre compagnies nationales, des normes rigides, des préoccupations économiques et financières dépassant trop difficilement les réseaux nationaux ont pris, ces derniers temps, le pas sur des options de politique de transport à l'échelle européenne. C'est dommageable et non admissible. Il nous appartient de réagir devant de telles tendances, le canton de Vaud et la Commission du Simplon l'ont fait maintenant en élaborant un projet très concret d'amélioration de la ligne du Simplon. Nous vous serons reconnaissants d'entrer en matière et d'examiner avec tout le soin requis les propositions qui vous seront présentées. Pour l'heure, je vous prie de suivre M. Schmidhalter et de maintenir sous forme de motion le texte qui nous a été transmis par le Conseil des Etats, c'est-à-dire la motion de M. Lauber. Je signale encore que le groupe socialiste est favorable au maintien du texte sous la forme de motion.

M. Béguelin: Pour la bonne compréhension du débat, la motion qui nous est soumise, avec ses cinq points, doit être divisée en deux parties: la partie que j'appellerai politique, celle qui a trait à la concurrence de la ligne franco-italienne du Mont-Cenis et du détournement de la Suisse qui en résulte. Ce sont les points 1 et 5 de la motion. La deuxième partie est la partie technique, interne suisse. C'est l'élévation de la vitesse, l'achèvement de la double voie en Valais, l'adaptation des installations de sécurité. Ce sont les points 2, 3 et 4 de la motion.

Cette partie technique est de la compétence des CFF, comme le relève le Conseil fédéral. Des solutions sont prêtes, il s'agit de les réaliser dans le cadre de RAIL 2000. En revanche, pour la partie politique, la réponse du Conseil fédéral est totalement insatisfaisante. Elle est dépassée. A la décharge du gouvernement, il faut dire que sa réponse date de février 1986. En deux ans et demi, les conditions ont évolué et évoluent très vite au détriment de la ligne du Simplon.

Je citerai quatre faits nouveaux. Premièrement, aujourd'hui, l'idée d'un tunnel de base sur la ligne du Mont-Cenis prend tous les jours de la consistance. Je rappelle que, du côté français, en 1992, avec les Jeux olympiques à Albertville, les TGV arriveront, à peu de chose près, au point de départ de ce tunnel de base. Du côté italien, la liaison à grande vitesse Turin–Milan et au-delà est planifiée. Le tunnel de base du Mont-Cenis est l'aboutissement logique de ces efforts. Ce n'est pas une vue de l'esprit, on en parle concrètement entre Français et Italiens.

Deuxièmement, l'ouverture du tunnel ferroviaire sous la Manche, en 1993, soit dans cinq ans, modifie totalement le marché des transports en Europe. Par exemple, la SNCF étudie, à l'heure actuelle, des TGV charter de nuit vers les grandes destinations touristiques entre Manchester–Londres et Venise. La relation par la Suisse est la plus courte, mais ce fait ne suffira pas, à lui tout seul, à convaincre les Européens de ne pas passer par le Mont-Cenis.

Troisièmement, en matière de trafic de transit des marchandises, l'urgence d'une offre concrète performante de la Suisse est impérieuse. Il y a trois semaines, à Luxembourg, M. Ogi, conseiller fédéral, a offert à l'Europe une capacité de 15 millions de tonnes par an en trafic combiné. Or, la ligne du Simplon et ses affluents naturels par Delle–Delémont et par le pied du Jura offrent des possibilités immédiates très intéressantes. C'est la ligne transalpine la moins élevée, 705 mètres d'altitude.

Quatrièmement, l'amélioration de la ligne du Simplon sur territoire français, par le prolongement de certains tronçons TGV, suscite plusieurs projets concrets intéressants, soit au moins deux, qui apporteraient des avantages considérables au pays, et qui ont vu le jour à l'initiative d'un canton ou d'un groupe de cantons. Il y aura des choix politiques à faire, des impulsions à donner, en fonction de l'intérêt national. Il

serait totalement incompréhensible que le Conseil fédéral ne suive pas cette évolution.

En conclusion, les quatre faits nouveaux que j'ai cités démontrent toute la dimension politique de la motion. Cette dimension est de la compétence du Conseil fédéral.

Encore un mot à l'intention de nos collègues Suisses alémaniques. La ligne du Simplon Vallorbe-Brigue n'est pas un gadget plus ou moins nostalgique touchant deux ou trois cantons romands. C'est une ligne internationale qui irrigue et sert aussi la Suisse dans son ensemble. Je rappelle que le TGV Berne-Paris se greffe sur la ligne du Simplon, tout comme le TGV que les Zurichois souhaitent et qui, je l'espère, sera bientôt mis en service via Neuchâtel, entre Zurich et Paris.

Pour toutes ces bonnes raisons, je vous prie de maintenir la forme de la motion comme le Conseil des Etats l'a déjà décidé.

Oehler: Ich gehe mit Kollege Giger einig, dass wir Ostschweizer in den vergangenen Jahrzehnten mit dem Bau und Ausbau öffentlicher Verkehrswege und Verkehrsmittel nicht verwöhnt wurden. Im Gegenteil: Ich darf behaupten, dass wir bei der Erschliessung durch öffentlichen Verkehr stiefmütterlich behandelt wurden. Wenn ich daran denke, wie sich das Departement von Herrn Bundesrat Ogi dagegen wehrt, dass man im St. Galler Rheintal in erster Priorität Leute und nicht nur Bäume schützt, bin ich der Meinung, dass hier nachgeholfen werden muss.

Nichtsdestoweniger bitte ich Sie, die Motion von Herrn Schmidhalter als Motion zu unterstützen. Ich begreife nicht, warum man einen Gegensatz zwischen der Ost- und der Westschweiz herstellen will, indem wir uns scheinbar dazu hergeben, Verkehr zu übernehmen, und uns dagegen wehren, dass die Motion von Herrn Schmidhalter in eben der Form einer Motion, als verbindlicher Auftrag, an den Bundesrat überwiesen wird. Man darf diese ganze Angelegenheit nicht mit dem Hinweis auf die Splügenbahn zu unterlaufen versuchen, wie es Herr Giger gemacht hat. Ich bin je länger, desto mehr der Auffassung, dass hier einige Leute einem Phantom nachjagen und die aktuelle Situation nicht genauer untersuchen: Beispielsweise hat die bestimmende Gewalt im Nachbarland Vorarlberg grossmehrheitlich beschlossen, dass durch das Nachbarland Vorarlberg keine Splügenbahn erstellt werden darf und man sie dort nicht übernehmen werde – aber ohne Vorarlberg geht auf diesem Gebiet nichts! Daraus ziehe ich den Schluss, dass wir Ostschweizer dankbar dafür sein müssen, wenn die Walliser und die Westschweiz sich bereit erklären, noch mehr Verkehr zu übernehmen. Ich bin der Auffassung, dass es je länger, je mehr auch eine Frage des Lärms ist, den der öffentliche Verkehr mit sich bringt, wir haben es heute morgen gehört, und wir dürfen deswegen nicht alles auf eine Linie setzen.

Wenn die Motion von Herrn Schmidhalter überwiesen wird und der Bundesrat einen verbindlichen Auftrag erhält – und ich davon ausgehen darf, dass er diesen auch erfüllt –, haben wir am Schluss gleich lange Spiesse, und wir können dann das Spiel gegeneinander treiben.

Wir Randregionen – die Ostschweiz und die Westschweiz – tun gut daran, uns nicht gegeneinander ausspielen zu lassen, sondern die Durstlöschertheorie anzuwenden: ich gebe dem anderen die Wurst, und er hilft mir dann, den Durst zu löschen.

In diesem Sinn beantrage ich Ihnen, die Motion Schmidhalter als Motion zu überweisen.

M. Leuba: A ce point du débat, je voudrais insister sur deux aspects, l'un politique, l'autre juridique.

Du point de vue politique, il est indiscutable – et plusieurs orateurs l'ont relevé – que la ligne du Simplon a été jusqu'ici négligée. Comment expliquer qu'aujourd'hui encore certains tronçons soient toujours à voie unique, que régulièrement le nouveau matériel introduit par les CFF le soit sur d'autres lignes? Il est évident que la ligne du Simplon n'est pas une de ces transversales royales, telle Genève-St-Gall

ou Bâle-Chiasso, mais le nombre d'orateurs, et notamment romands, qui se sont exprimés à cette tribune démontre l'importance que la Suisse romande attribue à cette ligne. Si vous considérez une carte de la Suisse, on peut avoir l'impression que cette ligne est marginale, qu'elle n'intéresse que fort peu le reste de la Confédération. Pourtant, pour la Suisse romande, elle est prioritaire. Il est inutile de faire de grands discours sur le «Röstigraben», ou le prétendu «Röstigraben», ce n'est pas ce qu'attendent les Romands, mais bien plutôt des actes concrets qui reconnaissent leur capacité de se développer économiquement. Or, le développement économique de la Suisse romande est lié d'abord à des infrastructures, à des possibilités de trafic que la ligne du Simplon est en mesure de lui offrir.

Les Romands ne demandent pas ici une aumône, ils attendent simplement qu'on leur donne les facilités et les infrastructures nécessaires à leur développement. Au moment où il est fortement question dans ce Parlement de l'Europe et des questions européennes, il serait extraordinaire que l'on considère avec une vue très étroite, purement helvétique, cette ligne du Simplon sous prétexte qu'elle ne dessert pas les grands axes helvétiques.

J'ai écouté avec beaucoup d'attention l'intervention de M. Giger. Il a cité nombre de dépenses qui ont été octroyées pour la ligne du Loetschberg, mais je n'ai pas entendu citer de dépenses pour l'axe Brigue-Lausanne-Vallorbe, et pour cause! Je crois qu'il eût été difficile d'en trouver.

Du point de vue juridique, le raisonnement de la commission, qui vous propose de transformer la motion en postulat, échappe à mon entendement juridique. Je suis bien entendu acquis au principe selon lequel le Parlement n'a pas de motion à accepter dans des domaines qui sont de la compétence du Conseil fédéral. C'eût été le cas si l'on demandait directement au Conseil fédéral, par cette motion, de doubler la ligne ou d'augmenter le gabarit du tunnel, alors qu'il s'agit ici de demander une étude de faisabilité et de rentabilité de cette ligne, et à cet égard, je ne vois pas quelle disposition de notre règlement empêcherait d'adopter une motion, qui juridiquement est parfaitement défendable. M. Ruffy l'a dit, je crois, de manière tout à fait convaincante tout à l'heure. Enfin, je voudrais rappeler l'article 31, alinéa 1, de notre règlement qui stipule que les mandats visant à l'adoption de mesures peuvent concerner des entreprises autonomes de la Confédération qui sont placées sous la surveillance des Chambres et sont représentées devant celles-ci par le Conseil fédéral. Nous sommes exactement dans le cadre de cette disposition.

M. Meizoz, rapporteur: Permettez-moi, au terme de ce débat, d'émettre quelques brèves considérations. Tout d'abord le rapport écrit que vous avez tous reçu expose les raisons pour lesquelles la Commission des transports et du trafic préfère la voie du postulat à celle de la motion. Ce rapport rappelle que le Conseil des Etats a adopté il y a plus de deux ans déjà la motion Lauber, devenue motion du Conseil des Etats et que notre commission s'est prononcée sur cet objet il y a une année environ. Je constate que, malgré les années écoulées depuis le dépôt de cette motion, le problème de l'avenir de la ligne du Simplon a gardé toute sa fraîcheur et qu'il présente toujours un évident caractère d'actualité, voire de pressante actualité.

Pour appuyer ce propos, permettez-moi de citer un passage du rapport du Comité économique et social des Communautés européennes du 23 mars 1988, passage que j'ai évoqué tout à l'heure dans mon rapport sur les comptes des CFF et qui concerne les transports ferroviaires en Suisse: «Certaines adaptations sont en cours ou prévues, mais le rythme de réalisation est inadéquat, compte tenu des prévisions en matière d'augmentation du trafic». Contrairement au Conseil des Etats, la Commission des transports et du trafic vous invite, par 11 voix contre 7 à transformer la motion en postulat. Vous me pardonnerez de prendre la liberté de vous signaler que, personnellement, je me range à l'avis du Conseil des Etats.

Quelle que soit votre décision – motion ou postulat – les

choses n'en seront pas fondamentalement changées. L'aménagement futur de la ligne du Simplon est un problème majeur qui n'intéresse pas seulement toute la Suisse romande mais encore d'autres régions de Suisse alémanique et qu'il faudra bien appréhender dans sa véritable dimension, c'est-à-dire dans un contexte européen de coopération ferroviaire. La Commission *ad hoc* des transports s'en occupe très sérieusement qui a précisément inscrit la question de l'avenir de cette ligne à l'ordre du jour de son prochain séminaire qui se tiendra au mois d'août de cette année. La ligne du Simplon est donc un problème central qui ne saurait en aucun cas être marginalisé. C'est d'ailleurs bien l'avis de la Commission des transports et du trafic qui, sur le fond – c'est écrit clairement dans le rapport – est d'accord avec la motion, la voie du postulat lui paraissant cependant plus praticable.

Müller-Meilen, Berichterstatter: Die Verkehrskommission ist, wie der schriftliche Bericht festhält, «materiell mit den Anliegen der Motion einverstanden». Die Verkehrskommission teilt die Auffassung, wie sie vor allem von welschen Referenten dargelegt wurde, wonach die Simplonlinie eine sehr wichtige nationale und internationale Linie ist, dass sie aber bisher teilweise vernachlässigt wurde. Es gilt, diese Möglichkeiten der Simplonlinie gerade bei der Förderung des internationalen Verkehrs und auch der Schnellbahnlösungen besser auszuschöpfen. Die Simplonlinie darf keine Linie der zweiten Garnitur werden – das ist die feste Ueberzeugung der Verkehrskommission.

Warum hat sich die Verkehrskommission dennoch mit 11 zu 7 Stimmen für die Form des Postulates entschieden? Der Wortlaut der Motion enthält Details, die nicht motionswürdig sind. Ich möchte Punkt 4 dieser Motion zitieren: «In die Studie» – die verlangt wird – «einzubeziehen sind auch die Traktions- und Sicherheitseinrichtungen mit Rücksicht auf die vier Stromversorgungssysteme. Die Probleme der Signalisierung, der automatischen Blocksteuerung und der Kommunikationssysteme müssen durch trilaterale Verhandlungen vereinheitlicht werden.» Soweit das Zitat von Punkt 4; es gibt noch ähnliche weitere Punkte.

Man kann es drehen und wenden, wie man will, diese Punkte sind nicht motionswürdig; sie sind vielleicht ein gutes Zeichen für die sorgfältige Detailarbeit des Ingenieurs Schmidhalter, aber wenn wir unser Reglement ansehen, müssen wir offen sagen, sie gehören nicht in eine Motion. Das bildete den Hauptgrund dafür, dass sich die Verkehrskommission für ein Postulat entschied. Die Diskussion zeigte zudem auf, dass wir uns im heiklen Vorfeld der Neat-Entscheidung befinden; die Alpenbahntransversale wird bereits ihre Schatten voraus. Es stellt sich die Frage, ob mit der Ueberweisung dieser Motion, die neben der Simplonlinie auch das Problem Lötschberg–Simplon, Transitgüterverkehr, enthält, nicht der Entscheid der Alpenbahntransversale etwas tangiert wird.

Der Hauptgrund für die Verkehrskommission war der, dass in der Motion Details enthalten sind, die in besten Treuen nicht als motionswürdig erklärt werden können. Darum hat sie Ihnen empfohlen, den Vorstoss, für den sie materiell eintritt, als Postulat zu überweisen.

Bundesrat Ogi: Der Vorstoss, der hier zur Debatte steht, fordert den Bundesrat auf, in Zusammenarbeit mit den «Simplon-Kantonen» eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben. Es geht also hier noch nicht um den Neat-Entscheid, obwohl wir jetzt bereits eine kleine Mini-Debatte in dieser Richtung hatten. Es wird hier also kein Präjudiz für den Bau einer neuen Alpenbahntransversale geschaffen. Ich kann das Herrn Nationalrat Pini klar und deutlich bestätigen. Das Ziel dieser Motion ist die Aufwertung der heutigen Simplonlinie, und der Auftrag wäre, eine Machbarkeitsstudie ausarbeiten zu lassen. Die Motion des Ständerates verlangt diese Machbarkeitsstudie. Die Neat ist aber eine Nord-Süd-Transversale, während die Motion des Ständerates die Aufwertung des Verkehrs durch das Wallis und aus den Räumen Mailand, Lausanne, Paris anstrebt.

Am 3. März 1986 überwies der Ständerat den Vorstoss als Motion. Der Bundesrat hatte seinerzeit die Umwandlung in ein Postulat beantragt. Wie Sie gehört haben, beschloss auch die Verkehrskommission am 2. Juli 1987 Ueberweisung als Postulat. Ich kann hier nur die Stellungnahme des Bundesrates vom 3. März 1986 herunterlesen. Mehr kann und will ich heute nicht tun.

Die Simplonlinie wird seit Jahrzehnten kontinuierlich ausgebaut. Sie ist heute die schnellste Alpenbahn. Die Intercity-Züge Genf–Mailand durchfahren den schweizerischen Streckenabschnitt trotz Bedienung der Bahnhöfe Lausanne, Sitten und Brig mit einer Reisegeschwindigkeit von 100 km/h. Die Fahrt von Paris über Lausanne nach Mailand dauert tagsüber 7 1/2 und im Nachtverkehr 9 Stunden.

Die Mt-Cenis-Linie wurde in den letzten Jahren ebenfalls ausgebaut. Die Arbeiten dienten vor allem der Kapazitätserhöhung. Von Anschlussprojekten ist dem Bundesrat bis heute nichts bekannt, mit Ausnahme der Projekte in Richtung Albertville. Sie wurden hier erwähnt. Hingegen planen die französischen und die italienischen Staatsbahnen im Nachtverkehr für die Linie Paris–Mt-Cenis–Rom den Einsatz von Hochgeschwindigkeitszügen. Sie würden sowohl in Frankreich als auch in Italien die neuen Schnellfahrpläne benutzen.

Im Schnellzugsverkehr von Paris nach Mailand und an die Adria werden die SBB kaum durch die Mt-Cenis-Linie konkurrenziert werden. Der schnellste Weg von Paris nach Turin und weiter ans Meer führt seit Jahren über Chambéry. Der Abschnitt Leuk–Visp kann mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h durchfahren werden. Im Rahmen ohnehin notwendiger Erneuerungen werden die SBB ferner die Strecke Martigny–Sitten auf 160, eventuell sogar auf 200 km/h ausbauen. Geplant ist auch das zweite Gleis zwischen Salgesch und Leuk.

Die italienischen Staatsbahnen planen den Ausbau der Strecke Domodossola–Mailand. Ein Römer Marktforschungsinstitut hat auf Initiative der SBB die Güterverkehrspotentiale der Einzugsgebiete der Simplonroute analysiert. Gemeinsam mit den beteiligten Bahnen werden nun Marktstrategien und konkrete Angebote entwickelt. Neuerungen werden zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Rangierbahnhofes Domodossola II wirksam werden. Alle verlangten Arbeiten fallen in den Zuständigkeitsbereich der SBB. Sie haben im Rahmen ihrer laufenden Arbeiten bereits entsprechende Untersuchungen eingeleitet oder in Auftrag gegeben, vor allem im Zusammenhang mit der «Bahn 2000» und auch im Zusammenhang mit der Neat.

Der Bundesrat teilt grundsätzlich das Anliegen des Vorstosses, die Simplonlinie sei aufzuwerten. Er wird sich sowohl bei der Verwirklichung des Konzeptes «Bahn 2000» als auch im Rahmen seiner internationalen Kontakte für deren Förderung einsetzen. Die gestellten Begehren fallen in den delegierten Rechtssetzungsbereich des Bundesrates.

Ich beantrage Ihnen deshalb namens des Bundesrates, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

Abstimmung – Vote

Für die Ueberweisung der Motion	111 Stimmen
Für die Ueberweisung als Postulat	33 Stimmen

Ueberwiesen – Transmis

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

Motion des Ständerates (Lauber) Simplonlinie. Ausbau

Motion du Conseil des Etats (Lauber) Aménagement de la ligne du Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	11
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	85.490
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.06.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	783-790
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 388

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.