

längste und modernste Strassentunnel in ganz Südafrika. Herr Ruckstuhl, Sektionschef, wurde anlässlich eines privaten Aufenthaltes in Pretoria 1976 von einem befreundeten südafrikanischen Berufskollegen mit der behördlichen Stelle in Kontakt gebracht, welche für das Projekt verantwortlich war. Dabei machte er diese im Gespräch darauf aufmerksam, dass das Projekt überdimensioniert sei und nicht den schweizerischen Erfahrungen entspreche.

Einige Zeit nach seiner Rückreise (1978) wurde Herr Ruckstuhl von der gleichen behördlichen Stelle eingeladen, um das Tunnelprojekt in allen Einzelheiten mit ihr in Pretoria zu beraten. Das Projekt wurde in der Folge vollständig überarbeitet.

Die Beratertätigkeit wurde von a. Direktor J. Jakob, Bundesamt für Strassenbau, nach Rücksprache mit dem damaligen Departementschef (Bundesrat Hürlimann) bewilligt.

Angesichts der langjährigen Zusammenarbeit lag es nahe, das vorhandene Ermessen zugunsten der Teilnahme an der Einweihung auszuschöpfen, auch aus Geboten der Höflichkeit. Das EVED hat daher die Reise bewilligt, womit diese offiziellen Charakter erlangt. Ein Geschenk liegt nicht vor. Demnach ist auch Artikel 26 des Beamtengesetzes nicht verletzt worden. Daran ändert auch die Verlegung der Reise in die Ferien aus verwaltungsökonomischen Gründen nichts.

2. Die Schweiz unterhält diplomatische Beziehungen mit Südafrika. Der schweizerische Botschafter war an den Feierlichkeiten anwesend und wurde von Präsident Botha begrüsst. Die schweizerischen Beamten traten nicht als Redner in Erscheinung. Von einer Umgehungs-Diplomatie kann keine Rede sein. Ein Zusammenhang zwischen einer geplanten Reise eines Staatssekretärs nach Südafrika und der Einladung von zwei Strassenbauexperten des Bundes zu einer Tunneleinweihung besteht nicht.

3. Der Direktor der Militärverwaltung verbrachte seine Ferien in Südafrika und hat die Reise auch selber finanziert. Für diese Reise bestand weder eine Bewilligungs- noch eine Meldepflicht; sie war mit keinerlei offiziellen oder offiziellen Aufträgen verbunden.

4. Für Dienstreisen von Beamten ins Ausland besteht in allen Departementen eine Bewilligungspflicht. Das Departement für auswärtige Angelegenheiten wird von den anderen Departementen über politisch bedeutsame Auslandsreisen von Chefbeamten informiert.

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

89.443

Interpellation Meizoz

Europäisches Schienenschnellverkehrsnetz und Aufwertung der Simplonlinie Réseau européen des chemins de fer à grande vitesse et revitalisation de la ligne du Simplon

Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 1989

Die Verkehrskommission des Nationalrates hat nach den Verhandlungen, die sie am 22. Februar 1989 geführt hat, in einer Pressemitteilung darauf hingewiesen, dass sie «eine Neubelebung der Simplonlinie im Zusammenhang mit Hochgeschwindigkeitszügen in Frankreich diskutiert und den Wunsch geäußert hat, die Schweiz möge für eine beschleunigte Behandlung dieses Geschäftes auf politischer Ebene die Initiative ergreifen». Dieser Wunsch erhält zu einem Zeitpunkt, da die Idee

eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes einen durchschlagenden Erfolg hat und es immer mehr Projekte und Projektentwürfe zur Verbesserung der Eisenbahn-Verbindungen zwischen der Schweiz und den französischen TGV gibt, seine volle Bedeutung.

Im Augenblick stehen drei Projekte im Vordergrund, die eine bedeutende Verkürzung der Fahrzeit zwischen Genf und Paris zum Ziel haben.

Das erste Projekt ist das Ergebnis von Untersuchungen des Ingenieurbüros Bonnard & Gardel in Lausanne. Das Büro schlägt den Bau einer neuen Linie zwischen Genf und Bourg-en-Bresse (Frankreich) vor, auf der die Züge mit 160 km/h verkehren könnten. Die Distanz zwischen Genf und Paris würde in etwa 2 Stunden und 30 Minuten zurückgelegt.

Die Zeitschrift «La Vie du rail» vom 30. März 1989 stellt fest, dass dieses Projekt im Augenblick «nur von Schweizer Seite studiert worden ist und dass diesbezüglich mit Frankreich noch kein Gedankenaustausch, auch nicht über die Finanzierung, stattgefunden hat». Ferner werde «seitens der SNCF betont, dass in bezug auf die Uebernahme der Investitionskosten noch nichts gesagt werden kann, solange die Frage der Rentabilität noch nicht geklärt ist». Soll man aus diesen Bemerkungen schliessen, dass dieses Projekt nicht voll überzeugt? Man muss es fast annehmen, da die Ueberlegungen der SNCF – immer noch gemäss «La Vie du rail» – in verschiedene, von den zwei andern Projekten vorgezeichnete Richtungen gehen:

– Eines geht von einer neuen Linie aus, «die von Bourg-en-Bresse nach Genf führen würde, wobei aber die Linienführung anders verlief, damit die TGV mit einer Geschwindigkeit von 270 km/h fahren könnten». Die Fahrt Paris–Genf wäre auf 2 Stunden verkürzt, die von Paris nach Mailand oder die von London nach Genf auf rund 5 Stunden.

– Das andere «stützt sich auf ein Konzept der europäischen Verbindungen. Eine neue Linie würde zwischen Lyon-Satolas und Chambéry gebaut, von wo eine Abzweigung nach Genf ginge». In diesem Fall würde die Fahrt Paris–Genf rund 2 Stunden 30 Minuten/2 Stunden 45 Minuten dauern.

Die Simplonlinie kann wahrscheinlich nur wiederbelebt werden, wenn das erste oder das zweite Projekt verwirklicht wird. Für die Integration unserer Eisenbahnen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz genügt die Schaffung einer neuen Alpentransversale allein noch nicht. Nur schon der Vergleich der nationalen Projekte untereinander zeigt, dass noch einige «Bindeglieder fehlen», die erst noch eingefügt werden müssen, wenn Verbindungen von hoher Qualität zwischen den wichtigsten Städteballungen Westeuropas hergestellt und die Randregionen zugänglicher gemacht werden sollen. Aus dieser Sicht erhält eine direktere Verbindung zwischen der Schweiz und dem TGV-Südost in Frankreich eine ganz besondere Bedeutung.

Aehnlich stellt sich das Problem für die Verbindung mit dem künftigen TGV-Ost (Paris–Strassburg) ab Basel, der gegen 1995/96 einsatzbereit sein könnte.

Bis heute ist die Frage der Eisenbahn-Verbindungen mit den französischen TGV nur Gegenstand eines Informationsaustausches zwischen den SBB und der SNCF gewesen. Das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz wird geknüpft, ohne dass wir wirklich Einfluss auf diese Entwicklung ausüben könnten.

Wenn die Schweiz sich nicht rechtzeitig Gehör verschafft und an die richtige Türe klopft, läuft sie Gefahr, im Norden auf einer Achse Paris–Strassburg–München, im Süden auf einer Achse Modane–Turin und im Osten via Brenner umfahren zu werden. Es gilt jetzt, über das Stadium des einfachen Informationsaustausches hinauszukommen und Verhandlungen auf Regierungsebene aufzunehmen. Ein Ausdruck dieser Sorge ist der Brief, den Bundesrat Ogi soeben an den französischen Transportminister Delebarre gerichtet hat, um ihm das Interesse der Schweiz an der Verwirklichung einer TGV-Linie zwischen Bourg-en-Bresse und Genf kundzutun. Der Brief stellt den willkommenen Auftakt für ein Gespräch dar, das ein vertieftes Studium des Problems unter allen seinen Aspekten erlauben sollte. Die Zeit drängt, dies um so mehr, als nach einer jüngsten Erklärung Delebarres auf Ende 1989 von seinem Ministe-

rium ein «Leitkonzept» für die künftige Entwicklung des TGV-Netzes ausgearbeitet wird.

In dieser sich schnell ändernden Lage müssen wir zuerst eine klare Position einnehmen, unsere Prioritäten zum Ausdruck bringen und dann mit unseren französischen Partnern eine Lösung suchen, die am besten den allgemeinen sowie den spezifischen Interessen beider Parteien entspricht.

In diesem Zusammenhang wird der Bundesrat eingeladen, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt er die drei bis heute bekannten Projekte für eine Hochgeschwindigkeits-Verbindung zwischen Genf und der Linie TGV-Südost in Frankreich?

2. Ist er nicht auch der Ansicht, dass eine Beteiligung der Schweiz (Bund, Kantone, andere öffentlich-rechtliche Körperschaften, evtl. die Privatwirtschaft) an der Finanzierung eines solchen Unternehmens in Betracht zu ziehen ist und dass dadurch die Wahl derjenigen Linienführung erleichtert wird, welche die Simplonlinie aufwerten kann?

3. Was gedenkt er im Anschluss an den Brief von Bundesrat Ogi an den französischen Transportminister Delebarre zu tun, damit die Prüfung dieses Dossiers vorankommt und es nach den Gesichtspunkten der Linienführung, der Finanzierung und des Zeitplans behandelt wird?

Texte de l'interpellation du 5 juin 1989

Dans le communiqué qu'elle a publié à l'issue de ses délibérations du 22 février 1989, la Commission des transports et du trafic du Conseil national signale qu'elle a «discuté de la revitalisation de la ligne du Simplon en liaison avec les projets de trains à grande vitesse en France et exprimé le vœu que la Suisse prenne des initiatives afin d'accélérer au niveau politique le traitement de ce dossier». Ce vœu prend toute sa signification en un moment où l'idée d'un réseau européen à grande vitesse progresse de façon spectaculaire et où se multiplient les projets ou esquisses de projets visant à améliorer les connexions ferroviaires entre la Suisse et les TGV français. Actuellement trois scénarios sont avancés qui ont pour objet de réduire considérablement le temps de parcours entre Genève et Paris.

Le premier est le fruit d'études réalisées par le bureau d'ingénieurs-conseils Bonnard & Gardel à Lausanne. Il postule la construction d'une ligne nouvelle entre Genève et Bourg-en-Bresse (France) sur laquelle les trains pourraient rouler à 160 km/h. La distance entre Genève et Paris serait franchie en 2 h.30 environ.

«La Vie du rail» du 30 mars 1989 relève que, pour l'instant, ce projet «n'a été étudié que par la partie helvétique et qu'aucune réflexion, notamment sur le financement, n'a été menée conjointement avec la France». Elle ajoute que «quant à la prise en charge de l'investissement rien ne peut être avancé tant que la rentabilité n'aura pas été évaluée, souligne-t-on à la SNCF». Faut-il en déduire que le pouvoir de séduction de ce projet a ses limites? On est conduit à le penser dès l'instant où, toujours selon «La Vie du rail», la SNCF développe sa réflexion dans des directions différentes à partir des deux autres scénarios suivants:

– l'un s'appuie sur une ligne nouvelle «qui irait de Bourg-en-Bresse à Genève, mais par un autre tracé afin que les TGV puissent y circuler à la vitesse de 270 km/h.» La durée du voyage Paris-Genève en serait ramenée à deux heures, celle de Paris à Milan, ou encore celle de Londres à Genève, à quelque cinq heures;

– l'autre «s'inscrit dans un schéma de desserte européenne». Une ligne nouvelle serait construite entre Lyon-Satolas et Chambéry où une bifurcation permettrait de joindre Genève». Dans ce cas, le temps de parcours entre Paris et Genève serait de 2 h.30 et 2 h.45 heures.

La revitalisation de la ligne du Simplon passe vraisemblablement par la réalisation de l'un ou de l'autre des deux premiers scénarios évoqués ci-dessus.

L'intégration de nos chemins de fer au réseau européen à grande vitesse ne saurait se suffire de la création d'une nouvelle traversée alpine. La juxtaposition des seuls projets nationaux fait apparaître, en effet, un certain nombre de «maillons manquants» qu'il faudra bien forger si l'on veut aménager des

liaisons de grande qualité entre les principaux centres urbains d'Europe occidentale et améliorer l'accessibilité des zones périphériques. Dans cette perspective, une connexion plus directe entre la Suisse et le TGV Sud-Est, en France, prend un relief tout particulier.

Le problème se pose en des termes semblables en ce qui concerne la liaison, à partir de Bâle, avec le futur TGV-Est (Paris-Strasbourg) qui pourrait voir le jour à l'horizon 1995/1996.

Jusqu'ici, la question des liaisons ferroviaires avec le TGV français n'a fait l'objet que d'un échange d'informations entre les CFF et la SNCF. Le réseau européen à grande vitesse se tisse ainsi sans que nous puissions véritablement peser sur le cours des choses.

Faute de faire entendre sa voix en temps utile et de frapper à la bonne porte, la Suisse court le risque d'être contournée au nord par un axe Paris-Strasbourg-Munich, au sud par l'axe Modane-Turin, à l'est par le Brenner. Il s'agit maintenant de dépasser le stade du simple échange d'informations pour aborder celui de pourparlers à l'échelon gouvernemental. La lettre que M. Ogi, conseiller fédéral, vient d'adresser à M. Delebarre, ministre français des transports, pour lui faire part de l'intérêt témoigné par la Suisse à la réalisation d'une ligne TGV entre Genève et Bourg-en-Bresse répond à cette préoccupation. Elle constitue l'amorce bienvenue d'une discussion qui devrait permettre un approfondissement de toutes les données du problème. Le temps presse; d'autant que, selon une récente déclaration de M. Delebarre «un schéma directeur» du développement du futur réseau TGV sera élaboré par son ministère pour la fin 1989.

Dans cette situation en rapide évolution, il nous appartient tout d'abord d'adopter une position claire, de dire où va notre préférence, puis de rechercher avec nos partenaires français une solution pouvant servir au mieux les intérêts généraux et spécifiques des deux parties.

Vu ce qui précède, le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

1. Quelle appréciation porte-t-il sur les trois scénarios connus à ce jour de nouvelle liaison ferroviaire rapide entre Genève et la ligne du TGV Sud-Est en France?

2. N'estime-t-il pas qu'une participation de la Suisse (Confédération, cantons, autres collectivités publiques, éventuellement l'économie privée) au financement d'une telle entreprise peut non seulement être envisagée mais encore qu'elle serait de nature à faciliter le choix d'un tracé propre à valoriser la ligne du Simplon?

3. Que compte-t-il entreprendre dans le prolongement de la lettre écrite par M. Ogi, conseiller fédéral, à M. Delebarre, ministre français des transports, pour faire avancer l'examen de ce dossier et le traiter en des termes de tracé, de financement et de calendrier?

Mitunterzeichner – Co-signataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 6. September 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 6 septembre 1989

1. Le Conseil fédéral est décidé à sauvegarder les intérêts de la Suisse romande, afin que la ligne du Simplon conserve sa compétitivité. Ses efforts portent principalement sur l'établissement d'une ligne TGV directe reliant Genève à Mâcon par Nantua. Cette ligne réduirait de 60 minutes le temps de parcours entre Genève et Paris, le ramenant à deux heures et demie. Conjointement avec l'amélioration de la vitesse sur la ligne à grande vitesse Paris-Mâcon, on obtiendrait des temps de parcours de 2 heures 15 minutes pour Genève, de 2 heures 50 minutes pour Lausanne et de 5 heures 50 minutes pour Milan.

La nouvelle liaison via Nantua raccourcirait aussi la durée du trajet entre Genève et Lyon, la faisant passer de deux heures à 1 heure et 15 minutes.

Une ligne TGV reliant Lyon-Satolas à Genève par Chambéry et

Anney serait plus longue de 120 km. La durée du parcours Genève-Paris serait de 2 heures 45 minutes. Par rapport à la liaison directe par Nantua, ce tracé serait plus défavorable, ne serait-ce qu'en raison de l'allongement de la durée du trajet. Mais elle aurait surtout pour conséquence que le trafic entre la région genevoise et Milan serait transféré de la ligne du Simplon à celle du Mont-Cenis. En d'autres termes, la Suisse risque d'être contournée, ce qui conduirait à une dépréciation de la ligne du Simplon.

La SNCF insiste pour que des études de faisabilité soient réalisées pour les deux tracés, à savoir celui qui passe par Nantua et celui qui dessert aussi Chambéry et Anney. Cette démarche permettra de comparer les deux projets.

Un groupe de travail SNCF/CFF élabore actuellement une étude de faisabilité sur une liaison TGV directe desservant Nantua et Genève. Les potentiels de trafic de la nouvelle ligne font également l'objet d'estimations.

2. La Suisse ne peut pas influencer directement sur la politique de la France en matière d'infrastructure TGV, à moins qu'elle ne participe au financement du projet si celui-ci s'avérait être d'une rentabilité insuffisante. On a aussi envisagé la possibilité d'un financement mixte, assuré par des particuliers et par les Etats. Vu l'état actuel de la planification, il n'est pas encore possible de donner des informations précises quant à la participation de la Suisse.

3. Sur le plan politique, divers contacts ont eu lieu avec le ministère français des transports au sujet d'une liaison directe par TGV entre Genève et Mâcon via Nantua. Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a rencontré encore une fois son collègue français le 5 juillet 1989. Il a fait part de l'intérêt de la Suisse pour une liaison directe par Nantua, qui intégrerait mieux Genève et la Suisse romande dans le réseau TGV.

Le ministre français des transports a reconnu l'importance qu'une liaison TGV directe pour Genève aurait dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Il a donné l'assurance que les études relatives à cette ligne seraient poursuivies et qu'elles seraient examinées au même titre que les autres liaisons TGV pour Genève via Chambéry et pour Bâle via Belfort. Des décisions sont attendues d'ici à la fin de cette année, dans le cadre du schéma directeur français pour le développement du réseau TGV. Il a été convenu que, dans l'intervalle, la France et la Suisse s'informeront mutuellement des autres travaux et de l'analyse des divers projets.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

89.447

Interpellation Caccia
Verkehrspolitik in Europa
Interpellanza Caccia
Politica dei trasporti in Europa
Interpellation Caccia
Politique européenne des transports

Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 1989

Da es in den letzten dreissig Jahren auf europäischer Ebene keine eigentliche Verkehrspolitik gab, sind heute im alpenquerenden Güterverkehr schwere strukturelle Mängel festzustellen. Erachtet es der Bundesrat angesichts dieses Umstandes nicht als gerechtfertigt, sowohl auf technischer als auch auf politischer Ebene, zur Planung und Lenkung des alpenquerenden Güterverkehrs vermehrt Vorschläge zu machen und Forderungen zu stellen?

Testo dell'interpellanza del 5 giugno 1989

Di fronte alle carenze strutturali del traffico merci attraverso le Alpi, provocato da una trentennale assenza di vera politica dei trasporti a livello europeo, il Consiglio federale non ritiene giustificato, sul piano tecnico e politico, assumere un atteggiamento più deciso e rivendicativo in merito all'organizzazione e alla gestione del traffico merci attraverso le Alpi?

Texte de l'interpellation du 5 juin 1989

Face aux carences constatées dans les structures du trafic marchandises à travers les Alpes, carences résultant de l'absence depuis quelque trente ans d'une véritable politique européenne des transports, le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'il se justifie, sur les plans technique et politique, d'assumer une position plus résolue et revendicatrice en ce qui concerne l'organisation et la gestion dudit trafic?

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataire: Nessuno.

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta

Développement par écrit

La realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie attraverso le Alpi, certamente necessaria, richiede molto tempo, oltre ad incontrare opposizioni.

Frattanto i 2/3 del tonnellaggio passano attraverso la strada. Le soluzioni intermedie per aumentare il traffico Huckepack non riusciranno nemmeno ad assorbire l'aumento di questo traffico, oltre a costituire un modo di trasporto non molto ragionevole, poiché si trasporta anche la motrice insieme con la merce.

L'assenza di una vera politica dei trasporti a livello europeo negli ultimi decenni ha portato a queste difficili situazioni, rese ancora più evidenti nei loro squilibri dal fatto che, sul San Gottardo, si registra un traffico di autocarri vuoti pari al 30 per cento e il carico medio non raggiunge nemmeno le 10 tonnellate.

Prima di chiedere (talvolta in termini perentori) nuovi sacrifici finanziari e ambientali alla Svizzera e all'Austria, i Paesi europei dovrebbero essere richiamati all'esigenza di porre rimedio a queste carenze strutturali.

La proposta che ho avanzato a Colonia (nell'ambito della Conferenza dei Poteri Locali e Regionali d'Europa, CPLRE) di promuovere un sistema di trasporti integrato, gestito da un'alta Autorità europea (del tipo CEEA o EURATOM), ha riscosso notevole interesse.

Potrebbe rappresentare una via che permetta di assumere atteggiamenti meno difensivi da parte del nostro Paese.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 23. August 1989

Risposta scritta del Consiglio federale

del 23 agosto 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 août 1989

1. Negli ultimi decenni, la quota del traffico stradale transalpino, particolarmente importante per la Svizzera, ha in effetti subito un aumento notevole. Mentre nel 1980 detta quota di traffico ammontava al 40 per cento nel 1988 raggiunse il 57 per cento (Brennero-Moncenisio). Questo sviluppo è dovuto a cambiamenti della struttura delle merci e dei processi di produzione e di distribuzione (merci più leggere e più sofisticate, produzione in funzione delle necessità reali, la cosiddetta produzione «just in time», soppressione dei magazzini intermedi, ecc.). Il trasporto stradale si è adattato alla nuova situazione con maggiore flessibilità rispetto al trasporto ferroviario. D'altro canto il trasporto stradale ha approfittato degli sviluppi del settore in generale (ampliamento della rete autostradale che ha abbreviato notevolmente la durata dei tragitti, ecc.). Anche per il trasporto viaggiatori gli sviluppi del settore dei trasporti e dei settori annessi hanno portato a un chiaro predominio della strada. Infatti, in rapporto ai salari e all'evoluzione generale dei prezzi, gli autoveicoli privati sono diventati sempre più a buon mercato, sicché circa 2/3 delle economie domestiche svizzere dispone dell'un'autovettura. A questo si aggiunge che l'evoluzione dell'urbanizzazione non soltanto ha favorito l'uso del-

Interpellation Meizoz Europäisches Schienenschnellverkehrsnetz und Aufwertung der Simplonlinie

Interpellation Meizoz Réseau européen des chemins de fer à grande vitesse et revitalisation de la ligne du Simplon

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.443
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1773-1775
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 852

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.