

Mme Jaggi: Je ne puis évidemment pas me déclarer satisfaite des réponses très claires qui viennent d'être présentées. Après comme avant, je crois que le choix fait est en lui-même judicieux, mais qu'il est dangereux de l'avoir fait ainsi unique et d'avoir délibérément – vous l'avez dit très ouvertement et je vous en remercie, Monsieur le Conseiller fédéral – négligé la recherche d'alternatives ou la simple prise en considération d'autres transversales jurassiennes pour le raccordement de la Suisse occidentale au réseau d'outre-Jura, le long duquel circulera – j'en suis certaine, même si ce n'est que l'une des sept lignes – le TGV Rhin-Rhône.

90.472

Interpellation Flückiger

Domodossola Due schafft eine neue Situation

Domodossola Due change les données

Wortlaut der Interpellation vom 22. März 1990

Der Bau des grossen Güterbahnhofes Domodossola Due unterstreicht die Absicht Italiens, von der Eröffnung einer neuen Alpentransversale auf der Lötschberg-Simplon-Achse zu profitieren.

Jetzt, da Italien beschlossen hat, seine Eisenbahnverbindungen südlich des Simplons zu optimieren, ist es wichtig, dass sich der Bund offiziell auf diese Linie festlegt.

Aus diesen Gründen fragen wir den Bundesrat:

1. Findet er es noch angemessen, dass die Lötschberg-Simplon-Achse bloss als Ergänzung zur Gotthard-Achse dienen soll?
2. Müsste die geplante Kapazität der Lötschberg-Achse nicht erhöht werden, wenn man die Anstrengungen Italiens zur Förderung der Verbindungen von Domodossola aus bedenkt?

Texte de l'interpellation du 22 mars 1990

La réalisation de la gare marchandise à grande capacité de Domodossola Due marque la volonté italienne de tirer profit de l'aménagement d'une nouvelle transversale alpine sur l'axe Lötschberg-Simplon.

Dès lors que l'Italie a choisi d'optimiser ses liaisons ferroviaires à partir du sud du Simplon, il importe que la Confédération s'engage fermement en faveur de cette ligne.

Pour ces motifs, nous demandons au Conseil fédéral:

1. S'il est d'avis que le concept de complémentarité de l'axe Lötschberg-Simplon par rapport à l'axe Saint-Gothard demeure approprié?
2. Si la capacité future de l'axe Lötschberg-Simplon ne doit pas être appréciée à la hausse, compte tenu des efforts italiens de promotion de liaisons à partir de Domodossola?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Béguin, Cavadini, Cottier, Hänsenberger, Lauber, Reymond, Roth (7)

M. Flückiger: J'observe tout d'abord qu'en ce qui concerne le raccordement de la Suisse romande aux réseaux européens des lignes à grande vitesse Mme Jaggi et moi-même sommes dans le même wagon. Dès lors, je partage les considérations que notre collègue vient de développer et j'ai bien sûr pris connaissance des réponses que vous avez apportées, Monsieur le Conseiller fédéral. Aussi je saisis l'opportunité de synthétiser, d'abrégé le développement de mon interpellation du 22 mars 1990 en ce qui concerne cet aspect de l'avenir de nos transports ferroviaires.

Monsieur le Conseiller fédéral, lundi 28 mai dernier, vous avez présenté ce que la presse a appelé «le plus grand projet suisse de tous les temps dans le domaine des transports». Les partis

gouvernementaux, à l'exception du Parti socialiste qui a fait état de réserves, ont immédiatement réagi en apportant leur soutien aux projets du Conseil fédéral de réaliser les transversales alpines et de les adapter aux réseaux européens, à grande vitesse notamment. Désormais, la problématique est du ressort des Chambres ou, en d'autres termes, c'est au Parlement de jouer. En premier lieu, il convient de constater que la stratégie suisse de réseaux transalpins, à la conception de laquelle vous avez voué une attention sans défaillance, Monsieur le Conseiller fédéral, que vous avez défendue et que vous défendez encore avec une pugnacité digne d'admiration – permettez qu'on vous le dise une fois, face à vos interlocuteurs européens, notamment ceux très difficile à convaincre de la Communauté européenne – répond aux besoins et de la Suisse et de l'Europe.

La grande oeuvre à entreprendre s'inscrit dans la modernité, au sens économique et culturel que l'on voudra bien donner à ce terme, dans le contexte des échanges continentaux via la Suisse. Globalement, le projet NLFA emporte donc une large adhésion. J'observe qu'il arrive à point nommé pour accélérer une mutation trop lente à mon goût de la conception européenne en matière de trafic marchandises, dont une partie du tonnage pourrait, sur de longues distances, passer de la route au rail. De plus, j'admets que le projet est paré de certaines vertus fédéralistes.

En revanche, force est de constater qu'une part très importante de l'effort à fournir, dont la part d'effort financier de l'ensemble des contribuables de toutes les régions du pays sera concentrée sur la variante du St-Gothard. Certes, je ne l'ignore pas, les motifs ne font pas défaut pour justifier cette forme de priorité donnée au Gothard. Le débat ne faisant que commencer, il fournira toutes les occasions de développer l'argumentation en faveur de cette artère et, parallèlement, de la réfuter également, du moins partiellement.

Pour l'heure, je voudrais me limiter à évoquer deux aspects du projet qui ne manqueront pas de gagner en acuité au fur et à mesure de l'avancement des études préparatoires et des débats dans les commissions et les conseils législatifs. Le premier, nous venons de l'évoquer très largement, concerne les connections de la Suisse avec le TGV français, dès lors que le projet NLFA précise, me semble-t-il pour la première fois d'une manière aussi claire, un choix «arbitraire» – permettez le qualificatif entre guillemets – en faveur d'une nouvelle ligne Genève-Mâcon; le second parce que l'axe Lötschberg-Simplon n'est pas valorisé à parité égale avec celui du St-Gothard. Il est vrai, Monsieur le Conseiller fédéral, que dans la définition d'une politique et des options qui en découlent, contenter tout le monde constitue un défi auquel même le Conseil fédéral restera définitivement confronté.

Dans le cas de l'intégration du réseau CFF au TGV, la variante Paris-Mâcon-Genève, pour souhaitable et légitime qu'elle soit eu égard au rôle national et international de Genève, paraît peu réaliste, quoique le Conseil fédéral en pense et quelle que soit la pertinence des explications que vous venez de nous livrer; peu réaliste, dis-je, ne serait-ce qu'en raison des priorités françaises en matière d'axes à grande vitesse, lesquelles, Monsieur le Conseiller fédéral, vous sont bien connues. Dès lors que l'on connaît aussi l'inclination de la communauté ferroviaire romande pour la connection avec le TGV Rhin-Rhône, projet qui apparaît de plus en plus comme ayant les faveurs des décideurs du gouvernement français et de la SNCF, pourquoi ne pas s'investir carrément pour cette variante qui pourrait être prolongée sur le territoire suisse par des aménagements subséquents de nature à desservir Genève et les centres urbains du pied du Jura dans les conditions optimales de RAIL 2000. Vous avez par avance répondu à cette question.

S'agissant de la réalisation des transversales ferroviaires alpines, je regrette que les deux axes ne soient pas traités conformément aux exigences du trafic futur dont on peut escompter que les investissements italiens pour la modernisation de la ligne Domodossola-Novare auront des incidences sur le flux de trafic. L'axe Lötschberg-Simplon, prolongé sur le versant italien par un corridor ferroviaire de première importance en direction de la Ligurie et de ses ports, s'inscrit dans les axes de transit principaux: St-Gothard, Simplon, Brenner; une trilogie

qui assure une distribution équilibrée du trafic Nord-Sud. Le gouvernement italien semble adhérer à cette conception dont la gare de triage italo-suisse Domodossola Due est un maillon, sachant que les projets d'adaptation de la ligne en aval du Simplon sont d'ores et déjà prêts et qu'il est question de débloquer ou de libérer un montant équivalent à un milliard de francs suisses pour leur réalisation.

Dès lors, Monsieur le Conseiller fédéral, je me permets de réitérer les questions soulevées dans mon interpellation du 22 mars dernier dont je rappelle la teneur: «Le Conseil fédéral est-il d'avis que le concept de complémentarité de l'axe Lötschberg-Simplon par rapport à l'axe St-Gothard demeure approprié, partant, la capacité future de l'axe Lötschberg-Simplon ne doit-elle pas être appréciée à la hausse, compte tenu des efforts italiens de promotion de liaison à partir de Domodossola?» Par avance, je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral, de vos réponses.

Bundesrat **Ogi**: Herr Ständerat Flückiger unterstreicht die bedeutenden Anstrengungen Italiens, die Eisenbahnverbindungen südlich des Simplons zu optimieren. Dies steht in der Interpellation. Ich darf hier vielleicht die Bemerkung nachschieben: Ich hoffe, dass die Italiener diese Optimierung nicht nur auf dem Papier planen, sondern jetzt auch ans Werk gehen. Sie wissen ja, die Schweiz hat in diesem Zusammenhang sehr viel unternommen und auch bezahlt. Zwei Stichworte: Busto Arsizio, Terminal für den kombinierten Verkehr, und den Monte-Olimpino-Tunnel, den wir auch weitgehend bezahlt haben. Leider Gottes mahlen manchmal die italienischen Mühlen et was langsamer, als wir das gerne hätten.

Die Situation ist wie folgt zu beschreiben, Herr Ständerat Flückiger: In den siebziger Jahren betrug die Kapazität der Lötschberg-Simplon-Achse rund drei Millionen Tonnen Güter pro Jahr. Der doppelspurige Ausbau der Lötschbergbahn bringt auf Schweizer Seite eine Kapazitätssteigerung auf gegen fünfzehn Millionen Tonnen. Er ist nur sinnvoll, wenn die Leistungsfähigkeit auch südlich des Simplons entsprechend erhöht werden und der Transit dort abgenommen werden kann. Die ersten diesbezüglichen Abmachungen mit Italien gehen auf das Jahr 1974 zurück. Sie sind in der Botschaft über den Ausbau der BLS auf Doppelspur festgehalten. Heute ist die zwischen der SBB und den italienischen Staatsbahnen am 11. Mai 1982 abgeschlossene Vereinbarung über die Finanzierung des zweiten Monte-Olimpino-Tunnels massgebend. In Artikel 4 dieses Dokumentes verpflichten sich die FS, die Kapazität der italienischen Zufahrtslinien zum Simplon «entsprechend den Verkehrsbedürfnissen und zeitlich koordiniert mit dem Ausbau der Lötschberglinie auf Doppelspur so zu erweitern, dass nach diesem Ausbau jährlich zwölf Millionen Tonnen Güter befördert werden können». Die entsprechenden Baukosten wurden damals auf rund 500 Millionen Franken geschätzt.

Die wichtigsten Arbeiten sind in der Botschaft vom 25. August 1982 zum Abkommen mit Italien über die Finanzierung des Monte-Olimpino-Tunnels auch aufgelistet. Es sind im wesentlichen der Bau des Grenzrangierbahnhofes Domodossola Due sowie die Modernisierung der Linien Domodossola-Arona-Novara, Domodossola-Omegna-Novara, Arona-Mailand und Arona-Santhià.

Zurzeit laufen Verhandlungen sowohl zwischen den Bahnen Deutschlands, Italiens und der Schweiz als auch zwischen den Verkehrsministerien der drei Staaten. Sie bezwecken unter anderem die Einrichtung eines Huckepack-Korridors für vier Meter hohe Lastwagen auf der Lötschberg-Simplon-Route. Sie wissen aber, dass diese rund 300 Millionen Franken für die Möglichkeit der Durchfahrt der vier Meter hohen Lastwagen durch den Lötschberg nur freigegeben werden, wenn die EG die Bedingung des 40-Tonnen-Korridors auf der Strasse fallenlässt. Deshalb haben wir mit den Arbeiten am Lötschberg noch nicht begonnen. Wir wollen zuerst Klarheit. Vielleicht ergibt sich bis zu diesem Zeitpunkt auch die Möglichkeit einer anderen, einer besseren, einer technisch gesehen vielleicht vorteilhafteren Lösung für das Durchschleusen der vier Meter hohen Lastwagen.

Alle erwähnten Arbeiten sind auf die Kapazitäten der Lötsch-

berg-Doppelspur und des heutigen Simplon-Tunnels ausgerichtet. Sie sind mit dem Transitkonzept des Bundesrates kompatibel. Würde die Schweiz die Kapazität zwischen Brig und Iselle erhöhen, geriete das ganze System nicht nur auf der Alpenordseite, sondern – und das ist wichtig – vor allem südlich von Domodossola aus dem Gleichgewicht.

Das geben die Italiener auch zu. Sie haben eisenbahntechnisch noch ein grosses Aufholprogramm und grosse Anpassungen vor sich, die sie mit Blick auf den EG-Binnenmarkt relativ rasch realisieren sollten. Wenn sie weitere Kapazitäten aufnehmen möchten, müssten sie eine weitere Doppelspur im gebirgigen Teil zwischen Domodossola und Arona bauen, so wie es ursprünglich – hier besteht vielleicht ein gewisses Missverständnis – vorgesehen gewesen wäre, wenn der Bundesrat entschieden hätte, dass die Neat nicht am Gotthard gebaut wird, sondern dass der Lötschberg-Simplon berücksichtigt wird. Dann hätten die Italiener zwischen Novara-Arona und Domodossola eine neue Eisenbahn bauen müssen. Davon ist aber heute in Italien nicht mehr die Rede. Nach dem Entscheid des Bundesrates und nach all den Diskussionen wissen sie, dass wir daran interessiert sind, sowohl die heutigen Kapazitäten auf die ihnen jetzt genannten Tonnagen auszubauen. Nachdem sie aber bereits am Brenner und auch in Chiasso, nachdem sie möglicherweise auch am Mont Cenis engagiert sind, ist die Belastung für Italien in diesem Bereich sehr gross. Fazit: Domodossola Due und die übrigen italienischen Projekte sind auf die Kapazitäten der Lötschberg-Doppelspur und des heutigen Simplontunnels ausgerichtet – das gemäss Vereinbarung aus dem Jahre 1982. Sie sind mit dem Transitkonzept des Bundesrates kompatibel. Daher erübrigt sich schliesslich eine Ueberarbeitung des Transitkonzeptes zugunsten einer Erhöhung der Kapazität der Lötschberg-Simplon-Achse.

Gestatten Sie mir aufgrund Ihrer einführenden Worte noch nachzuschreiben: Mit der Zufahrt von Mâcon nach Genf ist irgendwie auch das Schicksal von Domodossola Due verbunden.

M. Flückiger: Tout d'abord je voudrais remercier M. le Conseiller fédéral Ogi pour les informations et les explications précises qu'il vient de nous fournir, lesquelles sont ponctuellement satisfaisantes mais laissent subsister quand même un certain nombre de points d'interrogation en ce qui concerne l'avenir des deux axes par rapport au concept global de NLFA. J'entends bien, Monsieur le Conseiller fédéral, qu'en ce qui concerne les projets du gouvernement et des chemins de fer italiens des incertitudes demeurent, notamment au niveau du financement des aménagements à réaliser. J'admets aussi volontiers que – comme je l'ai dit – le concept LNFA tient compte des perspectives relatives aux capacités de chacun des axes projetés. Je répète toutefois que nous sommes au début d'un processus d'étude, de gestation de choix, donc que des paramètres devront encore être exploités, mis en exergue et qu'on pourrait, au cours du long débat qui s'annonce, découvrir encore que l'une et l'autre des variantes supporteraient des modifications.

Je vous remercie, Monsieur le Conseiller fédéral, je suis globalement satisfait.

*Schluss der Sitzung um 11.30 Uhr
La séance est levée à 11 h 30*

Interpellation Flückiger Domodossola Due schafft eine neue Situation

Interpellation Flückiger Domodossola Due change les données

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.472
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	302-303
Page	
Pagina	
Ref. No	20 018 883

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.