

Texte de l'interpellation du 1^{er} décembre 1981

A la fin du mois de mai 1982, les CFF vont introduire l'horaire cadencé sur tout leur réseau. Chacun est bien conscient de l'importance de cette opération dont le but est d'améliorer sensiblement l'offre des transports ferroviaires. Personne ne doute que le passage de l'ancien au nouvel horaire a été étudié dans les moindres détails par les responsables de la direction des CFF. Mais tout dépendra, dans le terrain, de la collaboration et de l'engagement du personnel de service. Nous voudrions donc savoir:

1. Si le personnel – dont dépend la réussite de l'entreprise – a été bien informé sur ce que l'on attend de lui en l'occurrence?
2. Comment et à quel niveau cette information a-t-elle été faite?
3. Si on a en particulier permis à ce personnel d'entrer en contact avec des collègues venant de pays où un tel horaire cadencé a déjà été introduit?
4. Si la direction des CFF a pensé au stress subi par tous les agents qui seront confrontés, d'un jour à l'autre, à une situation totalement nouvelle tout en devant assurer, comme toujours, la sécurité du trafic? Quelles sont en particulier les mesures prises pour alléger et faciliter les tâches de ces personnes, pendant la période de rodage de l'horaire cadencé?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Carobbio, Dafflon, Forel, Herczog, Magnin, Mascarin, Roy (7)

Begründung

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Développement

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates**Rapport écrit du Conseil fédéral*

Conformément à la Conférence européenne sur les horaires, la Suisse participe aussi au changement d'horaire qui a lieu tous les deux ans et qui apporte généralement d'assez grandes modifications pour le trafic voyageurs par chemin de fer. Le 23 mai de cette année, les innovations ne porteront pas uniquement sur quelques trains, puisque le passage d'un horaire «pragmatique» à un horaire «systématique» constitue une véritable mutation. Durant la phase de rodage, celle-ci exigera du personnel une grande capacité d'adaptation et une attitude positive face aux nouveautés. Il convient malgré tout de relativiser quelque peu l'expression employée par l'interpellateur, qui parle de «situation totalement nouvelle». En effet, même après le 23 mai 1982, nos chemins de fer rouleront sur les mêmes voies, avec le même matériel roulant et avec les mêmes vitesses. Ils pourront, comme d'habitude, se fier aux installations de sécurité existantes, très performantes.

Lors de modifications soudaines de l'exploitation, résultant par exemple de tronçons bloqués par des catastrophes naturelles ou d'arrêts du travail dans les chemins de fer des pays voisins, notre personnel ferroviaire s'est toujours montré à la hauteur de sa tâche et a su adopter assez rapidement un horaire tout à fait nouveau.

On peut donc s'attendre à ce qu'il se familiarise facilement avec le nouveau système, après l'inévitable période d'apprentissage et de rodage. L'horaire cadencé se caractérise justement par le fait que les départs des trains ont toujours lieu à la même heure. Cette particularité, qui facilite la compréhension du trafic, influencera favorablement le déroulement de l'exploitation.

Les risques de l'horaire cadencé résident moins dans l'instruction et la capacité d'adaptation du personnel que dans certains incidents d'exploitation (report et cumul des retards des trains pour des raisons de trafic).

Nous pouvons répondre aux questions de la manière suivante:

1. Une attention particulière est vouée à l'information et à l'instruction de tout le personnel. Le flux des informations est programmé et réglé de manière qu'elles soient données au meilleur moment.

2. Les chefs de service et le personnel des trains sont instruits au moyen de cours spéciaux. Les chefs de gare transmettent leurs connaissances à leur collaborateurs.

3. Il n'est pas nécessaire d'autoriser les agents des CFF à entretenir des contacts avec des collègues étrangers. De tels contacts vont de soi et existent depuis toujours. Les échanges d'expériences peuvent également avoir lieu à l'intérieur de l'entreprise, étant donné que l'horaire cadencé est en vigueur depuis 1975 sur la ligne CFF Berne–Bienna et qu'il est appliqué depuis longtemps par de nombreux chemins de fer privés.

4. Les CFF se rendent bien compte que seule une planification optimale permettra de passer sans accroc de l'horaire actuel à l'horaire cadencé. Des mesures d'appoint sont nécessaires pour faciliter l'adaptation du personnel à la nouvelle situation. C'est ainsi, par exemple, que les points-clés de l'exploitation et des dépôts de locomotives seront mieux dotés en personnel, que le nombre des chantiers sera réduit de quatre cinquièmes par rapport à la situation normale et que les contrôles à distance seront multipliés.

Entscheid siehe unten – Décision voir ci-après

81.569

Interpellation Carobbio**Autoreisezüge – Trains d'autos accompagnées
Treni viaggiatori con trasporto delle auto***Wortlaut der Interpellation vom 8. Dezember 1981*

Die SBB haben im vergangenen Sommer mitgeteilt, die Autoreisezüge auf der Strecke Hamburg–Hannover–Chiasso und umgekehrt würden auf den kommenden Mai eingestellt. Der Entscheid soll auf die bei weitem nicht genügende Nachfrage zurückzuführen sein. Diese Begründung soll jedoch von den verschiedenen interessierten Kreisen bestritten werden.

Die Unterzeichner bitten den Bundesrat um Auskunft auf die folgenden Fragen:

a. Sind die Angaben über die Auskünfte und Abfahrten in den letzten fünf Jahren, ein leichter Rückgang 1978 angenommen, nicht Beweis dafür, dass an der Dienstleistung der SBB weiterhin ein Interesse besteht? Welches sind die effektiven Zahlen?

b. Welche Angaben über den Autoreisezugverkehr nach der Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels können die zuständigen Dienststellen, insbesondere die SBB-Auskunftsbüros von Chiasso und die SBB-Reisebüros von Lugano und Locarno, liefern?

c. Lassen diese Angaben nicht darauf schliessen, dass nach wie vor eine Nachfrage nach der Beförderung des Autos mit dem Autoreisezug besteht, und stimmt es, dass im Sommer zahlreiche Anfragen von Reisebüros aus dem Tessin und aus Italien nicht berücksichtigt werden können?

d. Ist die vorgesehene Einstellung der Autoreisezüge nicht – mehr als die Folge mangelnder Nachfrage – ganz einfach die Folge eines einseitigen Beschlusses der Deutschen Bundesbahn, die jedoch ihrerseits den Autoreisezug nach und von Lörrach weiter verkehren lässt?

e. Glaubt der Bundesrat nicht, der Beschluss, den Autoreisezug aufzuheben, sollte – falls sich unsere Vermutungen, insbesondere unter den Buchstaben a, c und d bestätigen – im Interesse der SBB und ihrer Dienstleistungen sowie zur

Erhaltung des Beschäftigungsstandes überprüft und der Autoreisezug auch nach dem Mai 1982 wie in den vergangenen 25 Jahren weitergeführt werden?

Texte de l'interpellation du 8 décembre 1981

L'été dernier, les CFF ont fait savoir que, dès le mois de mai 1982, le trafic des trains d'autos accompagnées sera supprimé sur le parcours Hambourg-Hanovre-Chiasso et retour. Cette décision serait motivée par un «manque évident de demande», argument toutefois contesté par les divers milieux intéressés.

Les soussignés interpellent le Conseil fédéral pour savoir:

a. Si les données concernant les arrivées et les départs dans le service en question durant les cinq dernières années, mise à part une légère diminution en 1978, montrent oui ou non qu'un intérêt subsiste pour de telles prestations des CFF, et quelles sont exactement ces données;

b. Quelles sont les données relatives au trafic précité que peuvent fournir, après l'ouverture du tunnel autoroutier du Saint-Gothard, les services compétents, en particulier les bureaux d'information CFF de Chiasso et les bureaux de voyageurs CFF de Lugano et de Locarno;

c. Si ces données n'indiquent pas qu'il existe toujours une demande pour le service de trains d'autos accompagnées, et notamment s'il est vrai que l'on ne peut pas satisfaire, durant la période estivale, aux désirs de nombreuses agences de voyage tessinoises et italiennes;

d. Si, plus que la conséquence d'un «manque évident de demande», la suppression du service susmentionné ne découle pas d'une décision unilatérale des Chemins de fer allemands qui, cependant, maintiennent ce service en provenance et à destination de Lörrach;

e. Si, au cas où tout ce qui précède serait confirmé, en particulier sous les points a, c et d, il n'estime pas indiqué, dans l'intérêt des CFF et de leurs prestations et pour garantir le niveau de l'emploi, de revoir la décision de supprimer le service des trains d'autos accompagnées, afin de le maintenir, comme on a pu le faire durant les 25 ans écoulés, au-delà du mois de mai 1982.

Testo dell'interpellanza del 8 dicembre 1981

La scorsa estate le FFS hanno comunicato che con il prossimo mese di maggio 1982 il trasporto delle auto al seguito del viaggiatore sul percorso Amburgo-Hannover-Chiasso e viceversa sarebbe stato soppresso. Tale decisione sarebbe motivata da una mancanza esplicita di richiesta, motivazione che tuttavia sarebbe contestata dai diversi ambienti interessati.

I sottoscritti interpellano il Consiglio federale per sapere:

a. Se i dati concernenti gli arrivi e le partenze del servizio in questione per gli ultimi 5 anni, a parte un leggero calo nel 1978, dimostrano o no il persistere di un interesse per tale prestazione delle FFS e quali sono tali dati effettivi;

b. Quali sono i dati relativi a tale traffico che possono fornire dopo l'apertura della galleria autostradale del S. Gotardo, i servizi competenti e in particolare gli uffici informazioni FFS di Chiasso e gli uffici viaggi FFS di Lugano e Locarno;

c. Se tali dati non indichino che ci sia sempre richiesta per il servizio di trasporto delle auto al seguito e in particolare se sia vero che numerose richieste di agenzie di viaggio ticinesi e italiane non abbiano potuto, durante il periodo estivo, essere soddisfatte;

d. Se più che una conseguenza di una mancanza esplicita di richiesta, la prevista soppressione del servizio in questione non sia la conseguenza di una decisione unilaterale delle Ferrovie germaniche che, però, da parte loro, mantengono lo stesso servizio da e per Lörrach;

e. Se - nel caso in cui quanto sopra richiamato, in particolare ai punti a, c d, fosse confermato - non ritiene, nell'interesse delle FFS e delle sue prestazioni e a difesa del livello di occupazione, di rivedere la decisione di soppressione del

servizio di trasporto delle auto al seguito, al fine di mantenere lo stesso anche dopo il maggio 1982, così come è stato per i 25 anni scorsi.

Mitunterzeichner - Cosignataires - Cofirmatori: Dafflon, Herczog, Magnin (3)

Begründung

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Développement

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

Motivazione

L'interpellante rinuncia ad una motivazione e desidera una risposta scritta.

Risposta scritta del Consiglio federale

E' vero che il carro a due piani, adibito al trasporto delle auto al seguito del viaggiatore, il quale circola tra Amburgo e Chiasso agganciato a treni viaggiatori regolari, verrà soppresso a partire dal 23 maggio 1982. Il motivo di questa misura va ricercato nel fatto che la Ferrovia federale tedesca (DB) deve ritirare dalla circolazione i pochi carri di questo genere ancora in esercizio a causa dell'aumento della frequenza dei guasti. I pezzi di ricambio per questi veicoli speciali dotati di particolari congegni di elevazione e di abbassamento non sono più ottenibili.

Durante il periodo d'orario estivo questo veicolo circolava giornalmente, mentre durante la stagione invernale l'effettuazione era limitata a due volte per settimana.

Le FFS sarebbero state disposte a mantenere quest'offerta di trasporto considerandola traffico che non richiede prestazioni supplementari, malgrado la domanda relativamente modesta da parte dell'utenza. La proposta di soppressione di questa prestazione è comunque stata presentata dalla Ferrovia federale tedesca quale proprietaria di questi carri. Si è pure esaminata la possibilità di offrire altri modi di trasporto sostitutivi che però non hanno potuto essere realizzati per i seguenti motivi:

- Il volume di traffico per far circolare un treno esclusivamente adibito al trasporto delle automobili, formato da appositi carri con il pianale per il carico delle autovetture e di carrozze letti e cuccette per i passeggeri tra Amburgo/Hannover ed il Cantone Ticino non è sufficiente da giustificare, anche dal lato economico, la condotta di questo convoglio.

- La DB non è più in grado di mettere a disposizione i carri speciali per le auto al seguito, atte a circolare nella composizione dei treni viaggiatori regolari. Dal canto loro le FFS non dispongono di veicoli di questo genere.

Le singole domande formulate possono essere evase in modo concreto come segue:

a. Il numero medio delle auto al seguito trasportate per ciascun viaggio durante l'estate (mese di agosto) con una capacità globale di 8 autovetture ha raggiunto:

1977	=	4,8	auto
1978	=	4,4	auto
1979	=	5	auto
1980	=	5	auto
1981	=	4	auto

b. Una volta soppressa la circolazione del carro Amburgo-Chiasso, esisterà ancora il collegamento settimanale assicurato dal treno per il trasporto di automobili tra i terminali di s'Hertogenbosch (Olanda) e di Biasca/Milano.

c. Come già accennato il carro adibito al trasporto delle auto al seguito tra Amburgo e Chiasso aveva una capienza limitata di 8 vetture automobilistiche. Durante il periodo delle vacanze questa offerta, in taluni giorni, non era affatto sufficiente per poter soddisfare tutti i desideri di carico. Nella media il mezzo di trasporto in questione non è stato tuttavia utilizzato che nella misura del 50 per cento.

Interpellation Carobbio Autoreisezüge

Interpellation Carobbio Trains d'autos accompagnées Treni viaggiatori con trasporto delle auto

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	81.569
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.03.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	564-566
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 383

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.