

carence, pour ne pas utiliser un mot plus fort, pose de multiples problèmes de tous ordres. Il en va d'ailleurs ainsi pour les industriels qui – par leurs efforts courageux, avec les commerçants – maintiennent à grand peine des emplois.

De plus, la Gare de Renens a perdu, ces six dernières années, beaucoup de personnel: exemple le transfert du triage des wagons marchandise à Lausanne-triage. Et, nous le répétons, le fait d'avoir supprimé le «groupe des agents de train» et le «groupe des mécaniciens CFF» a fait perdre à notre région plusieurs dizaines d'agents. Tout cela sans aucune compensation notable... Voilà l'une des facettes lamentables de ces mesures.

La Direction générale des CFF et celle du 1<sup>er</sup> arrondissement peuvent-elles affirmer aujourd'hui que cette politique étrange, tendant à limiter le personnel, frappe également d'autres régions que celle de l'ouest lausannois? Il nous intéresserait beaucoup d'avoir, dans ce domaine, enfin quelques précisions.

A une époque où l'effort de chacun est requis pour éviter le pire, nous nous étonnons du manque de psychologie avec laquelle les organes dirigeants des CFF empoignent – si l'on ose dire – ce problème. Comment peut-on transférer le trafic de détail sur la gare de Sébeillon, le trafic de Renens représentant en gros le tiers de celui de Lausanne, soit 130 000 envois et arrivages de colis sur 350 000? Surtout quand on sait que les installations de la Gare de Renens supportent parfaitement cette activité.

C'est – il faut en convenir – une bien curieuse façon de gérer les affaires...

Nous espérons beaucoup des réponses gouvernementales à nos quatre questions car il faut apaiser les appréhensions hautement justifiées d'une population de plus de 35 000 habitants.

Mais nous tenons néanmoins à affirmer que nous nous opposerons de toutes nos forces au lent mais systématique démantèlement de cette gare. C'est absurde, injuste et inélégant.

Sous le couvert d'économie et de rationalisation, l'on tend à bouleverser la vie d'une région.

Confiant qu'une solution équitable doit être trouvée, nous tenons ici à remercier tout le personnel CFF de la gare de Renens.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

##### *Rapport écrit du Conseil fédéral*

L'évolution des coûts et des produits du trafic de détail par chemin de fer est défavorable depuis des années. Le degré de couverture des frais, indemnité fédérale non comprise, est passé de 52 à 39 pour cent au cours des dix dernières années.

Au nombre des mesures prises en 1977 pour équilibrer les finances fédérales, le Parlement a décidé de supprimer l'obligation de transporter les envois de détail, afin de permettre aux chemins de fer d'aménager leur offre en fonction du marché. Les citoyens ont approuvé cette modification de la loi. Depuis lors, une bonne soixantaine de stations du réseau CFF n'assument plus cette catégorie de trafic. Dans diverses agglomérations, les services d'expédition des envois de détail sont regroupés. Ainsi, les économies prévues ont été réalisées.

Le mandat que les Chambres fédérales ont confié cette année aux CFF enjoint à ces derniers de couvrir les frais directs du trafic de détail et d'apporter la plus grande contribution possible aux coûts de production liés à celui-ci. Afin de satisfaire à de telles exigences, la direction générale de l'entreprise a demandé qu'une étude soit réalisée sur l'organisation de ce trafic. Pour le moment, diverses mesures sont examinées en vue d'améliorer sa rentabilité.

Ad question 1: L'étude précitée a notamment pour objectif de déterminer si un centre pourrait assumer plus rationnellement le trafic de détail écoulé jusqu'ici par diverses gares d'une agglomération. Ces dernières ne rempliraient alors plus cette fonction. Dans la région lausannoise, la gare de

Renens est aussi touchée par les enquêtes en cours. Les besoins des clients sont pris en considération, de même que les aspects inhérents à l'économie et à l'exploitation. Les décisions ne seront arrêtées que lorsque les résultats des investigations seront connus et que tous les intéressés auront été prévenus en temps opportun.

Ad question 2: Selon les objectifs du mandat et ceux qui en résultent pour l'entreprise, la suppression éventuelle du trafic de détail à Renens ne pourrait être contrebalancée que par des activités différentes intéressantes sur le plan de l'économie d'entreprise. Aucune possibilité certaine de compensation ne se dessine actuellement.

Ad question 3: Abstraction faite des enquêtes en cours sur le trafic de détail, il n'est pas prévu, à l'heure actuelle, de modifier le concept d'exploitation de la gare de Renens.

Les CFF ne pourront cependant pas se soustraire aux futures mesures de rationalisation qu'ils jugent nécessaires, car ils sont tenus d'aménager leur offre aussi économiquement que possible.

Ad question 4: L'obligation de transport ayant été supprimée, nul ne peut exiger l'acheminement des envois de détail. Se fondant sur des critères de gestion, les CFF décident eux-mêmes si cette prestation doit encore être fournie; ils fixent également son genre et son ampleur.

Les études en cours – qui analysent et évaluent tous les aspects positifs et négatifs, ainsi que les besoins des clients – montreront si la suppression du trafic de détail à Renens est judicieuse dans l'optique de l'économie d'entreprise. D'après le droit en vigueur, les CFF sont seuls compétents pour prendre une décision.

S'ils avaient l'intention, compte tenu des résultats de l'enquête, d'annuler les compétences de la gare de Renens en matière de trafic de détail, il va de soi qu'ils en informeraient à temps les autorités cantonales et communales, ainsi que la clientèle intéressée.

#### *Abstimmung – Vote*

Für den Antrag auf Diskussion	50 Stimmen
Dagegen	49 Stimmen

*Die Diskussion wird verschoben*

*La discussion est renvoyée*

**Präsidentin:** Ich möchte festhalten: Wir haben während der Session bisher rund 80 persönliche Vorstösse erledigen können; es sind aber 102 neue eingegangen.

82.015

### **Bundesverwaltung. Neugliederung Administration fédérale. Nouvelle organisation**

#### **B. Verwaltungsorganisationsgesetz**

#### **B. Loi sur l'organisation de l'administration**

Siehe Seite 1415 hiervor – Voir page 1415 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 5. Oktober 1982

Décision du Conseil des Etats du 5 octobre 1982

#### *Schlussabstimmung – Vote final*

Für Annahme des Gesetzentwurfes	147 Stimmen
Dagegen	7 Stimmen

*An den Ständerat – Au Conseil des Etats*

## **Bundesverwaltung. Neugliederung**

### **Administration fédérale. Nouvelle organisation**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	82.015
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1478-1478
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 867

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.