

qu'entre les communautés linguistiques du pays. Dans sa réponse de 1981 au postulat Delamuraz concernant les minorités linguistiques en Suisse et plus spécialement dans l'administration fédérale, des principes ont été énoncés et plusieurs mesures annoncées qui, progressivement, doivent contribuer entre autres à une sensibilisation accrue de l'administration fédérale à l'endroit des questions touchant les régions linguistiques minoritaires. Des mesures spéciales s'imposent surtout là où des problèmes sont apparus dans les relations entre les différentes communautés linguistiques. Ce n'est pas le cas en ce qui concerne la mise en soumission de travaux.

L'article 3, 4^e alinéa de l'Ordonnance du 31 mars 1971 sur la mise en soumission et l'adjudication de travaux et de fournitures par l'administration fédérale (Ordonnance sur les soumissions; RS 172.056.12) statue que les formules de soumission et les documents du concours doivent être rédigés, en règle générale, dans la langue officielle du lieu de l'ouvrage. La mise au concours paraît dans les périodiques spécialisés et, si besoin est, dans d'autres journaux. Pour les CFF, elle est aussi publiée dans la *Feuille officielle des chemins de fer*.

L'Ordonnance s'applique à l'administration fédérale ainsi qu'aux régies de la Confédération. Les CFF et les PTT ont constitués, en conséquence, leur procédure de mise en soumission et désirent s'y tenir. Les expériences faites permettent d'affirmer que cette manière de faire s'est avérée opportune et efficace; elle n'a, en tout cas, pas donné lieu à des difficultés sur le plan pratique.

On peut attendre des entreprises voulant concourir et soumissionner pour des travaux à effectuer dans une autre région linguistique que la leur qu'elles disposent, dans la langue de cette région, des connaissances élémentaires et indispensables pour la traduction. Sur demande d'ailleurs, des exceptions à la règle sont accordées, mais sans que le délai pour la remise des offres, pour des raisons de principe, soit prolongé.

Les catalogues des articles normalisés sont utilisés pour les soumissions; ils existent dans les trois langues officielles; les postes sont numérotés d'une façon identique, rendant une traduction inutile. Enfin, les offres peuvent être rédigées dans les trois langues officielles, quelle que soit la langue utilisée pour les soumissions.

La publication des mises en soumission dans les trois langues officielles ne créerait qu'une charge administrative supplémentaire importante; cette charge ne se justifierait que si le mode de procéder actuel ne donnait pas satisfaction. Ce n'est pas le cas. Le Conseil fédéral ne voit pas de motif valable d'adapter l'ordonnance dans le sens de l'interpellation.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	28 Stimmen
Dagegen	62 Stimmen

Präsidentin: Herr Crevoisier erklärt sich von der Antwort des Bundesrates als nicht befriedigt.

82.419

Interpellation Gloor

Bahnhof Renens. Stückgutverkehr Gare de Renens. Trafic de détail

Wortlaut der Interpellation vom 16. Juni 1982

Wir bitten den Bundesrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Trifft es zu, dass der Stückgutverkehr (Frachtgut) im Bahnhof von Renens VD bald einmal eingestellt werden soll?

2. Mit welchen Massnahmen – in bezug auf Personal und Verkehr – wird die Generaldirektion SBB diese Einschränkung gegebenenfalls ausgleichen?

3. Was soll mit dem Bahnhof Renens geschehen?

4. Kann uns der Bundesrat zusichern, dass die lokalen Behörden auf keinen Fall vor vollendete Tatsachen gestellt werden?

Texte de l'interpellation du 16 juin 1982

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Est-il exact que dans un certain laps de temps, la gare de Renens VD serait privée du trafic de détail (PV)?

2. Si c'est le cas, sur quelle compensation d'activité peut-on compter de la part de la Direction générale des CFF (personnel et trafic)?

3. Quel est l'avenir envisagé de la gare de Renens VD?

4. Le Conseil fédéral peut-il nous garantir formellement que les autorités locales ne seront en aucun cas mises devant un fait accompli?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Affolter, Ammann-Saint-Gall, Aubry, Beachtold, Bircher, Borel, Braunschweig, Bundi, Carobbio, Christinat, Egli, Ganz, Jaggi, Jeanneret, Jelmini, Leuenberger, Loetscher, Martin, Massy, Meizoz, Reimann, Riesen-Fribourg, Robbiani, Ruffy, Rüttimann, Stich, Vannay, Wilhelm (28)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

En automne 1976 déjà, nous posions, par le truchement de deux questions ordinaires au Conseil fédéral, le problème du maintien de l'activité de la gare CFF de Renens VD. Il s'agissait, entre autre, de la suppression – à notre sens parfaitement arbitraire – du «groupe des agents de train», ainsi que du «groupe des mécaniciens CFF» transférés à Lausanne.

Et aujourd'hui, que se passe-t-il?

La Direction générale des CFF, dans le cadre de la future élaboration d'un contrat d'entreprise, a été chargée de tout mettre en œuvre pour améliorer la couverture des coûts d'exploitation. Et, bien sûr, le trafic de détail dans cette gare se trouve – comme par hasard – dans le colimateur de l'administration...

D'emblée, nous protestons vigoureusement contre cette tendance tenace à frapper, dans ses activités, une gare qui a – jusqu'ici – fait honneur aux CFF en général et à la région du Canton de Vaud qu'elle dessert, depuis des décennies, en particulier.

Sous le couvert facile «d'économies à tous prix» on pénalise toute une région sans aucun discernement... On croit rêver... pour rester tout simplement poli...

Qu'en est-il exactement?

Des bruits de plus en plus persistants courent selon lesquels l'administration du 1^{er} arrondissement des CFF de Lausanne aurait l'intention de supprimer le service marchandise PV.

D'emblée, nous opposons quelques arguments de bon sens.

1. Pourquoi frapper la ville de Renens VD et toute sa zone industrielle qui s'étend sur cinq communes de l'Ouest lausannois? Le chômage partiel et un certain chômage complet règnent dans cette zone depuis des années.

Est-ce vraiment par cette suppression que l'on croit régler le problème lancinant d'une certaine stabilité économique dans cette région fortement industrielle?

2. La Gare de Renens se prête parfaitement à l'exploitation intensive de ce service.

3. Ce service peut très bien se développer, si on le désire bien sûr, ce qui garantirait une vie économique «normale» pour toute l'agglomération de Renens tout en gardant d'importants postes de travail.

On assiste à un démantèlement systématique de cette gare. Pour les Communes de cette agglomération, cette

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^{er} 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

Interpellation Gloor Bahnhof Renens. Stückgutverkehr

Interpellation Gloor Gare de Renens. Trafic de détail

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	82.419
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	08.10.1982 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1477-1478
Page	
Pagina	
Ref. No	20 010 866

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.