

*Texte de l'interpellation du 2 décembre 1985*

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

1. La vingtaine de postes de travail déjà supprimés en gare de Fribourg ne forment-ils pas encore un tribut suffisant payé par le canton en faveur de la réorganisation de certains services des CFF?
2. Ne serait-il pas possible de répartir plus équitablement la disparition locale des places de travail consécutive aux mesures de réorganisation?
3. Pourquoi les CFF négligent-ils les possibilités, réelles et intéressantes, de recrutement offertes par la région fribourgeoise?
4. La politique de réorganisation des CFF semble s'emballer. Ne vaudrait-il pas mieux en revenir à plus de pondération?
5. Les assurances données dans la réponse à mon interpellation du 7 octobre 1982 ne devraient-elles pas être respectées?

Mitunterzeichner – Cosignataire: M. Clivaz (1)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Après la fermeture du service de triage des marchandises de la gare de Fribourg, j'avais, le 7 octobre 1982, interpellé le Conseil fédéral à propos d'autres mesures de «rationalisation» pendantes, défavorables au personnel des CFF de la région. Etait alors en cause la réorganisation des services d'entretien de la voie, susceptible d'entraîner la disparition des postes d'un ingénieur, d'un technicien, de deux chefs de district, de conducteurs de travaux et d'ouvriers spécialisés. Depuis lors, ces emplois ont effectivement disparu. Pourtant, la région fribourgeoise offre toujours un très bon potentiel de recrutement aux CFF, qui se privent de cette possibilité en transférant, hors de la région, de trop nombreux postes de travail. Ainsi, on favorise encore la surpopulation des grandes agglomérations centrales.

Maintenant, de nouveaux projets de réorganisation sont à l'étude. Ils impliquent, pour Fribourg, une nouvelle cure d'amaigrissement forcée et dangereuse. Cette fois, 12 postes de travail sont menacés par un projet de réorganisation des services de sécurité et d'enclenchement basés à Fribourg et dont le déplacement vers Berne et Lausanne est envisagé. Il n'en résulterait d'ailleurs aucune diminution de l'effectif global des CFF.

Pourtant, dans sa réponse à mon interpellation, le Conseil fédéral soulignait, avec satisfaction semblait-il, que: «les secteurs des enclenchements ainsi que des lignes de contact attribués à Fribourg ne sont pas touchés par les mesures de réorganisation». Moins de trois ans plus tard, cette assurance donnée par le Conseil fédéral est remise en cause par la frénésie réorganisatrice dont souffre la Direction générale des CFF.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Februar 1986**Rapport écrit du Conseil fédéral du 19 février 1986*

1. En revoyant et en aménageant de manière optimale l'organisation de leurs services, les CFF se conforment au mandat permanent qui leur a été octroyé par le Parlement et le Conseil fédéral. Ils sont en effet tenus de gérer leur entreprise de manière aussi rationnelle et rentable que possible. L'organisation du service des travaux est aussi englobée dans une étude, qui porte notamment sur:

- les installations de sécurité,
- les lignes de contact,
- les installations de télécommunications et à basse tension,
- les ponts.

La restructuration a déjà commencé. Elle concerne tout d'abord l'attribution des installations fixes du réseau (lignes et installations des gares) à quinze régions. A l'intérieur de celles-ci, les services spécialisés seront répartis entre les divers districts.

2. A Fribourg comme dans tous les autres cantons, l'organisation du service et l'effectif du personnel doivent être établis en fonction des nécessités. Les besoins de personnel

du service des travaux se polarisent sur les centres fortement mis à contribution du point de vue de l'exploitation. Malheureusement, pour des raisons de rationalisation ou d'adaptation au volume du trafic, des emplois doivent souvent être supprimés précisément dans les régions qui offriraient un bon potentiel de recrutement. Il n'est toutefois absolument pas question de favoriser l'une ou l'autre région; on essaie plutôt d'instaurer un équilibre entre les diverses contrées. Les mesures affectant le personnel sont prises dans le cadre de la législation sur les fonctionnaires, de manière à éviter les cas de rigueur.

3. Jusqu'à présent, le secteur des enclenchements de Fribourg s'est occupé de la ligne Thörishaus–Fribourg–Puidoux–Chexbres–Chexbres. Le futur plan de l'organisation prévoit la constitution de régions pour tout le domaine des installations fixes. Etant donné les limites envisagées pour les régions, le tronçon Vauderens–Puidoux–Chexbres sera attribué, pour les enclenchements, au secteur de Lausanne. Vu le transfert de cinq stations, on peut se demander si l'ampleur du tronçon restant, à savoir Thörishaus–Fribourg–Siviriez, justifie encore le maintien du secteur des enclenchements de Fribourg comme service autonome. On n'a pas encore pris de décision à ce sujet.

4. La situation actuelle ne remet pas en question notre réponse à l'interpellation du 7 octobre 1982. Toutes deux se rapportaient uniquement aux mesures de réorganisation du service de la voie – en discussion à l'époque – à l'exclusion des autres services extérieurs des divisions des travaux.

5. En relation avec le message que nous avons approuvé le 16 décembre 1985; il y a lieu de se référer en l'occurrence au projet de «Rail 2000». Ce dernier prévoit un tracé complètement nouveau entre Vauderens et Villars-sur-Glâne. Si ce tronçon est réalisé, la planification et l'exécution des travaux, de même que l'entretien ultérieur, exerceront une certaine influence sur le nombre des emplois dans le canton de Fribourg.

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

86.325

### Interpellation Oester SBB-Angebot Zürich–Chur Trafic CFF Zurich–Coire

*Wortlaut der Interpellation vom 5. März 1986*

Ist der Bundesrat angesichts der bevorstehenden Eröffnung der durchgehenden Nationalstrasse N 3 Zürich–Chur bereit, bei den SBB dahin zu wirken, dass das Zugsangebot auf dieser Strecke durch

- Einführung von IC-Zügen Basel–Zürich–Chur;
- stündliche Bedienung der Zentren am linken Zürichseeufer (Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen) mit Schnellzügen von und zur Zürcher Vollspinnle merklich verbessert wird?

*Texte de l'interpellation du 5 mars 1986*

Compte tenu de la prochaine ouverture de la route nationale N 3 de Zurich à Coire, le Conseil fédéral est-il prêt à influencer sur les CFF pour qu'ils améliorent notablement l'offre de trains entre ces deux villes, notamment par:

- l'introduction de trains intercités Bâle–Zürich–Coire;
- une desserte horaire des localités sises sur la rive gauche du lac de Zurich (Thalwil, Wädenswil, Pfäffikon SZ, Lachen) au moyen de trains directs de et vers Zurich?

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Allenspach, Bühler-Tschappina, Bürer-Walenstadt, Cincera, Columberg, Dünki, Giger, Grendelmeier, Kühne, Küenzi, Leuenberger Moritz, Lüchinger, Müller-Meilen, Nauer, Seiler, Spoerry, Uchtenhagen, Weber-Schwyz, Weber Monika, Zwygart (20)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1987 soll das letzte Teilstück der N 3 Zürich–Chur eröffnet werden. Dadurch wird sich die Konkurrenzsituation für die Bahn wesentlich verschärfen, weshalb eine entsprechende Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs unumgänglich ist. Nach den vorliegenden Informationen ist eine solche nicht vorgesehen. Das heutige Angebot vermag jedoch nur in ungenügendem Masse zu befriedigen, was wohl zum Teil darin gründet, dass widersprüchliche Begehren vorliegen: Einerseits verlangt die Stadt Zürich schnelle Bahnverbindungen nach Graubünden, andererseits beanstanden die oben erwähnten Ortschaften, dass sie nicht ihrer Bedeutung entsprechend mit SBB-Schnellzügen bedient werden. Gegenwärtig bietet sich den Bewohnern dieser Einzugsgebiete am linken Zürichseeufer nur alle zwei Stunden die Möglichkeit, die Zürcher Spinne mit Anschlüssen nach der ganzen Schweiz (und umgekehrt) zu erreichen. Diese Bedienung stellt gegenüber andern Regionen der Schweiz eine augenfällige Benachteiligung dar.

Das muss nicht so bleiben. Die beiden erwähnten Begehren lassen sich mit bescheidenem Mehraufwand auf geradezu ideale Art und Weise realisieren, indem die Schnellzüge von und zur Zürcher Vollspine die erwähnten Zentren des linken Zürichseeufers bedienen und zu den Hauptverkehrszeiten mit IC-Zügen Basel–Zürich–Chur überlagert werden. Beide Züge könnten in Landquart und in Chur die gleichen RhB-Anschlusszüge bzw. Postautokurse erreichen. In Zürich treffen die IC-Züge eine knappe halbe Stunde früher ein und vermitteln so Schnellverbindungen nach Basel, Bern und Winterthur. Das gleiche Konzept gilt auch für die umgekehrte Richtung und stellt folgerichtig die Basis für den Halbstundentakt dar; dieser befindet sich im Hinblick auf die «Bahn 2000» im Aufbau. Die bereits bestehenden IC-Züge nach Oesterreich könnten in dieses Konzept eingebettet werden, indem von und zu diesen Zügen Anschlussverbindungen Sargans–Chur (und umgekehrt) angeboten würden.

Die in Frage stehenden SBB-Mehrleistungen liegen weit unter den von den SBB vorgesehenen Angebotsverbesserungen auf dem ganzen Netz. Es wäre ein Akt der Gerechtigkeit, wenn auch die bevölkerungsreichen Gemeinden des linken Zürichseeufers in angemessener Weise davon profitieren könnten. Dies umso mehr, als auch der Bezirk Horgen durch Zustimmung zum Halbmilliardenkredit zugunsten der Zürcher S-Bahn einen aktiven Beitrag an die Förderung des öffentlichen Verkehrs geleistet hat.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 21. Mai 1986*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 21 mai 1986*

1. Die Interpellation hat zum Ziel, die zweistündlich verkehrenden IC-Züge Basel–Zürich–Chur in Schnellzüge mit zusätzlichen Halten umzuwandeln. Dafür sollten, zeitlich um 30 Minuten versetzt, neue IC-Züge nach Chur eingesetzt und teilweise mit den Intercity-Zügen nach Oesterreich kombiniert werden.

2. Die umgewandelten Schnellzüge aus der vollen Anschluss-Gruppe in Zürich (sog. «Zürcher Spinne») müssten in Landquart und Chur die nämlichen Anschlüsse vermitteln, wie die später verkehrenden IC-Züge. Mit einer solchen Konzeption wären folgende Nachteile verbunden:

- Rund 3/4 aller Verbindungen von weiter als Zürich in Richtung Graubünden würden ungefähr um eine halbe Stunde verlangsamt. Dies gilt besonders für die Fahrgäste aus IC-Zügen der Deutschen Bundesbahn.

- Der Intercity-Zug Zürich–Chur würde in Chur 15 Minuten nach dem Schnellzug aus Zürich ankommen. Für alle mit dem Schnellzug eingetroffenen Reisenden ergäbe sich

nebst der Umsteigezeit noch eine beträchtliche zusätzliche Wartezeit.

- Bei einer Vereinigung der IC-Züge Basel–Chur mit denjenigen der Relation Basel–Wien müssten im Bahnhof Sargans Rangierungen vorgenommen werden. Diese würden die Fahrzeit verlängern und führten zu einer Entwertung der erst kürzlich fertiggestellten Sarganserschleife.

- Nebst diesen verkehrlichen Verschlechterungen ergäben sich zusätzliche betriebliche Schwierigkeiten als Folge von Doppelspurlücken und der beschränkten Aufnahmekapazität des Zürcher Hauptbahnhofs.

3. Die SBB haben ihrerseits für die Strecke Zürich–Ziegelbrücke–Chur ein neues zweckmässigeres Fahrplankonzept entwickelt, das, gesamthaft gesehen, keine Mehrleistungen erheischt. Den Zentren am linken Zürichseeufer bringt es folgendes Zugsangebot:

- unveränderte IC- und Schnellzugsleistungen,
- stündlicher Eilzug Zürich–Pfäffikon mit Weiterfahrt als Regionalzug bis Ziegelbrücke,
- stündlicher Regionalzug Zürich–Pfäffikon mit Abfahrt in der vollen Anschlussgruppe.

Dieses Bedienungskonzept wurde den Kantonen Zürich und Schwyz unterbreitet und hat deren Unterstützung erhalten.

4. Ein verbessertes Zugsangebot zwischen Zürich und Ziegelbrücke wird im Jahr 1990 bei Betriebsaufnahme der Zürcher S-Bahn möglich sein. Für die Strecke Zürich–Chur dagegen dürfte ein dichter Fahrplan erst mit der «Bahn 2000» machbar werden.

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

86.399

**Interpellation Etique**

**Eisenbahntunnel unter dem Aermelkanal  
Tunnel ferroviaire sous la Manche**

*Wortlaut der Interpellation vom 20. März 1986*

Die französische und die britische Regierung haben beschlossen, unter dem Aermelkanal einen Eisenbahntunnel zu bauen. Die Verwirklichung dieses Projekts, die zu den bedeutendsten Ereignissen des ausgehenden Jahrhunderts gehören wird, wird das Verkehrsnetz Europas und namentlich den Nord–Süd-Eisenbahnverkehr zweifellos stark beeinflussen.

Es ist anzunehmen, dass eine Eisenbahnverbindung zwischen Frankreich und Grossbritannien nicht nur das Verkehrsvolumen zwischen diesen beiden Ländern, sondern auch zwischen ihnen und den übrigen europäischen Staaten, wie der Schweiz und Italien, steigern wird. Dies wird die bestehenden Verkehrsverbindungen stärker belasten, wahrscheinlich aber auch neue Verkehrsströme und Verbindungen zur Folge haben.

Deshalb bitten wir den Bundesrat um Antwort auf folgende Fragen: Wie wird sich der Eisenbahntunnel unter dem Aermelkanal auf die schweizerische Bahnpolitik auswirken? Welche Auswirkungen sind auf die grossen Achsen des Nord–Süd-Verkehrs unseres Landes und auf die entsprechenden Grenzübergänge zu erwarten?

*Texte de l'interpellation du 20 mars 1986*

Les gouvernements français et britannique se sont mis d'accord sur le principe de la construction d'un tunnel ferroviaire sous la Manche. Cette réalisation, qui marquera la fin de ce siècle, ne manquera pas d'avoir des répercussions profondes sur la géographie des transports en Europe et plus particulièrement au niveau du trafic ferroviaire Nord–Sud.

## **Interpellation Oester SBB-Angebot Zürich-Chur**

## **Interpellation Oester Traffic CFF Zurich-Coire**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.325
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	20.06.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	994-995
Page	
Pagina	
Ref. No	20 014 462

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.