

90.514

**Motion Martin**  
**Einsatz des Pendolino**  
**auf den Lötschberg–Simplon-Strecken**  
**Introduction de rames**  
**de type Pendolino sur les lignes**  
**du Simplon et du Loetschberg**

*Wortlaut der Motion vom 5. Juni 1990*

Im Jahre 1988 unterbreitete die Commission romande de la ligne du Simplon der Generaldirektion der SBB eine Offerte für den Bau von Zügen des Typs Pendolino, die auf der Simplonstrecke zwischen Mailand und Genf eingesetzt werden sollten. Die SBB, die selbst an der Studie beteiligt waren, gaben zu, dass der Betrieb des im Projekt vorgestellten Zuges realisierbar sei. Da wir in der Folge davon nichts mehr gehört haben und angesichts der Dringlichkeit, mit der das Angebot auf den Simplon- und Lötschbergstrecken verbessert werden sollte, fordern wir den Bundesrat mit einer Motion auf, wenn möglich auf den Sommer 1993 die nötigen Massnahmen zur Einführung von Pendolino-Zügen auf den Strecken Mailand–Brig–Lausanne–Genf und Mailand–Brig–Bern–Basel zu ergreifen.

*Texte de la motion du 5 juin 1990*

En 1988, la Commission romande de la ligne du Simplon a remis à la Direction générale des CFF une offre de réalisation de rames de train de type Pendolino, destinées à être engagées sur la ligne du Simplon entre Milan et Genève. Les CFF, qui avaient participé à l'étude, ont admis que la mise en service du train présenté dans l'offre était réalisable. Sans nouvelles de la suite donnée à cette affaire et devant l'urgence d'améliorer les lignes du Simplon et du Loetschberg, nous demandons au Conseil fédéral, par voie de motion, de prendre les mesures nécessaires pour l'introduction de rames de type Pendolino dès l'été 1993, si possible, sur les réseaux Milan–Brigue–Lausanne–Genève et Milan–Brigue–Bern–Bâle.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Antille, Auer, Béguelin, Berger, Bodenmann, Cevey, Cotti, Couchepin, Coutau, Darbellay, Déglise, Dubois, Eggly, Etique, Friderici, Gardiol, Gros, Jeanneret, Jeanprêtre, Kohler, Leuba, Loeb, Massy, Matthey, Meizoz, Paccolat, Perey, Petitpierre, Philipona, Pidoux, Rebeaud, Rohrbasser, Ruffy, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Segond, Spielmann, Theubet, Vollmer (41)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

En 1987, la Commission romande de la ligne du Simplon prenait l'initiative de demander une offre à la maison Fiat pour la réalisation de rames de train, de type Pendolino, adaptées au réseau suisse.

La maison italienne accepta de faire une étude en commun avec les Ateliers mécaniques de Vevey et la firme ABB. Cette étude, menée avec la collaboration technique des CFF, fut adressée en automne 1988 à la Commission romande de la ligne du Simplon et transmise simultanément aux CFF.

Après avoir manifesté quelque intérêt pour ce projet, les CFF n'ont plus donné de nouvelles.

Au moment où le trafic ferroviaire des voyageurs connaît un essor considérable en Europe, les rames Pendolino peuvent apporter une contribution importante à l'amélioration des vitesses commerciales sur certains tronçons suisses. En effet, dans le concept RAIL 2000, on a renoncé à la réalisation de lignes nouvelles à très hautes vitesses au profit de l'amélioration du réseau existant. Les rames Pendolino peuvent apporter, à leur tour, une amélioration importante de la vitesse: on parle d'une amélioration de l'ordre de 15 à 25 km/h selon les tronçons.

Dès lors, nous estimons qu'il est urgent d'aller de l'avant avec

l'introduction des rames Pendolino si l'on veut que les lignes internationales du Simplon et du Loetschberg restent attractives.

Ce serait l'occasion pour le Conseil fédéral de confirmer dans la réalité immédiate l'intérêt qu'il manifeste pour la ligne du Simplon, dans le message sur la construction de la ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 5. September 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral*

*du 5 septembre 1990*

Le transport international des voyageurs fait partie du secteur d'activité des CFF relevant de l'économie de marché. Par ailleurs, la ligne du Loetschberg appartient à une entreprise privée, à savoir la Société du chemin de fer des Alpes bernoises. Vu le régime légal des compétences, le Conseil fédéral ne saurait donc décider lui-même si des rames Pendolino doivent être achetées pour être utilisées sur l'itinéraire du Loetschberg et du Simplon.

Il a cependant été informé que, lors des pourparlers précédant la Conférence européenne sur les horaires, les CFF et les Chemins de fer italiens de l'Etat ont discuté des questions d'exploitation inhérentes à l'utilisation éventuelle de ces rames.

La discussion a porté notamment sur les exigences en matière de traction et sur la construction du matériel roulant, eu égard à son utilisation sur des rampes de 27 pour mille et à l'offre de deux classes de voiture. Les aspects liés à l'horaire ont été examinés. Il s'est avéré qu'avec l'horaire actuel le terminus sud devrait se trouver à Milan, et le terminus nord à Genève ou à Berne.

Etant donné ces spécifications concernant les véhicules et leur emploi, on élaborera une conception de l'horaire et l'on effectuera deux études, l'une sur la faisabilité, l'autre sur la rentabilité.

Le Conseil fédéral comprend que la région souhaite revaloriser le plus possible l'itinéraire du Loetschberg et du Simplon. Il ne lui est toutefois pas possible, pour les raisons précitées, d'accepter la demande à titre de motion. Il est cependant disposé à adopter comme postulat, vu les explications susmentionnées. Ce faisant, il confirme une nouvelle fois son attitude positive vis-à-vis des réductions de temps de parcours sur la ligne du Loetschberg et du Simplon.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

*Ueberviesen als Postulat – Transmis comme postulat*

90.642

**Motion Béguelin**  
**Investitionen der SBB**  
**für die Sicherheit**  
**Investissements des CFF**  
**en matière de sécurité**

*Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1990*

Der Bundesrat wird eingeladen, den SBB in geeigneter Form die erforderlichen Beträge für die Modernisierung alter Anlagen zur Verfügung zu stellen, damit diese auf den neuesten Stand der Sicherheitstechnik für Bahnen gebracht werden können. Unser Land hat eine der höchsten Schienenverkehrsdichten der Welt; die Sicherheit der Eisenbahn muss auf höchstmöglichem Niveau gehalten werden.

*Texte de la motion du 22 juin 1990*

Le Conseil fédéral est invité à mettre à disposition des CFF, sous la forme la plus appropriée, les montants nécessaires permettant de moderniser les installations anciennes et de les adapter au dernier niveau de la sécurité ferroviaire. Notre pays enregistre l'une des plus fortes densités de trafic ferroviaire du monde, la sécurité ferroviaire doit y être maintenue au plus haut niveau.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Ammann, Bäumlins Ursula, Bodenmann, Braunschweig, Brügger, Bundi, Danuser, Eggenberg-Thun, Eggenberger Georges, Gardiol, Jeanprêtre, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Longet, Mauch Ursula, Meizoz, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Stappung, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Züger (26)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

En 1989, le Conseil fédéral a décidé de plafonner les investissements ordinaires des CFF à partir de 1990, à l'exception de ceux prévus par RAIL 2000 et de ceux immédiatement rentables commercialement.

Ce plafonnement est prévu sans compensation du renchérissement. Avec le taux d'inflation actuel, il en résulte une situation de désinvestissement. Par exemple, les installations de 153 gares doivent être modernisées. Or, les projets prévus, non compris dans RAIL 2000, sont renvoyés faute de moyens à disposition. A terme, cette situation n'est pas tolérable.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 29. August 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 29 août 1990*

Le Conseil fédéral accorde une grande priorité à la sécurité des CFF. C'est pourquoi il est favorable aux investissements qui servent à celle-ci lorsqu'il apprécie chaque année le plan des investissements de la régie fédérale.

A l'heure actuelle, les CFF disposent chaque année de 1,5 milliard de francs pour les investissements ordinaires. Les mises de fonds pour RAIL 2000 et le corridor de transit rail-route ne sont pas compris dans cette somme qui englobe également les investissements visant à améliorer la sécurité. Ce montant fixe des limites, mais elles sont nécessaires eu égard à la situation financière de la Confédération et des CFF.

Pour l'heure, le Conseil fédéral estime que la somme est suffisante. Il exige que les CFF fixent des priorités. La sécurité en constitue une des plus importantes.

D'autre part, les capacités de planification des CFF et de l'industrie sont tendues à l'heure actuelle, raison pour laquelle il faut du temps pour concrétiser une conception de la sécurité. Les investissements destinés à améliorer cette dernière ne se produisent donc pas subitement. Cela confirme aussi la volonté du Conseil fédéral de les garantir par le plafonnement actuel.

Le chef du DFTCE a chargé les CFF de présenter en même temps que le budget 1991 des documents permettant d'élaborer un message particulier sur la sécurité. Ce message contiendra notamment un programme d'investissement visant à remplacer prématurément les installations de sécurité vétustes et à adapter les équipements aux futures exigences de la sécurité dans le domaine de l'exploitation. Les travaux préparatoires sont exécutés en priorité, de sorte que le projet de message devrait être disponible avant la fin de l'année.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

*Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

90.643

## Motion Eggenberg-Thun Weiterführung der Preisreduktion für Halbp reis-Abonnemente Maintien de la réduction de prix sur les abonnements à demi-prix

*Wortlaut der Motion vom 22. Juni 1990*

Der Bundesrat wird beauftragt, dem Parlament eine Kreditvorlage zu unterbreiten, die es erlaubt, die 1986 beschlossene und bis 1992 befristete Preisreduktion für Halbp reis-Abonnemente grundsätzlich weiterzuführen. Ein einheitlicher Preis für alle Alterskategorien ist beizubehalten.

*Texte de la motion du 22 juin 1990*

Le Conseil fédéral est chargé de proposer au Parlement un crédit permettant de maintenir le principe, décidé en 1986, de la réduction accordée jusqu'à la fin de 1992 sur les abonnements à demi-prix. Toutes les catégories d'âge devront bénéficier d'un prix uniforme.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Bär, Bäumlins Ursula, Bodenmann, Braunschweig, Brügger, Bundi, Columberg, Danuser, Dietrich, Eggenberger Georges, Fankhauser, Haller, Hari, Jaeger, Jeanprêtre, Kühne, Lanz, Ledergerber, Leuenberger-Solothurn, Maeder, Matthey, Meizoz, Mühlemann, Neukomm, Ott, Rechsteiner, Reimann Fritz, Schmidhalter, Schnider, Schüle, Schwab, Seiler Hanspeter, Seiler Rolf, Stappung, Stocker, Uchtenhagen, Ulrich, Vollmer, Weder-Basel, Wel-lauer, Züger (41)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Im Rahmen der Massnahmen gegen die Luftverschmutzung einigten sich die in der Regierung vertretenen Parteien im Dezember 1985 auf ein Programm für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Dieses verlangte unter anderem «eine wesentliche Vergünstigung der Jahres-Halbtax-Abonnemente».

Mit Bundesbeschluss vom 1. Oktober 1986 bewilligte das Parlament einen Verpflichtungskredit von 520 Millionen Franken, mit dem während 6 Jahren verschiedene Tarife verbilligt werden können.

Eine sehr wichtige Massnahme im Bereich des Personenverkehrs war damals die Einführung eines Jahres-Halbp reis-Abonnementes für 100 Franken anstelle von 12 verschiedenen Halbp reis-Abonnementen mit Preisen bis 360 Franken. Der Erfolg ist eindeutig. Zusammen mit den Fahrplanverdichtungen ab Sommer 1987 brachten die Tarifmassnahmen 22 Prozent mehr Personenkilometer im Binnenverkehr und eine Erhöhung des Marktanteils der Bahn um 6 Prozent.

Auch wenn die Interpretationen der Verkehrsstatistik und die Analysen verschiedener spezialisierter Firmen sich teilweise widersprechen, ist doch eindeutig festzustellen, dass sich die Einführung des Halbp reis-Abonnementes immer mehr durchgesetzt hat und von immer weiteren Kundenkreisen geschätzt und benützt wird. Das angestrebte Umsteigen vom Auto auf die Bahn wird nicht zuletzt dank dieser besonderen Abonnementskategorie gefördert und muss weitergeführt werden.

Es sind deshalb vom Bundesrat dem Parlament rechtzeitig die notwendigen Kreditanträge zu unterbreiten, um die nahtlose Fortsetzung der bisherigen bewährten Halbp reis-Abonnemente zu sichern.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 29. August 1990*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 29. août 1990*

Gestützt auf den Bundesbeschluss über die Finanzierung von Tarifierleichterungen im öffentlichen Verkehr vom 1. Oktober 1986 sind die Halbp reis-Abonnemente, im Rahmen weiterer

## **Motion Béguelin Investitionen der SBB für die Sicherheit**

## **Motion Béguelin Investissements des CFF en matière de sécurité**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.642
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1990 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1906-1907
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 048