

Inoltre il nostro Collegio ha ordinato, nel quadro della sua politica di pianificazione del territorio, un progetto specifico intitolato «Infrastruttura dell'aviazione» (piano federale degli aerodromi). In collaborazione con il Cantone Ticino, tale progetto verrà completato con dichiarazioni relative ad un impiego ulteriore dell'ex aerodromo militare di Ambri nel settore dell'aviazione civile.

4. La pianificazione del personale all'interno del DMF non è ancora conclusa; tuttavia, è probabile che l'amministrazione militare federale riduca il numero di posti di lavoro nel Sopraceneri, senza che venga colpito in particolar modo il Corpo della Guardia delle fortificazioni. Verranno prese in considerazione soprattutto le ripercussioni sociali della pianificazione del personale del DMF, offrendo, nella misura del possibile, altre possibilità di impiego accettabili a chi è rimasto colpito dalla soppressione di posti di lavoro.

Nel quadro della riforma in atto nell'esercito e nel dipartimento e a causa dei tagli massicci praticati alle finanze del DMF, in pochi anni quest'ultimo dovrà sopprimere un totale di 5000 posti di lavoro. Vista la situazione economica particolarmente tesa del Ticino, il DMF ha preso le misure di ristrutturazione previste in un'ottica regionale e favorendo il Cantone. Infatti, la soppressione di posti di lavoro in Ticino è stata solo dell'8 per cento rispetto al 23 per cento nelle altre regioni (secondo le attuali cifre). In particolare, si è rinunciato alla chiusura dell'aerodromo militare di Lodrino.

Anche le PTT si vedono costrette ad applicare provvedimenti di risparmio a tutti i livelli e misure di razionalizzazione molto severe, a causa della crisi economica svizzera in generale, del parziale rallentamento del traffico postale, della maggiore concorrenza internazionale e della conseguente pressione sui costi e sulle tariffe. Il numero dei posti di lavoro è diminuito in tutte le direzioni di circondario, in particolare in quelle dei centri economici dell'Altipiano.

Tra il 1992 e il 1994, le PTT hanno ridotto il personale del Cantone Ticino del 3 per cento, vale a dire di 54 unità. Tale percentuale è comunque inferiore alla media svizzera pari al 5,7 per cento. Tali provvedimenti sono da ricondurre al progetto «Contenimento dei costi» (ristrutturazione e concentrazione della logistica nel settore della posta-lettere e della posta-pacchi, potenziamento dell'automatizzazione relativa alla codificazione della distribuzione e della spartizione per la distribuzione, ecc.), nonché alle misure di razionalizzazione degli uffici dei conti correnti postali.

Nel settore delle telecomunicazioni, tra il 1992 e il 1994 il personale del Cantone Ticino è stato ridotto del 6,5 per cento, vale a dire di 72,5 unità, rispetto alla media svizzera del 6,3 per cento. Per compensare gli effetti di tali provvedimenti, è stato istituito nell'ambito di un nuovo progetto a Bellinzona un «Centro servizi riparazioni», nel quale lavorano attualmente 30 persone. Inoltre, è stato creato a Lugano un centro di competenze «Mobilcom», dove hanno trovato impiego 15 persone.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

95.3210

Interpellation Schweingruber

«Bahn 2000» und Regionalverkehr

«Rail 2000» et trafic régional

Wortlaut der Interpellation vom 6. Juni 1995

Der Bundesrat ist eingeladen, sich zu folgender Frage zu äussern: Ist er bereit, bei den SBB zu intervenieren und sich für den Verzicht auf die Änderung des Statuts des Eisenbahnknotenpunkts Delémont und für das globale Festhalten am Ziel der «Bahn 2000», nämlich der besseren Koordination von Schnell-, Intercity- und Regionalzügen, einzusetzen?

Texte de l'interpellation du 6 juin 1995

Le Conseil fédéral est invité à dire s'il est disposé à intervenir auprès des CFF afin qu'il soit renoncé à modifier le statut de la gare étoile de Delémont et afin que soit maintenu globalement l'objectif de «Rail 2000» tendant à favoriser la coordination des trains directs et intercités avec le trafic régional?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Comby, Theubet (2)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le peuple suisse a voté avec enthousiasme le concept «Rail 2000» le 6 décembre 1987. Il faut dire que, déjà dans son message aux Chambres fédérales du 16 décembre 1985, Le Conseil fédéral s'était montré particulièrement convaincant.

Parmi les arguments les plus décisifs, il alléguait notamment: «Des liaisons plus fréquentes, moins de changements de trains, de meilleures correspondances dans les gares de jonction, une réduction de la durée globale des voyages et des prestations supplémentaires attrayantes, tels sont les objectifs de 'Rail 2000'» (page 2). «... le trafic régional sera mieux intégré dans le trafic sur de longues distances que ce n'est le cas à l'heure actuelle Dans le projet 'Rail 2000', l'horaire est conçu de manière à établir de bonnes correspondances dans le plus grand nombre possible de noeuds ferroviaires» (page 2). «Une nouvelle offre ferroviaire, qui vise à influencer en faveur du rail la répartition du trafic, doit offrir des avantages notables à toutes les régions du pays, urbaines et rurales, ainsi qu'aux usagers actuels et futurs» (page 12). «... davantage de liaisons seront offertes dans le trafic des trains intercités et des trains directs et le trafic régional y sera intégré de manière optimale» (page 17). «Les trains régionaux ont une double fonction: ils relient les régions à leurs centres et assurent la liaison avec le réseau suprarégional. La solution idéale consisterait à satisfaire simultanément tous les besoins. Cela est possible chaque fois que les convois de toutes les lignes se trouvent en même temps dans les gares de jonction (par exemple Delémont, Lucerne, Winterthur) ou dans les noeuds ferroviaires purement régionaux tels que Payerne» (page 21).

Or, il semble que la réalisation de «Rail 2000» prenne une direction fondamentalement différente, s'agissant en particulier du trafic régional. L'on apprend en effet que les CFF prévoiraient de démanteler certains noeuds ferroviaires par la modification des horaires. Ainsi et en particulier, la gare étoile de Delémont serait directement touchée par des changements d'horaires impliquant pour les usagers empruntant les trains régionaux une durée d'attente de l'ordre de 20 minutes, alors que la coordination est parfaitement assurée actuellement. Un tel changement aurait, à n'en pas douter, des conséquences particulièrement néfastes pour toute la région jurassienne. Une offre ferroviaire aussi peu attrayante détournerait visiblement du rail la plupart des usagers des trains régionaux, qui préféreraient alors utiliser d'autres moyens de transport. A terme et vu le constant souci de rationalisation des CFF, une telle désaffectation risquerait ni plus ni moins de remettre en cause l'existence même de tout le réseau ferroviaire jurassien.

Une situation à ce point dommageable pour la région concernée irait visiblement à l'encontre de ce qui était justement envisagé et promis dans le concept «Rail 2000».

Dans ces conditions, j'invite le Conseil fédéral à me faire savoir s'il est disposé à intervenir auprès des CFF afin qu'il soit renoncé à modifier le statut de la gare étoile de Delémont et afin que soit maintenu globalement l'objectif «Rail 2000» tendant à favoriser la coordination des trains directs et intercités avec le trafic régional.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. August 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995

1. Effectivement, la première étape de «Rail 2000» diminuera l'offre de correspondances pour les trains régionaux à Delémont, ce que déplorent tant les CFF que le DFTCE. La

précarité des finances est à l'origine de ce compromis nécessaire.

2. En effet, l'évolution des coûts a empêché la réalisation du projet d'offre de «Rail 2000», tel qu'il était prévu initialement. Les travaux ont dû être échelonnés à la suite de la révision du projet commencée en 1990. Toutefois, au terme de la première étape, près de 75 pour cent des objectifs du projet initial seront déjà atteints.

L'égalité des temps de parcours entre la ligne du Pied du Jura et celle de la ligne du Plateau sera rendue possible par la construction de nouveaux tronçons et par la mise en service de trains à caisses inclinables. La durée du trajet Bienne–Zürich passera de 86 à 68 minutes et l'on se rendra de Bienne à Lausanne en 58 minutes au lieu de 69. Dès lors, à Bienne et à Lausanne, les noeuds de correspondances s'établiront à 15 minutes et à 45 minutes après l'heure.

Les voyages de Bienne ou de Bâle à destination de Delémont, et vice-versa, durent chacun une trentaine de minutes. Les correspondances au noeud ferroviaire de Bâle ayant lieu aux minutes 00 et 30, les trains en provenance des deux autres gares ne peuvent arriver en même temps à la gare de Delémont.

Pour la première étape du projet de «Rail 2000», ils ne pourraient arriver simultanément à la gare de Delémont que si:

a. la ligne Delémont–Bâle était détachée du reste du réseau, ce qui entraînerait la suppression des liaisons directes et de mauvaises correspondances en direction de Bienne et de Bâle;

b. le temps de parcours actuel entre Bienne et Zurich n'était pas réduit, auquel cas l'un des objectifs principaux de «Rail 2000», à savoir l'égalité des temps de parcours entre le Pied du Jura et le Plateau, ne serait pas atteint. Ceci retrairait toutefois en cause l'ensemble du projet;

c. le temps de parcours entre Bienne et Zurich était réduit à moins de 60 minutes. Les énormes coûts d'investissement qu'il faudrait alors engager pour l'infrastructure dépasseraient l'étroit cadre financier prévu pour la première étape de «Rail 2000».

L'application de la cadence semi-horaire pour les intercités sur la ligne Bienne–Delémont–Bâle, telle qu'elle était prévue dans le message de 1985, résoudrait certainement le problème du noeud ferroviaire de Delémont. Cette mesure occasionnerait cependant des coûts élevés étant donné que, d'une part, l'accroissement nécessaire des capacités de l'infrastructure coûterait cher et que, de l'autre, le potentiel du marché pour une cadence semi-horaire continue sur ce tronçon est insuffisant à l'heure actuelle. De surcroît, les mesures d'infrastructure nécessaires à cet effet seraient également importantes et coûteuses.

La première étape de «Rail 2000» intègre Delémont dans le réseau des liaisons à longues distances. La capitale jurassienne jouira ainsi de relations plus rapides avec les grandes agglomérations et les régions du pays.

Si quelques correspondances régionales deviennent plus mauvaises, on notera une amélioration des liaisons à moyennes et à longues distances. De plus, «Rail 2000» revalorisera la liaison Delémont–Boncourt. Le trafic interne de cette ligne atteint près de 70 pour cent alors que le trafic de transit en direction de Bienne et de Bâle s'élève respectivement à 20 et à 10 pour cent.

Ces considérations permettent de conclure que les divers avantages l'emportent sur les quelques inconvénients, si nous ne voulons pas remettre en question «Rail 2000» dans son ensemble.

L'amélioration du trafic régional a déjà donné lieu à la création d'un groupe chargé d'optimiser l'offre. La solution devra être trouvée dans une perspective globale intégrant également les questions liées à l'aménagement du territoire.

Par ailleurs, étant donné la construction de la Transjurane et le transfert partiel du trafic sur la route qui s'ensuivra, il n'est pas sûr qu'il soit judicieux d'entreprendre de coûteuses mesures d'infrastructure dans le domaine du rail alors que le potentiel du marché se révèle peu important.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

95.3211

Interpellation Tschopp

SBB-Programm «Impuls 97»

Programme des CFF «Impulsion 97»

Wortlaut der Interpellation vom 6. Juni 1995

Ist sich der Bundesrat, Oberaufsichtsbehörde der SBB, bewusst, welche Tragweite die Änderungen des Fahrplans und der direkten Verbindungen haben, die am 28. Mai 1995 von der Boulevardpresse angekündigt und tags darauf von der «Neuen Zürcher Zeitung» in einem Bericht bestätigt wurden? In diesem Bericht steht namentlich, dass täglich 12 500 Bahnreisende (was etwa einer Division entspricht), die gewöhnlich für lange Strecken wie beispielsweise Genf–Romanshorn oder Genf–Zürich die eigentlich leistungsfähige Jurafusslinie Genf–Basel benützen, «geopfert» werden sollen. Dafür sollen die Verbindungen, auf denen 96 Prozent der Fahrgäste befördert werden, und die kurzen Pendelstrecken, die wegen der für die Leistungserhöhungen nötigen Investitionen wahrscheinlich wenig Gewinn abwerfen, verbessert werden.

Texte de l'interpellation du 6 juin 1995

Je demande au Conseil fédéral, instance de haute surveillance des CFF, s'il est conscient de la portée des modifications d'horaires et d'acheminements directs, annoncées par la presse de boulevard du dimanche 28 mai 1995 et substantifiées par un compte rendu paru le 29 mai 1995 dans la «Neue Zürcher Zeitung».

On y lit en particulier que 12 500 voyageurs par jour (l'équivalent d'une division), qui ont l'habitude d'utiliser le chemin de fer pour des trajets longs, de type Genève–Romanshorn, Genève–Zürich, par la ligne potentiellement performante du Pied du Jura, Genève–Bâle, sont «sacrifiés» pour améliorer les liaisons qui transportent 96 pour cent des passagers, fût-ce pour des trajets pendulaires de courte distance et donc probablement de rentabilité médiocre, compte tenu des investissements nécessaires pour augmenter les capacités.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Par cette interpellation, j'aimerais en particulier apprendre du Conseil fédéral comment il pondère les légitimes calculs commerciaux opérés par les CFF par rapport aux intérêts de politique nationale et de cohésion entre les régions linguistiques de la Suisse.

Cette question revêt, dans l'esprit de l'interpellateur, une importance fondamentale. La politique allemande des trains de grande vitesse ICE montre le rôle central que les autorités de l'Allemagne attachent à l'établissement d'un réseau de trains rapides, sans rupture de charge et confortables pour les passagers, afin de marquer l'unité du pays désormais réuni. La France, en précurseur, a entamé le même chemin, en établissant une toile d'araignée de TGV reliant même la Grande-Bretagne.

Il serait très souhaitable que le Conseil fédéral étudie la rupture de parallélisme entre la politique ferroviaire suisse intéressant les personnes avec ce qui se passe dans nos pays voisins. En tant que Romand, je constate simplement, et ce n'est qu'un exemple, que le TGV Genève–Paris ou Lausanne–Paris a provoqué un boom d'achats sans précédents de résidences secondaires à Paris et en Bourgogne par des Romands. A contrario, on peut supposer que la péjoration introduite par le programme «Impulsion 97» des CFF finira par constituer un élément non négligeable de division spatiale des Suisses, cela un an avant les festivités de 1998, qui seront célébrées sous le signe des retrouvailles avec la Suisse «Willensnation».

Interpellation Schweingruber «Bahn 2000» und Regionalverkehr

Interpellation Schweingruber «Rail 2000» et trafic régional

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3210
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2244-2245
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 230

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.