

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:

- 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;
- 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 retrerait toutefois en cause l'ensemble du projet;
- 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 intercitys 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».

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. August 1995

Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995

1. Le nouveau projet «Impulsion 97» s'applique au trafic sur de longues distances. Il repose principalement sur un horaire établi selon les principes du marché. Cela signifie que l'offre est développée sur les tronçons où la demande est suffisante. Avec «Impulsion 97», les CFF augmenteront leur trafic d'environ 4 pour cent. Le projet améliore l'offre en faveur de la clientèle existante, mais vise également à gagner de nouveaux usagers.

2. «Impulsion 2000» est le premier élément de «Rail 2000». Une délégation de la Direction générale des CFF l'a présenté le 27 juin 1995 à la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national. Par la suite, les cantons et les chemins de fer privés ont eu la possibilité jusqu'au 10 juillet de se prononcer à ce sujet. Les cantons et les communes ont encore pu formuler leurs requêtes pour «l'horaire Impulsion 1997-1999» lors de la procédure d'horaire ordinaire. «Impulsion 97» prend donc les régions en considération lorsqu'il s'agit de préciser les exigences à remplir.

3. Chaque jour, le trafic sur de longues distances compte 330 000 voyageurs, dont 100 000 bénéficieront des avantages du projet «Impulsion 97». 60 000 d'entre eux habitent en Suisse alémanique et 40 000 en Romandie. Les déséquilibres entre les régions du pays ne seront donc pas renforcés; au contraire, ils seront diminués.

Même les CFF ne s'accrochent pas des inconvénients à court terme qui toucheront 12 000 voyageurs; pour 5000 d'entre eux, ces désavantages se mesureront en minutes. Mais ils peuvent surtout développer leur offre sur les parcours où l'infrastructure de «Rail 2000» est déjà terminée.

Cela étant, il n'y aura pas d'amélioration de l'offre, notamment au Pied du Jura, pour 1997. De ce fait, les 3400 voyageurs empruntant l'axe est-ouest seront chaque jour confrontés à des inconvénients entre 1997 et 2001:

– sur l'axe Suisse romande–Saint-Gall, 1100 personnes devront changer de train à Berne ou à Zurich;

– 1000 voyageurs devront s'accommoder d'un temps de parcours plus long lorsqu'ils utiliseront des trains directs Genève/Lausanne–Suisse orientale via Bienne. En revanche, ils ne devront pas changer de train;

– 1300 voyageurs perdront la liaison directe entre le Pied du Jura et le Valais. En contrepartie, le Bas-Valais bénéficiera d'une cadence semi-horaire systématique entre Lausanne et Sion.

Pour les 3000 voyageurs du Pied du Jura, les inconvénients à court terme seront plus que compensés à partir de 2001. L'un des principaux objectifs de «Rail 2000», l'égalité des temps de parcours entre Lausanne et Zurich tant par le Pied du Jura (Bienne) que par le Plateau (Berne), sera atteint grâce aux infrastructures terminées à ce moment-là et à l'utilisation des trains à caisses inclinables.

De 1997 à 2001, des trains directs (3 ou 4 liaisons) circuleront encore tant entre la Suisse orientale et la Suisse romande qu'entre le Pied du Jura et le Valais. Par conséquent, il y aura une offre sans rupture de charge, du moins dans les heures à fort trafic.

4. Il n'est pas justifié de reprocher aux CFF d'élargir leur offre en 1997 sur les liaisons où seuls de grands investissements et, partant, une baisse de rentabilité, permettraient d'augmenter les prestations. «Impulsion 97» vise surtout à améliorer l'offre sans devoir construire de nouvelles infrastructures. Les CFF utiliseront l'infrastructure déjà terminée pour «Rail 2000» et destinée à augmenter la capacité des tronçons, notamment le tunnel du Grauholz et la deuxième double voie Aarau–Ruppertswil, indispensables pour offrir une cadence semi-horaire intégrale entre Berne et Zurich.

L'introduction des premières voitures à deux étages et leur utilisation entre Saint-Gall et Interlaken-Est montrent aussi que les CFF sont disposés à améliorer leur offre sur le plan de la qualité et de la quantité lorsque la demande et la contribution de couverture (gain) sont, aujourd'hui déjà, supérieu-

res à la moyenne (Berne–Zurich, Zurich–Saint-Gall, Berne–Thoune–Spiez).

5. «Rail 2000» se caractérise par les objectifs suivants: davantage de liaisons, augmentation de la vitesse et des parcours directs, amélioration du confort. Cette conception s'applique à l'ensemble du réseau suisse. Aucun autre pays ne dispose d'une meilleure offre de transport public. En juin, le périodique anglais renommé «Business Travel World» a attribué aux CFF le prix du meilleur chemin de fer de l'année. Les CFF l'ont accepté au nom de toutes les entreprises suisses de chemins de fer et de bus. La conception du réseau suisse correspond à une politique décentralisée de l'urbanisation et de l'économie. Il n'est donc pas judicieux de citer la SNCF à titre de comparaison, car ce réseau, vu le centralisme de l'Etat, est conçu en forme d'étoile pour relier la capitale aux centres provinciaux.

«Rail 2000» relie mieux et plus directement les diverses régions que ce n'est le cas à l'heure actuelle. Du point de vue politique, ce fait est tout à fait positif.

Les Romands qui profiteront des avantages d'«Impulsion 97» seront plus nombreux que le nombre des passagers qui seront confrontés à des inconvénients. Dès 2001, l'offre sera encore améliorée, cette fois-ci de manière beaucoup plus sensible, d'où un véritable bond de la qualité.

Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt

Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait

95.3214

Interpellation Reimann Maximilian

Politische Werbung in elektronischen Medien

Publicité politique dans les médias électroniques

Wortlaut der Interpellation vom 6. Juni 1995

Ich bitte den Bundesrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Hält der Bundesrat das in Artikel 18 des Bundesgesetzes über Radio und Fernsehen (RTVG) enthaltene Verbot der politischen Werbung noch für zeitgemäss? Teilt er die Ansicht, dass hier – mindestens was die privaten elektronischen Medien anbetrifft – Handlungsbedarf im Sinne von Deregulierung, Liberalisierung und Marktöffnung besteht?

2. Ist der Bundesrat nicht auch der Meinung, dass mit diesem Verbot gerade die privaten elektronischen Medien, die nicht durch Monopolgebühren finanziert sind und deren Existenz ausschliesslich vom Werbemarkt abhängt, einer wichtigen Einnahmequelle beraubt worden sind?

3. Da das Verbot in der Botschaft des Bundesrates vom 28. September 1987 zum RTVG damit begründet wurde, dass finanzkräftige Gruppen keinen politischen Werbeanteil erhalten sollen, stellen sich noch folgende Zusatzfragen:

a. Zeugt es nicht von staatlicher Inkonsequenz oder gar behördlicher Willkür, wenn die angeblich finanzkräftigen Gruppen in allen anderen Medien uneingeschränkt zur politischen Werbung zugelassen werden?

b. Glaubt der Bundesrat nicht auch, dass sich die politische Bevorteilung von gewissen Gruppen durch intransparente redaktionelle Mittel gefährlicher für das demokratische Funktionieren unseres Staates auswirken kann als durch transparente bezahlte Werbung?

Texte de l'interpellation du 6 juin 1995

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

Interpellation Tschopp SBB-Programm «Impuls 97»

Interpellation Tschopp Programme des CFF «Impulsion 97»

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	95.3211
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2245-2246
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 231

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.