

und zwar sowohl aus eigener Initiative wie auch im Rahmen von multilateralen Abkommen, welche die Einfuhr von Zucker aus den Entwicklungsländern begünstigen. Ausserdem wird der Bundesrat eingeladen, die geeigneten, ihm zur Verfügung stehenden Instrumente der öffentlichen Entwicklungshilfe vermehrt zur Unterstützung von Entwicklungsländern einzusetzen, deren Wirtschaft im wesentlichen auf einem oder mehreren Rohstoffen beruht (Monokultur), namentlich auf Zucker. Die ärmsten Entwicklungsländer müssen dabei die Hauptbegünstigten solcher Massnahmen sein.

Texte du postulat du 20 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à examiner et faire exécuter toutes les mesures possibles, qu'elles soient le fruit de sa propre initiative ou de discussions multilatérales, afin de favoriser les importations de sucre en provenance du tiers monde. De plus, le Conseil fédéral est prié d'employer tous les moyens publics d'aide au développement de pays dont l'agriculture se base sur la production d'une ou de plusieurs matières premières, notamment sur le sucre (monoculture). Les pays les plus pauvres devront être les principaux bénéficiaires de ces mesures.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Blatter, Bühler, Bürgi, Fischer-Hägglingen, Hari, Luder, Nebiker, Neuenschwander, Ruckstuhl, Rutishauser, Sager, Seiler Hanspeter, Widrig, Wyss William, Zölch (16)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 6. September 1989

Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 6 septembre 1989

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

89.524

Postulat Bremi

**Qualifizierte ausländische
Arbeitskräfte. Biga-Kontingent**

**Main-d'oeuvre étrangère qualifiée.
Contingent de l'OFIAMT**

Wortlaut des Postulates vom 21. Juni 1989

Der Bundesrat wird eingeladen, das Biga-Kontingent für qualifizierte ausländische Arbeitskräfte namhaft zu erhöhen, ohne dabei den gesamten Ausländerbestand zu verändern.

Texte du postulat du 21 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à augmenter considérablement le contingent de main-d'oeuvre étrangère qualifiée géré par l'OFIAMT, sans pour autant modifier l'effectif total des étrangers.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Allenspach, Basler, Blocher, Bonny, Eisenring, Frey Walter, Mühlemann, Müller-Meilen, Spälti, Wyss Paul (10)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 6. September 1989

Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 6 septembre 1989

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

88.796

Postulat Houmard

Energiesparen beim Bund

**Economies d'énergie réalisables
par la Confédération**

Wortlaut des Postulates vom 7. Oktober 1988

Der Nationalrat hat in der Herbstsession einen Verfassungsartikel über Energie gutgeheissen, der von jedermann Opfer fordern wird. Um seiner Rolle als Vorreiter gerecht zu werden, sollte der Bund Massnahmen in allen Bereichen treffen, in denen er zuständig ist.

In Frage kommen dafür unseres Erachtens vor allem zwei Bereiche:

a. der Bau und die Renovation von Liegenschaften des Bundes; hier geht es darum, mehr Gewicht auf die Qualität der Isolationen und der Heizungsanlagen zu legen.

b. der Strassen- und Schienenverkehr, soweit PTT und SBB daran beteiligt sind.

Weil der Verkehr im Verlaufe des Tages stark schwankt, ist die Auslastung der Transportkapazität sehr unterschiedlich. Bis heute konnte dieses Problem durch unterschiedliche Fahrplandichte teilweise gelöst werden. Dies wird mit der Verwirklichung von «Bahn 2000» nicht mehr möglich sein. Vielmehr sollte die Fahrplandichte dann attraktiver, also höher sein. In den flauen Stunden sollten dann kleinere Busse und Pendelzugskompositionen verkehren.

Der Bundesrat wird daher eingeladen:

a. einen Bericht über die Energiesparmöglichkeiten bei den Bundesbauten und im Regionalverkehr (Busse, Pendelzüge) zu erstellen und darzulegen, wie sich diese Sparmassnahmen auf die Umwelt auswirken;

b. eine globale Schätzung der Kosten solcher Massnahmen vorzulegen.

Texte du postulat du 7 octobre 1988

Dans sa session d'automne, le Conseil national a adopté un article constitutionnel sur l'énergie qui exigera des sacrifices de tout un chacun. Pour tenir le rôle moteur qui lui incombe, la Confédération devrait oeuvrer aussi dans les domaines qui relèvent de sa compétence.

Deux secteurs nous paraissent particulièrement indiqués:

a. celui de la construction et de la restauration des immeubles fédéraux où il conviendrait de surveiller de très près la qualité de l'isolation et celle des installations de chauffage.

b. celui du trafic routier et ferroviaire dans lequel s'insèrent les PTT et les CFF.

Comme le trafic est sujet à de grandes fluctuations au cours de la journée, la capacité de transport varie énormément. Jusqu'à présent il a été possible de régler partiellement ce problème par le biais des fréquences. Ce ne sera plus possible lors de la réalisation de Rail 2000. Il faudra au contraire que la fréquence soit attractive, donc augmentée. Il y aurait lieu dès lors de redimensionner les cars et la composition des trains navettes dans les heures creuses.

Dès lors le Conseil fédéral est invité à présenter:

a. une étude portant sur les possibilités d'économie d'énergie réalisables

– dans le domaine des bâtiments appartenant à la Confédération

– dans le trafic régional (cars, trains-navettes)
et de nous indiquer l'impact de ces économies sur l'environnement.

b. Une appréciation globale du coût que de telles mesures engendreraient.

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates

vom 28. November 1988

Rapport écrit du Conseil fédéral du 28 novembre 1988

1. Immeubles

Depuis longtemps, le Conseil fédéral accorde une grande importance à l'utilisation rationnelle et économe de l'énergie tant dans les immeubles de l'administration fédérale qu'aux CFF et aux PTT (directives du Conseil fédéral de 1973 sur les économies d'huile de chauffage et d'essence, et celles de 1979 sur l'utilisation de l'énergie dans les bâtiments appartenant à la Confédération). Pour les bâtiments neufs, il incombe à l'Office des constructions fédérales (OCF), en collaboration avec les maîtres d'oeuvre, de déterminer la qualité de l'isolation thermique et de choisir les installations de chauffage, conformément à la publication *Construire en recherchant l'économie d'énergie* (OCF, 1981). En outre, les recommandations SIA (p. ex. SIA 180/1) leur sont applicables. Lors d'assainissements, on recourt à une procédure en trois phases décrite dans le manuel de l'OCF *Amélioration thermique du bâtiment* (1985). Premièrement, on examine la statistique énergétique de tous les bâtiments fédéraux chauffés, afin de détecter ceux dont l'indice énergétique est supérieur à la moyenne. Les valeurs ont été relevées depuis 1977. Deuxièmement, on procède à une étude sommaire des bâtiments choisis pour déterminer un éventuel potentiel d'assainissement. Troisièmement, une analyse détaillée ou une planification des mesures sert à évaluer les économies réalisables, les pertes qu'on peut éviter et les coûts des travaux. Ce procédé permet d'établir le rapport coût/utilité ainsi que la diminution des rejets. Une décision n'est finalement prise qu'à la lumière de tous ces éléments. Entre 1977 et 1986, on a dépensé 49,6 millions de francs pour des analyses et assainissements énergétiques. Viennent s'y ajouter 9,6 millions pour chacune des années 1987 et 1988.

Il n'y a pas eu jusqu'ici d'évaluation des potentiels d'économies pour tous les bâtiments fédéraux. Mais le Conseil fédéral est prêt à procéder à une estimation sommaire des possibilités de réduire les émissions ainsi que des économies qui découleraient de la mise en oeuvre de standards fixés à l'avance (p. ex. indices énergétiques conformes aux recommandations SIA). Par contre, il n'est pas possible d'évaluer avec certitude les coûts imputables à un bâtiment isolé sans disposer d'un plan détaillé des mesures à prendre. Il faut préciser que, dorénavant, les interventions que l'on peut encore envisager présenteront un rapport coût/bénéfice de moins en moins favorable. En outre, les investissements destinés à économiser l'énergie sont considérés, jusqu'à un certain point, comme des dépenses d'entretien, ce qui complique l'imputation.

2. Transports

Les services et entreprises de la Confédération sont invités à observer les principes d'utilisation rationnelle de l'énergie lors de l'acquisition de véhicules, lors de la planification et de l'exécution de transports ainsi que dans le comportement des chauffeurs et l'entretien des véhicules. Il existe des réglementations spéciales pour les déplacements de service. En outre, la Chancellerie fédérale et les départements doivent distribuer le carburant de la manière la plus économique possible (contingement depuis 1974) et veiller à l'emploi rationnel des véhicules à moteur (cf. directives du Conseil fédéral de janvier 1983 sur l'utilisation rationnelle de l'énergie dans l'administration fédérale). Il n'existe pas de normes précises ou de valeurs-cibles (p. ex. pour la consommation spécifique des véhicules), comme c'est le cas dans le secteur du bâtiment.

Ces dernières années, les régies fédérales, PTT et CFF, ainsi que l'armée ont pris des mesures techniques et d'exploitation pour restreindre la consommation d'énergie, et ce avant tout pour des raisons d'économie d'entreprise. Il en est résulté une baisse de la consommation spécifique des véhicules.

PTT: Malgré l'augmentation des prestations fournies, la consommation a pu être presque stabilisée ces cinq dernières années. Les mesures suivantes ont été prises: renouvellement rapide du parc des véhicules (amélioration du rendement énergétique), meilleure utilisation des capacités (p. ex. avec des remorques), auto-école pour enseigner une conduite économe et respectueuse de l'environnement. Une mesure supplémentaire consiste à faire prendre conscience au personnel du rapport existant entre la consommation d'énergie et la pollution de l'environnement.

CFF: Les Chemins de fer fédéraux absorbent actuellement un pour cent de l'énergie de consommation du pays, ou environ quatre pour cent de celle qui est demandée dans le secteur des transports, pour fournir 45 pour cent des prestations en tonnes/kilomètres et 12 pour cent des transports de personnes. L'électricité est la principale énergie utilisée. Grâce à la technique rail/route et au bon rendement du moteur électrique, le chemin de fer contribue largement à une utilisation rationnelle de l'énergie, pour autant que les convois soient suffisamment fréquentés.

Les grands projets – dont la réalisation est imminente – pour l'encouragement des transports publics (Rail/Bus 2000, RER et NLFA) feront croître de 50 pour cent, par rapport à aujourd'hui, la quantité d'énergie (et surtout celle d'électricité) nécessaire aux transports publics. En raison de leur faible consommation spécifique, on peut malgré tout s'attendre à un bilan global positif, grâce au transfert de la route au rail.

La promotion du chemin de fer s'est traduite, ces dernières années, par une plus grande dépense d'énergie, du fait des accélérations plus rapides et des vitesses plus élevées, du matériel roulant plus confortable (climatisé) et d'un meilleur équipement (éclairage).

Mais en même temps, ce surplus de consommation a pu être compensé par des économies techniques. C'est ainsi que la consommation spécifique de courant pour le rail s'est stabilisée au cours des dix dernières années. Elle est même en légère régression dans le trafic marchandises. Cette situation s'explique, notamment, par le fait que la plupart des locomotives sont équipées de freins à récupération. Mais il faut en général le remplacement ou l'achat de nouveaux trains pour faire progresser d'autres mesures, telles que l'amélioration de l'aérodynamique et de l'isolation, l'allègement des compositions, etc.

Dans le domaine de l'exploitation, c'est-à-dire surtout en ce qui concerne l'adaptation des convois aux grandes fluctuations de la demande au cours de la journée, la marge de manœuvre est mince sur les grandes lignes, surtout pour des raisons d'économie d'entreprise. Par contre, le trafic régional offre d'ores et déjà de meilleures possibilités. Le mandat de prestations de 1987 donné aux CFF prévoit d'adapter la capacité de transport aux besoins du trafic régional (p. ex. trains supplémentaires aux heures de pointe). Sur certains trajets, le Programme Rail/Bus 2000 préfère remettre sur la route le trafic ferroviaire régional. On étudie également le recours à des bus navettes pendant les heures creuses.

La pratique en usage a donné satisfaction. Il faut continuer dans ce sens.

On étudie de plus en plus les potentiels d'économies du secteur des transports en général, ainsi que leur impact sur l'environnement. On en veut pour exemple les récents scénarios énergétiques et maintenant le projet international de recherche COST 307 (utilisation rationnelle de l'énergie dans le trafic interrégional).

Le Programme national de recherche no 25 «Villes et trafic» examine également les aspects énergétique et écologique du trafic régional. Le plan d'exécution du projet sera approuvé par le Conseil fédéral à la fin de 1988.

Des études complémentaires ne s'imposent pas pour l'instant.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

1. Immeubles

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le point a. (rapport sur les économies d'énergie réalisables et la réduction des émissions). Il propose de rejeter le point b. (appréciation des coûts).

2. Transports

Le Conseil fédéral propose de classer le postulat.

Abgeschrieben – Classé

89.332

Postulat Widrig

Zugsverbindungen St. Gallen–Sargans

**Liaisons ferroviaires
Saint-Gall–Sargans**

Wortlaut des Postulates vom 27. Februar 1989

Auf der 80 km langen Strecke zwischen St. Gallen und Sargans sind die Schnellzugsverbindungen mit fehlendem Stundentakt absolut ungenügend. Im Regionalzugsangebot sind mit dem Fahrplanwechsel ab Mai 1989 zusätzliche Verschlechterungen vorgesehen.

Im Rahmen des Angebotskonzeptes «Bahn 2000» wird der Abschnitt St. Gallen–St. Margrethen bis 1995 praktisch durchgehend auf Doppelspur ausgebaut. Der Abschnitt St. Margrethen–Sargans im St. Galler Rheintal wird hingegen lediglich partiell auf Doppelspur erweitert. Zudem sind gemäss Terminplan SBB die Bauarbeiten für die vorgesehene Doppelspur-Inseln erst in den Jahren 1995 bis 1998 geplant.

Um die Linie St. Gallen–Sargans rascher auf einen leistungsfähigeren Stand mit kürzeren Fahrzeiten zu bringen, wird der Bundesrat gebeten, bei den SBB vorstellig zu werden, um folgende vier konkrete Massnahmen zu prüfen:

1. Im Abschnitt St. Margrethen–Sargans ist der partielle Ausbau auf Doppelspur für mehr Kreuzungsmöglichkeiten auf die Jahre 1991 bis 1995 vorzuziehen.
2. Die Ausbauten der Bahnhöfe St. Margrethen, Heerbrugg und Altstätten haben raschmöglichst, d. h. in den Jahren 1990 bis 1992, zu erfolgen.
3. Es sind Vorkehrungen für den Einsatz von zeitgemässerem Rollmaterial auf der Strecke St. Gallen–Sargans in die Wege zu leiten.
4. Der vollständige Doppelspur-Ausbau der Strecke St. Gallen–Sargans ist zu prüfen. Die Projektierungskosten sind in das nächste SBB-Budget 1990 aufzunehmen.

Texte du postulat du 27 février 1989

Les liaisons par train direct sur les 80 km qui séparent Saint-Gall de Sargans sont totalement insuffisantes. Non seulement ces liaisons ne se font pas à un rythme horaire mais il est encore prévu d'amoindrir l'offre de trains régionaux lors du changement d'horaire, en mai 1989.

Le projet RAIL 2000 prévoit de doubler la voie entre Saint-Gall et Sankt-Margrethen sur presque toute sa longueur d'ici 1995. Par contre, le tronçon Sankt-Margrethen–Sargans, dans la vallée du Rhin saint-galloise, ne sera doublé qu'en partie. En outre, le calendrier des travaux des CFF ne prévoit la construction des segments à double voie projetés qu'entre 1995 et 1998.

Afin de rendre plus rapidement la ligne Saint-Gall–Sargans performante et d'abréger le temps de parcours, le Conseil fédéral est prié d'inviter les CFF à examiner les quatre mesures suivantes:

1. entreprendre entre 1991 et 1995 le doublement partiel de la voie entre Sankt-Margrethen et Sargans, afin d'augmenter rapidement les possibilités de croisement;

2. aménager au plus vite les gares de Sankt-Margrethen, Heerbrugg et Altstätten, soit de 1990 à 1992;

3. commencer les préparatifs nécessaires afin de mettre en circulation du matériel roulant plus moderne sur le tronçon Saint-Gall–Sargans;

4. examiner la possibilité de doubler la voie sur le segment Saint-Gall–Sargans. Les frais d'étude des projets seront imputés au budget CFF de 1990.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aliesch, Ammann, Blatter, Bühler, Cumberg, David, Engler, Eppenberger Susi, Früh, Giger, Hess Otto, Kühne, Oehler, Portmann, Ruckstuhl, Segmüller, Wellauer, Zwingli (18)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der SBB-Abschnitt St. Gallen–St. Margrethen bildet das östliche Ende der nationalen Ost-West-Haupttransversalen mit Ueberlagerung des internationalen Verkehrs nach München und des Verkehrs St. Gallen–Chur. Auf der südlichen Teilstrecke St. Margrethen–Sargans wirkt sich zusätzlich die internationale Linie Zürich–Innsbruck–Wien aus. Im Rahmen von «Bahn 2000» werden sowohl St. Gallen als auch Sargans zu Knotenpunkten und damit deren wichtige Verbindung aufgewertet.

Zusammen mit den Bedürfnissen der Regionalverbindungen hat dies zur Folge, dass längerfristig nur ein vollständiger Doppelspur-Ausbau St. Gallen–Sargans eine zeitgemässe Zugverbindung im St. Galler Rheintal gewährleisten kann. Ohne diese Infrastruktur-Ausbauten können auch gutgemeinte Fahrplan-Studien keine leistungsfähigeren Schnellzugsverbindungen bei gleichzeitig befriedigendem Regionalverkehr erreichen.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
vom 13. September 1989*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral
du 13 septembre 1989*

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

89.514

Postulat Jeanprêtre

**Oeffentlicher Verkehr
in der Agglomeration Lausanne**

**Desserte de l'agglomération
lausannoise**

Wortlaut des Postulates vom 19. Juni 1989

Der Bundesrat wird ersucht, die SBB damit zu beauftragen, ein Konzept für den öffentlichen Verkehr im Westteil von Lausanne auszuarbeiten, das den «tramway du Sud-ouest-lausannois» (TSOL) in dessen Netz integriert.

Texte du postulat du 19 juin 1989

Le Conseil fédéral est invité à mandater les CFF pour étudier et mettre en place un concept des transports publics dans l'ouest lausannois intégrant dans leur réseau le Tramway du Sud-ouest-lausannois (TSOL)

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le métro de l'ouest lausannois est actuellement en construction.

Postulat Houmard Energiesparen beim Bund

Postulat Houmard Economies d'énergie réalisables par la Confédération

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.796
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1736-1738
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 818

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.