

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Le président: L'interpellant n'est que partiellement satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

86.505

Interpellation Gloor**Tarifannäherung****Rapprochement tarifaire***Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1986*

Die Unterzeichneten bitten den Bundesrat um Auskunft über die Tarifannäherung in bezug auf die Bahn Yverdon-les-Bains–Ste-Croix (VD) und die Jurafussbahnen.

Texte de l'interpellation du 18 juin 1986

Les soussignés désirent interpellier le Conseil fédéral, s'agissant du «rapprochement tarifaire» et concernant la compagnie du chemin de fer d'Yverdon-les-Bains à Sainte-Croix (VD) et les compagnies de la chaîne du Jura.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Aubry, Bäumlín, Berger, Borel, Bratschi, Braunschweig, Bré-laz, Candaux, Carobbio, Chopard, Christinat, Deneys, Dubois, Egglí-Winterthur, Etique, Fankhauser, Friedli, Gehler, Gurtner, Herczog, Houmard, Hubacher, Jaeger, Leuenberger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet, Magnin, Massy, Mauch, Morf, Nauer, Ott, Perey, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner, Reimann, Rime, Robbiani, Ruffy, Salvioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Stappung, Steffen, Thévoz, Uchtenhagen, Weber-Arbon (50)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Le rapport final sur les travaux de la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports de décembre 1977, élaboré à l'intention du Conseil fédéral, précise, à la page 227, que l'arrêté fédéral sur le rapprochement tarifaire du 5 juin 1959 a pour objet de ramener les tarifs nettement plus élevés des entreprises de transports concessionnaires au niveau de ceux des CFF, de façon à promouvoir le développement économique des régions défavorisées pour des raisons géographiques ou autres. Il s'applique au transport des voyageurs ainsi qu'à celui des marchandises. La thèse 15 de ce rapport stipule que la Confédération prend à sa charge le rapprochement tarifaire, considéré comme une prestation en faveur de l'économie générale, destinée au maintien de l'habitat le plus décentralisé possible. Il précise également que la méthode et les critères qui en déterminent le niveau doivent faire l'objet d'un nouvel examen qui tiendra compte des objectifs visés.

Le montant des indemnités versées par la Confédération en 1984 au titre du rapprochement tarifaire ascende à 82 millions. La part des chemins de fer de l'arc jurassien (région 5) se chiffre à 1 277 000 francs, montant très faible par rapport à celui alloué aux 37 chemins de fer alpins. Ce maigre résultat ne découle pas seulement du plus faible trafic enregistré par les lignes jurassiennes, mais d'une discrimination, certes légale, mais néanmoins discutable, qui se base sur la situation économique du Jura dans les années 50. Dès lors, il est compréhensible que des interrogations se fassent jour et que les médias dénoncent cette situation scandaleuse qui permet à certaines compagnies alpêtres d'afficher une magnifique santé grâce à la manne fédérale.

Alors que certains réseaux jurassiens desservant des régions fortement touchées par la récession économique

ainsi que par l'érosion démographique n'ont pas les moyens élémentaires pour assurer le maintien de leurs installations, nous voyons des compagnies alpêtres toucher des millions d'indemnité qui leur permettent de renouveler leur matériel, d'entretenir leurs installations ainsi qu'un important budget publicitaire, de verser des contributions aux communes desservies, voire d'allouer un dividende aux actionnaires. Les indices des tarifs virtuels utilisés pour calculer le manque à gagner des compagnies indemnisées se tiennent grosso modo dans une fourchette qui va de 140 à 1000. On mesure dès lors l'amplitude des compensations entre les tarifs virtuels et les tarifs rapprochés.

Le découpage des zones donnant droit au billet d'indigène est également critiquable. Dans la zone 5, soit l'arc jurassien, la limite inférieure a été tracée linéairement en se référant à l'altitude, ce qui n'est pas le cas pour les régions alpêtres, qui englobent des districts entiers, voire des cantons, sans distinction entre les agglomérations de plaine et de montagne.

Il n'est pas normal que le découpage d'une région ait pour conséquence que la population d'une localité telle qu'Yverdon, pourtant desservie par une ligne de chemin de fer rapprochée, et qui participe à la couverture du déficit d'exploitation ainsi qu'au financement des rénovations techniques, se voie exclue du bénéfice de l'arrêté du 5 juin 1959 concernant le tarif indigène.

On pourra nous objecter que les déficits entraînés par cette inéquité sont couverts par les pouvoirs publics. Sur ce point nous ferons remarquer que le rapprochement tarifaire est supporté exclusivement par la Confédération, alors que le déficit est supporté par la Confédération, le canton, voire les communes desservies. Le déficit comptable apparent des entreprises jurassiennes attire des regards critiques qui sont épargnés aux chemins de fer alpins qui réussissent à présenter une image plus attrayante grâce à des contributions importantes de la Confédération, versées au titre du rapprochement tarifaire.

Au vu de ce qui précède, nous nous permettons d'interpeller le Conseil fédéral sur les questions suivantes:

1. Est-ce que le Conseil fédéral envisage de donner suite aux recommandations émises par la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports?
2. A l'heure où nous mettons sur pied une politique coordonnée des transports, ne conviendrait-il pas de réviser la méthode et les critères servant à déterminer le manque à gagner, ainsi que la délimitation des zones donnant droit au billet d'indigène?
3. A dessein de garantir une certaine objectivité et d'éviter l'influence des milieux concernés, ne conviendrait-il pas de confier ces études à des organismes neutres tels que l'ITEP de nos EPF (Zurich ou Lausanne)?

Nous estimons que la situation faite aux chemins de fer de l'arc jurassien est hautement anormale, pour employer un terme décent! Aussi, nous invitons le Conseil fédéral à répondre dans les meilleurs délais à cette interpellation. Il y va aussi de la valeur que l'on devrait donner à un mot dont on abuse parfois – dans certains milieux.

Il s'agit tout simplement du fédéralisme.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 1. Dezember 1986**Rapport écrit du Conseil fédéral du 1er décembre 1986*

L'auteur de l'interpellation apprécie correctement le but du rapprochement tarifaire mais s'offusque du taux très variable des indemnités versées aux entreprises de transport dites rapprochées. Il critique en particulier la modicité des indemnités payées aux chemins de fer du Pied du Jura et le fait que les habitants d'Yverdon soient exclus des facilités accordées aux indigènes.

L'indemnité dépend d'une part du volume du trafic et, d'autre part, du niveau du tarif valable juste avant l'entrée en vigueur du rapprochement tarifaire. Ces deux éléments impliquent nécessairement un manque à gagner différent. Toutefois, les entreprises de transport dont le niveau virtuel

du tarif est bas ne sont cependant pas, de ce fait, discriminées par rapport à celles qui appliquaient un tarif élevé. Les limites des régions dans lesquelles les habitants bénéficieraient de la réduction pour indigènes correspondent, en principe, à celles du cadastre de la production agricole. Toutefois, le législateur s'est écarté de ce principe lorsqu'il a estimé qu'il était souhaitable d'élargir le contour d'une région afin de préserver l'unité politique ou économique des zones qui la composent. Il en est ainsi notamment des localités situées dans les régions qui ne se trouvent pas directement en zone de montagne, mais qui sont insérées dans de telles zones desservies par des entreprises de transport rapprochées (par exemple: Sion, Coire, Interlaken). En revanche, le point de départ d'une ligne «rapprochée» (par exemple: Yverdon, Thoune, Lucerne ou Saint-Gall), qui ne se trouve pas en zone de montagne, n'est pas un critère donnant droit à la réduction pour indigènes. Une motion transmise par le Conseil des Etats invite déjà le Conseil fédéral à examiner quels secteurs de l'arrêté concernant le rapprochement tarifaire et de son ordonnance sont surannés et à entreprendre les modifications correspondantes.

Les questions soulevées appellent les réponses suivantes:
1. Le Conseil fédéral entend s'en tenir aux recommandations de la CGST.

2. La thèse 15 de la CGST ne met pas fondamentalement en cause le rapprochement tarifaire actuel. Elle propose simplement un nouvel examen de la méthode et des critères qui en détermineront le niveau en fonction des objectifs visés. Des études ont été entreprises dans ce sens, mais elles n'ont pas encore donné de résultats concrets.

3. Le Conseil fédéral partage cet avis.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion	offensichtliche Mehrheit
Dagegen	Minderheit

Le président: L'interpellant n'est pas satisfait de la réponse du Conseil fédéral.

86.227

Parlamentarische Initiative (Büro des Nationalrates) Interparlamentarische Union (IPU)

Initiative parlementaire (Bureau du Conseil national) Union interparlementaire (UIP)

Siehe Seite 1244 hiervor – Voir page 1244 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 30. September 1986
Décision du Conseil des Etats du 30 septembre 1986

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	106 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

84.033

Volksinitiativen mit Gegenentwurf. Abstimmungsverfahren Initiatives populaires accompagnées d'un contre-projet. Procédure de vote

Siehe Seite 1850 hiervor – Voir page 1850 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 19. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 19 décembre 1986

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	86 Stimmen
Dagegen	34 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

86.032

Truppenordnung. Aenderung Organisation des troupes. Révision

Siehe Seite 1166 hiervor – Voir page 1166 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 11. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 11 décembre 1986

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Beschlussentwurfes	105 Stimmen (Einstimmigkeit)
------------------------------------	---------------------------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

86.014

Beamtengesetz. Aenderung Statut des fonctionnaires. Modification

Siehe Seite 1924 hiervor – Voir page 1924 ci-devant

Beschluss des Ständerates vom 9. Dezember 1986
Décision du Conseil des Etats du 9 décembre 1986

A. Bundesgesetz über das Dienstverhältnis der Bundesbeamten Loi fédérale sur le statut des fonctionnaires

Schlussabstimmung – Vote final

Für Annahme des Gesetzentwurfes	119 Stimmen (Einstimmigkeit)
---------------------------------	---------------------------------

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

Interpellation Gloor Tarifannäherung

Interpellation Gloor Rapprochement tarifaire

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.505
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	19.12.1986 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2078-2079
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 073

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.