

Daher gibt es keine Genehmigung mehr durch irgend jemand beim Bund, BAV oder Departement. Dort, wo wir von den Transportunternehmungen gemeinwirtschaftliche Leistungen verlangen, müssen wir sie abgelten. Das ist unsere im Laufe der Jahre entwickelte unternehmenspolitische Strategie. Wir können nicht den sogenannten Privatbahnen sagen, sie müssten bestimmte Typen von Fahrausweisen – z. B. jetzt Generalabonnements – akzeptieren.

Es gilt zu beachten, dass das BAV nur bei Missbräuchen in der Tarifbildung einschreiten kann. Aber dort, wo es um die Gültigkeit von Abonnements geht oder nicht, liegt kein Missbrauch vor. Aber selbst wenn wir diesen Artikel ändern wollten – ich will das nicht, weil diese unternehmenspolitische Strategie der einzig richtige Weg ist –, müsste man an die Konsequenzen denken. Wenn man tatsächlich allen KTU auferlegen wollte, die GA der SBB anzuerkennen, müsste dafür eine Entschädigung verlangt werden, und die SBB müssten die Generalabonnementstaxen ganz markant erhöhen. Die Folge wäre doch die, dass Sie, Herr Dünki, und ich, die wir vielleicht diese anderen Bahnen (mit Ausnahme der Rhätischen Bahn bei mir in Graubünden) gar nie brauchen, dann für das Generalabonnement z. B. 1000 Franken pro Jahr mehr zu bezahlen hätten für eine Dienstleistung, von der wir gar nie Gebrauch machen können.

Es ist zu bedenken, dass Tarife nicht allzu breit ausgerichtet werden, wenn dann nur wenige Leute von diesem breiten Verwendungsspektrum Gebrauch machen. Es wäre also abgesehen davon, dass wir nicht dürfen, unter Umständen auch in der Sache selbst kontraproduktiv. Aber Hauptgrund ist der, dass wir allen diesen Bahnen, Furka-Oberalp-Bahn und allen anderen, eine solche Weisung gar nicht erteilen dürften.

Aus diesem Grunde bitte ich Sie, das Postulat abzulehnen.

#### Abstimmung – Vote

Für Ueberweisung des Postulates	29 Stimmen
Dagegen	44 Stimmen

86.505

### Interpellation Gloor Tarifannäherung Rapprochement tarifaire

Siehe Jahrgang 1986, Seite 2078 – Voir année 1986, page 2078

#### Diskussion – Discussion

**M. Gloor:** Tout en remerciant ce Conseil d'avoir autorisé la discussion, nous rappelons brièvement les réponses gouvernementales.

A la première question – «Est-ce que le Conseil fédéral envisage de donner suite aux recommandations émises par la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports?» – voici la réponse: Le Conseil fédéral entend s'en tenir aux recommandations de la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports. Nous en prenons acte.

A la deuxième question – 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? – le gouvernement répond de la manière suivante: La thèse N° 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.

Vous admettez que nous restons sur notre faim. Il y a bientôt une année que nous avons déposé notre interpellation et avec les moyens modernes dont dispose l'administration nous devrions avoir enfin aujourd'hui une réponse complète. Nous attendons avec impatience les explications de M. le chef du Département.

En ce qui concerne la troisième question – Aux fins 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'Institut des transports de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne ou de Zurich? – la réponse laconique, mais positive, du Conseil fédéral est la suivante: Le Conseil fédéral partage cet avis. Nous en sommes fort aise. Aussi me permettez-vous d'ajouter quelques considérations en liaison avec ce débat.

Les anomalies du rapprochement tarifaire sont aujourd'hui connues des pouvoirs publics. Les médias ont publié maints articles ou émissions sur ce système et dénoncé les disparités choquantes qu'il crée entre entreprises de transports, régions et cantons. Que dirait le législateur si on payait le litre de lait un franc au paysan qui possède une vache et 4,40 francs à celui qui en a sept? On crierait au scandale car ce serait une discrimination intolérable. Pourtant c'est une règle similaire qui régit l'octroi de l'indemnité versée au titre du rapprochement tarifaire aux compagnies Yverdon–Ste-Croix et Brigue–Viège–Zermatt. A prestations égales, kilomètres/voyageurs ou tonnes/kilomètres, le BVZ reçoit 4,4 fois plus d'indemnité que l'Yverdon–Ste-Croix. Comme la compagnie BVZ a un trafic sept fois supérieur, la Confédération lui verse 31 fois plus d'indemnité qu'à la compagnie jurassienne située dans une région dont l'économie traverse une grave crise. Certes, ce système est légal, mais il n'en demeure pas moins profondément injuste. C'est certainement la raison pour laquelle la CGST a ancré dans sa thèse N° 15 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. L'idée de départ était certainement généreuse et parfaitement légitime. Elle visait à aider les régions défavorisées à retrouver un certain équilibre économique et démographique. Mais la mise en pratique a d'emblée été discutable. Tout d'abord, en 1960, les compagnies de l'arc jurassien ont été exclues de cette aide sous prétexte de l'excellente santé économique de la région. Ce n'est qu'en 1964 qu'elles ont été intégrées dans le rapprochement tarifaire. Par ailleurs, il convient de relever que les chemins de fer de l'arc jurassien ont été créés pour tirer des populations de leur isolement, populations dont les revenus étaient modestes, ce qui explique les tarifs très bas pratiqués sur ces lignes, alors qu'à cette même période les compagnies alpestres disposaient d'une clientèle touristique aisée bénéficiant d'un dollar à 4,30 francs ou d'une livre sterling à plus de 10 francs. On n'ignore pas qu'en 1960 un certain nombre d'entreprises alpestres au courant des nouvelles mesures en préparation ont sensiblement augmenté leurs tarifs peu de temps avant que ces mesures n'entrent en vigueur de manière à toucher le maximum de prestations fédérales et à diminuer ainsi le déficit d'exploitation. Les compagnies de l'arc jurassien ont été pénalisées car, étant exclues du système, elles ne pouvaient augmenter leurs tarifs et pénaliser une clientèle ouvrière. La fourchette de l'indice du tarif virtuel qui se situe dans une amplitude allant de 140 à 1000 témoigne de cette disparité.

Autre injustice, le découpage des zones donnant droit au billet d'indigène, découpage basé sur le cadastre agricole, avec des aménagements surprenants pour certaines régions. Comment expliquer que dans le Jura on ait suivi une courbe de niveau qui se situe vers 700 mètres alors que dans les Alpes on ait inclus des cantons entiers, sans tenir compte de l'altitude? Comment expliquer qu'un habitant du Bouveret ou d'Aigle puisse aller skier à Zermatt ou à Crans-Montana avec le billet d'indigène alors que l'ouvrier yver-

donnois qui travaille à Ste-Croix doit payer son billet au prix fort sur le chemin de fer Yverdon–Ste-Croix, compagnie dont il supporte encore une partie du déficit d'exploitation? Comment expliquer qu'un habitant de Porrentruy puisse circuler sur le Nyon–St-Cergue avec le billet d'indigène, alors que l'habitant de Nyon est exclu de ce droit? Comment expliquer que les ouvriers d'Olivetti, qui descendent travailler à Yverdon, paient un abonnement moins cher que ceux d'Yverdon qui vont travailler dans la même usine à Ste-Croix? Est-ce vraiment de cette façon que l'on veut développer l'économie jurassienne? Comment expliquer que le Pont–Brassus, seule compagnie à voie normale située à plus de 1000 mètres d'altitude, ne bénéficie pas du rapprochement tarifaire en trafic général alors que les bus de la ligne Thoune–Steffisburg–Interlaken émergent pour plus d'un demi-million de francs, exactement 676 000 francs en 1984? Il est indéniable que ces disparités choquantes créent des distorsions sur l'économie des régions desservies. Il faut admettre qu'une entreprise prospère – et il y en a plusieurs grâce au rapprochement tarifaire – participe de façon plus intense à la promotion économique et démographique d'une région qu'une entreprise menacée dans son existence faute de moyens. Ensuite, il s'agit probablement là d'un point essentiel: dans les régions touristiques les entreprises de transports prospères grâce aux indemnités tarifaires sont en mesure de consentir un effort publicitaire considérable en faveur de la région qu'elles desservent. On voit même quelques-unes d'entre elles contribuer très largement à l'équipement touristique, payer d'importants impôts aux communes, voire verser des dividendes, grâce à la manne fédérale. Il apparaît dès lors que les modalités d'application du système actuel, dont le principe est à maintenir comme l'un des moyens d'une politique d'aide en faveur de l'économie générale, doivent être au moins revues sur les points suivants: révision des bases de calcul des indemnités versées au titre du rapprochement tarifaire, révision du découpage des zones dans lesquelles la population résidente bénéficie du tarif indigène. Nous espérons que le Conseil fédéral tiendra compte de ces quelques arguments, cela pour le plus grand bien de la compagnie de chemin de fer Yverdon-les-Bains–Ste-Croix et des compagnies de la chaîne du Jura. Il convient d'éviter à tout prix que l'arc jurassien soit moins bien traité que d'autres régions de ce pays.

**Bundesrat Schlumpf:** Was Nationalrat Gloor zur Rechtfertigung der Tarifannäherung vorgebracht hat, ist völlig richtig. Die Tarifannäherung hat eine bedeutende Funktion in unserem Lande. Sie wurde seinerzeit eingeführt und soll weiterhin dazu dienen, um vor allem wirtschaftliche Entwicklungen zu fördern und um wirtschaftliche Rückstände in geographisch oder sonstwie benachteiligten Landesgegenden aufzuholen. Wir wollen dabei bleiben. Auch die KVP geht davon aus, dass die Tarifannäherung weitergeführt werde. Das entspricht auch dem seinerzeitigen Vorschlag der GVK. Daran wird nichts geändert.

Die zweite Feststellung, die Nationalrat Gloor machte, dass in diesen bald 30 Jahren, seit dieses Instrument spielt, allerhand aus den Fugen geraten sei, ist auch richtig. Man hat Anpassungen versucht. Sie sind aber gescheitert. Man hat uns dann im vergangenen Jahr – das war ein Vorstoss einer ständerätlichen Kommission – mit einer Motion den Auftrag erteilt, eine Ueberarbeitung vorzunehmen im Hinblick auf das Problem, das Sie erwähnt haben: Absteckung der Einzugsgebiete. Beispielsweise im Fall Yverdon sind heute diese Unterscheidungen nicht mehr befriedigend. Daraus ergeben sich auch regionsbezogen unterschiedliche Betreffnisse aus diesen total 80 oder gegen 100 Millionen Franken, die der Bund jährlich für die Tarifannäherung aufwendet. In diesem Zusammenhang stellen sich verschiedene recht heikle Fragen. Wir haben, um diese erarbeiten zu lassen, zwei Spezialinstanzen beauftragt – Sie erwähnen in Ihrer Interpellation diese Möglichkeit auch, Nationalrat Gloor –, nämlich ein Planungsbüro Abbey und Meier und das Sozialökonomische Institut der Universität Zürich unter

Professor Hauser. Die Berichte dieser Stellen sind eingegangen. Sie werden jetzt bei uns in der Verwaltung bearbeitet. Wir sollten in absehbarer Zeit in der Lage sein, Neuerungen vorzuschlagen. Die gehen dann den üblichen Vernehmlassungsweg und werden nachher auch Ihnen unterbreitet, weil auch Rechtsgrundlagen in bezug auf die Tarifannäherungen angepasst werden müssen. Im wesentlichen sind also Ihre Beanstandung des heutigen Status und die Forderung, Anpassungen und Verbesserungen vorzunehmen und Ungleichgewichte auszugleichen, in Ordnung. Der Bundesrat teilt diese Auffassung.

**Präsident:** Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates teilweise befriedigt.

86.951

### Motion Schmidhalter

«Bahn 2000».

Gleichbehandlung der KTU-Projekte

RAIL 2000. Projets de construction des entreprises concessionnaires de transport

#### Wortlaut der Motion vom 10 Oktober 1986

Der Bundesrat wird beauftragt, bis Mitte 1987 eine Vorlage für die Finanzierung der Bauvorhaben zu unterbreiten, die bei den KTU (Konzessionierte Transportunternehmen) für die Realisierung von «Bahn 2000» notwendig sind. Die Ausschcheidung der durch die «Bahn 2000» bedingten Projekte bei den KTU und deren Finanzierung sollte nach ähnlichen Ansätzen und nach gleichen Richtlinien wie bei den Projekten für die «Bahn 2000» geschehen. Der siebente Rahmenkredit zur Förderung konzessionierter Transportunternehmen ist aufzustocken und zu beschleunigen.

#### Texte de la motion du 10 octobre 1986

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, d'ici le milieu de 1987, un projet de financement des projets de construction qui seront nécessaires aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) pour la réalisation du programme RAIL 2000. La distinction entre l'établissement des projets exigés par RAIL 2000 pour les ETC et leur financement devrait se faire selon des taux analogues à ceux appliqués aux autres projets figurant à ce programme et selon les mêmes lignes directrices. Le septième crédit de programme pour l'encouragement des ETC doit être augmenté et il faut en accélérer l'octroi.

**Mitunterzeichner – Cosignataires:** Cantieni, Columberg, Darbellay, Dirren, Iten, Jung, Risi-Schwyz, Ruckstuhl, Schärli, Vannay (10)

#### Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Das Projekt «Bahn 2000» muss das ganze Land abdecken. Dem Anspruch nach ist es ein Konzept, das die Rand- und Bergregionen miteinbezieht. Dieser Aspekt muss in den Projekten, aber auch in der gerechten Finanzierung zum Ausdruck kommen. Der langgepflegte, aber nicht nachgelebte Grundsatz der Gleichstellung der SBB mit den KTU hat bei «Bahn 2000» zum Ausdruck zu kommen.

Die KTU setzen grosse Hoffnungen in die Verwirklichung der «Bahn 2000». Durch «Einbindung des Regionalverkehrs» ist auch für die abseits der Hauptachsen liegenden Regionen ein attraktives Angebot zu verwirklichen, und mit der «Deckung des zusätzlichen Investitionsbedarfes» sind auch die erforderlichen finanziellen Mittel für die KTU bereitzustellen.

Die KTU werden aufgefordert, ihre Anstrengungen zur Abstimmung mit den Grundanliegen der «Bahn 2000» sofort

## **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	1987
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	86.505
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	620-621
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 434

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.