

88.507

Interpellation Friderici**Kauf der Firma Castelletti durch die SBB****Achat par les CFF de l'entreprise Castelletti***Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1988*

Der Verwaltungsrat der SBB hat am 16. Juni 1988 mit dem Eigentümer des italienisch-schweizerischen Unternehmens für internationale Transporte Castelletti einen Vertrag unterzeichnet. Von nun an besitzt der Regiebetrieb des Bundes die Mehrheit des Aktienkapitals dieser Gesellschaft oder dieser Gesellschaften. Der Verwaltungsrat ist wohl befugt, einen solchen Vertrag zu unterzeichnen, muss jedoch die Transaktionssumme den beiden Räten im Rahmen des Vorschlags zur Genehmigung unterbreiten. Der SBB-Vorschlag 1988 enthielt indessen keine Rubrik für diesen Kauf, und die Räte sind über diese Ausgabe ausserhalb des Vorschlags nicht konsultiert worden.

Wir bitten den Bundesrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Unter welchen Bedingungen erfolgte diese Transaktion?
2. Aus welcher Finanzierungsquelle stammen die Mittel für diesen Kauf? Wird das Parlament über einen Verpflichtungskredit zu befinden haben?
3. Hat der Verwaltungsrat der SBB alle Auswirkungen dieses Kaufs auf die Beziehungen zu den Transitspediteuren, die nun zu Konkurrenten werden, untersucht?
4. Mit welchen Kontrollinstrumenten wird überprüft, wie sich der Kauf des Unternehmens Castelletti auf den Eisenbahnverkehr auswirkt?
5. Gedenkt der Bundesrat, die Verordnung zum SBB-Gesetz zu ändern, um die Kontrolle über die Beteiligungen zurückzuerlangen?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1988

Le Conseil d'administration des CFF a signé, le 16 juin 1988, un contrat avec le propriétaire de l'entreprise italo-suisse de transports internationaux Castelletti. Dorénavant, notre régie fédérale possède une participation financière majoritaire au capital social de cette ou de ces sociétés. Si le conseil d'administration est compétent pour signer un tel contrat, il doit néanmoins soumettre le montant de la transaction à l'approbation des Chambres lors du budget. Le budget 1988 des CFF ne comportait aucune rubrique pour cet achat et les Chambres fédérales n'ont pas été consultées sur cette dépense hors budget.

Le Conseil fédéral est invité à répondre aux questions suivantes:

1. Quelles sont les conditions de cette transaction?
2. Quelle est la source de financement de cet achat et le Parlement devra-t-il se prononcer sur un crédit d'engagement?
3. Le conseil d'administration des CFF a-t-il examiné toutes les incidences de cet achat dans ses rapports avec les transitaires qui deviennent dès maintenant des concurrents?
4. Quels sont les moyens de contrôle mis en oeuvre pour vérifier l'impact de l'achat de l'entreprise Castelletti sur le trafic ferroviaire?
5. Le Conseil fédéral entend-il modifier l'ordonnance relative à la loi sur les Chemins de fer fédéraux, afin de retrouver le contrôle sur les prises de participation?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

L'article premier de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux stipule que «la gestion et l'exploitation des chemins de fer appartenant à la Confédération ou pris par elle à

bail sont confiées à une administration fédérale, autonome dans les limites fixées par la législation fédérale. Cette administration porte le nom de Chemins de fer fédéraux». Le 3 juillet 1985, le Conseil fédéral modifiait l'ordonnance relative à la loi sur les Chemins de fer fédéraux du 20 décembre 1971, notamment les articles 3 (4e al., let. g), 6 (2e al., let. g et 10e al., let. e), transférant du même coup la compétence, pour les participations financières des CFF dans d'autres entreprises, du Conseil fédéral au conseil d'administration des CFF.

Compte tenu de l'article 3 de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, qui stipule que ceux-ci «serviront les intérêts de l'économie et de la défense nationales», il semble que tant le législateur que l'exécutif n'ont jamais envisagé la prise de participation dans des entreprises étrangères.

L'entreprise Castelletti est inscrite au Registre du commerce de Chiasso (capital social de 600 000 francs) ainsi qu'au Tribunal et à la Chambre de commerce de Milan (4 milliards de lires, 4,5 millions de francs env.). Ces deux sociétés sont considérées, par la direction de l'entreprise elle-même, comme des maisons alliées, ce qui signifie également indépendantes sur un plan juridique. Or, en date du 16 juin, la «Società trasporti Castelletti, spedizioni internazionali, viale Stelvio 63, 20159 Milano» faisait savoir à ses correspondants que la majorité de son capital social avait été cédé aux Chemins de fer fédéraux suisses.

Une prise de participation majoritaire dans les entreprises Castelletti (suisse et italienne), qui réalisent plus de 80 pour cent de leurs chiffres d'affaires conjoints en Italie, n'est pas, au sens de la loi, un service des intérêts de l'économie et de la défense nationales. Il y a donc une application extensive de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

En conséquence, le Parlement doit être renseigné sur les conditions de ce transfert, ses conséquences prévisibles sur les activités ferroviaires des CFF et sur les options futures de ceux-ci comme «entreprise de transports universelle», selon les termes mêmes de l'ancien directeur général, M. Michel Crippa. Compte tenu de ce rapport, il y aura certainement lieu de modifier la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. September 1988**Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 septembre 1988*

Le Conseil fédéral tient en premier lieu à rappeler qu'en vertu du droit en vigueur il incombe aux CFF de décider d'une prise de participation dans une entreprise dont les activités sont en rapport direct avec les leurs. A cet égard, les CFF jouissent donc d'une liberté d'entreprendre.

L'acquisition par les CFF de 70 pour cent du capital social de la société Castelletti SA, à Chiasso, s'est déroulée normalement. En bref, les CFF, avec l'accord des actionnaires-vendeurs, ont mandaté une société fiduciaire suisse de renommée incontestable pour procéder à une évaluation financière du groupe Castelletti. Sur cette base, un contrat portant sur l'achat de 70 pour cent du capital de Castelletti SA, Chiasso, ainsi que sur l'octroi d'un droit de préemption sur le solde a pu être conclu. Ledit contrat réservait expressément l'approbation par le conseil d'administration des CFF.

Il est exact que, par leur participation au capital de Castelletti SA, Chiasso, les CFF ont pris indirectement pied dans toutes les entreprises dont celle-ci détenait des actions. Ainsi en va-t-il, notamment, de la Società trasporti Castelletti de Milan, dont le capital est détenu à 100 pour cent par la société tessinoise.

Cette opération sera financée à court terme par le fonds de roulement des CFF, ainsi que par le compte courant qui leur est ouvert auprès de l'administration fédérale des finances. A long terme, le financement sera consolidé par des prêts portant intérêts, selon les conditions usuelles, de la Confédération, de la caisse de pension et de secours des CFF ainsi que de la caisse d'épargne de leur personnel. En aucun cas, la Confédération n'accordera des subventions. Les CFF

n'ayant pas accès au marché des capitaux, la Confédération se limitera donc à leur fournir les sommes voulues, comme le ferait une banque pour n'importe quelle entreprise industrielle ou commerciale.

Signalons enfin que le montant nécessaire figure dans le budget 1988 des CFF sous la rubrique «construction de logements et participation à d'autres entreprises» (cf. Budget 1988, p. 22, ch. 5). Il est en revanche exact que le nom Castelletti n'y est pas expressément mentionné. Lorsque les Chambres fédérales examinent le budget des CFF, elles n'ont pas la compétence de se pencher sur chaque poste de celui-ci; elles ne peuvent, au contraire, qu'adopter ou rejeter le budget *in globo*.

Par leur participation majoritaire au sein du groupe Castelletti, les CFF n'ont toutefois apporté aucune modification sensible aux conditions de concurrence régnant dans le domaine des expéditeurs-transitaires.

En effet, le groupe en question existe depuis plusieurs décennies et a toujours confié une part importante de ses transports au rail, notamment sur l'axe nord-sud. Les CFF n'entendent au demeurant pas dicter audit groupe une politique systématique du «tout au rail». Ils veulent au contraire suivre la voie qui permette un *modus vivendi* avec leurs principaux partenaires. Du reste, la SNCF et la DB, qui toutes deux ont des participations importantes dans des entreprises d'expédition, entretiennent des rapports normaux avec leurs principaux partenaires de la branche des expéditeurs-transitaires.

Sur le plan interne, les CFF sont en mesure, grâce à leurs systèmes d'information concernant les ventes, d'être renseignés en tout temps sur l'évolution du trafic chez leurs principaux clients et intermédiaires. Sur le plan externe, le DFTCE pourra vérifier l'impact qu'a sur le trafic ferroviaire la prise de participation des CFF au sein du groupe Castelletti, par le biais de la compatibilité et de la planification des finances, et par celui des investissements. De plus, le chef du DFTCE pourra obtenir de façon continue les informations nécessaires au cours des conférences périodiques qu'il a avec la Direction générale des CFF. A cela s'ajoutent, d'une part, la surveillance du Conseil fédéral, par l'intermédiaire du DFTCE, sur la gestion et les finances des CFF et le pouvoir de celui-ci de donner les instructions nécessaires à la sauvegarde d'intérêts importants du pays et, d'autre part, les compétences de l'Assemblée fédérale en cas d'achat d'une entreprise de chemins de fer. Les instruments précités sont suffisants pour contrôler les activités des CFF, y compris leurs participations à des entreprises tierces. Au surplus, cette affaire ne présente pas des caractéristiques telles que des mesures de contrôle extraordinaires soient nécessaires.

Lors de la récente révision totale de l'ordonnance sur les CFF, la solution actuellement en vigueur en matière de participation financière à d'autres entreprises a été reconduite. L'article 8, alinéa 2 LCFF, prévoit en effet que «... il (le Conseil fédéral) fixe ses autres attributions, les droits de surveillance du Département fédéral des postes et des chemins de fer (actuellement DFTCE) et la compétence des organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux, en ayant soin d'assurer, par une large délégation de pouvoirs à ces organes, une expédition des affaires simple, rapide et indépendante.»

Il ne faut pas perdre de vue non plus que la prise de participation au capital de Castelletti est une affaire qui relève du secteur de l'économie de marché au sens de l'article 2 de l'AF fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public. Le législateur a précisément voulu qu'une liberté d'entreprendre aussi large que possible soit accordée aux CFF dans ce secteur (FF 1985 III 688, ch. 142.1, 691, ch. 142.13).

Revenir sur la réglementation relative à la participation financière des CFF à d'autres entreprises irait donc à l'encontre des dispositions légales précitées. Aussi le Conseil fédéral n'est-il pas disposé à modifier sur ce point la nouvelle ordonnance sur les CFF qu'il a adoptée le 29 juin 1988.

Président: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

88.508

Interpellation Zwingli Projekte Alpentransversalen Liaisons ferroviaires à travers les Alpes

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1988

Bekanntlich wurden in den letzten Jahren verschiedene Grundlagen für die Modernisierung des europäischen Schienennetzes erarbeitet. Konzepte des kombinierten Güterverkehrs erfordern kompatible Lösungen für Strasse und Schiene.

Die aus diesen Grundlagen für den ausländischen Güterverkehr erarbeiteten Normen (Alpenbahn 2000 und Eurotransit) berücksichtigen diese Entwicklung: Doppelstockcontainer, Gesamtgewichte bis 44 Tonnen, Kantenhöhe der Lastenzüge bis 4,20 m, Maximalbreite 2,60 m).

1. Teilt der Bundesrat die Ansicht, dass beim Vergleich verschiedener möglicher Alpentransversalen diese Anforderungen an das «Normalprofil» berücksichtigt werden müssen?
2. Trifft es zu, dass die bisher angestellten Projektvergleiche diese Anforderungen nicht berücksichtigen?
3. Ist der Bundesrat bereit, die erwähnten Profilanforderungen in den Entscheidungsunterlagen für die Variantenwahl ab sofort zu berücksichtigen?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1988

On sait que ces dernières années diverses études ont été effectuées en vue de la modernisation du réseau ferroviaire européen. Dans ce contexte, les conceptions élaborées pour le transport combiné de marchandises exigent que l'on arrête des solutions qui conviennent à la fois pour la route et pour le rail.

Les normes établies à la lumière de ces études (Alpenbahn 2000 et Eurotransit) pour le transport international de marchandises tiennent compte de cette nécessité: conteneurs à deux niveaux, poids total maximum de 44 tonnes, hauteur d'angle des poids lourds jusqu'à 4,20 m, largeur maximale de 2,60 m.

Je prie le Conseil fédéral de répondre aux questions suivantes:

1. N'estime-t-il pas que lorsqu'on procède à la comparaison des diverses variantes de liaisons ferroviaires à travers les Alpes, il importe de tenir compte de ces normes de gabarit?
2. Est-il exact que jusqu'à présent l'on n'a pas tenu compte de ces normes lors des comparaisons de projets?
3. Le Conseil fédéral est-il prêt à tenir compte sans plus tarder des normes de gabarit susmentionnées dans le processus de décision concernant le tracé de transversales alpines?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Auer, Basler, Bonny, Bühler, Cincera, Columberg, David, Eppenberger Susi, Fäh, Fischer-Seengen, Früh, Giger, Gysin, Hess Otto, Kühne, Loeb, Loretan, Nabholz, Reimann Maximilian, Ruckstuhl, Rutishauser, Scheidegger, Schüle, Spälti, Spoerry, Tschuppert, Wanner, Weber-Schwyz, Widrig (29)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Interpellation Friderici Kauf der Firma Castelletti durch die SBB

Interpellation Friderici Achat par les CFF de l'entreprise Castelletti

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	88.507
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1988 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1506-1507
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 772

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.