

sagen: Wir wehren uns auch im Interesse der ganzen Schweiz, nicht nur in unserem eigenen Interesse.

Wissen Sie, ich weiss nicht, wie dieser Kanton Basel-Stadt in zehn Jahren aussehen wird. Nur eines glaube ich zu wissen: Als eine Stadt ausschliesslich von Museen, Künstlerateliers und Grünflächen kommt er nicht über die Runden!

Bundesrat **Ogi**: Der Nationalrat hat sich mit einem Basketballresultat von 78 zu 76 Stimmen für 2 Prozent entschieden. Es sieht so aus, dass die Zahlen 1 Prozent und 2 Prozent zu Symbolen für Grundsatzpositionen werden. Für mich ist eines wichtig, Herr Ständerat Miville hat es gesagt: Sie sollten dieses Geschäft nun wirklich in dieser Session zu Ende beraten.

Auch Herr Küchler pflichte ich voll und ganz bei. Wir können es uns nicht leisten, dass dieses Darlehen für die beiden Flughäfen wegen Nichtbehandlung verfällt.

Herr Ständerat Miville hat die Bedeutung des Flugplatzes Basel-Mülhausen klar und deutlich hervorgehoben. Ich möchte jedes Wort unterstreichen.

Ich darf Sie deshalb bitten, zu entscheiden und dafür besorgt zu sein, dass – wenn Sie die Differenz aufrechterhalten – der Nationalrat trotz seines Programms in dieser Session noch entscheiden wird.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Küchler	19 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	14 Stimmen

B. Bundesbeschluss über Darlehen an das Bauprogramm 1988–1995 des Flughafens Genf

B. Arrêté fédéral concernant l'octroi de prêts pour les travaux du programme d'aménagement 1988–1995 de l'aéroport de Genève

Art. 2 Abs. 3

Antrag der Kommission
Festhalten

Art. 2 al. 3

Proposition de la commission
Maintenir

M. **Flückiger**, rapporteur: Je ne peux que réitérer ma recommandation de tout à l'heure s'agissant de notre détermination et vous rappeler encore une fois que c'est à une faible majorité que, pour cet objet aussi, nous avons maintenu la position initialement prise par le plénum de notre conseil. Au nom de la majorité de la commission, je vous recommande donc de voter en faveur d'un taux d'intérêt de un pour cent.

Küchler: Rein ordnungshalber muss ich auch hier nun den Antrag stellen, es sei dem Nationalrat zuzustimmen und die Differenz zu bereinigen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag Küchler	19 Stimmen
Für den Antrag der Kommission	14 Stimmen

An den Bundesrat – Au Conseil fédéral

90.066

SBB. Voranschlag 1991 CFF. Budget 1991

Botschaft und Beschlussentwurf vom 24. Oktober 1990
Message et projet d'arrêté du 24 octobre 1990

Voranschlag 1991 und Mittelfristplan 1992–1996 der SBB vom 25. September 1990
Budget 1991 et plan à moyen terme 1992–1996 des CFF du 25 septembre 1990

Bezug bei der Generaldirektion SBB,
Hochschulstrasse 6, 3030 Bern
S'obtiennent auprès de la Direction générale des CFF,
Hochschulstrasse 6, 3030 Berne

M. **Flückiger**, rapporteur: La chose vous est bien connue et pourtant je crois nécessaire de le répéter: les transports publics dans notre pays coûtent cher, très cher, toujours plus cher aux collectivités et, naturellement, à la Confédération.

Le budget des CFF pour 1991 s'inscrit dans ce contexte inflationniste des transports publics et votre commission n'a pas mis moins de trois heures de discussion pour se déterminer au sujet dudit budget. Considérant le contexte en question, la commission a émis un postulat sur lequel nous aurons à nous déterminer en temps utile, postulat par lequel nous relevons effectivement les grands projets en matière de transports publics qui devront être réalisés dans les décennies à venir et, pour certains d'entre eux nous l'espérons, s'agissant de la mise en chantier des derniers tronçons autoroutiers, jusqu'à l'an 2000. Nous aimerions, par là, attirer l'attention une fois encore des organes de décision, Chambres fédérales incluses naturellement, mais aussi du plus large public, car il est vrai que les détracteurs de l'automobile en général, des transports privés en particulier, seraient bien inspirés, considérant les coûts des transports publics, de montrer un peu plus de modération dans leurs déterminations politiques.

La Commission des transports et du trafic de votre conseil a demandé, dans le postulat précité, que les quatre projets importants suivants: fin du réseau autoroutier, concept RAIL 2000, construction des transversales alpines et trafic d'agglomérations urbaines soient accompagnés de budgets qui en précisent mieux les coûts que de simples prévisions et qui permettent de donner une orientation s'agissant du subventionnement de ces réalisations. Nous avons demandé également qu'on nous indique le calendrier souhaitable pour la conclusion de chacun de ces grands travaux, que l'on détermine par quels moyens la Confédération pourra se procurer les ressources nécessaires à la réalisation de l'ensemble des ouvrages, et enfin l'échelonnement de l'engagement financier qui s'attache à ces travaux.

Venons-en maintenant plus précisément à l'objet de notre délibération: le budget 1991 de nos Chemins de fer fédéraux. Si nous regardons l'évolution des coûts des CFF depuis 1987, nous constatons qu'ils augmentent entre 100 et 200 millions de francs chaque année. Dans le budget en discussion, la charge de la Confédération augmentera une nouvelle fois de 147 millions de francs, soit de 10,1 pour cent, alors que le Parlement et le Conseil fédéral avaient fixé le plafond de l'augmentation des dépenses à 6 pour cent. C'est là une première observation. Il a été possible, grâce à des efforts, de faire progresser en 1991, à peu près au même rythme, les charges et les produits par rapport à l'exercice connu de 1990.

Mais les problèmes sont importants, pour ne pas dire extrêmement importants. Les produits du trafic des marchandises et du trafic des voyageurs augmenteront de 243 millions, soit de 7,4 pour cent par rapport au budget de 1990, ou encore de 212 millions, soit de 6,4 pour cent par rapport au résultat probable de l'exercice en cours puisqu'il n'est pas terminé.

N'empêche que dans le même intervalle les frais de personnel progresseront de 203 millions, soit de 6,8 pour cent, et que la charge due aux intérêts s'alourdira de 62 millions de francs,

soit de 14,6 pour cent par rapport au résultat probable de 1990. Je ne citerai pas le paquet salarial 1991 qui, selon la décision du Conseil national, devrait venir encore s'alourdir de quelque 100 millions, probablement à prendre sur la base d'une augmentation du budget, puisque le présent budget s'appuie sur la seule décision du Conseil fédéral de ne faire entrer en vigueur les mesures salariales approuvées qu'au 1er janvier 1992, et qu'ainsi il s'inscrit en contradiction avec la décision du Conseil national.

Le rendement des CFF ayant encore baissé, il en résulte une nouvelle augmentation de la charge financière de la Confédération, laquelle atteint 1,799 milliard de francs et se décompose comme il suit: 1,11 milliard pour les dépenses d'infrastructure non couvertes par les CFF, 650 millions pour l'indemnisation des prestations de service public, conformément au mandat de prestations 1987, et 39 millions pour les allègements tarifaires prévus par un arrêté fédéral spécial. Cela prouve que toutes les mesures draconiennes apparaissant dans le budget 1991 sont absolument indispensables et qu'il faudra en prévoir d'autres encore.

Faire ces constatations plus ou moins amères n'est pas agréable au moment où nous savons qu'il en coûtera des mesures de rationalisation et, notamment, pour les lignes dites périphériques; mesures de rationalisation qui toucheront naturellement les prestations de nos Chemins de fer fédéraux et qui entraîneront ici et là des suppressions de personnel où, précisément, l'apport de personnel – un apport que je qualifierai de fiscal sinon de financier – est le bienvenu dans des régions connaissant des difficultés financières.

Vu la situation, le Conseil fédéral a pris trois dispositions: la contribution d'infrastructure payée par les CFF ne doit pas tomber au-dessous de zéro. Elle est fixée cette fois-ci à 45 millions de francs. Il faudra que nous nous en expliquions plus loin. Il a été décidé il y a deux ans de plafonner les investissements. Le Conseil fédéral entend ainsi avoir son mot à dire sur l'évolution de manière générale, mais il veut aussi obliger les CFF à fixer clairement des priorités. Sont exclus du plafonnement: RAIL 2000, les affaires immobilières et d'autres projets ou objets désignés comme tels. Enfin, il est exigé des CFF que ceux-ci s'emploient énergiquement à mettre en œuvre leur propre train de mesures – si vous acceptez l'expression – entre 1990 et 1994.

Votre commission a bien dû se rendre à l'évidence qu'il fallait naturellement approuver les efforts qui devront être consentis l'année prochaine, mais elle pense en outre que les CFF ont le devoir et l'obligation de faire preuve d'une grande responsabilité en matière de gestion de l'entreprise.

Selon l'article 7, alinéa 2 du mandat de prestations 1987, le Conseil fédéral a, pour la première fois en 1989, fixé pour trois ans les contributions d'infrastructure des CFF. A sa demande, les Chambres fédérales ont, dans leur arrêté sur le budget 1989 des CFF, approuvé le montant proposé, à savoir 25 millions de francs par an pour la période de 1989 à 1991. Le Conseil fédéral a estimé en outre qu'il s'agissait d'une exigence minimale et que l'on ne pouvait descendre en dessous. Toutefois et étant donné les lourdes charges qui pèsent par ailleurs sur le budget de la Confédération, l'exécutif juge opportun, voire indispensable, de porter aujourd'hui cette contribution à 45 millions de francs par an, car les CFF, en ne payant que 25 millions, dégagent un excédent de recettes de 20 millions de francs, ce qui est malgré tout un signe de leur productivité actuelle. Il faut aussi savoir relever ceci.

Votre commission estime que les objectifs assignés aux CFF sont conformes au mandat de prestations. Les produits augmenteront plus fortement que l'année précédente alors que le volume des personnes et des marchandises transportées restera, selon les prévisions, à peu près le même. Outre d'autres mesures de gestion, les CFF ont décidé de relever leur tarif de 12,7 pour cent en moyenne. Nous en avons parlé et il nous paraît que ce relèvement est difficilement évitable, bien que du point de vue social, il puisse être regrettable de voir les transports publics augmenter également les prix des prestations qu'ils assurent.

Ceci étant, les économies sur les coûts ne suffiront pas. On devra nécessairement envisager de nouvelles adaptations ta-

rifaires. N'oublions pas non plus que la desserte est très inégale d'une région à l'autre – je me suis permis d'y faire allusion – que l'horaire cadencé rend surtout service aux habitants des villes et des grandes agglomérations, alors que certaines régions plus périphériques doivent se satisfaire de prestations qui n'ont pas été nécessairement améliorées ces dernières années, alors même que le matériel roulant a été sensiblement adapté. Il faudra tenir compte de facteurs de différenciation lorsque le moment sera venu d'adapter les tarifs. Tel est en tout cas notre souhait.

Enfin, il s'agira de trouver le meilleur équilibre possible entre la prise en charge par les CFF d'une nouvelle part du trafic et une charge financière supportable. Dans le secteur des marchandises, nos chemins de fer, vu la conjoncture, s'attendent à ce que la demande augmente de 4,5 pour cent par rapport à l'année 1990 et je dois dire que nous avons admis que cette prévision semblait réaliste.

Nous l'avons vu, les dépenses de personnel découlant des diverses mesures d'ajustement des salaires grèvent tout particulièrement le compte de résultat de l'entreprise. A cela il faut ajouter l'évolution actuelle des taux d'intérêt qui est à l'évidence spécialement dramatique pour les grands emprunteurs, dont les CFF, appelés naturellement à beaucoup investir. La commission partage l'avis du Conseil fédéral selon lequel il faudrait revoir de fond en comble la charge financière que constituent les CFF, au cas où ceux-ci n'arriveraient plus à couvrir leurs dépenses de personnel par le produit de leurs prestations de transport.

En ce qui concerne l'indemnisation des prestations de service public, cette indemnité équivaut au dédommagement d'une prestation commandée. C'est donc un élément du produit des transports. Plus que la contribution d'infrastructure, elle permet à la Confédération d'exercer une influence déterminante sur la gestion des CFF. Selon l'article 7, premier alinéa, du mandat de prestations 1987, le Conseil fédéral fixe au préalable et chaque année l'indemnité en fonction des coûts planifiés non couverts. Pour le ferroutage, elle couvre également la part prévue des frais d'infrastructure. En matière de transport régional des voyageurs, le Conseil fédéral a assigné aux CFF deux objectifs: premièrement, ramener l'offre à 49,3 millions de train-kilomètre; deuxièmement, réduire l'indemnité à 600 millions de francs.

Pour atteindre ces objectifs, les CFF seront obligés de réorganiser le trafic régional et de l'optimiser. La Commission des transports et du trafic approuve cette réorganisation avec les réserves que je me suis permis d'exprimer s'agissant de certaines réductions qui devront être étudiées concernant le trafic régional. Il s'agira de prendre des mesures visant à améliorer ce trafic et non à le réduire ni à en abaisser la qualité. Ce sont les coûts qu'il faut abaisser afin de dégager de nouvelles capacités. Il est vrai que la marge de manoeuvre n'est pas très large et que là aussi la commission émet bien plus des vœux qu'elle ne donne de suggestions précises. Il faudra accorder toute l'attention nécessaire à l'impact sur l'environnement. Enfin et surtout, il faudra informer les populations concernées avant de prendre les mesures de rationalisation qui sont évoquées.

Lors des discussions sur le budget, le Conseil fédéral a décidé de limiter à 50 millions de francs l'indemnité pour le ferroutage. Je souligne que l'on se doit d'œuvrer en vue d'utiliser au maximum et de manière coordonnée les capacités de toutes les lignes ferroviaires. Le fait que, pour mettre en place le corridor de transit et pour promouvoir le trafic combiné en remplacement du trafic routier pour les camions de 40 tonnes, les CFF se voient obligées d'accorder des concessions de nature tarifaire à leurs homologues étrangers est encore un problème supplémentaire qu'il faut naturellement aborder ici. Etant donné la lourde charge imposée à la Confédération par les CFF, l'Exécutif fédéral a décidé de faire passer de 41 à 22 millions de francs l'indemnité qu'il leur accorde au titre des allègements des tarifs du trafic voyageurs. Vu la situation financière, il est, selon lui, impossible de faire des concessions dans ce domaine et je dois dire que la commission partage cet avis.

Avec le projet de budget pour 1991, vous avez reçu un plan à moyen terme. C'est un instrument de gestion dont les CFF se

servent pour prévoir l'avenir proche à partir des structures du moment et des mesures projetées. Son résultat montre qu'il est nécessaire de prendre des décisions importantes pour la conduite des affaires en prévision des années à venir ou qu'il convient de fixer de nouveaux objectifs en matière de gestion. Le Conseil fédéral utilise cet instrument pour vérifier l'adéquation et la justesse de la politique qu'il a adoptée et pour lui fixer de nouveaux points forts à moyen terme.

Il faut constater malheureusement qu'après s'être légèrement améliorées, les perspectives financières des CFF se détériorent à nouveau. Moins optimistes que l'an dernier, nos chemins de fer ont corrigé à la baisse les résultats de leur nouveau plan à moyen terme, ils prévoient quand même de pouvoir fournir chaque année, de 1992 à 1996, une contribution d'infrastructure de 25 millions. Ils devraient aussi pouvoir continuer à couvrir leurs dépenses de personnel avec le produit des transports. Nous devons conserver en mémoire ce seuil critique.

Quoi qu'il en soit, la charge de la Confédération augmentera sans cesse et on ne peut l'en empêcher. Ne prévoit-on pas qu'elle dépasse la barre des 2 milliards de francs en 1994? Il convient donc d'intensifier l'application des mesures destinées à améliorer les résultats tout en cherchant de nouvelles voies – en parlant de chemins de fer, je pense que le terme s'impose. A l'heure actuelle, la commission voit deux tâches prioritaires: intensifier la réorganisation du trafic régional et optimiser les prix du ferroutage. Nous rappelons enfin que le Conseil fédéral a décidé en 1988 de plafonner les projets d'investissements ordinaires des CFF et que, vu l'importance des investissements actuels, il ne voit aucune raison de revenir sur sa décision, bien que le plan à moyen terme fasse état à partir de 1994 d'investissements supérieurs à ceux qui ont été autorisés. N'oublions pas non plus les très grands projets qui nous attendent et qui entraîneront des coûts énormes. Je n'entre pas dans le détail: nous avons été tenus informés ces dernières semaines mais vous avez naturellement tous su que, selon les prévisions actuelles, le coût de RAIL 2000 va presque doubler, passant de 5 milliards à plus de 9. Quant à celui du transit alpin, nul ne peut encore dire ce qu'il sera.

Je terminerai en soulignant une fois de plus que le budget des CFF pour l'année 1991 nous préoccupe. Il préoccupe le Conseil fédéral, naturellement, mais également les Chambres. La commission a pris acte du fait que le Conseil fédéral a prévu toutes les mesures nécessaires pour que les CFF, délaissant l'aventure financière, s'en tiennent aux moyens et aux possibilités de la Confédération. Il n'en demeure pas moins qu'il faudra revoir – nous l'avons dit et nous le répétons – de fond en comble la situation financière de la Régie lorsqu'on établira le prochain mandat de prestations. Ceci étant, votre Commission des transports et du trafic vous propose d'approuver le budget des Chemins de fer fédéraux pour l'année 1991 et de prendre acte du plan à moyen terme 1992-1996.

M. Jelmini: Dans son commentaire sur le budget des Chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral exprime sa préoccupation en ce qui concerne l'augmentation constante des charges de l'entreprise. Nous partageons ce souci. Il paraît opportun, dans ces circonstances, que le Conseil fédéral expose – comme il le fait d'ailleurs – ce problème ouvertement et dans toutes ces composantes. Cela est d'autant plus compréhensible, voire nécessaire, étant donné que l'on s'engage en faveur de la promotion des transports publics.

Je suis persuadé qu'il y a encore des possibilités d'améliorer l'évolution des finances des CFF, mais il faut s'y mettre de bon gré. Tout d'abord, nous devons encourager l'utilisation des transports publics, car la protection de l'environnement dont nous parlons souvent passe aussi, et peut-être surtout, par cette voie. Mais l'entreprise des Chemins de fer fédéraux doit de son côté aussi fournir quelques efforts. Elle devrait, à notre avis, se concentrer davantage sur l'essentiel et offrir des produits de qualité selon ses possibilités.

Il faut admettre que certaines prestations ne peuvent pas être demandées à cette entreprise alors qu'elle n'est pas en mesure de les fournir par ses propres moyens. Les limites à ce su-

jet sont établies dans le mandat des prestations, dont l'application a cependant atteint un point critique. Le Conseil fédéral devra probablement s'en occuper plus tôt que prévu. Il faut reconnaître que, jusqu'ici, le mandat des prestations de 1987 a réussi à freiner les prétentions exagérées. Mais, en adoptant ce mandat, nous sommes partis de la conviction que les CFF auraient pu contribuer, dans une certaine mesure, à la couverture des frais causés par l'infrastructure. Ce n'est plus le cas, et il faudra donc analyser les motifs de cette situation le plus tôt possible, afin d'élaborer un nouveau mandat.

Mais dans l'intention de freiner cette explosion des déficits des chemins de fer, il faut penser aux mesures à adopter et à introduire dans le nouveau mandat des prestations. J'en énonce quelques-unes. Il est évident et sage de s'appuyer d'abord sur ce qui existe et mérite d'être maintenu. Il faudra en outre exiger davantage de clarté et de transparence dans les présentations des données et des intentions de l'entreprise, en particulier indiquer clairement les coûts des prestations dans toutes leurs composantes, afin de pouvoir juger s'ils sont acceptables et de choisir ce qui convient entre les différentes alternatives. Il faudra ensuite indiquer à l'entreprise le chemin qu'elle est appelée à parcourir à longue échéance, car il ne sert pas à grand-chose de discuter tous les ans du budget des CFF si l'on ne peut rien changer à brève échéance. Les chemins de fer devraient recevoir des lignes directrices de longue durée, à côté des objectifs à brève échéance qui sont aussi importants et sur lesquels on pourrait discuter.

Mais il faut surtout distinguer clairement dans quel domaine les chemins de fer doivent entreprendre leur effort principal et comment ils reçoivent de l'extérieur les tâches supplémentaires, par exemple dans le trafic régional et, dans une certaine mesure, dans le trafic des marchandises. S'il y a clarté dans ce sens, on peut donner aux chemins de fer, pour chaque secteur, des objectifs à brève échéance. Enfin, dans les limites de ces conditions-cadres, l'entreprise devra pouvoir agir librement, mais il est important que ces limites soient tracées avec précision dans le mandat des prestations afin d'éviter des malentendus.

Permettez-moi en conclusion, Monsieur le Conseiller fédéral, de soulever deux questions de détail. Tout d'abord, l'information vers l'extérieur, les cantons, les communes, la population, et surtout l'information préalable sur les objectifs de l'entreprise devrait être mieux organisée, renforcée et rendue plus efficace. Dans cette période de changement, une information insuffisante ou même inexistante crée une insécurité et suscite parfois des oppositions inutiles. Si l'on en informait les autorités et la population locale avant de prendre des décisions qui les concernent, en expliquant les raisons et les conséquences, on augmenterait certainement les possibilités d'obtenir leur consentement et l'amélioration de l'image de l'entreprise. Ensuite, il s'agit de l'information à l'intérieur de l'entreprise, celle dont les voyageurs ont besoin, surtout lorsque des perturbations interviennent au cours du service. En effet, le personnel des CFF qui, il faut le reconnaître, est de bonne qualité, se trouve en difficulté lorsqu'il n'est pas en mesure de renseigner les voyageurs. Un effort doit être accompli dans ce sens en utilisant mieux les moyens dont dispose l'entreprise et en adoptant éventuellement des moyens plus efficaces.

Ma dernière réflexion concerne l'usage de la langue italienne, pour la sauvegarde de laquelle nous avons voté un crédit la semaine dernière et qui n'est utilisée que dans une petite partie du réseau des chemins de fer, même pas sur toute la ligne du Gothard, c'est-à-dire seulement entre Lucerne, Zurich et Chiasso. Elle est pratiquement exclue du reste du réseau de la nation et d'une partie des gares. Par contre, on entend plusieurs langues, à côté de l'allemand et du français, par exemple l'anglais et – peut-être dans l'avenir le russe, l'arabe, l'espagnol, etc. Si l'on pense qu'il s'agit seulement d'ajouter quelques mots sur une bande magnétique, ou à la limite d'instruire brièvement le personnel des gares et des trains, il faut admettre que l'effort demandé, et qui est d'ailleurs dû, est vraiment très modeste. Cela serait de grande valeur, car il représenterait, au-delà d'un petit enrichissement culturel, un moyen supplémentaire d'augmenter la compréhension réciproque qui est en train de dépasser nos frontières.

Danioth: Das Budget, vor allem jenes der SBB, ist nach meinem Dafürhalten das Spiegelbild eines Balanceaktes zwischen der Erfüllung des staatlichen Leistungsauftrages auf der einen und dem unternehmerischen Denken und Handeln auf der anderen Seite. Das Bemühen, diesen unterschiedlichen Ansprüchen gerecht zu werden, ist anzuerkennen. Eine zunehmende Belastung der Bundeskasse für unsere Staatsbahnen scheint damit unvermeidlich. Ich erwähne oder bestätige nur das, was der Herr Kommissionspräsident ausgeführt hat: die zunehmenden Personalkosten. Wenn das Parlament die Besoldungserhöhungen bereits auf 1. Juli 1991 in Kraft setzt, wird das natürlich auch bei den SBB durchschlagen. Ein zweiter Faktor: Die SBB werden nächstes Jahr fast 500 Millionen Franken für Zinsbelastungen aufwenden müssen. Ich möchte dem Budget zustimmen, aber zwei Ueberlegungen einfügen:

1. Wir hatten in der Verkehrskommission eine wertvolle Tagung, ein Seminar über generelle Verkehrsfragen. Ich glaube, die wichtigste Schlussfolgerung und Erkenntnis war, dass der Verkehr im allgemeinen schlichtweg zu billig ist. Nebst den internen, den eigentlichen Kosten, sind eben vermehrt auch die externen Kosten zu berücksichtigen: die Kosten der Umweltbelastung, die Sozialkosten, welche die Verkehrsträger verursachen, und zwar gilt dies nicht nur – wie gemeinhin angenommen wird – für den privaten Verkehr, sondern auch für den öffentlichen Verkehr. Verkehrs- und Transportbedürfnisse sind gegebenenfalls eben auch zu dämpfen.

Transporte von Halbfabrikaten und Rohmaterialien in Billiglohnländer mit zusätzlich verbilligten Transporten – Hucklepack- oder gar Leertransporte auf unseren Strassen – sind schlichtweg nicht mehr zu verantworten.

Der europäische Verkehr, vor allem der Gütertransit, kommt mir vor wie ein grosser Ameisenhaufen, wobei ich den Ameisen eher zubillige, dass sie in der Regel nur sinnvolle Wegstrecken zurücklegen. Auf alle Fälle haben wir heute keine europäische Verkehrsordnung, die diesen Namen wirklich verdient. Unter diesen Gesichtspunkten scheint mir eine Aussage des Bundesrates sehr fragwürdig zu sein, die er auf Seite 12 der Botschaft schreibt: «Zur Umsetzung des Transitkorridors und im Hinblick auf die Anstrengungen zur Förderung des kombinierten Verkehrs als Ersatz zum 40-Tonnen-Korridor sehen sich die SBB gezwungen, den ausländischen Bahnen Preiskonzessionen zu machen. Darum wollen die SBB die geplanten Erlösverbesserungen weitergeben. Das führt trotz ausgelasteter Kapazitäten zu einer Oeffnung der Kosten-/Ertragsschere.»

Ich frage mich, ob diese Politik richtig ist oder ob auch hier Herr Bundesrat Ogi – wie er das bei der Umsetzung des Gedankens des kombinierten Verkehrs mit Erfolg gemacht hat – bei seinen europäischen Kollegen um Verständnis dafür werben muss, dass nicht eine Transportverbilligung, sondern eine kostengerechte Abwicklung der Transporte im Interesse aller Länder und schliesslich auch der Wirtschaft liegt.

2. Die Aenderung im Konzept des Regionalverkehrs: Die Umstellungen, die auf Anfang September dieses Jahres vorgenommen worden sind, werden vorab mit Kostenüberlegungen begründet. In der Tat, der mittlere Zuschuss des Bundes für einen Regionalzugkilometer beträgt gut das Fünffache dessen, was Bund, Kantone und Gemeinden zusammen durchschnittlich je Buskilometer aufwenden. Das finanzielle Argument ist also sehr gewichtig. Hinzu kommt bei der Nord-Süd-Achse das von den SBB geltend gemachte Argument, Kapazitäten für den Hucklepack-Transport freizubekommen. Selbstverständlich unterstütze ich grundsätzlich eine Politik des Bundesrates, den internationalen Güterverkehr vermehrt von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Entgegen dieser positiven Vorbedingungen hat die Einführung des neuen Regionalzugkonzepts vorab im Urnerland viel böses Blut geschaffen. Ich meine völlig unnötigerweise. Einerseits bezweifelt die Regierung, ob es den SBB tatsächlich nur um Kapazitätserweiterung geht. Sie verweist auf ein Schreiben der Generaldirektion SBB, das vor zwei Jahren ergangen ist, worin es u. a. hiess: «Im Zusammenhang mit der Schaffung von leistungsfähigen Hucklepack-Korridoren im Sinne der EG-Forderung lässt sich das Transportvolumen mit verschiedenen Infra-

strukturmassnahmen und mit der Verlängerung der Züge von rund 3,5 Millionen Tonnen auf rund 6,5 Tonnen im Jahr» – also fast das Doppelte – «erhöhen. Weitere Kapazitäten von rund 2 Millionen Tonnen liessen sich durch die Verlegung des klassischen Güterverkehrs auf die Lötschberg-Simplon-Achse schaffen. Diese Kapazitätserweiterungen sind ohne die Verlegung des Regionalverkehrs von der Schiene auf die Strasse möglich.» Soweit damals die Generaldirektion der SBB.

Die Regierung argwöhnt also, dass es in Wirklichkeit eher um einen kalten Abbau des Transportangebotes geht. Solche Zweifel hätten rechtzeitig zerstreut werden können und auch müssen. Die überstürzte und mit schlechter Orientierung begleitete Einführung auf den 5. November dieses Jahres hat zu grosser Verunsicherung und zu völlig unnötigen Pannen in der Bedienung der Stationen, vor allem des Urner Oberlandes, geführt. Man hegt Zweifel, ob die Aufrechterhaltung des durchgehenden, sicherer und fahrplangerechten Regionalverkehrs in den Bergregionen sichergestellt ist, vor allem auch zur Winterzeit oder bei Stausituationen, die vor allem auf der Gotthardstrecke auftreten.

Ich möchte den Vorsteher des EVED bitten, die getroffenen Massnahmen – und zwar nicht nur bezogen auf meinen Kanton, selbstverständlich, sondern generell – nicht als endgültig, aber auch nicht als Präjudiz für einen Entscheid in Richtung Abbau von Regionaltransportleistungen anzusehen, vor allem nicht für einen Abbau in der Bedienung auf der Gotthardbergstrecke. Die getroffene Lösung ist nach meinem Dafürhalten nicht nur aus transporttechnischer Sicht, sondern auch aus verkehrspolitischer Sicht zu überwachen und nötigenfalls laufend zu verbessern und den geänderten Verhältnissen anzupassen. Anstatt Bevölkerung und Behörden vor den Kopf zu stossen, täte man gut daran, auch durch ein qualitativ hochstehendes Leistungsangebot im Regionalverkehr das Terrain für bevorstehende grosse Entscheide günstig zu beeinflussen und damit selbstverständlich auch die Akzeptanz. Dass ich nicht einmal so sehr das Terrain in der Landschaft für ein zukünftiges Trasse der neuen Alpentransversale meine, bedarf hier keiner Erläuterung.

M. Delalay: Les chiffres du budget qui nous est soumis le montrent sans détour: la situation des Chemins de fer fédéraux ne cesse de se détériorer. Le plan à moyen terme de 1992 à 1996 ouvre des perspectives encore plus inquiétantes car les contributions à l'infrastructure et le degré de couverture des coûts de l'entreprise ne cesseront de reculer au cours des années prochaines. En raison de la baisse de la capacité bénéficiaire des CFF – si l'on peut encore s'exprimer en termes de profit – les dépenses de la Caisse fédérale atteindront l'année prochaine un chiffre record de 1,8 milliard de francs, soit 1,1 milliard pour les frais d'infrastructure non couverts, 650 millions d'indemnités pour les prestations de service public et 39 millions pour les allègements tarifaires. Il en coûtera ainsi 5 millions de francs par jour au contribuable pour maintenir en exploitation les CFF.

Le Conseil fédéral déclare dans le message être resté en deçà des exigences des CFF lorsqu'il a commandé les prestations de service public et décidé leur indemnisation. Je comprends, par cette déclaration, que le Conseil fédéral n'a pas accédé à toutes les demandes des CFF relatives à la réduction du trafic régional. Je veux l'en féliciter et l'encourager à persévérer dans cette attitude de refus, car il n'est pas de bonne politique que de transférer tout ou partie du trafic régional à la route et ainsi à la charge des cantons et des communes. Les CFF doivent au contraire améliorer leur offre dans le trafic régional de voyageurs en l'adaptant aux besoins des usagers. La fermeture des gares n'est pas une solution. Bien au contraire, le rôle d'une régie publique de transports consiste à maintenir un trafic régional performant pour rentabiliser son matériel roulant et surtout pour servir le public et décharger la route du trafic automobile. Si nécessaire, il s'agira de se borner à transformer les stations peu fréquentées en haltes non desservies et non de supprimer l'arrêt des trains dans ces gares. Le budget 1991 prévoit d'ailleurs 50 millions de francs de plus au chapitre des transports régionaux de voyageurs. Il ne conviendrait pas dans le même temps de réduire l'offre de prestations en conti-

nuant à supprimer les arrêts des trains dans les gares. Le public ne comprendrait pas que les prestations de la Confédération ne cessent, d'une part, d'augmenter et que, d'autre part, celles des CFF ne cessent de se réduire en matière de trafic régional.

Pour le reste, je suis parfaitement d'accord avec les positions de la Commission des transports et du trafic, explicitées tout à l'heure par son président. La réorganisation du trafic régional ne doit pas se faire au détriment de l'offre de transports par les chemins de fer. Si nécessaire, les CFF devront mieux différencier les prix en fonction des catégories de prestations. Mais un assainissement des finances passe par une meilleure concurrence dans le cadre de la politique d'acquisition du matériel, de nature à éviter un dérapage incontrôlé des coûts, sans oublier aussi les gains qui peuvent être réalisés par des appels d'offres plus largement ouverts et conformes à des préoccupations de politique régionale.

Bundesrat **Ogi**: Mit dem eben beginnenden Weihnachtskonzert in der Eingangshalle des Parlamentsgebäudes beginnt auch das «SBB-Konzert». Ich muss sagen, dieses Konzert macht uns bedeutend mehr Sorgen als das schöne Konzert, das Sie von hier aus hören können. Die Finanzlage der SBB ist besorgniserregend, insbesondere auch der Ausblick im Mittelfristplan 1992–96. Die Belastung des Bundes steigt gegenüber dem Vorjahr um etwa 10 Prozent oder um ungefähr 150 Millionen Franken. Im Voranschlag 1991 sind knapp 1,8 Milliarden Franken an Bundesleistungen vorgesehen. 1994, wenn das so weiter geht, wird die Schallgrenze von 2 Milliarden Franken überschritten werden.

Der öffentliche Verkehr muss trotzdem oder vielleicht gerade deshalb hohe Priorität haben. Wir müssen alles tun, um die Eisenbahnen wieder leistungsfähiger, im Angebot besser zu gestalten. Das ist die eine Seite. Die andere Seite ist selbstverständlich die Optimierung der Wachstumsraten. Irgendwie muss eine Optimierung zwischen Ausgaben und Erträgen dringend gefunden werden. Aber hier beginnt bereits die Schwierigkeit. Der Spielraum, den die SBB besitzen, ist klein, weil wir überdurchschnittliche Kostenzuwachsrate haben, die die SBB nicht im Griff haben; das sind vor allem die Kosten für das Personal und für die Zinsen. Die Zinskosten steigen von 477 Millionen Franken im Jahre 1991 auf etwa 800 Millionen Franken im Prognosejahr 1996. Langsam wird dieser Mühlstein an Zinsen für die SBB unerträglich, und wir müssen Lösungen suchen. Das ist die Kehrseite der Medaille vieler nötiger Investitionen. Dazu kommen noch die Personalaufwendungen. Sie sind für 1991 mit 3,2 Milliarden Franken, 3200 Millionen Franken, budgetiert (noch ohne die Besoldungsmassnahmen, die für den 1. Juli 1991 vorgesehen sind). Diese 3,2 Milliarden Franken entsprechen 90 Prozent des gesamten Verkehrsertrages von 3,5 Milliarden, 3500 Millionen Franken. Das sind Zahlen, die uns beschäftigen müssen. Die Verbesserung der Unternehmungsrechnung kann nur erreicht werden, wenn wir die Zinslast, aber auch die Personalaufwendungen besser in den Griff bekommen. Das heisst auch Tarifanpassungen. Ich bin mit Herrn Ständerat Danioth einverstanden, wir müssen uns mittelfristig über die Kosten der Mobilität unterhalten. Ein «Laisser aller – laisser rouler» kann nicht mehr hingenommen werden. Selbstverständlich sind Preisanpassungen nicht populär. Anpassungen, wie die SBB sie für das nächste Jahr vorsehen, haben ja zu grossen Diskussionen Anlass gegeben. Aber die Preise müssen stufenweise erhöht werden. Denn ein zu grosser Teil der effektiven Kosten – das scheint mir sehr wichtig zu sein – wird heute vom Benutzer auf den Steuerzahler überwältigt. Das ist nicht richtig.

Bei den Infrastrukturen trug der Bundesrat der Tatsache Rechnung, dass die SBB in einer Entwicklungsphase sind. Eine Renaissance der Eisenbahn ist dringend notwendig. Was haben wir seit 1913, seit der Eröffnung des Lötschberg-Tunnels, alles gemacht im Eisenbahnbau? Nicht allzu viel. Hier besteht ein grosser Aufholbedarf; schauen Sie, was sich in Deutschland mit dem ICE tut, in Frankreich mit dem TGV oder in Italien mit dem Pendolino.

Aber auch hier diktieren die Mittel, die vorhanden sind, die Möglichkeiten. Der Bundesrat hat bewusst den Infrastruktur-

beitrag der SBB als Zielvorgabe auf 45 Millionen Franken erhöht; das wird für die SBB eine ehrgeizige Messlatte sein, denn die hohe Teuerung und die Besoldungsmassnahmen für 1991 – sie sind in diesem Budget nicht inbegriffen – können weitere 100 Millionen Franken ausmachen, die Ausgaben also um 100 Millionen Franken erhöhen.

Auf der Kostenseite liegt ein wichtiger Ansatzpunkt – Herr Danioth hat es angesprochen – im regionalen Personenverkehr. Unser Departement hat neue Richtlinien in Kraft gesetzt, um Umstellungen von Bahn- und Busbetrieb auf klare Regeln abzustützen. Sie kennen diese Richtlinien.

Ich gebe zu, Herr Ständerat Danioth, die erste Umsetzung im Kanton Uri ist von der Informationsseite her nicht gut gelungen. Ich könnte Ihnen hier im Rat erklären, weshalb es nicht gut gelungen ist; es gab einige Informationspannen. Ich habe die SBB angewiesen, der Information mehr Beachtung und mehr Sensibilität zu geben. Ich hoffe, dass das in Zukunft besser wird.

Aber ich muss Ihnen sagen: «ds Füfi und ds Weggli» können wir natürlich nicht haben. Wir können nicht die Lastwagen von der Strasse wegnehmen und auf der andern Seite praktisch leere Personenzüge von Gurnellen nach Arth-Goldau zirkulieren lassen. Die Trassen für den Huckepack-Verkehr müssen Vorrang haben und Priorität bekommen. Ich darf Ihnen sagen, dass einige Umstellungen von Bahn- auf Busbetrieb im Berner Oberland zu recht guten Resultaten geführt haben; und ich sehe nicht ein, dass das nicht auch dort getan werden sollte, wo die Rentabilität praktisch nicht mehr zu verantworten ist. Insbesondere sollte das dort der Fall sein, wo wir Güter und Lasten von der Strasse weg auf die Schiene verlegen können. Wir werden aber aus diesen Erfahrungen, Herr Ständerat Danioth, die Lehren ziehen, d. h. die SBB müssen sie ziehen und es in Zukunft besser machen.

Ein zweiter Punkt – Herr Ständerat Delalay hat ihn angesprochen – sind die Investitionen. Wir haben sie dieses Jahr wieder auf 1,55 Milliarden Franken plafoniert. Ausgeklammert sind u. a. die Investitionen für die «Bahn 2000». Hier werden die Investitionskosten in den nächsten Jahren markant ansteigen, von 144 Millionen Franken im Jahr 1991 auf 1,22 Milliarden Franken für 1996. Das wird eine Zinslast für die SBB bringen, die praktisch nicht mehr tragbar ist. Deshalb muss im Rahmen des Leistungsauftrages dieser Zinsfrage Beachtung geschenkt und eine andere Lösung gefunden werden.

Für den Transitzkorridor, den der Bundesrat vor einem Jahr (am 24. Oktober 1989) für den kombinierten Verkehr beschlossen hat, sind allein 1991 Investitionen von 343 Millionen Franken vorgesehen. Das Gesamtinvestitionsvolumen der SBB für 1991 beträgt 2,2 Milliarden Franken. Das ist ein grosser Brocken.

Ich möchte noch ganz kurz auf weitere Fragen zu sprechen kommen. Herr Ständerat Jelmini hat die Frage nach der Sprache bei der Information in den Zügen angesprochen. Es ist zweifellos so, dass hier noch Verbesserungen möglich sind. In bezug auf die angewandte Sprache ist es so, dass die Züge von Zürich und Luzern Richtung Tessin auf deutsch und italienisch angesagt werden, dasselbe für Züge vom Tessin nach der deutschen Schweiz. Dagegen wird in den Zügen von Ost nach West, also aus dem Raume Bodensee in den Raum Genfersee, nur Deutsch und Französisch verwendet. Wir werden prüfen, ob es möglich ist, hier auch das Italienische mitzubetrachten. Sie haben völlig recht: in diesem Land der vier Kulturen und der vier Sprachen sollten wenigstens drei Sprachen verwendet werden. In bezug auf die Information bezüglich der Kantone, die von einer Umstellung betroffen sind, habe ich bereits Herrn Ständerat Danioth erklärt, dass es in Uri keine gute Übung war und wir es in Zukunft verbessern müssen.

Ich möchte noch etwas zur Mobilitätsentwicklung sagen und damit Herrn Ständerat Danioth noch einige Zahlen auf den Weg geben.

1950 machte jeder Einwohner in der Schweiz im Durchschnitt 240 Fahrten pro Jahr, heute sind es 1 100 Fahrten pro Jahr. Die Prognosen, die die Kommission GVK für das Jahr 2000 über die Verkehrsmenge gemacht hatte, wurden bereits 1988 deutlich überschritten. Die Mobilität ist in den letzten Jahren explo-

sionsartig gestiegen; deshalb liegt ein «laisser aller, laisser rouler» nicht mehr drin. Wir müssen diese Mobilität in den Griff bekommen, auch wenn das nicht einfach ist. Der Personenwagenbestand 1950 betrug 150 000 Autos, heute sind es 3 Millionen Autos. Der Anteil des Verkehrs am Energieverbrauch betrug 1950 15 Prozent und 1990 schon 30 Prozent.

Der alpenquerende Verkehr, mit dem wir bei der Planung der Alpentransversale zu rechnen hatten, betrug 1965 18 Millionen Tonnen, 1990 75 Millionen Tonnen, und für das Jahr 2010 hat Professor Leontieff 140 Millionen Tonnen ausgerechnet. Diese Berechnungen wurden gemacht, bevor die erfreuliche Entwicklung im Osten Tatsache wurde. Diese erfreuliche Entwicklung führt zweifellos zu noch mehr Verkehr.

Die Mehrleistungen im Personenverkehr der SBB und der KTU sind seit 1987 um etwa 20 Prozent gestiegen. Der kombinierte Verkehr Schiene/Strasse im Transit hat in zwei Jahren eine Zunahme von gut 50 Prozent und der Autobahnverkehr von 1985 bis 1990 eine solche von 35 Prozent zu verzeichnen. Der schweizerische Luftverkehr schliesslich wuchs von 35 Millionen im Jahre 1950 auf 1850 Millionen Personenkilometer im Jahre 1989.

Diese Zahlen sind einerseits erfreulich, denn wir dürfen nicht vergessen, dass die wirtschaftliche Entwicklung dieses Landes nicht zuletzt aufgrund dieser Mobilität möglich geworden ist. Auf der anderen Seite müssen wir versuchen, die ganze Entwicklung in den Griff zu bekommen; denn wirtschaftliche Nachteile – ich sage das ganz bewusst – sind die Folgen dieser Explosion.

Ich komme nochmals zur Frage von Herrn Delalay. Er hat die Beschaffung von Material angesprochen. Wir haben beim 1,4-Milliarden-Paket für den Huckepackbereich sehr darauf geachtet, dass für die Beschaffungen Konkurrenzofferten verlangt wurden. Die SBB haben sich hier sehr grosse Mühe gegeben. Als Fazit zum Schluss nenne ich sechs Punkte:

1. Die Bundesleistungen betragen 1,8 Milliarden Franken. Sie sind zwar eine enorme Belastung für den Bund, sie sind aber sachlich gerechtfertigt: Hätten wir keine SBB und KTU, was wäre mit diesem Land?

2. Die Investitionsvolumen von 2,2 Milliarden Franken erfordern von den SBB und ihren Unternehmenspartnern grösste Anstrengungen.

3. Der Infrastrukturbeitrag wurde als Zielvorgabe auf 45 Millionen Franken angesetzt und nicht auf 25 Millionen Franken. Das zwingt die SBB zu grossen Leistungen.

4. Als Unsicherheitsfaktoren sind die Teuerung und die Besoldungsmassnahmen, die ab Mitte 1991 greifen werden, in diesem Budget nicht berücksichtigt.

5. Die SBB erhalten im Voranschlag 1991 so viele Mittel, dass sie ihre Stärke auch für die Zukunft einsetzen können, ohne überflüssige Polster zu schaffen.

6. Auch 1991 werden die Mitarbeiter der SBB voll gefordert sein. Sie werden einer hohen Verkehrsnachfrage, laufenden Strukturdiskussionen und Einsparmassnahmen ausgesetzt sein, und sie werden hohe Investitionen im Interesse des Landes zu verwalten haben. Die hohen Erwartungen der Bevölkerung lasten ebenfalls auf dem Personal.

Die «SBB 1991» sind ihren Preis wert. Es sind jetzt pro Kopf der Bevölkerung 270 Franken Bundesleistungen oder 5 Millionen Franken pro Tag an Bundesleistungen, die Sie, die wir für die SBB einsetzen. Das ist unsere Leistung. Wir erwarten eine Leistung in guter Qualität. Helfen Sie mit, dass die SBB diese Leistung auch in Zukunft erbringen können.

Eintreten ist obligatorisch

L'entrée en matière est acquise de plein droit

Präsident: Die Kommission beantragt Ihnen, vom Mittelfristplan 1992–1996 Kenntnis zu nehmen.

Zustimmung – Adhésion

Bundesbeschluss über den Voranschlag der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1991
Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1991

Detailberatung – Discussion par articles

Titel und Ingress, Art. 1 – 4

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, art. 1 – 4

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlusentwurfes

31 Stimmen
(Einstimmigkeit)

Abschreibung – Classement

Antrag des Bundesrates

Abschreiben des parlamentarischen Vorstosses

gemäss Seite 1 der Botschaft

Proposition du Conseil fédéral

Classer l'intervention parlementaire

selon la page 1 du message

Angenommen – Adopté

An den Nationalrat – Au Conseil national

Ad 90.066

Postulat der Verkehrskommission

Finanzierung der grossen Verkehrsprojekte

Postulat de la Commission des transports et du trafic
Financement des grands projets dans les domaines des transports

Wortlaut des Postulates vom 2. November 1990

In den nächsten Jahren wird sich die schweizerische Verkehrspolitik in grossem Ausmass entwickeln und entsprechend viele Mittel benötigen.

Zunächst verlangt der Endausbau des Nationalstrassennetzes bedeutende Mittel; dann muss das genehmigte Konzept «Bahn 2000» in Angriff genommen werden. Gross wird auch der Finanzbedarf für den Bau der neuen Alpentransversalen sein, und schliesslich werden auch die notwendigen Lösungen für den städtischen Agglomerationsverkehr grosse Summen beanspruchen.

Die Verkehrskommission des Ständerates lädt daher den Bundesrat ein, auf Anfang 1991:

1. den mutmasslichen Kostenumfang dieser vier Projekte zu aktualisieren (Stand: Ende 1990);
2. für jedes dieser Grossprojekte den erwünschten Zeitplan aufzuzeigen;
3. die Instrumente zur Beschaffung der Mittel zu umschreiben, die für die Verwirklichung aller Projekte benötigt werden;
4. einen Plan für den gestaffelten Einsatz der für die Arbeiten erforderlichen Mittel vorzulegen.

Texte du postulat du 2 novembre 1990

La politique Suisse des transports connaîtra ces prochaines années un développement considérable qui exigera des moyens financiers à la mesure des enjeux définis.

D'abord la terminaison du réseau des routes nationales s'impose et des moyens importants doivent être consacrés à cette tâche; ensuite le concept de Rail 2000 a été approuvé et trouve un début de réalisation; en outre la perspective de la construc-

tion des transversales alpestres va mobiliser des ressources considérables; enfin la nécessité d'apporter une solution au trafic d'agglomérations urbaines demandera des moyens financiers significatifs.

La Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats demande par postulat au Conseil fédéral d'établir pour le début de 1991:

1. les budgets réactualisés à fin 1990 des quatre projets rappelés ci-dessus;
2. le calendrier souhaitable pour la terminaison de chacun de ces grands travaux;
3. les moyens de se procurer les ressources nécessaires à la réalisation de l'ensemble des ouvrages;
4. l'échelonnement de l'engagement financier qui s'attache à ces travaux.

M. **Flückiger**, rapporteur: Dans le préambule que j'ai donné s'agissant de la présentation du budget 1991 des CFF, j'ai déjà eu l'occasion de vous exposer les lignes de force du postulat de la commission, s'agissant du financement des grands projets dans les domaines des transports. J'ajouterai qu'il ne faut pas se dissimuler à la fois les préoccupations du Conseil fédéral, celles de la commission et probablement les vôtres au sujet des réalisations à conduire dans les prochaines années, que ce soit dans le domaine routier ou ferroviaire.

Or, notre commission tient à garder la maîtrise des aspects financiers de ces différents projets. Nous admettons que cet exercice ne sera pas nécessairement facile, étant donné l'ampleur des subventionnements et la complexité des projets à réaliser. Nous prétendons que, pour conserver ce contrôle financier indispensable, le Parlement, par sa commission pour ce qui concerne le Conseil des Etats, doit pouvoir compter avec une information régulière de la part du Conseil fédéral sur l'évolution financière des différents projets. A notre avis, cette information pourrait être fournie à raison de fréquences à fixer par exemple tous les six mois.

J'en reviens au texte même de notre postulat qui, tout en développant nos souhaits, ne vise pas d'autres objectifs que ceux que nous vous avons exposés. Tout à l'heure, j'ai cité les quatre points sur lesquels notre commission attire votre attention, je ne me répéterai donc pas. Admettant que le postulat vous est connu, je vous prie de l'accepter.

Bundesrat **Ogi**: Der Bundesrat ist bereit, dieses Postulat zu akzeptieren. Es ist eine Aufgabe, die er ohnehin ausführen muss. Es ist richtig, dass diese Grossprojekte, die vor der Realisierung stehen, Schwergewichte in der Verkehrspolitik darstellen. Es ist auch richtig, dass wir Uebersicht und vor allem Transparenz in bezug auf die Auswirkungen – ich denke in erster Linie an die Kosten – erhalten müssen.

Ueberwiesen – Transmis

90.042

XX. Weltpostkongress XXe Congrès postal universel

Botschaft und Beschlussentwurf vom 5. Juni 1990 (BBI III, 1)
Message et projet d'arrêté du 5 juin 1990 (FF III, 1)

Antrag der Kommission
Eintreten
Proposition de la commission
Entrer en matière

M. **Flückiger**, rapporteur: Le XXe Congrès de l'Union postale universelle, l'UPU, s'est tenu à Washington, du 13 novembre au 14 décembre de l'année dernière. Les plénipotentiaires

suisse y ont signé un certain nombre d'actes, sous réserve naturellement de ratification par les autorités fédérales compétentes.

Le message et le projet d'arrêté fédéral qui vous ont été soumis concernent notamment une délégation de compétences du Congrès au Conseil exécutif qu'il élit, l'institution d'un système de tarification selon le mode et la vitesse de l'acheminement du courrier ainsi que la suppression de l'effet contraignant des taxes internationales de base de la poste aux lettres. Votre commission a naturellement examiné ces différents objets. Elle observe que la mise en vigueur, le 1er janvier 1991, de ces nouveaux actes n'entraînera pas d'obligation spécifique pour les cantons et les communes. Excepté une légère augmentation, qualifiée de minime dans le message, des montants à payer annuellement par nos PTT aux administrations postales étrangères, l'application des actes soumis à notre approbation n'aura pas de véritable incidence financière et ne modifiera pas à la hausse l'état du personnel des PTT.

Dès lors, et attendu que ces actes devraient permettre une amélioration des prestations des services postaux, avec une adaptation plus souple aux besoins de la clientèle, la commission, à l'unanimité, vous propose de voter l'arrêté fédéral approuvant lesdits actes.

Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Beschlussentwurfes 30 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

Schluss der Sitzung um 19.45 Uhr
La séance est levée à 19 h 45

SBB. Voranschlag 1991

CFF. Budget 1991

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	V
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	05
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.066
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.12.1990 - 18:15
Date	
Data	
Seite	943-949
Page	
Pagina	
Ref. No	20 019 499

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.