

91.3073

**Postulat Spielmann**  
**Oeffentlicher Verkehr.**  
**Halber Tarif für Rentner**  
**Transports publics.**  
**Demi-tarif pour les retraités**

*Wortlaut des Postulates vom 19. März 1991*

In verschiedenen Agglomerationen der Schweiz sind Massnahmen getroffen worden, welche die Bevölkerung zur Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anhalten sollen. Man will damit die Umweltbelastung durch den motorisierten Verkehr vermindern, die Lebensqualität verbessern und den Umweltschutz fördern. Zu den Massnahmen gehört die Abgabe von Fahrausweisen zum halben Preis an Rentner.

Der Ausfall an Einnahmen beim Verkauf von Halbtaxabonnements an diese Benutzer würde dadurch wettgemacht, dass neue Reisende gewonnen werden könnten. Andererseits würde die Massnahme viele Rentner dazu bewegen, auf das Auto, mit dem viele Gefahren und Zwänge verbunden sind, zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel zu verzichten.

Ich fordere den Bundesrat auf zu prüfen, ob die Vergünstigung nicht auf alle Rentner und alle öffentlichen Verkehrsmittel der Schweiz ausgedehnt werden könnte.

*Texte du postulat du 19 mars 1991*

Pour réduire les nuisances du trafic motorisé, favoriser l'amélioration de la qualité de vie et de la protection de l'environnement, certaines agglomérations de notre pays ont pris des mesures incitant la population à prendre les transports publics. L'octroi de titres de transports à demi-tarif pour les usagers ayant atteint l'âge donnant droit à la retraite figure au nombre de ces mesures.

La diminution des recettes sur la vente des abonnements demi-tarif à cette catégorie d'usagers serait compensée par l'attrait que représente une telle mesure pour de nouveaux voyageurs. D'autre part, cette mesure incitera nombre de personnes âgées à abandonner la voiture et ses dangers, ses contraintes, pour les transports publics.

Je demande au Conseil fédéral d'examiner la possibilité d'étendre cette facilité à tous les retraités sur toutes les entreprises de transports publics de notre pays.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Keine – Aucun

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

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

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates*

*vom 23. September 1991*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 septembre 1991*

Il est exact que les entreprises de transport de plusieurs villes suisses offrent des titres de transport à prix réduits aux rentiers AVS. Toutefois, ces personnes n'obtiennent des billets à moitié prix auprès des entreprises de transport du trafic général que sur présentation d'un abonnement à demi-prix. Sur les deux millions de titulaires de cet abonnement, un grand nombre sont retraités; ils bénéficient donc de la réduction.

La Confédération a certes la possibilité de demander l'extension du rabais à toutes les personnes du troisième âge et à l'ensemble des entreprises de transport public. Cependant, en vertu de l'article 11 de la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les transports publics, elle devrait indemniser complètement les entreprises.

Sur le plan de l'exploitation, cette mesure est inopportune car le droit à l'achat de billets à prix réduits devrait être prouvé au moyen d'une pièce d'identité et contrôlé lors du voyage.

Dans ces circonstances et, en particulier, vu la situation financière tendue de la Confédération, le Conseil fédéral ne peut pas accepter la demande de réductions tarifaires pour tous les retraités.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter le postulat.

**Präsident:** Der Bundesrat beantragt Ablehnung des Postulates. Der Postulant befindet sich nicht im Saal. Wird ein anderer Antrag gestellt? Das ist nicht der Fall.

*Abgelehnt – Rejeté*

91.3089

**Motion Borel François**  
**Oeffentlicher Verkehr**  
**im Val-de-Travers**  
**Transports publics**  
**au Val-de-Travers**

*Wortlaut der Motion vom 21. März 1991*

Die SBB beabsichtigen, einen Teil des öffentlichen Verkehrs im Val-de-Travers von der Bahn auf die Strasse zu verlagern. Der Bundesrat wird aufgefordert dafür zu sorgen, dass die SBB keinen endgültigen Entscheid treffen, bevor

1. die Resultate der Studien über die TGV-Verbindungen via Pontarlier und Vallorbe vorliegen, die auf beiden Seiten der Grenze beschlossen worden sind;
2. eine Studie über den Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln zwischen Neuenburg und Pontarlier (und nicht nur zwischen Travers und Les Verrières) erstellt worden ist;
3. berechnet worden ist, welche Einsparungen durch eine rationellere Verwendung der vorhandenen Einrichtungen erzielt werden können.

*Texte de la motion du 21 mars 1991*

Les CFF envisagent le transfert du rail à la route d'une partie des transports publics au Val-de-Travers. Le Conseil fédéral est invité à veiller à ce que les CFF ne prennent aucune décision définitive en la matière avant que

1. ne soient connus les résultats des études décidées de part et d'autre de la frontière concernant les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe;
2. n'ait été faite une étude sur les besoins en transports publics entre Neuchâtel et Pontarlier (et non uniquement entre Travers et Les Verrières);
3. n'aient été calculées les économies possibles en rationalisant l'utilisation des équipements actuels.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Ammann, Béguelin, Bodenmann, Brügger Cyrill, Carobbio, Eggenberg-Thun, Eggenberger Georges, Euler, Frey Claude, Guinand, Haering Binder, Hubacher, Jeanneret, Lanz, Matthey, Meizoz, Neukomm, Rechsteiner, Reimann Fritz, Stappung, Uchtenhagen, Vollmer (23)

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Dans un premier temps, la modernisation des CFF avait été envisagée sous la forme de deux transversales à grande vitesse. Mais ce projet a été abandonné au profit de celui de RAIL 2000, qui met l'accent sur l'amélioration d'un réseau permettant d'offrir des prestations de qualité. C'est un unique tunnel de base au Saint-Gothard qu'avaient envisagé dans un premier temps les CFF. La solution de deux tunnels adoptée par le Conseil national permet une meilleure intégration du tra-

fic transalpin dans le réseau actuel, le Lötschberg permettant par ailleurs de répondre plus rapidement à la demande. A l'heure actuelle, les CFF envisagent la connexion de la Suisse aux lignes TGV en deux seuls points, Genève et Bâle. Les études décidées de part et d'autre de la frontière sur les liaisons TGV via Pontarlier et Vallorbe pourraient aboutir à des propositions concrètes permettant de mieux intégrer le trafic TGV dans le réseau actuel, tout en apportant plus rapidement des solutions qu'un tronçon Mâcon-Genève encore hypothétique. Il faudrait éviter que des décisions hâtives concernant le trafic régional poussent à la désaffectation d'une voie ferroviaire qui pourrait être très utile pour le trafic international.

2. Une forte proportion des trains régionaux reste sur le réseau suisse et ignore Pontarlier, pourtant seulement à 10 minutes des Verrières. Les échanges entre Pontarlier et Neuchâtel sont de ce fait difficilement réalisables au moyen des transports publics, ce qui semble regrettable particulièrement dans la perspective de la signature des accords sur l'EEE. On a l'impression dans la région que les CFF focalisent par trop leur attention sur le seul tronçon Travers (ou même Fleurier)-Les Verrières.

3. Des investissements permettraient des rationalisations (train avec un unique agent par exemple), des collaborations avec le Régional du Val-de-Travers (utilisation de rames RVT par exemple) en apporteraient d'autres. Pour toute décision, il s'agirait de comparer les coûts effectifs du transport par la route et du transport rationalisé par le rail. Il s'agirait par ailleurs d'éviter de considérer comme mesures d'économie des mesures comptables comme celle de ramener à zéro des investissements déjà effectués qu'il ne s'agit plus que d'entretenir.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 3. Juni 1991*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 3 juin 1991*

Sur mandat du Conseil fédéral et du Parlement, les CFF ont élaboré le train de mesures 1990 à 1994. Celui-ci avait pour but d'indiquer où il est possible de réduire la charge que les CFF imposent à la Confédération.

L'optimisation de la production des prestations régionales constitue un moyen important de réaliser des économies, surtout à long terme. Il ne s'agit pas en premier lieu de réduire les offres, mais de vérifier la manière dont elles sont produites.

Dans ce contexte, il faut partir du principe qu'un service de bus offrant les mêmes prestations qu'un chemin de fer est, en règle générale, meilleur marché que ce dernier. Souvent, un tel service présente également d'autres avantages. Mentionnons à ce titre les trajets plus courts à faire à pied. La demande potentielle peut s'en trouver augmentée. Si elle peut être influencée par une offre optimale, le service de bus sera même plus favorable sur le plan de la politique de l'environnement et de l'énergie. Mentionnons également la sécurité accrue des passagers, les usagers du rail étant de plus en plus menacés dans les trains peu fréquentés qui circulent tôt le matin et tard la nuit. Nous soutenons donc expressément les mesures d'optimisation envisagées par les CFF. Les commissions des transports et du trafic des deux Chambres partagent cette attitude. Les déclarations faites à ce propos dans les messages sur les comptes et le budget des CFF n'ont guère été contestées.

On exige toutefois, à juste titre, que les CFF pratiquent une politique d'information ouverte, des améliorations étant effectivement possibles dans ce domaine. Ils devraient notamment accroître leur collaboration avec les entreprises de transport locales et avec les institutions régionales qui souhaitent sans préjugés améliorer de manière optimale la desserte régionale, quel que soit le moyen de transport utilisé. Dans le même temps, nous nous opposons résolument aux diverses tentatives visant à retarder ou à empêcher la réalisation des mesures d'optimisation, sous prétexte qu'il faut procéder à de coûteuses études et assurer une large information.

S'il n'est pas prévu de fermer une ligne, il appartient au DFTCE, conformément à l'article 15 de l'ordonnance sur les CFF (RS 742.311), d'approuver la modification du mode d'exploitation. Malgré cette répartition claire des compétences,

nous avons toujours informé le Parlement des intentions des CFF et fait part de notre opinion à ce propos. En outre, nous estimons que la motion est inadmissible sur le plan juridique, car elle vise un domaine relevant expressément de notre compétence.

En sus des explications d'ordre général, la motion appelle les commentaires suivants quant au fond:

1. Il est juste d'affirmer que notre politique en matière de transports publics repose sur la constitution d'un réseau judicieux. Il ne s'agit toutefois pas, en l'occurrence, d'un réseau ferroviaire optimal, mais d'un système de transports publics bien interconnectés.

S'agissant des tronçons Travers-Les Verrières et plus généralement Neuchâtel-Pontarlier, la fermeture de la ligne n'est pas mise en discussion. Seul le trafic régional doit être transféré à la route pour mieux satisfaire la demande. Cela étant, la décision laisse entièrement ouverte la question du trafic international. Elle ne constitue pas un précédent pour dévaloriser une future liaison transfrontière. Au contraire, elle crée des capacités pour le trafic d'ordre supérieur. Quant à savoir si celles-ci pourront être utilisées un jour, il n'est pas possible de le savoir à l'heure actuelle. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas lieu de modifier les préférences que nous avons annoncées jusqu'ici.

2. Dans leurs enquêtes, les CFF indiquent que les trains régionaux reliant Pontarlier à Neuchâtel transportent chaque jour 20 à 25 personnes par direction. Ce volume du trafic est modeste. Il ne justifie en aucun cas l'annulation de la décision prise par les CFF.

On peut néanmoins se demander si une liaison accélérée par autobus ou par rail ne serait pas justifiée aux heures de pointe, en vue de développer cette liaison. Seul, un test du marché, faisant participer les intéressés, pourrait fournir des données précises, mais il ne faudrait pas effectuer une étude supplémentaire.

3. Dans leurs diverses enquêtes, les CFF ont examiné plusieurs solutions, notamment une exploitation rationalisée sans personnel d'accompagnement. Une telle variante permet d'économiser 70 000 francs par année. En revanche, la variante préférée par les CFF (service d'autobus et adaptation de la ligne ferroviaire pour le trafic d'ordre supérieur) permettrait de décharger le trafic régional, à raison de 0,6 million de francs par année.

L'utilisation d'un service ferroviaire RVT ne pourrait pas améliorer ce bilan. Pour couvrir la demande, ce chemin de fer devrait acheter du nouveau matériel roulant. Or, une nouvelle rame-navette coûte actuellement quelque 7 millions de francs.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

*Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

**M. Borel François:** Nous ne pouvons évidemment pas nous déclarer satisfait de la réponse de M. le conseiller fédéral, puisqu'il nous propose de rejeter notre motion.

Nous comprenons l'argument juridique. Il est clair que la motion entre dans le cadre des compétences déléguées au Conseil fédéral. Dans ce cas, nous attendons de celui-ci qu'il nous propose de transformer la motion en postulat. C'est ce que nous faisons, nous. En vous suggérant, Monsieur le Conseiller fédéral, de transformer notre motion en postulat, nous accomplissons un pas dans votre direction en espérant que vous voudrez bien également en faire un dans la nôtre.

Il reste trois domaines qui mériteraient d'être creusés et à propos desquels le Conseil fédéral devrait rédiger un rapport un peu plus complet. Premièrement, on peut lire dans ce texte: «Dans ce contexte, il faut partir du principe qu'un service de bus offre les mêmes prestations qu'un chemin de fer et que, en règle générale, il est meilleur marché que ce dernier.» Lorsqu'on lit cette réponse, on a l'impression que ce n'est pas le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie qui écrit mais les CFF et qu'on aboutit à l'un des défauts du système de répartition des responsabilités financières entre la Confédération et les CFF, qui veut – pour schématiser grossièrement – que l'infrastructure soit mise à disposition des CFF et que ces derniers doivent faire fonctionner

des moyens de communication sur celle-ci. A ce niveau-là, il est clair qu'on ne prend plus en considération le fait que les investissements existent. Or, la voie de chemin de fer existe, elle est indispensable pour des liaisons internationales et il ne faut pas oublier que plus on l'utilise – même pour un trafic régional – plus l'investissement de base est rentabilisé. Mais évidemment, puisque cet objet est octroyé gratuitement aux CFF par la Confédération, le fait qu'on rentabilise cet investissement ou non n'entre pas en considération pour la comparaison des coûts. Donc, de ce point de vue, il vaudrait la peine de creuser un peu plus et d'examiner la question, non seulement selon les critères des CFF, mais aussi selon ceux de la conception globale des transports.

Deuxièmement, qu'on le veuille ou non, à part quelques petites allusions dans le texte de la réponse, on continue à avoir l'impression que les transports dans cette région ne sont conçus que comme des transports régionaux jusqu'à la frontière. On a véritablement le sentiment que les liaisons internationales sont une chose et que les transports régionaux signifient pour cette région s'arrêter aux Verrières, côté suisse bien entendu, et pas 500 mètres plus loin, côté français, aux Verrières de Joux. Là, il manque véritablement une réponse disant: «Oui, nous avons réfléchi à une conception des transports régionale qui dépasse les frontières.» Au moment où un accord international sur le trafic a été conclu, où l'on s'approche de la signature d'un Espace économique européen, on peut imaginer que les transports au niveau régional soient planifiés au niveau des régions géographiques et non seulement des régions politiques.

Troisièmement, il est admis dans la réponse que l'on connaît mal les besoins de la population et qu'il conviendrait de compléter l'information en la matière. Les CFF se déclarent prêts à exécuter une enquête complémentaire, tout en affirmant que ce n'est pas une raison pour adopter la motion. Je prétends que c'en serait en tout cas une pour adopter la motion sous forme de postulat. Les besoins de la population sont mal analysés. Lorsque l'on parle avec des gens de la région, ils disent: «Nous prendrions le train si les horaires correspondaient au moment où nous souhaiterions nous déplacer.» Nous estimons que c'est également un élément suffisant pour adopter notre motion sous forme de postulat.

J'espère avoir convaincu M. le conseiller fédéral que le postulat mériterait d'être accepté pour des raisons de fond. Les questions de transports dans le Val-de-Travers doivent faire l'objet d'une étude plus approfondie avant de passer automatiquement du rail à la route pour ce qui concerne le transport régional. Je vous prie, Monsieur le Conseiller fédéral, de ne pas sous-estimer non plus l'aspect psychologique de la question. Comment expliquer à une région préoccupée par ses transports régionaux, luttant pour ne pas être abandonnée par les CFF, gravement menacée par la crise économique, que l'on ne veut même pas examiner la question sous forme de postulat? Je vous prie d'accomplir ce pas dans notre direction.

Bundesrat Ogi: Ich muss Ihnen gestehen: Wir können auch einem Postulat nicht zustimmen. Wir können einfach nicht alles tun; es tut mir leid, Herr Borel. Die Auslastung des öffentlichen Verkehrs im Val-de-Travers, Sie wissen es ganz genau, ist gering. Sie sagen, die Bürgerinnen und Bürger dieser Region «würden die Bahn benützen, wenn ....» Ich bin jetzt seit vier Jahren und drei Monaten im Amt, und ich habe diesen Satz schon manches Mal gehört. Die Zahlen sind aber überall rückläufig; die Bahn wird nicht benützt – ich muss es ganz offen zugeben –, weil das Auto schneller ist, weil es vielleicht auch dienlicher ist und weil wir rascher am Ort sind, wo wir uns hinbegeben wollen. Deshalb müssen wir all die Versuche bekämpfen, die Optimierungsmassnahmen, die die SBB im Regionalverkehr anstreben, zu untergraben. Wir müssen uns dagegen wehren. Was Sie jeweils in bezug auf Budgets und Rechnungen des öffentlichen Verkehrs sagen, klingt in unseren Ohren nach. Wir müssen glaubwürdig bleiben, Herr Borel, und eine klare Linie beibehalten.

Im dritten Punkt Ihrer Motion schreiben Sie auch, dass wir eine rationellere Verwendung der vorhandenen Einrichtungen anstreben sollten. Das ist auch ein Auftrag, den wir angehen

müssen. Wir müssen weiterhin entsprechend intensive Optimierungsanstrengungen unternehmen. Sie haben das gefordert. Das Parlament fordert sie mit jeder Rechnung und mit jedem Budget der SBB. Wir müssen auch in der Lage sein, gewisse Umsetzungen von Massnahmen zu unterstützen.

Es ist auch dafür zu sorgen, dass die Zuständigkeitsordnung in diesem Bereich gewahrt wird. Die SBB sind zuständig. Es liegt in ihrem unternehmerischen Spielraum, über diese Fragen zu entscheiden. Bundesrat und Parlament, das ist zuzugestehen, setzen wohl die wichtigsten Rahmenbedingungen. Die Angebotsgestaltung dagegen ist in erster Linie Sache der SBB.

Diese Verantwortlichkeiten sind zu respektieren und klar zu kommunizieren.

Dem Bundesrat scheint es daher unerlässlich, die Ablehnung der Motion zu beantragen. Die Ablehnung ist nicht nur rechtlich, sondern auch finanzpolitisch zu sehen, Herr Borel. Sie ist sogar finanzpolitisch gefordert. Die Ausgabenplafonierung gilt für den öffentlichen Verkehr ebenso wie für andere Bereiche. Ich muss Sie doch bitten, hier nicht mit zwei Ellen zu messen. Die Kosten des öffentlichen Verkehrs – Sie wissen es, Sie sind Mitglied der Finanzkommission – wachsen derzeit überdurchschnittlich. Das gilt im allgemeinen und für den SBB-Bereich im besonderen.

Mit dem Massnahmenprogramm für die SBB haben wir A gesagt; jetzt müssen wir auch B sagen und dessen Vollzug unterstützen. Sonst werden die SBB die von uns erwarteten Einsparungen nie, aber auch gar nie realisieren können; das Klagegeld, das immer wieder angestimmt wird, wird dann auch in Zukunft immer wieder zu hören sein.

Wenn Sie sagen, Herr Borel, wir würden uns nicht dafür interessieren, wie es nach der Grenze weitergeht, dann ist das nicht ganz richtig. Sie wissen, dass wir mit den Franzosen diesbezüglich in ständigen Diskussionen sind. Aber es braucht natürlich, wie Sie das am Beispiel Porrentruy–Delle–Belfort zur Kenntnis nehmen können, immer beide Seiten. Die Franzosen machen in dieser Beziehung noch härtere Ueberlegungen und noch härtere Rentabilitätsrechnungen als wir. Deshalb möchte ich Sie einfach bitten, zu sehen, dass wir konsequent handeln müssen und dass wir hier auch die Postulatsform nicht akzeptieren können.

Ich bitte den Rat, dem Bundesrat zu folgen und die Motion Borel auch als Postulat abzulehnen.

*Abstimmung – Vote*

Für Ueberweisung des Postulates  
Dagegen

69 Stimmen  
49 Stimmen

91.3280

**Motion Ziegler Jean**

**Missbräuchliche Preise  
in Speisewagen**

**Wagons-restaurants.  
Prix abusifs**

*Wortlaut der Motion vom 17. September 1991*

Der Bundesrat wird eingeladen, die SBB zu ersuchen,  
– das Bewirtschaftungsmonopol der Schweizerischen Speisewagengesellschaft für Speisen und Getränke aufzuheben;  
– die Subventionierung dieser Gesellschaft sofort einzustellen;  
– diesen Markt der freien Konkurrenz zu überlassen, da nur diese vor den vollkommen missbräuchlichen Preisen schützen kann, die den Fahrgästen gegenwärtig zugemutet werden.

## **Motion Borel François Oeffentlicher Verkehr im Val-de-Travers**

### **Motion Borel Transports publics au Val-de-Travers**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.3089
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	355-357
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 999

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.