

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.

Texte de la motion du 17 septembre 1991

Le Conseil fédéral est invité à demander aux CFF:

- de mettre fin au monopole sur la restauration et les boissons concédé à la Société suisse des wagons-restaurants;
- de cesser avec effet immédiat de subventionner cette société;
- d'instaurer la libre concurrence dans l'attribution du marché, seule protection contre les prix totalement abusifs dont sont aujourd'hui victimes les voyageurs.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

La Société suisse des wagons-restaurants jouit d'un monopole concédé par les CFF. De plus, ceux-ci subventionnent à coups de millions la Société des wagons-restaurants. Comble de l'inadmissible: cette société pratique – pour un service et des marchandises très médiocres – des prix qui sont de 20 à 30 pour cent plus élevés que dans des restaurants comparables des villes suisses. En bref: avec la complicité des CFF, la Société suisse des wagons-restaurants exerce un véritable racket à l'égard des voyageurs.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. Dezember 1991**Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 décembre 1991*

Au printemps de 1990, la Direction générale des CFF a fixé une nouvelle politique en matière de restauration dans les trains. Les points essentiels sont les suivants:

- accès au marché des wagons-restaurants à de nouveaux exploitants;
- risques financiers et d'entreprise supportés par les exploitants eux-mêmes;
- offre différenciée par ligne;
- utilisation du wagon-restaurant en tant que support publicitaire.

La politique en matière de restauration comprend plusieurs projets à l'étude. Dès le 31 mai 1992, l'entreprise Minibuffet AG (MBAG), à Berne, reprend à son compte douze courses de wagons-restaurants desservis jusqu'ici par la Société suisse des wagons-restaurants (SSG). A la même date, Mc Donald's exploitera sous sa responsabilité deux wagons-restaurants qu'elle a financés elle-même. Ces wagons circuleront dans différents trains sur la ligne Bâle–Bienne–Genève, en remplacement d'un wagon-restaurant de la SSG.

En adaptant le service central d'exploitation des wagons-restaurants (logistique, administration), il sera possible de réduire le nombre de points d'appui.

Les prix seront fixés par l'exploitant, compte tenu des prix pratiqués par la concurrence. Ces prix seront toutefois fonction des charges particulières à ce genre d'exploitation notamment:

- point d'appui logistique pour chaque ligne avec d'importants frais de personnel;
- frais d'hôtel pour le personnel de service;
- exploitation continue (pas de fermeture hebdomadaire).

En raison de cette nouvelle politique des CFF qui instaure la concurrence entre divers exploitants, la SSG ne dispose plus de monopole tandis que les risques commerciaux seront davantage à la charge des exploitants. Par conséquent, ces derniers doivent disposer d'une large autonomie pour la fixation des prix. Aussi, à l'avenir également, les CFF ne s'immisceront-ils pas dans la formation des prix pratiqués dans les wagons-restaurants.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates**Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de rejeter la motion.

M. Ziegler Jean: Je fais une déclaration personnelle et ne défends pas la motion. Au niveau de la technique parlementaire, c'est différent.

J'ai déposé cette motion et le Conseil fédéral a tardé à y répondre, mais entre-temps il a pris les mesures qu'elle demandait. Il a supprimé le monopole dans les wagons-restaurants et il a

invité un certain nombre d'autres sociétés à s'en occuper, ainsi que des minibars, de manière à combattre, je le rappelle encore une fois, ces prix monopolistiques que chacun de nous, où qu'il habite en Suisse, a payés durant des années et qui étaient un véritable scandale. Tout d'abord, les prestations des wagons-restaurants étaient mauvaises et, ensuite, ce qu'on devait payer était scandaleux. Ainsi, entre-temps, le Conseil fédéral s'est rendu à mes raisons et a pris un certain nombre de mesures. En conclusion, il dit qu'il rejette la motion. Evidemment, ce n'est pas bien. Il aurait pu indiquer qu'il acceptait la motion puisque son contenu avait été réalisé. Le fait qu'il la rejette donne l'impression que j'ai présenté une proposition absurde.

Par conséquent, mon intervention est une déclaration personnelle pour le procès-verbal de la séance. Je remercie le Conseil fédéral d'avoir pris les mesures que demandait ma motion et je regrette qu'il n'ait pas eu la grandeur d'âme d'indiquer qu'il l'acceptait puisque son contenu a été mis en oeuvre. Je ne vais toutefois pas engager une confrontation avec lui pour sa conclusion. J'aimerais simplement que M. le conseiller fédéral nous rassure sur la question des prix cartellaires, parce qu'en Suisse 60 pour cent des prix que nous payons dans le secteur de la consommation de nourriture sont cartellisés. Il faudrait que nous ayons l'assurance que le Conseil fédéral évite que les nouvelles entreprises qui s'occuperont de l'alimentation sur les lignes de chemins de fer appliquent des accords cartellaires, ce qui serait une nouvelle catastrophe comparable à celle des prix monopolistiques. Je remercie d'avance M. Ogi, conseiller fédéral, de nous donner cette assurance.

Bundesrat Ogi: Le Conseil fédéral a de la grandeur d'âme! Il accepte la motion parce qu'elle était réalisée. La chose est liquidée. Je suis d'accord avec vous.

Auf deutsch heisst das: Die Motion ist als erfüllt abzuschreiben. Wir haben gehandelt, und das hat auch Herr Ziegler eingesehen. Was die Preise anbetrifft, kann ich Ihnen versichern, dass ich diese Entwicklung genauestens verfolgen werde.

Abgeschrieben – Classé

91.3396

Motion Schmidhalter**Aufrechterhaltung Autoverlad durch den Simplontunnel****Transport ferroviaire de voitures à travers le Simplon***Wortlaut der Motion vom 5. Dezember 1991*

Der Bundesrat wird aufgefordert, laut Bundesbeschluss über den Leistungsauftrag 1987 an die Schweizerischen Bundesbahnen und über die Abgeltung ihrer gemeinwirtschaftlichen Leistungen, den Autoverlad durch den Simplontunnel unter die gemeinwirtschaftlichen Leistungen einzureihen. Der Bundesrat legt das vom Bund abzugeltende gemeinwirtschaftliche Leistungsangebot fest.

Texte de la motion du 5 décembre 1991

Le Conseil fédéral est chargé, en vertu de l'arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des CFF et l'indemnisation de leurs prestations de service public, d'inclure le transport d'automobiles accompagnées à travers le Simplon dans les prestations de service public. Le Conseil fédéral fixe l'offre de prestations de service public, prestations que la Confédération est tenue d'indemniser.

Motion Ziegler Jean Missbräuchliche Preise in Speisewagen

Motion Ziegler Wagons-restaurants. Prix abusifs

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	91.3280
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	357-358
Page	
Pagina	
Ref. No	20 021 000