

sionsfragen können nicht sektoriell entschieden werden, um so weniger, als die heutige Verkehrspolitik eine globale und einheitliche Betrachtungsweise für alle Verkehrsmittel anstrebt. Die Anpassung der Gesetzgebung an die aktuellen Verhältnisse gehört zu den Daueraufgaben des Bundesrates. Im Rahmen der Verzichtplanung überprüft das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement Aufgaben, die aufgehoben oder delegiert werden können. Ausserdem hat der Bundesrat eine interdepartementale Arbeitsgruppe beauftragt, die Möglichkeit einer Vereinfachung und Beschleunigung des Plangenehmigungsverfahrens zu prüfen.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Der Bundesrat beantragt, die Motion in ein Postulat umzuwandeln.

*Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

94.3295

### **Motion Béguelin** **Öffentliches Dienstleistungsangebot** **Service public fédéral**

#### *Wortlaut der Motion vom 17. Juni 1994*

Ich fordere den Bundesrat auf, Massnahmen zu ergreifen, damit ein öffentliches Dienstleistungsangebot des Bundes (PTT, SBB und öffentliche Verkehrsbetriebe sowie SRG) mit gleichwertigen Grundleistungen zu gleichen Preisen im ganzen Land garantiert werden kann.

Mit dieser Motion komme ich auf ein Anliegen zurück, das ich bereits im Postulat 92.3547 vorgebracht habe. Dieses ist am 3. Februar 1993 vom Bundesrat angenommen worden. Angesichts der verheerenden Auswirkungen des Zwangs zur Rentabilität, dem bei den öffentlichen Betrieben PTT und SBB ein Sektor nach dem anderen unterworfen wird, ersuchte ich im Postulat 92.3547 den Bundesrat, die Politik zu umschreiben, die er im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen zu verfolgen gedenkt. Bis heute sind diesem Postulat keine konkreten Taten gefolgt. Der Begriff des Dienstes an der Öffentlichkeit verliert sogar weiter an Ansehen, insbesondere in den Randregionen. Diese Entwicklung ist beunruhigend, stellt sie doch die gegenseitige Solidarität, eine Grundlage unseres Bundesstaates, in Frage.

#### *Texte de la motion du 17 juin 1994*

Le Conseil fédéral est invité à prendre les mesures nécessaires pour garantir un service public fédéral offrant des prestations de base de même qualité et aux mêmes prix pour l'usager sur l'ensemble du territoire national (PTT, CFF et transports publics, SSR).

La présente motion s'inscrit dans la ligne du postulat 92.3547, accepté le 3 février 1993 par le Conseil fédéral. Ce postulat demandait au gouvernement de définir la politique de service public qu'il entendait suivre compte tenu des effets pervers de la course à la rentabilité secteur par secteur imposée aux entreprises publiques PTT et CFF. A ce jour, ce postulat n'a pas eu de suites concrètes. Et la notion de service public fédéral continue de se dégrader, en particulier dans les régions décentralisées. Cette évolution est grave car elle remet en cause la solidarité confédérale, base de notre Etat.

*Mitunterzeichner – Cosignataires:* Aguet, Bäumlín, Béguelin, Bodenmann, Borel François, Brunner Christiane, Bundi, Carobbio, Danuser, Darbellay, de Dardel, Diener, Dünki, Duvoisin, Eggenberger, Fankhauser, von Felten, Goll, Gross An-

dreas, Haering Binder, Hafner Rudolf, Hafner Ursula, Hämerle, Herczog, Jeanprêtre, Leemann, Leuenberger Ernst, Mamie, Matthey, Meier Hans, Ostermann, Pini, Rebeaud, Rechsteiner, Ruffy, Savary, Schmid Peter, Seiler Rolf, Spielmann, Stalder, Steiger Hans, Strahm Rudolf, Theubet, Thür, Ziegler Jean, Züger, Zwahlen, Zwygart (48)

#### *Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

1. Les CFF concentrent leur prestations marchandises sur le Plateau (Cargo domicile, Cargo Rail). Déjà actuellement, à distance égale, les prix «Cargo domicile» sont plus élevés dans les régions périphériques que sur le Plateau; cette tendance ne peut que s'accroître encore avec la privatisation de Cargo domicile. En trafic voyageurs régional, les CFF veulent remplacer le rail par le bus sur de nombreuses lignes. Ces projets touchent en priorité les régions décentralisées: dans presque tous les cas, il en résultera une dégradation de la qualité du service (exemple du Val de Travers) et à terme, une augmentation des tarifs pour les usagers avec, en fin de compte, un report de charges sur les collectivités régionales.

2. Avec la même vigueur que les CFF, les PTT concentrent leurs prestations. En matière de téléphone, l'adaptation tarifaire du 1er février 1994, pour la première fois, casse le principe de solidarité: dorénavant, les taxes de raccordement pour les usagers des grandes villes seront plus basses que celles des habitants des campagnes, habitants qui subiront ainsi de plus en plus le poids du réseau. Pour ce qui est de la poste, la concentration des prestations est en cours à travers la réduction du nombre des centres de tri lettres et colis. Pour les bureaux de poste dans les petites localités, au gré du départ des titulaires, les PTT proposent soit la fermeture, soit le maintien mais avec participation financière de la commune. Cette politique conduit à des différences choquantes: une commune de 300 habitants, difficile d'accès, aux faibles moyens, doit payer 12 000 francs par année pour conserver sa poste alors qu'à 30 km, une commune prospère de 1000 habitants n'a rien à payer.

En ce qui concerne le service des cars postaux, les PTT s'efforcent de réduire son déficit (190 millions de francs en 1993). La remise en cause des lignes les moins rentables est en cours et bien sûr, ces lignes sont situées dans les mêmes régions où les CFF veulent supprimer ou réduire leurs prestations de trafic régional.

#### 3. Emplois fédéraux

Jusqu'en l'an 2000, les CFF et les PTT prévoient chacun la suppression de 6000 emplois, soit un total de 12 000 auquel il faut ajouter ceux résultant du Département militaire fédéral. Ces suppressions d'emplois touchent en priorité les régions hors des grands axes économiques (Biasca, Ziegelbrücke, Erstfeld, Payerne, Thoun, St-Maurice, La Chaux-de-Fonds, Porrentruy, etc.). Ainsi ces régions, à commencer par les plus périphériques d'entre elles non seulement voient les prestations publiques offertes se dégrader et renchérir pour elles, mais en plus, elles perdent progressivement les contribuables fédéraux qui leur assuraient une base de recettes fiscales.

#### 4. L'exemple français

La France a laissé se dégrader le service public dans les régions décentralisées, avec des effets négatifs tels, que maintenant elle doit faire machine arrière: elle vient de créer le «Fonds national de péréquation» visant à réduire les inégalités de ressources entre les collectivités régionales, de même qu'un «Fonds de péréquation des transports». Ce fonds veut rendre l'ensemble des entreprises de transport opérant sur le sol français, y compris les étrangères, solidaires les unes des autres. Pour financer, par exemple, les lignes déficitaires de la SNCF, les sociétés d'autoroutes pourraient être mises à contribution. Citation d'une déclaration du ministre d'Etat Charles Pasqua: «A mesure que le critère de rentabilité a envahi un champ toujours plus large, la République, elle, s'est mise à reculer.... à force de calculer la rentabilité, des bureaux de poste, des hôpitaux et des lignes de chemin de fer, on a fini par perdre de vue l'égalité des chances et l'intégralité du territoire.» C'est exactement ce qui se passe actuellement en Suisse, avec la circonstance aggravante que le principe de solidarité est plus vital pour une confédération plurilingue

d'Etats, telle que la nôtre, que pour une république centralisée monolingue.

#### 5. Constitution

Rappelons que l'article 4 de la Constitution fédérale affirme que «tous les Suisses sont égaux devant la loi» et en particulier qu'il n'y a pas de «privilèges de lieu». L'évolution actuelle conduit tout droit à instaurer des privilèges de lieu.

#### 6. Radio/TV

La tendance accélérée en cours en matière de privatisation de la radio et de la TV pose avec acuité la question du service public en matière d'information. Cette question revêt une importance fondamentale pour le fonctionnement de notre démocratie.

#### *Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 14. September 1994*

#### *Rapport écrit du Conseil fédéral du 14 septembre 1994*

A l'heure actuelle, plusieurs textes légaux ou ordonnances concernant les régies fédérales (CFF, PTT) sont en cours de révision: la loi sur les chemins de fer, le nouveau mandat de prestations et la conception directrice des CFF, la loi sur l'organisation des PTT (LO-PTT) ou les lois sur les télécommunications (LTC) et le service des postes (LSP). Ces réformes ont en commun la définition du rôle que le «service public» est appelé à jouer. Toutefois, un bref examen des cas retenus par l'auteur de la motion montrera que cette notion, si importante dans notre pays organisé de façon fédéraliste, aux multiples dimensions politiques, culturelles et sociales, doit impérativement tenir compte des coûts de production des prestations requises. Or, depuis l'acceptation du postulat 92.3547, déposé par l'auteur et déjà consacré à la garantie du service public, la situation financière de la Confédération s'est encore aggravée. Par la suite, nous allons passer en revue les différents aspects abordés par l'auteur.

1. Les entreprises de transport public et parmi elles les CFF ont identifié un important potentiel d'économies dans les régions périphériques, ce qui n'a rien de surprenant. Toutefois, il ne saurait être question de négliger la desserte de ces régions. Il s'agit bien plus de rechercher des solutions favorables sous l'angle des coûts et adaptées aux conditions locales. Avec la révision de la loi sur les chemins de fer (cf. message 93.091), les possibilités de dialogue et de participation aux décisions accordées aux cantons sont élargies. Celles-ci ont pour effet de mieux garantir une desserte régionale appropriée à toutes parties du pays que ne le feraient quelconques normes. Mais il conviendra de définir des normes minimales. Il va de soi que l'on ne peut justifier pour une région périphérique la même densité de l'offre que dans les grandes agglomérations. C'est la demande qui doit, pour l'essentiel, définir l'ampleur de l'offre. Il peut être opportun d'examiner, lorsqu'il existe des différences sensibles dans l'offre assurée à des localités de taille comparable, si celles-ci reposent vraiment sur des niveaux de demande différents. Une extension de l'offre au-delà de ce qui est assuré présentement n'est possible par principe que si les moyens financiers correspondants sont réunis par le demandeur.

2. Pour ce qui est du réseau des téléphones des PTT, on ne saurait affirmer que les usagers des régions rurales supportent une grande partie des coûts de réseau. En effet, les coûts de desserte et d'exploitation y sont particulièrement élevés et les produits calculés en fonction des tarifs applicables à tout le pays sont plutôt bas. En outre, on rappellera que les bénéfices des PTT sont obtenus en trafic interurbain et international et qu'ils servent, en majeure partie, à combler tant les déficits de la téléphonie locale que des prestations de service public nonindemnisées de la poste (transport des journaux et revues, service des cars postaux) que le déficit restant de la poste.

A l'instar des CFF, la poste doit produire de manière plus efficiente et se comporter davantage en entreprise. L'évolution enregistrée en Suisse comme à l'étranger et surtout la concurrence croissant de la part d'opérateurs privés qui ne sont pas liés par des obligations et peuvent se concentrer sur des prestations rémunératrices («écrémage») l'y contraignent. Les mesures de rationalisation dans le transport des lettres et des co-

lis sont inévitables et ont d'ores et déjà commencé. On ne pourra pas renoncer à supprimer des emplois, mais les PTT ont toujours affirmé qu'il ne devrait pas y avoir de licenciements. On ne saurait en revanche prétendre que les suppressions d'emplois toucheront en premier lieu les régions périphériques et les régions de montagne. En revanche, il est certain que la desserte «capillaire» de ces régions requiert une forte intensité de main-d'oeuvre. On remarquera enfin que l'économie de certaines régions de montagne s'est montrée très résistante lors de la dernière récession: le taux de chômage y est resté faible tandis que l'activité se maintenait.

3. En ce qui concerne les emplois des CFF et des PTT, on doit signaler que les chiffres indiqués ont encore un caractère prévisionnel. Ils correspondent à l'état actuel des projets de réorganisation en cours. Il convient d'ailleurs de rappeler que ces suppressions d'emplois découlent souvent de décisions prises par le Parlement, lequel a demandé à maintes reprises que les régies fédérales deviennent plus performantes, plus tournées vers le marché.

La répartition régionale des emplois fédéraux est suivie régulièrement; l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail publiera en novembre prochain la statistique des emplois fédéraux par cantons et par régions (état 1993), laquelle constitue une actualisation des données de 1988, les premières disponibles. Il est encore trop tôt pour se prononcer sur les nouveaux chiffres, mais il importera d'en observer attentivement l'évolution.

4. Selon toute évidence, des instruments de financement comme ceux qu'il est prévu de créer en France ne sont pas nécessaires dans notre pays. Il n'est pas question d'un désengagement de la Confédération vis-à-vis du trafic régional. Mais, compte tenu des difficultés financières persistantes qu'elle connaît, elle doit s'efforcer de rendre sa contribution au trafic régional plus efficace et de l'assurer par les moyens les mieux adaptés à la nature de la demande. Avec la réforme de la loi sur les chemins de fer, les cantons se verront dotés d'une marge de décision accrue, tandis que la Confédération participera à la définition des critères d'offre.

5. On ne peut guère se fonder sur l'article 4 de la Constitution fédérale, très général, pour demander une offre de services publics desservant équitablement toutes les parties du pays. On peut en revanche se référer à l'article 36 de la constitution relatif au service fédéral des postes et télécommunications ainsi qu'aux principes qui régissent la formation de leurs tarifs, lesquels seront fixés aussi équitablement que possible dans toutes les parties de la Suisse. Cela ne signifie pas pour autant que la constitution prescrit un tarif unique dans l'espace. Pour ce qui est des tarifs des chemins de fer, il existe au niveau légal, par ailleurs, des prescriptions similaires.

6. En matière de radio et de télévision, il est certain que la définition du service public, telle qu'elle est contenue dans la loi et la concession régissant la SSR, correspond largement aux conceptions de l'auteur de la motion. Dans notre décision concernant RTL Suisse, nous avons amplement montré que nous entendions défendre le statut privilégié de la SSR en vue du maintien de programmes radio et TV nationaux ou destinés aux régions linguistiques.

#### *Schriftliche Erklärung des Bundesrates*

#### *Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Le Conseil fédéral propose de transformer la motion en postulat.

#### *Überwiesen als Postulat – Transmis comme postulat*

## **Motion Béguelin Öffentliches Dienstleistungsangebot**

### **Motion Béguelin Service public fédéral**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	17
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3295
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.10.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1898-1899
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 564

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.