

CH_VB 86.505 vom 19. Dezember 1986

Bundesverwaltung, 1986-12-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.505

FR: CH_VB 86.505 du 19 décembre 1986

IT: CH_VB 86.505 del 19 dicembre 1986

Erwägungen

E. 19

décembre 1986 Abstimmung - Vote Für den Antrag auf Diskussion Dagegen
offensichtliche Mehrheit Minderheit Le président: L'interpellant n'est que partiellement
satisfait de la réponse du Conseil fédéral. #ST# 86.505 Interpellation Gloor
Tarifannäherung Rapprochement tarifaire Wortlaut der Interpellation vom 18. Juni 1986
Die Unterzeichneten bitten den Bundesrat um Auskunft über die Tarifannäherung in bezug
auf die Bahn Yverdon-les-Bains-Ste-Croix (VD) und die Jurafussbahnen. Texte de
l'interpellation du 18 juin 1986 Les soussignés désirent interpellier le Conseil fédéral, s'agis-
sant du «rapprochement tarifaire» et concernant la compa- gnie du chemin de fer
d'Yverdon-les-Bains à Sainte-Croix (VD) et les compagnies de la chaîne du Jura.
Mitunterzeichner - Cosignataires: Ammann-St. Gallen, Aubry, Bäumlín, Berger, Borei,
Bratschi, Braunschweig, Bré- laz, Candaux, Carobbio, Chopard, Christinat, Deneys,
Dubois, Eggli-Winterthur, Etique, Fankhauser, Friedli, Geh- ler, Gurtner, Herczog,
Houmard, Hubacher, Jaeger, Leuen- berger-Solothurn, Leuenberger Moritz, Longet,
Magnin, Massy, Mauch, Morf, Nauer, Ott, Perey, Pini, Pitteloud, Rebeaud, Rechsteiner,
Reimann, Rime, Robbiani, Ruffy, Sal- vioni, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Stappung,
Steffen, Thévoz, Uchtenhagen, Weber-Arbon (50) Schriftliche Begründung -
Développement par écrit Le rapport final sur les travaux de la Commission fédérale de la
conception globale suisse des transports de décembre 1977, élaboré à l'intention du Conseil
fédéral, précise, à la page 227, que l'arrêté fédéral sur le rapprochement tarifaire du 5 juin
1959 a pour objet de ramener les tarifs nettement plus élevés des entreprises de transports
concessionnaires au niveau de ceux des CFF, de façon à promouvoir le développement
économique des régions défavorisées pour des raisons géographiques ou autres. Il
s'applique au trans- port des voyageurs ainsi qu'à celui des marchandises. La thèse 15 de ce
rapport stipule que la Confédération prend à sa charge le rapprochement tarifaire, considéré
comme une prestation en faveur de l'économie générale, destinée au maintien de l'habitat le
plus décentralisé possible. Il précise également que la méthode et les critères qui en
déterminent le niveau doivent faire l'objet d'un nouvel examen qui tien- dra compte des
objectifs visés. Le montant des indemnités versées par la Confédération en 1984 au titre du
rapprochement tarifaire ascende à 82 mil- lions. La part des chemins de fer de l'arc jurassien
(région 5) se chiffre à 1 277 000 francs, montant très faible par rapport à celui alloué aux 37
chemins de fer alpins. Ce maigre résultat ne découle pas seulement du plus faible trafic
enregistré par les lignes jurassiennes, mais d'une discrimi- nation, certes légale, mais
néanmoins discutable, qui se base sur la situation économique du Jura dans les années 50.
Dès lors, il est compréhensible que des interro- gations se fassent jour et que les médias
dénoncent cette situation scandaleuse qui permet à certaines compagnies alpestres d'afficher
une magnifique santé grâce à la manne fédérale. Alors que certains réseaux jurassiens
desservant des régions fortement touchées par la récession économique ainsi que par

l'érosion démographique n'ont pas les moyens élémentaires pour assurer le maintien de leurs installations, nous voyons des compagnies alpestres toucher des millions d'indemnité qui leur permettent de renouveler leur matériel, d'entretenir leurs installations ainsi qu'un important budget publicitaire, de verser des contributions aux communes desservies, voire d'allouer un dividende aux actionnaires. Les indices des tarifs virtuels utilisés pour calculer le manque à gagner des compagnies indemnisées se tiennent grosso modo dans une fourchette qui va de 140 à 1000. On mesure dès lors l'amplitude des compensations entre les tarifs virtuels et les tarifs rapprochés. Le découpage des zones donnant droit au billet d'indigène est également critiquable. Dans la zone 5, soit l'arc jurassien, la limite inférieure a été tracée linéairement en se référant à l'altitude, ce qui n'est pas le cas pour les régions alpestres, qui englobent des districts entiers, voire des cantons, sans distinction entre les agglomérations de plaine et de montagne. Il n'est pas normal que le découpage d'une région ait pour conséquence que la population d'une localité telle qu'Yverdon, pourtant desservie par une ligne de chemin de fer rapprochée, et qui participe à la couverture du déficit d'exploitation ainsi qu'au financement des rénovations techniques, se voie exclue du bénéfice de l'arrêté du 5 juin 1959 concernant le tarif indigène. On pourra nous objecter que les déficits entraînés par cette inéquité sont couverts par les pouvoirs publics. Sur ce point nous ferons remarquer que le rapprochement tarifaire est supporté exclusivement par la Confédération, alors que le déficit est supporté par la Confédération, le canton, voire les communes desservies. Le déficit comptable apparent des entreprises jurassiennes attire des regards critiques qui sont épargnés aux chemins de fer alpins qui réussissent à présenter une image plus attrayante grâce à des contributions importantes de la Confédération, versées au titre du rapprochement tarifaire. Au vu de ce qui précède, nous nous permettons d'interpeller le Conseil fédéral sur les questions suivantes:

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.