

VERTRAULICH

VERHANDLUNGSPROTOKOLL

der 18. Sitzung des Bundesrates

vom 26. Mai 1993

---

Die Sitzung beginnt bereits um 08.00 Uhr, damit Bundespräsident Ogi an der CEMT-Konferenz teilnehmen kann. Hauptthemen sind das weitere Vorgehen in bezug auf die Neuorientierung der SBB sowie die Fusionsabsichten der SWISSAIR.

OCDE - Réunion annuelle

Mme Dreifuss constate qu'un des thèmes principaux de la réunion est appelé "croissance durable". Il s'agit d'un dérapage sémantique, car ou bien l'on parle de développement durable, dans le sens de la conférence de Rio, ou bien de relance à court terme. M. Delamuraz partage cet avis, et constate que l'OCDE a un peu perdu de sa rigueur intellectuelle qui faisait en bonne partie sa force.

Neuorientierung der SBB

Bundespräsident Ogi kommentiert die Vorschläge des "Groupe de réflexion" und das weitere Vorgehen. Ziel der vorgesehenen Massnahmen ist es, die SBB effizienter zu gestalten und die Kosten des Bundes für die Bahnen zu senken. Der Zwischenbericht wurde allgemein positiv aufgenommen, auch wenn die Stilllegung von Regionallinien sowie der Abbau von andern Leistungen kritisiert wurden. Der Schlussbericht liegt nun vor und soll eine breite Diskussion ermöglichen. Das System des öffentlichen Verkehrs soll nicht demoliert, sondern effizienter gestaltet werden. Die Vorschläge haben zum Ziel, bei der SBB Kosten zu sparen. Der Regionalverkehr ist effizienter zu organisieren, und ein Teil des Verkehrs soll durch Privatbahnen oder durch die Umstellung auf Busbetrieb abgewickelt werden. In bezug auf das Verhältnis Bund - SBB wird ein durch das Parlament zu genehmigendes Leitbild erarbeitet. Bis dieses Leitbild erarbeitet ist, müsste der gegenwärtige Leistungsauftrag um zwei Jahre verlängert werden.



In der Diskussion werden die Anträge des EVED insgesamt positiv aufgenommen.

**Bundesrat Stich** ist bereit, vom Bericht Kenntnis zu nehmen; er unterstützt die Notwendigkeit eines Leitbildes für die SBB. Fraglich ist dagegen, ob der Leistungsauftrag verlängert werden soll, denn er ist inhaltlich überholt. Zudem fehlen Aussagen über die Finanzierung der NEAT sowie über die Beibehaltung des Lötschbergtunnels. Die SBB werden die für diese Bauten notwendigen Darlehen nicht zurückzahlen können. Die Zinsen belasten deshalb die Finanzrechnung. Diese Fragen müssen diskutiert werden, denn es geht um die Glaubwürdigkeit des Bundesrates und insbesondere des Finanzministers. Bundesrat Stich möchte mit dem Bundespräsidenten darüber sprechen. Skeptisch ist der Chef des EFD auch in bezug auf die Privatisierung.

**M. Delamuraz** constate que le DFTCE présente une analyse courageuse et exhaustive de problèmes réels. En effet, si la Suisse dispose du réseau de chemins de fer le plus développé du monde, il faut bien admettre que les tracés sont les mêmes qu'au siècle dernier et que les trains roulent plus ou moins à la même vitesse. Malgré les structures très lourdes, les experts ont fait leur travail. C'est maintenant à la politique d'assumer ses responsabilités. Une tâche ardue car certaines adaptations seront difficiles et problématiques du point de vue économique. Dans la présentation du rapport il faut insister sur ce point, et mettre en évidence que les propositions formulées l'ont été par des experts. Elles doivent donc encore franchir le cap des décisions politiques.

Für **Bundesrat Koller** geht es im Moment nur darum, das weitere Vorgehen festzulegen. Man kann sich angesichts der Dringlichkeit der Reformen fragen, ob es nicht zweckmässiger wäre, das Leitbild und die Gesetzesrevision gleichzeitig in Angriff zu nehmen.

**M. Cotti** constate que le DFTCE a fait un excellent travail. Le Conseil fédéral a poursuivi une politique visant à transférer le trafic de la route au rail. Si l'on veut poursuivre dans cette voie, il est important d'élaborer un compte routier qui tienne compte également des coûts indirects des différents moyens de transport.

**Bundesrat Villiger** dankt für die gute Studie, doch fragt er sich, ob die Vorschläge radikal genug sind. Die Kostenentwicklung der Bahnen zwingt zu mutigen Entscheidungen. Diese betreffen nicht nur die Strukturprobleme, sondern auch die künftigen teuren Vorhaben. Können Bahn 2000

und NEAT gleichzeitig in Angriff genommen werden? Ein Ueberdenken ist nötig, und allenfalls müssen Prioritäten gesetzt werden. Für die verschiedenen Verkehrsträger sollten die Spiesse gleich lang sein. Doch dies ist politisch schwierig zu erreichen. Betreffend den Regionalverkehr müssen Modelle erarbeitet werden, denn juristische Konstruktionen lösen noch keine Probleme. Das vorgesehene Leitbild muss auch die finanzpolitischen Rahmenbedingungen festlegen. Wirtschaftliche Lösungen können nur getroffen werden, wenn der Rahmenkredit für die Bahnen festgelegt worden ist. Der öffentliche Verkehr muss finanziell unterstützt werden, doch die Höhe der nötigen Mittel muss im voraus begrenzt werden.

Mme Dreifuss juge elle aussi le rapport très intéressant. Comme M. Delamuraz l'a dit, il est néanmoins nécessaire, en ouvrant la discussion, d'émettre la réserve selon laquelle les différentes propositions devront donner lieu à une analyse et à des décisions ultérieures. Il y a un problème de délais, car la vérité des prix des différents moyens de transport, ainsi que les taxes CO<sub>2</sub> ne pourront voir le jour en même temps que la réforme. Il faut donc éviter d'aller trop vite, car le danger existe que lorsque la vérité des prix sera instaurée l'on ne disposera plus que d'un seul marché de la mobilité. En outre, il faut considérer également les répercussions économiques et conjoncturelles des propositions formulées par le groupe de réflexion. Est-il supportable de supprimer 1'000 emplois par année? Les CFF ont une responsabilité également sur le plan conjoncturel. C'est au Conseil fédéral de le dire clairement.

Bundespräsident Ogi nimmt zu den aufgeworfenen Fragen Stellung. Der Leistungsauftrag 87 kann nicht mehr erfüllt werden. Die Frage der Verlängerung wird geprüft. Die heutige Diskussion zeigt die Notwendigkeit eines Leitbildes. Der "Groupe de réflexion" hatte den Auftrag, alle möglichen Massnahmen zu studieren, damit das Defizit der SBB bis zum Jahr 2000 nicht von 15 auf 30 oder gar 32 Milliarden wächst. Der Chef des EVED teilt den Wunsch, in den verschiedenen Unterlagen klar zum Ausdruck zu bringen, dass noch keine politischen Entscheide getroffen worden sind. Im Leitbild wird auch die Frage der NEAT behandelt. Darüber wird er noch mit Bundesrat Stich sprechen. Das Leitbild muss klar zum Ausdruck bringen, was die SBB den Bund kosten darf. Die Frage der Strassenkosten ist politisch zu lösen. Sie muss aber angepackt werden. Der Bundespräsident kündigt an, dass der Bundesrat nach den Sommerferien an einer Klausursitzung einen Leitbildentwurf diskutieren wird.

## Projekt ALCAZAR der SWISSAIR

Bundespräsident Ogi analysiert die Lage der Zivilluftfahrt und die Absichten der SWISSAIR, mit KLM, SAS und AUA über einen Zusammenschluss zu verhandeln. Die Zivilluftfahrt befindet sich in einer schwierigen Phase.

Die Globalisierung des Luftverkehrs, die weltweite Deregulierung und Liberalisierung, die Oeffnung der Märkte, das wirtschaftliche Zusammenwachsen ganzer Kontinente - EG, NAFTA -, aber auch das Erstarren der sogenannten Dritten Welt, die neue Konkurrenz aus Niedriglohnländern, insbesondere Asiens, machen der Zivilluftfahrt schwer zu schaffen. Solche Phasen hat es zwar schon früher gegeben und die SWISSAIR ist mit ihnen stets fertig geworden. Ein- oder zweimal allerdings auch mit Bundeshilfe. Heute greifen die Probleme etwas tiefer. Die strukturellen Aenderungen dürften voraussichtlich nachhaltig sein. Die SWISSAIR hat sich bisher sehr gut geschlagen. Sie gehört zu den ganz wenigen Gesellschaften, die in den letzten schwierigen Jahren stets einen Gewinn ausweisen konnten. Sie gehört zu den wenigen Gesellschaften, die nicht die Hilfe der öffentlichen Hand in der einen oder anderen Form in Anspruch nimmt. Trotzdem stellt sich die Frage, ob in diesem geänderten Umfeld SWISSAIR auch künftig allein noch zu bestehen vermag. Oder ob sie strategische, globale Allianzen schmieden muss, bis hin zur Aufgabe der Selbständigkeit. Die SWISSAIR gehört im internationalen Vergleich zu den kleinen Luftverkehrsgesellschaften. Experten sind der Meinung, dass es in einigen Jahren in Europa nur mehr 4-5 Airlines geben wird. Ueber die Zukunft der SWISSAIR haben nicht nur die SWISSAIR-Organen das Sagen. Es sind politische, ja staatspolitische Entschiede zu fällen. Zwar besitzt der Bund nur gerade sieben Prozent des Aktienkapitals. Die öffentliche Hand - Kantone, Städte, Gemeinden, Kantonalbanken etc. - sind insgesamt im Besitze von 20,5 Prozent. Die SWISSAIR ist also zu rund 80 Prozent eine private Gesellschaft. Das gilt es einerseits zu respektieren. Andererseits ist die SWISSAIR nicht irgendeine Gesellschaft. Sie ist vom Bundesrat konzessioniert, und sie trägt das weisse Kreuz im roten Feld in die Welt. Sie ist quasi ein Markenzeichen unseres Landes. Die SWISSAIR-Organen haben beschlossen, strategische Allianzen zu prüfen. Es ist richtig, dass solche Optionen, solche Möglichkeiten sorgfältig geprüft und abgeklärt werden. Lose Kooperationen, wie sie die SWISSAIR mit SAS und AUA eingegangen ist, stossen zunehmend auf wettbewerbsrechtliche Probleme (Europäisches Kartellrecht). Mit dem Projekt ALCAZAR ist nun eine konkrete Möglichkeit aufgetaucht, die von den politischen Instanzen Grundsatzentscheide fordern wird, Grundsatzentscheide, die voraussichtlich unter Zeitdruck gefällt werden müssen. Bundespräsident Ogi hat sich stets über den Fortgang der Gespräche informieren lassen und ist mit Repräsentanten und Organen der SWISSAIR in persönlichem Kontakt getreten und hat den Bundesrat laufend informiert. Er hat auch dafür gesorgt, dass die SWISSAIR-

Geschäftsleitung mit der Spitze anderer Departemente Kontakt aufnimmt. Trotzdem kann und will er heute keinen Antrag stellen. Hierzu ist die Informationslage noch zu unvollständig. Auf verschiedene, in der Informationsnotiz vom 23. März 1993 an den Bundesrat als wesentlich bezeichnete Fragen hat er noch keine Antwort erhalten. Er erwähnt z.B. die Frage des Sitzes, die luftverkehrsrechtlichen Fragen oder die Frage nach alternativen Möglichkeiten. Ist denn die Flucht in die Fusion wirklich der einzige Weg, um die Substanz der Gesellschaft zu sichern? Gibt es nicht allenfalls die Möglichkeit, Kooperationen einzugehen, welche der SWISSAIR eine Mehrheitsstellung (51%) sichern? Möglichkeiten, die gewährleisten, dass unserem föderalistischen Staatsaufbau auch im Bereiche der Zivilluftfahrt weiterhin Rechnung getragen wird (Flugplätze Zürich, Genf, Basel, Lugano, Bern)? Das für die heutige Sitzung unterbreitete Aussprachepapier mit Anhängen betrachtet er als weiteren wichtigen Mosaikstein in der Informationskette. Die SWISSAIR sollte die Gespräche im Rahmen von ALCAZAR fortsetzen und die Entscheidungsgrundlagen vertiefen und komplettieren können. Der Bundesrat sollte ihr dabei nicht in den Rücken fallen. Andernfalls müsste er auch bereit sein, die Konsequenzen mitzutragen. Mit Blick auf die volkswirtschaftliche und politische Bedeutung der Zivilluftfahrt im allgemeinen und der SWISSAIR-Gruppe im besonderen, bereitet aber die aktuelle Situation in verschiedener Hinsicht Sorgen, insbesondere der ausserordentliche Zeitdruck, unter dem SWISSAIR zu stehen scheint, das Fehlen von Planungsalternativen und die faktische Irreversibilität des Prozesses.

Der Bundespräsident kommt deshalb zu folgenden Schlussfolgerungen:

- Der Vorsteher des EVED richtet an die Geschäftsleitung der SWISSAIR ein Schreiben und fordert sie auf, neben dem Projekt ALCAZAR Alternativen zu prüfen, welche die Selbständigkeit des Unternehmens grundsätzlich gewährleisten. Nötigenfalls ist hierzu ein neutraler Unternehmensberater beizuziehen.
- Bevor irreversible Entscheide getroffen werden, ist der Bundesrat formell zu informieren, die wesentlichen Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens, auf die Arbeitsplätze und auf die Stellung der Schweiz in der Zivilluftfahrt sind darzustellen. Luftverkehrsrechtliche Folgen und der Sitz der neuen Gesellschaft sind zu klären.
- Der SWISSAIR ist darzulegen, dass mit Blick auf die grosse Tragweite des Entscheides eine sehr sorgfältige Abklärung - inkl. Prüfung von Alternativen - trotz Zeitdruck unerlässlich ist.

Ueber diesen Entscheid soll am Ende der Bundesratssitzung nach einer Orientierung der Führung der SWISSAIR informiert werden.

Bundesrat Stich betrachtet eine vertiefte Diskussion im Bundesrat als unerlässlich. Er kann die Schlussfolgerung des Bundespräsidenten teilen: Die SWISSAIR soll auch Alternativen studieren und den Bundesrat detailliert informieren, bevor Entscheide getroffen werden. Die Lage ist nicht einfach, denn es bestehen auch rechtliche Probleme. Die Haltung der Kartellbehörden der EG ist als schizophren zu definieren. Sie halten eine Zusammenarbeit für kartellrechtlich bedenklich, und gleichzeitig scheinen sie bereit zu sein, einen Zusammenschluss zu akzeptieren. Dies ist Machtpolitik. Viele Fragen sind noch offen: Wo wird die neue Gesellschaft ihren Sitz haben? Wie werden die Gewinne verteilt und versteuert? Wird die Bundeskompetenz, Luftverkehrsabkommen abzuschliessen, nach Brüssel vergeben? Dann hätte die Schweiz nichts mehr zu sagen. Die SWISSAIR hat für die Schweiz eine sehr grosse Bedeutung. Ihre Zukunft muss deshalb den Bund beschäftigen. Am besten wäre es, wenn die einzelnen Fluggesellschaften nicht mehr von den Staaten subventioniert würden. Bei dem heutigen Verdrängungswettbewerb muss auch die Frage geprüft werden, was die SWISSAIR den Staat kosten darf. Bei solch schwierigen Entscheiden wirkt sich der Zeitdruck negativ aus. Es stellt sich auch die Frage, was bei der vorgesehenen Fusion mit der Balair und der Crossair passiert.

M. Delamuraz a discuté le projet ALCAZAR avec MM. Goetz et Loepfe, ainsi qu'avec M. Sutter de Crossair, qui est très sceptique, et M. Hayek qui considère que SWISSAIR va trop vite. Pour SWISSAIR, il est difficile de ne pas établir des liens avec d'autres compagnies aériennes. Mais on n'a pas la preuve que des solutions autres que la fusion ne sont pas possibles. On a le sentiment que les dirigeants de SWISSAIR sont en proie à la peur et se contentent donc de solutions rapides. Ils semblent avoir tendance à sous-estimer la valeur de leur compagnie. Il ne s'agit pas de la valeur sentimentale, même si SWISSAIR représente la Suisse à l'étranger, mais bien de la valeur intrinsèque. Accepter au sein de la nouvelle société d'avoir la même part de 30 pour cent que KLM et SAS c'est du défaitisme. Actuellement, les solutions de rechange manquent. Il faut surtout se poser la question de savoir s'il est absolument nécessaire d'aller si loin, car ce projet signifie qu'il n'y aura plus de politique nationale dans le domaine de l'aviation. Il est certain que le siège de la nouvelle société ne sera pas installé en Suisse. Il est donc indispensable de prendre des contacts avec SWISSAIR car la décision que la compagnie a l'intention de prendre est trop importante pour notre pays.

Auch wenn der Bund nur 7% der Aktien der SWISSAIR besitzt - so Bundesrat Koller -, muss eine Statutenrevision vom Bundesrat genehmigt werden. Dies zeigt die grosse Verantwortung des Bundesrates, denn ohne seine Zustimmung kann das Projekt ALCAZAR nicht realisiert werden. Der Bundes-

rat befindet sich in einem Dilemma: Betriebswirtschaftlich spricht viel für die Fusion, in bezug auf die Eigenständigkeit aber spricht alles dagegen. Das Tempo der Fusionsabsichten ist ebenfalls problematisch.

Pour M. Cotti, à part le fait qu'il n'est pas sûr que du point de vue de la gestion la fusion soit la bonne solution, il y a des aspects qui dépassent ce cadre purement économique. La première variante est le maintien d'une grande autonomie de SWISSAIR, qui pourrait chercher des collaborations sans fusionner. Le Conseil fédéral devra faire étudier lui-même les conséquences, sur le plan de la gestion économique, des différentes solutions. Il faut examiner également s'il est judicieux que SWISSAIR ait 30 pour cent seulement des parts de la nouvelle société. A ce propos, il faut connaître la valeur effective de SWISSAIR, dans la perspective également des évolutions envisageables. On a l'impression que la répartition qui attribue 30 pour cent à SWISSAIR, 30 pour cent à KLM, 30 pour cent à SAS et 10 pour cent à AUA est une prémisse, un but à atteindre, plutôt que le résultat d'une étude. Il y aura donc des compensations à payer à SWISSAIR.

Bundesrat Villiger hat schriftlich zahlreiche Fragen zur vorgesehenen Fusion unterbreitet. Bundespräsident Ogi nimmt dazu Stellung. Die Einflussmöglichkeiten der politischen Behörden gehen weit über deren Stellung als Aktionär hinaus. Für die Realisierung der Absichten der SWISSAIR müssen zuerst die Statuten, und in der zweiten Phase sogar das Gesetz, geändert werden. Die SWISSAIR wird aufgefordert, Alternativen vorzulegen, denn es ist nicht ersichtlich, dass nur eine Fusion die Zukunft der Gesellschaft sichern kann. Bis heute sind noch keine Entschiede erfolgt, doch die Zeit drängt. Die SWISSAIR erarbeitet auch eine Rückzugsmöglichkeit. Deren Auslösung wäre aber kostspielig. Die Frage des Hauptsitzes ist noch nicht entschieden. Die Chancen der Schweiz wären besser, wenn rasch ein bilaterales Luftverkehrsabkommen mit der EG abgeschlossen würde. Auch die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze sowie auf die Flughäfen in der Schweiz sind noch nicht geklärt. Das EVED hat den Bundesrat bereits im Januar und dann im März über die Absichten der SWISSAIR informiert. Die Spitze der SWISSAIR hat auch bei den Bundesräten Stich, Delamuraz und Cotti vorgesprochen.

Bundesrat Villiger dankt für diese Stellungnahme und bemerkt, dass der Bundesrat sich in einem Dilemma befindet. Ermöglicht er die Fusion, dann verliert die Schweiz die SWISSAIR. Ermöglicht er sie nicht, dann wird die SWISSAIR zum Problemfall wie die SBB. Neue Studien helfen recht wenig, denn für die SWISSAIR gibt es nur drei Alternativen. Die erste besteht in einer Marktnischenpolitik. Wenn die SWISSAIR diese gut betreibt, scheint

dieser Weg nicht unmöglich. Die SWISSAIR kann auch eine Kooperationsstrategie wählen, doch hier sind internationale Probleme zu befürchten. Schliesslich kann die SWISSAIR die vorgesehene Fusion anstreben. Diese birgt aber gewaltige Risiken in sich. Vier Kulturen müssten zusammenarbeiten. Dies ist schwierig. Eine Fusion allein hat noch nie wirtschaftliche Probleme lösen können. Trotz diesen Bedenken befürchtet **Bundesrat Villiger**, dass die Fusion nötig sein wird, wenn man vermeiden will, dass die SWISSAIR durch Milliarden aus der Bundeskasse subventioniert werden muss. Trotzdem ist es notwendig, Alternativen aufzuzeigen, auch aus politischen Gründen.

**Mme Dreifuss** est d'accord avec les conclusions du président Ogi. Il est néanmoins nécessaire que la question soit surtout traitée du point de vue de l'économie d'entreprise, car il n'y a pas de solution CFF envisageable pour SWISSAIR. Les questions en suspens, concernant notamment l'emploi, le plan social, le marché du travail, les conséquences pour Bâle et pour Crossair doivent trouver une réponse.

**Bundespräsident Ogi** stellt fest, dass alle Bundesräte seine Vorschläge unterstützen: Die SWISSAIR muss auch Alternativen präsentieren und den Bundesrat genau informieren, bevor definitive Beschlüsse gefasst werden. Nachdem die Spitze der SWISSAIR über diese Entscheide orientiert wird, soll **Vizekanzler Casanova** diese auch der Öffentlichkeit mitteilen. Der Rat ist damit einverstanden.

#### PC-7-Exporte nach Südafrika

Nachdem **Vizepräsident Stich** die Leitung der Sitzung übernommen hat, kommentiert **Bundesrat Villiger** die Lage. Der Rat hat von den technischen Modifikationen am PC-7 Kenntnis zu nehmen, die Frage der ERG zu beschliessen und die Lage nach den Gesprächen mit dem ANC zu beurteilen. In bezug auf die technischen Modifikationen ist die Lage klar: Alle Experten teilen die Meinung, wonach die Bedingung des Bundesrates erfüllt sind. Die Gespräche mit dem "Aussenminister" des ANC, **Thabo Mbeki**, haben klar ergeben, dass sich der ANC nicht mehr grundsätzlich gegen die Lieferungen des PC-7 ausspricht. Diese Flugzeuge sollen aber erst nach den Wahlen, welche den ANC voraussichtlich zu Regierungsverantwortung führen, geliefert werden.

**M. Cotti** partage cet avis. Il est important de constater que **M. Thabo Mbeki**, lors de ses discussions officielles à Berne, était accompagné de l'ambassadeur d'Afrique du Sud. Il s'agit d'un signe politique important. L'ANC, qui



avait toujours eu une attitude négative vis-à-vis des exportations de PC-7, et qui avait même laissé entendre qu'elle aurait remis en discussion le contrat le jour où elle assumerait des responsabilités gouvernementales, est devenue plus souple dans son appréciation. La seule condition est que les avions ne soient livrés qu'après les élections. Le secrétaire d'Etat Kellenberger a été chargé de maintenir les contacts avec l'ANC. Une décision ne devrait pas être prise avant qu'un signe plus clair nous parvienne.

**M. Delamuraz** annonce que de son côté avoir rencontré à titre privé M. Nelson Mandela. Lui aussi n'est pas à priori contraire à la livraison des PC 7 même s'il n'a donné aucune garantie.

**Bundesrat Stich** informe schliesslich über das Interesse Südafrikas, bei der Weltbank wieder mitzumachen und in die schweizerische Ländergruppe integriert zu werden. Dies ist aber erst möglich, wenn der ANC an der Regierung beteiligt ist.

Nach dieser Diskussion beschliesst der Rat, die Frage der PC-7-Exporte auf seine nächste Sitzung zu verschieben.

### **Bundesgesetz über die politischen Rechte**

Der Rat ist mit den Anträgen der Bundeskanzlei einverstanden, auch wenn die Verlängerung der Fristen für das Referendum von 90 auf 100 Tage kritische Fragen aufwirft. **Bundesrat Koller** informiert darüber, dass der Bericht von Professor Aubert über die Europakompatibilität der Volksrechte noch im Juni abgeliefert wird.

### **Musée international de la Croix-Rouge**

**M. Cotti** propose de compenser dans d'autres secteurs de son département la moitié des frais nécessaires pour maintenir en activité ce musée. **M. Stich** accepte cette proposition de compromis, mais fait remarquer que les frais de gestion du musée, notamment le salaire de son directeur, doivent également être revus à la baisse.

### **AF visant à renforcer les structures économiques régionales**

Le Conseil reprend la discussion sur la question de savoir s'il faut prévoir pour les prochaines dix années

des crédits d'engagement de 60 ou de 50 millions de francs seulement. M. Delamuraz souligne qu'il s'agit de sommes modestes par rapport à la tâche à accomplir. M. Stich serait d'accord d'accepter un crédit de 60 millions de francs à condition que les allègements fiscaux prévus à l'article 8 de l'arrêté soient impossibles. Quels ont été les montants de ces allègements fiscaux? Pour permettre de répondre à cette question de Mme Dreifuss, la décision est renvoyée.

### Réglementation de la main-d'oeuvre étrangère

M. Stich propose que le nombre des saisonniers soit diminué de 25 pour cent et celui des annuels admis pour la première fois de 30 pour cent. Il est nécessaire que le Conseil fédéral tienne compte de la situation sur le front du chômage et limite le nombre des étrangers. M. Delamuraz s'oppose à de telles réductions. Pour ce qui concerne les saisonniers, une réduction est déjà prévue dans la réglementation actuelle. Il faut tenir compte des besoins de l'économie et des régions qui nécessitent une main d'oeuvre saisonnière. Il n'est en outre pas possible de réduire le nombre des annuels, car on ne pourrait plus intégrer les saisonniers qui ont acquis ce droit. Cette appréciation est partagée par M. Koller. Le nombre des saisonniers est en diminution. L'administration voulait augmenter celui des annuels, mais cette proposition a été refusée. Il s'agit d'une réglementation équilibrée qui ne donne pas de faux espoirs. Mme Dreifuss ne partage pas cet avis. Les saisonniers doivent diminuer en nombre. Le Conseil fédéral a affirmé sa volonté d'abolir le statut des saisonniers. Il faut maintenant que les actes suivent. Pour ce faire, il n'est pas possible, comme M. Stich le propose, de réduire également le nombre des annuels. MM. Delamuraz et Koller se disent d'accord de revoir la question.

### UMFRAGEN

- M. Delamuraz - se rendra demain à Minsk pour rencontrer les autorités de Biélorussie.
- BR Koller - Die Medien haben über eine Spionagetätigkeit des französischen Nachrichtendienstes gegenüber Schweizer Firmen berichtet. Die Firmen wurden orientiert und das Sicherheitsdispo-

sitiv verstärkt. Die Bundesanwaltschaft hat Ermittlungen aufgenommen.

- M. Cotti**
- en vue des négociations avec le Liechtenstein, il faudra fixer une date avec les membres de la délégation du Conseil;
  - quelles suites faut-il donner à la lettre du comité d'initiative pour une exposition nationale en Valais en l'an 2000? M. Delamuraz précise que c'est son département qui examine la question. Avant de prendre position, il faut savoir officiellement si le canton du Tessin renonce à organiser l'exposition prévue en 1998.
- Chanc. Couchepin**
- informe des absences et des présences à l'"Abendschoppen" du soir;
  - en prévision de la rencontre avec les partis gouvernementaux sur l'intégration européenne, le bureau de l'intégration est chargé de préparer un document.
- BR Stich**
- wird heute den Finanzminister von Aserbaidshan empfangen.

14. Juni 1993

SCHWEIZERISCHE BUNDESKANZLEI

geht an:

- Departementsvorsteher/in (7)
- Bundeskanzler (1)
- Vizekanzler/in (2)