

zeitig sind die Rationalisierungsmassnahmen fortzusetzen, und zwar unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass der Bahnbenützer nicht unzumutbar betroffen wird. Diese Aufgaben – ob Förderung des Huckepackverkehrs, Reduzierung des Stückgutverkehrs oder Rationalisierung – müssen nun aber auch finanziert werden. Es würde daher am falschen Ort gespart, wenn man den Bauvoranschlag in der vorliegenden Botschaft noch weiter kürzen würde.

Angesichts der enormen Bedeutung der SBB in sozialer und siedlungspolitischer Hinsicht ist die sozialdemokratische Fraktion für Eintreten und Zustimmung zur vorliegenden Botschaft. Gleichzeitig gibt sie aber auch der Erwartung Ausdruck, dass raschmöglichst alles für eine Strukturbereinigung und eine Beseitigung der Wettbewerbsvorteile der Strasse vorgekehrt wird.

**M. Aubert:** Je m'exprime au nom du groupe libéral, qui vous propose l'entrée en matière.

Il n'est plus question de contester l'excédent des dépenses des Chemins de fer fédéraux. Il s'agit plutôt de les expliquer.

Depuis quelque temps, on reproche aux CFF d'être responsables pour une bonne part de la crise financière dans laquelle la Confédération se débat aujourd'hui. On a dit, au Conseil des Etats, que leur «déficit» était «inacceptable». Bref, on fait aux CFF un véritable procès.

Or je crois que le dossier des CFF est tout à fait défendable. C'est ce dossier que j'aimerais plaider devant vous, en rappelant quelques vérités toutes simples.

1. Les Chemins de fer fédéraux sont un service public.
2. Les CFF n'ont pas de monopole.
3. Les CFF sont, au regard de l'opinion, victimes d'une illusion comptable.
4. La croissance brutale de l'excédent des dépenses est aisément justifiable.
5. Les CFF font des économies, comme on le leur demande.

1. Les CFF sont un service public.

Ils doivent fournir des prestations difficiles qu'une entreprise privée se garderait bien d'offrir. Ils desservent des régions peu peuplées et peu industrielles. D'ailleurs, c'est tout à fait normal. Si l'entreprise était rentable, l'économie privée pourrait s'en charger elle-même. Il est de la nature d'un service public d'être déficitaire et d'être soutenu, du moins en partie, par l'impôt.

2. Les CFF n'ont pas de monopole.

C'est vrai, il y a quelques services publics qui équilibrent leurs comptes. C'est, au niveau fédéral, le cas des PTT: 5 milliards de recettes, 5 milliards de dépenses. Oui, mais les PTT jouissent d'un monopole. Ils n'ont pas à craindre la concurrence. Si vous voulez téléphoner, vous êtes bien obligés de passer par l'entreprise, au prix qu'elle vous impose.

Les CFF, eux, n'ont jamais eu de monopole sur le transport de choses. Ils ont perdu le monopole de fait qu'ils avaient sur le transport de personnes. Ils sont exposés à la double concurrence des camions et des automobiles individuelles, au point que, maintenant, ils n'exécutent plus que 15 pour cent des transports motorisés de personnes et 45 pour cent des transports motorisés de choses. Dans ces circonstances, on ne peut pas leur demander d'avoir des tarifs qui leur permettent de couvrir leurs frais.

3. Je pense que les CFF sont victimes, aux yeux de l'opinion publique, d'une illusion comptable.

Parce qu'ils ont été institués en une régie distincte de l'administration centrale, on remarque très bien que leurs dépenses excèdent leurs recettes. Parce qu'ils perçoivent un prix pour leurs prestations, mais un prix qui ne couvre pas leurs frais, on dit qu'ils font du déficit.

Mais, si les comptes des CFF étaient intégrés aux comptes de la Confédération, si les dépenses et les re-

cettes des CFF étaient ajoutées aux dépenses et aux recettes générales de la Confédération, on verrait peut-être les choses autrement.

On verrait que les CFF sont moins «déficitaires» que la défense nationale: de Département militaire fédéral dépense 3 milliards de francs et encaisse 50 millions de francs.

On verrait que les CFF sont moins «déficitaires» que l'aide à la recherche et à l'enseignement universitaire: le Département fédéral de l'intérieur dépense, à cet effet, 880 millions de francs et il encaisse 40 millions.

On verrait que les CFF sont moins «déficitaires» que les œuvres sociales de la Confédération: les versements à l'AVS, à l'AI et à l'assurance-maladie s'élèvent à 2,5 milliards de francs, sans contrepartie.

Au fond, nous nageons en plein paradoxe. Si les CFF étaient gratuits, on ne dirait pas qu'ils sont déficitaires. On les prendrait pour ce qu'ils sont: un service public que la Confédération doit, normalement, soutenir. Mais, parce qu'ils demandent à leurs usagers de couvrir les deux tiers environ de leurs dépenses, on dit qu'ils sont coupables.

4. Je sais bien que ce qui frappe le plus l'opinion publique, c'est la croissance brutale et récente de l'excédent des dépenses. Jusqu'à la fin des années soixante, les comptes étaient à peu près équilibrés. Depuis 1971, la situation s'est détériorée: 50 millions, puis 20 millions d'excédent de dépenses. Depuis 1973, nous sommes entrés dans la période des grands excédents: 100 millions, 230 millions, 620 millions et, en 1976 et 1977, environ 750 millions.

Que s'est-il passé? Un de mes amis, dans cette salle, me demandait l'autre jour: «Peux-tu m'expliquer, toi, ce qui s'est passé ces dernières années?» Je crois qu'on peut l'expliquer sans grand-peine. C'est tout simple: d'une part, mais subitement, les recettes ont diminué et, d'autre part, les dépenses ont considérablement augmenté.

Tout d'abord, non seulement les recettes n'ont pas augmenté, comme on pouvait l'espérer, mais elles ont diminué.

Je ne pense pas ici au transport des personnes. Avec l'augmentation des tarifs, on attend un accroissement d'environ 90 millions de francs. Mais, en quatre ans, le transport des marchandises a baissé d'environ 230 millions de francs. Les causes de cette diminution sont connues. C'est le ralentissement de l'économie, c'est l'élévation du franc suisse, ce sont nos difficultés de transit avec le nord de l'Italie, c'est la concurrence des transports routiers. Résultat: une diminution totale de 140 millions.

Les dépenses, elles, ont augmenté.

Tout d'abord les dépenses de personnel, par 320 millions.

On oublie trop souvent que les CFF sont une entreprise caractérisée par une forte proportion de travail humain. Les dépenses de personnel y représentent environ 60 pour cent des dépenses totales. C'est somme toute assez normal pour une entreprise compliquée, qui est ouverte au public dix-huit heures sur vingt-quatre et, le samedi, et le dimanche, et les jours fériés.

Mais le coût d'un agent s'est considérablement accru depuis 1970. Il était alors de 24 000 francs, il est aujourd'hui de 45 000 francs. De 1973 à 1977, il a passé de 36 000 francs à 45 000 francs. Les CFF n'y sont pour rien, c'est nous qui l'avons voulu, c'est l'effet de la législation sur les fonctionnaires. Je n'entends pas contester ici la légitimité de ces améliorations, mais leurs conséquences sont évidentes dans une entreprise qui, autant que les CFF, recourt au travail des hommes.

Enfin, les dépenses d'investissement, amortissements et intérêts, on aussi augmenté par 270 millions.

C'est peut-être là que les CFF s'exposent à la plus vive critique. Comment! ils continuent d'investir, alors que le produit de leurs services a régressé.

De ces investissements, la moitié est consacrée au renouvellement du réseau, qui consiste à maintenir les installations en les adaptant au progrès technique et en amélio-

rant la sécurité. Les CFF, vous l'admettez, ont un problème de sécurité que les PTT ne connaissent pas.

L'autre moitié des investissements se répartit entre la rationalisation et l'extension. La première se passe de commentaires, on ne va tout de même pas en faire reproche aux Chemins de fer fédéraux. Cette rationalisation est tout à fait normale, elle sert, elle aussi, à renforcer la sécurité, elle sert à réduire le nombre des agents. Reste l'extension. Il ne faut pas entendre, par là, un élargissement du réseau: il y a longtemps que les CFF y ont renoncé, la ligne du Heitersberg était une exception. Il s'agit plutôt du doublement de lignes. Il s'agit surtout des gares de triage. Car les Chemins de fer fédéraux continuent à croire – et je pense qu'ils ont raison – que leur vocation naturelle est dans le transport de matières pondéreuses sur les longues distances.

Enfin, on observera que les Chemins de fer fédéraux, par leurs investissements, cherchent à se conformer à cette politique de «relance» que nous avons si souvent réclamée dans notre Assemblée.

5. «Et les économies! Font-ils des économies les CFF?» Oui, ils en font, notamment dans le domaine du personnel. Ils avaient 44 000 agents en 1964, ils n'en avaient plus que 42 000 en 1973, ils en ont aujourd'hui moins de 40 000. Mais si, par économies, vous entendez le démantèlement du réseau, l'arrachage de voies, la suppression de courses, bref tout ce que l'on appelle, dans un langage pudique qui n'ose même plus désigner les choses par leur nom, le «redimensionnement» de l'entreprise, alors ce serait, sauf quelques cas particuliers, une capitulation honteuse devant les contingences d'un moment, ce serait même, à dire d'experts, une capitulation qui rapporterait fort peu.

Je ne veux pas entrer dans la polémique. La concurrence entre le rail et la route pour les transports à longue distance fait l'objet d'études et de rapports dont nous serons bientôt saisis et qui nous fourniront l'occasion d'un beau débat. Pour l'instant, je résume ce qu'il me paraît nécessaire de faire comprendre au peuple suisse:

Les CFF sont un service public.

Les CFF n'ont pas de monopole.

Les CFF ne sont pas plus déficitaires qu'un service public fédéral qui n'a pas de monopole.

Par conséquent, il est normal que la Confédération les soutienne comme les autres services.

Voilà, approximativement, ce que pense le groupe libéral.

**Kloter:** Ich verzichte darauf, Ihnen auch eine Analyse zu geben, warum die SBB, unsere Landesbahnen, heute in der Situation einer Krise stehen; das ist nun zur Genüge getan worden. Ob alles, was gesagt wurde, zutrifft, ist doch in Frage zu stellen. Bei der Diskussion um das Budget der Bundesbahnen ist zu berücksichtigen, dass die SBB nicht nur ein kommerziell zu führendes Unternehmen darstellen, sondern ein hochpolitisches Unternehmen, das es in seiner Konsequenz der Generaldirektion, dem Bundesrat, aber auch uns Parlamentariern schwierig macht, gewisse unpopuläre Entscheide zu treffen. Ein politisches Unternehmen sind die SBB nicht nur darum, weil sie im öffentlichen Besitze stehen, weil sie ein Unternehmen sind mit zirka 40 000 Arbeitnehmern, sondern vor allem auch ihrer Aufgaben wegen. Die Bundesbahnen haben Aufgaben zu erfüllen, die ein kommerziell, betriebswirtschaftlich geführtes Unternehmen nicht übernehmen würde. Denken wir nur an die Aufgabe, die sich aus regional- und landesplanerischen Zielsetzungen ergeben, denken wir an die Aufgabe der Bahn, die sie unserer Landesverteidigung wegen zu erfüllen hat. Zudem ist sie in ihrer Handlungsfähigkeit und Handlungsfreiheit eingeengt durch Gesetze, die es ihr nicht erlauben, ihre Arbeitnehmer in gleichem Sinne zu behandeln, wie das heute in der Krise gewisse Privatunternehmen tun dürfen und können. Diese Aufgaben sind der Rendite feindlich und gegenläufig, und darum müssen wir

der Bahn zum vorneherein ein gewisses Verständnis entgegenbringen. Es ist bereits in aller Breite auf diese volkswirtschaftlichen und landesweiten, verkehrspolitischen und sozialen Verpflichtungen der Bahn hingewiesen worden. All diese Gründe zusammen aber dürfen nun nicht dazu führen, das riesige Defizit der Bundesbahnen in diesem und voraussichtlich auch im nächsten Jahr untätig hinzunehmen. Wir werden auch in Zukunft mit dem Defizit der Bundesbahnen leben müssen. Es fragt sich lediglich, wie gross diese Defizite sein dürfen und sollen.

Die Generaldirektion der Bundesbahn hat Vorstellungen, wie sie das Unternehmen aus dem Defizit herausführen könnte. Diese Ideen und Gedanken werden aber immer im Zusammenhang mit dem Ergebnis der Gesamtverkehrskommission erwähnt. Ob auch die Gesamtverkehrskommission die gleichen Ansichten hat und diese vertritt und auch trägt, wird sich erst nach Vorliegen des Berichtes Ende nächsten Jahres zeigen. Ich habe aber auch dann Bedenken, wenn dieser Bericht vorliegt, ob die Empfehlungen der Gesamtverkehrskommission rasch und erfolgversprechend umgesetzt werden können und ob sie innert nützlicher Frist den schweizerischen Bahnen helfen werden. Darum muss man mindestens heute, ohne auf das Ergebnis dieser Gesamtverkehrskommission warten zu wollen, nach raschen Sofortmassnahmen trachten. Man muss eine Sanierung anstreben, die die politischen Aufträge der Bundesbahnen nicht in Frage stellt. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, dass ein Unternehmen in der gleichen Lage heute wahrscheinlich nicht im gleichen Umfang investieren würde, wie das die Bahn heute noch tut. Die Frage ist berechtigt, ob dieses Investitionsprogramm in der heutigen Situation bei der ausserordentlichen Kapazitätsreserve der Bundesbahnen in diesem Umfang noch gerechtfertigt ist. Es erstaunt mich z. B. – ich habe das in der Kommission schon gesagt und heute wird dies bestätigt durch eine Pressemeldung –, dass der Verwaltungsrat wiederum 300 Güterwagen in Auftrag gegeben hat, trotzdem bekannt ist, dass Tausende von Güterwagen in unserem Lande leer und untätig herumstehen. Wir finden bereits im Kostenvoranschlag eine erhebliche Position für die Beschaffung von Güterwagen. Es werden auch heute noch Investitionen getätigt für die Bewältigung des Stückgutverkehrs, von dem man weiss, dass er in höchstem Grade unwirtschaftlich ist. Es werden Einsparungen aber gesucht werden müssen wie bei jedem anderen Unternehmen, so auch bei der Bahn, indem man die Personalreduktion, die in den letzten zwei Jahren ohne Kompensation vorgenommen wurde, auch zukünftig bis auf einen vernünftigen Stand durchführen lässt. In diesem Zusammenhang darf aber auch zugunsten der SBB erwähnt werden, dass sie in der Grössenordnung von 150 Millionen Franken konjunkturfördernde Investitionen tätigen, die sie nicht tätigen müssten. Es stellt sich die Frage, ob diese 150 Millionen zu Recht der Bahn angelastet werden dürfen, um dadurch ihr Defizit in erheblichem Masse zu vergrössern. Es wird sich aber nicht vermeiden lassen – hier wird eine deutliche politische Komponente sichtbar –, dass unwirtschaftliche Strecken in Zukunft aufgegeben und durch ebenso leistungsfähige andere Verkehrsträger abgelöst werden.

Eine letzte Bemerkung in bezug auf die Ausgabenseite und die Erfolgsrechnung der Bahn betrifft die Abschreibungspraxis. Die SBB schreiben heute jährlich 4 Prozent ihres Investitions- und Schuldenvolumens ab. D. h. anders ausgedrückt: Alle Anlagen der SBB sind in der Zeit von 25 Jahren zu tilgen. Jedes Unternehmen in unserem Land, das in der gleichen Situation steht oder stehen würde wie die SBB, würde den Amortisations- bzw. Abschreibungsatz heute reduzieren. Würde die Abschreibungsquote, nur auf wenige Jahre beschränkt, von 4 auf 2 Prozent zurückgenommen, so würde die Erfolgsrechnung der Bahn um zirka 150 Millionen Franken pro Jahr besser.

Bei den Einnahmen, ebenfalls als raschmögliche Massnahme, wird man die Abgeltung der gemeinwirtschaftli-