

91.021

GPK N/S. Bericht über Inspektionen und Aufsichtseingaben 1990
CDG N/E. Rapport sur les inspections et les requêtes 1990

Bericht der Geschäftsprüfungskommissionen vom 3. April 1991 (BBI II 824)
 Rapport des Commissions de gestion du 3 avril 1991 (FF II 802)

Antrag der Kommission
 Kenntnisnahme vom Bericht
Proposition de la commission
 Prendre acte du rapport

M. Delalay: Le rapport de la Commission de gestion sur les inspections en 1990 fait largement état de la décentralisation des offices des chèques postaux. Nous y lisons que, lors de la dernière séance du 3 avril, la Commission de gestion a pris connaissance, sans le partager d'ailleurs, de l'avis du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie sur la décentralisation des offices de chèques postaux. Le Conseil fédéral désire maintenir 25 offices de chèques postaux, alors que la Commission de gestion demande que soit étudiée une centralisation des offices pour répondre à des critères de rationalisation administrative et des coûts. Le Conseil fédéral et les PTT prévoient le maintien de 25 offices, en réponse à des préoccupations de politique régionale, et estiment que cette solution est acceptable du point de vue de l'économie d'entreprise, car elle n'est qu'un tout petit peu plus coûteuse. La Commission de gestion avance que les calculs de rentabilité ont été menés de façon lacunaire. Pour que la comparaison soit valable entre la solution du maintien de 25 offices et celle prévoyant leur réduction, il aurait fallu, selon elle, disposer d'une étude sur les deux conceptions. Je pense tout d'abord que la Commission de gestion surestime les vertus de la concentration administrative. Elle entraîne certes des effets de synergie réduisant les coûts, mais la concentration administrative excessive entraîne aussi souvent des lourdeurs et une superposition coûteuse des étages de commandement. La décentralisation offre aussi, sur le marché du travail tendu que nous connaissons, de meilleures perspectives pour l'engagement du personnel de la qualification exigée. Le problème des indemnités de résidence, nécessaires pour le personnel des postes dans les centres urbains, ne se pose pas lorsque les établissements sont décentralisés. Enfin, la micro-informatique et la télétransmission, précisent une spécialité des PTT, peuvent pallier efficacement les inconvénients dus à la distance. Je propose donc que le Conseil fédéral en reste pour l'heure à 25 offices des chèques postaux, tout en étudiant par l'intermédiaire des PTT les effets de leur concentration. Si l'étude devait démontrer une réduction des coûts grâce à la concentration, les offices postaux maintenus devraient alors être implantés en tenant compte d'une politique régionale cohérente. Les expériences faites avec la décentralisation des renseignements diffusés par le numéro 111 sont un exemple de la souplesse des services des PTT et des possibilités qui existent de réduire les coûts tout en renforçant l'activité des offices dans des régions qui, aujourd'hui, ne sont pas particulièrement gâtées par une forte densité de services publics et qui ne devraient pas être, à l'avenir, privées de la faible proportion de services publics qui est la leur aujourd'hui.

Bundesrat **Ogi:** Ich habe von diesem Wunsch einmal mehr Kenntnis genommen. Die Sache ist intern in Abklärung, aber ich möchte mich im Moment nicht abschliessend dazu äussern.

Angenommen – Adopté

91.014

PTT. Geschäftsbericht und Rechnung 1990
PTT. Gestion et compte 1990

Bericht des Bundesrates vom 24. April 1991
 Rapport du Conseil fédéral du 24 avril 1991

Beschlussentwürfe siehe Seite 70 des Berichtes
 Projets d'arrêté voir page 70 du rapport

Bezug bei der Generaldirektion PTT,
 Viktoriastrasse 21, 3030 Bern
 S'obtiennent auprès de la Direction générale des PTT,
 Viktoriastrasse 21, 3030 Berne

Uhlmann, Berichterstatter: Es ist festzustellen, dass die Nachfrage nach PTT-Dienstleistungen weiterhin sehr stark ist. Der Verkehr nahm im Geschäftsberichtsjahr beim Fernmelde-dienst um 7,1 Prozent, bei der Post um 2,7 Prozent zu. Dennoch weisen die PTT-Betriebe erstmals seit 1975 wieder einen Unternehmensverlust aus. Der Fehlbetrag von 97 Millionen Franken darf als alarmierend bezeichnet werden.

Es muss ernsthaft die Frage gestellt werden, ob die verantwortlichen Führungsgremien rechtzeitig und richtig reagiert und auch Korrekturen eingeleitet haben. Auf die Einführung der A- und B-Post, die ja offensichtlich ausser unnötigen Kosten und Verärgerung unter den Kunden wenig oder nichts gebracht hat, will ich jetzt nicht eingehen.

Auch auf die Fehlinvestitionen beim automatischen Postzahlungsverkehr will ich nicht eintreten. Der Abbruch des Apoco-Projektes, der jetzt eingeleitet wurde, ist immerhin, wenn auch zu spät, die richtige Antwort gewesen. Ich weiss nicht, wie viele Millionen Franken in dieses Projekt gesteckt wurden, die jetzt als Fehlinvestitionen taxiert werden müssen. Diese Vorkommnisse und Erfahrungen weisen darauf hin, dass es dringend nötig ist, für die PTT-Betriebe eine sorgfältig ausgearbeitete Unternehmensstrategie zu erstellen.

Aus dem Geschäftsbericht, Seite 15, geht hervor, dass im Herbst 1990 ein Strategieseminar im Schosse des obersten PTT-Kaders durchgeführt wurde. Es bleibt zu hoffen, dass die verantwortlichen Gremien für die Bewältigung der anstehenden Probleme und im Interesse einer gesunden Finanzlage der PTT eine geschickte Hand haben, unternehmerisches Handeln in den Vordergrund stellen und nicht nur mit Taxerhöhungen aufwarten.

Ich möchte immerhin auch auf eine sich positiv auswirkende Massnahme hinweisen: Es handelt sich um die Verzinsung der Postcheck-Guthaben. Die Kontenzahl stieg im Geschäftsjahr nochmals beträchtlich an. Es scheint, dass damit das seinerzeit gesteckte Ziel auch finanziell weitgehend erfüllt werden sollte.

Ich beantrage Ihnen im Namen der Geschäftsprüfungskommission, den PTT-Geschäftsbericht für das Jahr 1990 zu genehmigen.

Genehmigt – Approuvé

A. Bundesbeschluss über die Geschäftsführung des Bundesrates im Bereich der PTT-Betriebe im Jahre 1990
A. Arrêté fédéral approuvant la gestion du Conseil fédéral dans le domaine des PTT pour l'année 1990

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1, 2
Titre et préambule, art. 1, 2

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
 Für Annahme des Entwurfes

30 Stimmen
 (Einstimmigkeit)

B. Bundesbeschluss über die Finanzrechnung der PTT-Betriebe für das Jahr 1990
B. Arrêté fédéral concernant le compte financier de l'Entreprise des PTT pour l'année 1990

Piller, Berichterstatter: Bei einem Gesamtertrag von 10 440 Millionen Franken und einem Gesamtaufwand von 10 537 Millionen Franken schloss die PTT-Rechnung 1990 mit einem Verlust von 97 Millionen Franken ab.

Seit 1975 wird somit erstmals wieder ein Defizit ausgewiesen, obwohl das Gewinnziel im Budget 1990 85 Millionen Franken betrug. Die Hauptgründe dieses negativen Abschlusses liegen vorab bei der höheren Teuerung, der Revision der Aemterklassifikation sowie verschiedenen Lohnmassnahmen wie dem Sonderzuschlag zum Ortszuschlag und den neuen Zeitgutschriften im Nachtdienst. Es schlugen aber auch Mindererträge bei der Paketpost und bei der Teleinformatik zu Buche. Sodann sind vermehrt Unterhaltsarbeiten an Gebäuden und Betriebseinrichtungen zu verzeichnen. Der Cash-flow sank auf 2044 Millionen Franken. Somit konnte das Investitionsvolumen von 3496 Millionen Franken lediglich zu 58 Prozent durch selbsterarbeitete Mittel finanziert werden; im Vorjahr waren es noch 60 Prozent.

Die Postdienste erzielten 1990 einen Kostendeckungsgrad von 84 Prozent, die Fernmeldedienste einen solchen von 113 Prozent. Auch bei Berücksichtigung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Ausmass von 389 Millionen Franken bleiben die Postdienste defizitär, während die Fernmeldedienste einen Gewinn von 774 Millionen Franken erzielten.

Die Kommission nahm Kenntnis von der festen Ueberzeugung der Geschäftsleitung der PTT, 1991 wieder schwarze Zahlen zu schreiben. Wir werden nicht darum herumkommen, die Frage der Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen bald einmal klar zu beantworten. Es sind dies zirka 400 Millionen Franken jährlich.

Weiter haben wir zu berücksichtigen, dass trotz hoher Teuerung im Jahre 1990 keine Tarifanpassung erfolgte. Dies wirkte sich insbesondere bei den Postdiensten aus, die einen hohen Anteil an Personalkosten aufweisen. Als interessanter scheinen mir noch die in gewissen Bereichen der Fernmeldedienste anfallenden Investitionskosten von über einer Million Franken pro Arbeitsplatz.

Ihre Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig, die Rechnung zu genehmigen – mit dem besten Dank an alle Angestellten der PTT-Betriebe. Sie sorgen Tag und Nacht für einen ausgezeichneten Post- und Fernmeldedienst, um den uns viele andere Länder beneiden. Da wir Schweizer oftmals die Tendenz haben, aus kleinen Problemen Mediendauerbrenner zu machen – ich denke hier an die Diskussion über die A- und B-Post, wobei ich diese Einführung nicht werten möchte –, könnte dies doch etwas demotivierend auf die PTT-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter wirken. Sie verdienen meines Erachtens aber für ihre ausgezeichneten Dienste auch einmal unser Lob und unseren Dank.

M. Delalay: Depuis 1975, c'est-à-dire pour la première fois depuis quinze ans, le compte des PTT se solde par un déficit. Alors qu'en 1986 le bénéfice s'élevait encore à 554 millions, il s'est progressivement réduit au cours des années subséquentes pour se transformer en un déficit de 97 millions en 1990. Il n'est donc pas exagéré d'élever une voix un peu discordante dans ce débat pour affirmer que l'Entreprise des PTT se trouve à un tournant qui va bien au-delà du courrier à deux vitesses ou du nombre des offices de comptes de chèques postaux.

Ce mauvais résultat de l'année 1990 s'explique par la montée du renchérissement, par la plus faible progression des recettes du trafic postal, par les produits des capitaux en recul et par l'accroissement des amortissements qui sont dus à l'extension des infrastructures. Ces raisons ont leur valeur et leur justification. L'inflation joue en effet toujours un rôle important dans les entreprises où existe une forte proportion de main-d'oeuvre comme celle des PTT.

La faible progression des recettes du secteur postal est préoccupante et va sans doute encore s'amplifier en 1991 avec la

sous-utilisation que l'on peut observer du courrier A. Le recul des produits des capitaux est une conséquence logique des forts investissements de ces dernières années et de l'incapacité progressive dans laquelle l'Entreprise des PTT se trouve de financer ces investissements par ses propres moyens. A ce sujet, remarquons que, si jusqu'en 1987 le cash-flow couvrait totalement les investissements, nous sommes depuis deux ans bien loin du compte. Ainsi, en 1990, les investissements de 3,5 milliards n'ont été couverts qu'à raison de 58 pour cent par le cash-flow d'un peu plus de 2 milliards. En d'autres termes, il a manqué, l'année dernière, 1,5 milliard de fonds propres pour couvrir les investissements. Cela entraînera pour les PTT, à terme, un endettement encore accru, donc des charges supplémentaires d'intérêts et une nouvelle pression sur les résultats. Notre régie sera contrainte de réduire ses investissements, surtout dans le secteur des télécommunications, ce qui ne constitue pas à proprement parler un facteur de développement, aussi bien pour l'économie générale que pour les régions périphériques.

J'en arrive donc à l'appréciation que la mauvaise situation que nous observons n'est pas de caractère conjoncturel, mais pose aux PTT un problème de structure qu'il s'agit d'examiner en profondeur. La compression des dépenses, les relèvements tarifaires, une meilleure utilisation des ressources, la rationalisation, un frein à l'augmentation des effectifs, les nouvelles technologies contribueront sans doute à une amélioration dans le court terme, et il convient de mettre en oeuvre ces mesures sans délai.

Mais le mal est plus profond et il est nécessaire de pousser la réflexion sur la politique à long terme des PTT. La mission même de l'entreprise doit être mieux définie, en regard des services de base que les usagers attendent d'elle. La politique tarifaire est à revoir, car si les usagers sont prêts à accepter une adaptation des taxes au renchérissement, ils rechignent à de brusques augmentations de l'ordre de 25 à 50 pour cent. Le principe même de la livraison d'une part de bénéfice à la Confédération doit être revu, sous l'angle de la justification d'une forme de parafiscalité sur le dos des usagers du téléphone. Enfin, l'évaluation des prestations générales à l'économie doit être chiffrée, voire indemnisée.

Une approche à la fois globale et analytique doit donc être entreprise avant que nous n'y soyons contraints par les événements. Nous nous sommes trop concentrés, ces dernières années, sur les intérêts des comptes de chèques ou sur le courrier A et B, en négligeant les grands objectifs stratégiques de l'entreprise des PTT. Pourtant, si nous voulons un service postal efficace, des télécommunications à la pointe du progrès, nous devons dégager des moyens qui permettent de réaliser ces ambitions. Il est temps d'entreprendre cette réflexion en profondeur pour que les usagers et la populations soient associés à la recherche d'une solution durable des problèmes posés aujourd'hui aux PTT. Une telle démarche contribuera d'ailleurs à améliorer l'image de la régie fédérale dans le public et à mieux intégrer cette entreprise dans notre ordre social et politique.

Bundesrat Ogi: Die Rechnung der PTT macht auch dem Bundesrat Sorgen. Die PTT müssen die Kosten in den Griff bekommen, und diesbezügliche Massnahmen werden geprüft. Eine Führungs- und Organisationsstrukturreform ist im Gang. Auch die Frage der gemeinwirtschaftlichen Leistungen muss geprüft werden. Sie haben zur Kenntnis genommen, dass diese gemeinwirtschaftlichen Leistungen im letzten Jahr immerhin fast 400 Millionen Franken betragen. Da sind die Postautodienste und auch die verbilligte Zustellung der Zeitungen zu erwähnen. Das ist eine Leistung, die die PTT erbringen. Im Zusammenhang mit dem neuen Fernmeldegesetz wird darüber noch zu diskutieren sein.

Dann werden auch die Tarifstrukturen und Ertragsverbesserungen der PTT abgeklärt. Der Bundesrat ist der Meinung: Die PTT müssen alles unternehmen, um ihre Finanzen wiederum in den Griff zu bekommen; das auch aus der Sicht des neuen Fernmeldegesetzes, das – so hoffen wir ja – im kommenden Jahr in Kraft gesetzt werden muss.

Eintreten ist obligatorisch
L'entrée en matière est acquise de plein droit

Gesamtberatung – Traitement global du projet

Titel und Ingress, Art. 1–4
Titre et préambule, art. 1–4

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble
Für Annahme des Entwurfes

28 Stimmen
(Einstimmigkeit)

An den Nationalrat – Au Conseil national

90.086

Eisenbahn-Grossprojekte.
Plangenehmungsverfahren
Grands projets de chemins de fer.
Procédure d'approbation des plans

Botschaft und Beschlussentwurf vom 30. Januar 1991 (BBI I 977)
Message et projet d'arrêté du 30 janvier 1991 (FF I 941)

Antrag der Kommission
Eintreten

Antrag Bühler
Nichteintreten

Proposition de la commission
Entrer en matière

Proposition Bühler
Ne pas entrer en matière

Le président: Je dois faire une remarque préliminaire qui ne concerne que le texte français. Veuillez prendre note d'une rectification du dépliant. A l'article 6, alinéa 3, on doit lire «lorsque des variantes sont présentées à l'examen préliminaire, l'office fédéral peut réduire les exigences relatives au document requis». Ensuite, à l'article 13bis, alinéa 3, il faut lire: «les intéressés peuvent être invités en groupes à l'audience de conciliation. Dans ce cas, les membres des autres groupes de personnes expropriées ne sont pas admis à l'audience».

M. Flückiger, rapporteur: Le projet actuellement en discussion trouve son origine dans un postulat de la Commission des transports et du trafic du Conseil national. Les retards importants enregistrés lors de l'ouverture du chantier de la ligne de la Vereina ont, à l'époque, fourni l'occasion à cette commission de présenter un postulat. Le Parlement avait adopté ce projet de construction à la session d'hiver 1986, après d'intenses discussions. Or, le premier coup de pioche n'a pu être donné qu'au mois d'avril de cette année, soit quatre ans et demi plus tard. Les oppositions et les recours déposés auprès du Tribunal fédéral ont aussi provoqué des retards. Une partie des oppositions et des recours exigeaient une modification du concept de base tel qu'il avait été adopté en votation populaire cantonale ainsi que par le Conseil national et le Conseil des Etats.

Force est aussi d'observer que la perte de temps eût été moindre si, du côté des Chemins de fer rhétiques, on avait manifesté d'emblée une volonté de dialogue. En outre, on a constaté des pannes de procédure à l'échelon de l'approbation des plans et du traitement des oppositions auprès de l'Office fédéral des transports. Tels sont les éléments qui constituent l'arrière-plan historique du projet d'arrêté fédéral sur la procédure d'approbation des plans.

Cela dit, il est important de préciser que l'objet de la présente discussion ne porte pas sur la question des coûts supplémentaires de RAIL 2000. Le Parlement devra débattre en temps utile de ce problème.

Venons-en au vif du sujet pour constater que la réalisation retardée des nouveaux tronçons et des aménagements de tronçons prévus n'a jusqu'à présent que peu de liens avec l'approbation des plans. A ce jour, une procédure d'approbation des plans n'a été introduite que pour le seul tronçon Olten–Muttenz. Pour la portion discutée Mattstetten–Rothrist, la procédure ne sera ouverte qu'au milieu de cette année. Il convient de réduire le temps nécessaire à l'application de la procédure qui peut conduire jusqu'au Tribunal fédéral.

Il est impératif de réaliser RAIL 2000 jusqu'à la fin de cette décennie. Le message précédant la votation populaire faisait état d'une détermination de mener à bien cet ouvrage dans des délais qui rendent aux transports publics la compétitivité qu'ils ont perdue ces trente dernières années sur le trafic des automobiles privées. En effet, depuis trente ans, le temps nécessaire pour se déplacer en voiture du centre d'une ville au centre d'une autre ville a diminué en moyenne de 30 pour cent, alors qu'en chemin de fer il n'a baissé que de 20 pour cent environ. Par ailleurs, les quartiers résidentiels se sont développés et se développent encore, dans des zones de plus en plus éloignées des gares. Dans la plupart des cas, les gens ont besoin de plus de temps qu'auparavant pour atteindre une gare desservie par des trains directs. Cette évolution défavorable du temps de déplacement nécessaire est une des raisons de l'accroissement déséquilibré des transports publics et privés. Un autre argument milite en faveur d'une réalisation la plus rapide possible de RAIL 2000. Nous ne saurions prendre du retard par rapport à la mise en place de liaisons ferroviaires à grande vitesse, selon un plan cohérent, qui couvrent l'ensemble des pays européens. Il ne suffit pas de constater que la Suisse est au centre de l'Europe, encore faut-il assumer cette situation avantageuse. La mise en service de RAIL 2000 permettra également de répondre aux interrogations, du moins à certaines d'entre elles, relatives aux mesures de rationalisation envisagées par les CFF, voire aux suppressions de lignes particulièrement déficitaires, dès lors que RAIL 2000 va générer d'autres habitudes d'utilisation des transports publics.

Dans une autre perspective, la question de savoir si le renchérissement de la construction entraîne un surcroît de coûts réels a été posée. Or, la Confédération alimentant les investissements couramment avec les recettes, le renchérissement de la construction n'entraîne un surcroît des coûts réels que si l'index considéré est plus élevé que le taux général de renchérissement. A cet égard, il faut aussi tenir compte du fait qu'en matière de génie civil – ce qui est le cas du rail – l'indice zürichois des coûts de la construction ne saurait être déterminant parce qu'il s'applique aux immeubles d'habitation et commerciaux.

Le nouvel arrêté fédéral apporte deux modifications importantes à l'actuelle procédure. Une nouvelle procédure, appelée «procédure d'examen préliminaire», est introduite. Son déroulement exige une période de temps supplémentaire, mais les cantons et l'administration sont soumis à des délais clairement fixés. C'est au cours de cette procédure d'examen préliminaire que les questions importantes doivent être élucidées de manière à ce que les chemins de fer sachent quand et à quels problèmes ils seront confrontés avant de rendre publics les plans.

La deuxième modification importante consiste dans la réduction de l'ordre des instances. Sur la base de l'article 18, premier alinéa, de la loi sur les chemins de fer, les plans relatifs à l'établissement ou à la modification de constructions, d'installations et de véhicules doivent être soumis à l'autorité de surveillance. A l'article 10 de la même loi, le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie est désigné comme autorité de surveillance. Dans l'ordonnance du 23 décembre 1932, le Conseil fédéral a délégué l'approbation des plans à l'Office fédéral des transports. S'agissant de projets simultanément soumis à une procédure d'approbation et à une procédure d'expropriation, la pratique actuelle en la matière conduit à l'issue suivante: tout d'abord, une audience de

PTT. Geschäftsbericht und Rechnung 1990

PTT. Gestion et compte 1990

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1991
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	91.014
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.06.1991 - 08:00
Date	
Data	
Seite	405-407
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 197