

CH_VB 83.057 vom 15. November 1983

Bundesverwaltung, 1983-11-15, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_83.057

FR: CH_VB 83.057 du 15 novembre 1983

IT: CH_VB 83.057 del 15 novembre 1983

Erwägungen

E. 2

Partie spéciale 21 Généralités II ne sera pas possible d'atteindre en 1984 l'objectif du mandat de prestations, qui est de réduire à court terme le déficit à un niveau supportable. Malgré la nouvelle réglementation de l'indemnisation compensatrice (prise en compte du transport régional des voyageurs), l'aide initiale pour le 196

ferroutage, la diminution des intérêts passifs résultant de l'augmentation du capital de dotation, il convient de budgétiser un excédent de charges de 437,2 millions de francs. En 1984, l'ensemble des prestations fédérales pour les CFF se montera à 1347,0 millions de francs. A notre avis, cette charge reste trop élevée, compte tenu de la précarité des finances fédérales. D'autres économies et la réalisation de produits supplémentaires sont donc indispensables pour réduire le plus possible les futurs déficits. Les raisons de cette inquiétante évolution se trouvent du côté des charges, mais surtout du côté des produits. En effet, depuis des années, les produits du trafic marchandises stagnent malgré un renchérissement massif. De plus, l'évolution structurelle, qui échappe à l'influence des CFF, est encore aggravée par le fléchissement de l'activité économique. Ces dernières années, seule une politique souple en matière tarifaire et de grands efforts de marketing ont permis de limiter le recul des produits, ce qui n'a pas été le cas du tonnage. L'entreprise est dans l'impossibilité d'accroître ses recettes pour couvrir les coûts plus élevés. Même dans le trafic voyageurs, il est toujours plus difficile de reporter le renchérissement sur les usagers, car la récession ne favorise pas les déplacements. La hausse des prix se répercute également sur les prestations de service public, ce qui entraîne l'augmentation de l'indemnité compensatrice. Le mandat de prestations 1982 fixe des objectifs pour les divers secteurs des transports. Les CFF mettent tout en œuvre pour atteindre de manière optimale ces buts. Il ressort toutefois du compte des coûts de transport de 1982 que les taux de couverture des frais a encore baissé dans tous les domaines d'activité. A l'heure actuelle, seul l'acheminement des envois postaux est rentable. Structure des résultats du compte des coûts de transport 1982 selon les critères du mandat de prestations Taux de couverture des coûts 1982 Transport de voyageurs sur de longues distances (y compris les bagages) 87 Transport régional de voyageurs" 28 Trafic habituel par wagons complets 68 Trafic de ferroutage 47 Trafic de détail" 38 11 Sans l'indemnité compensatrice. Même si la diminution des parts du marché détenues par les CFF parlent en faveur d'une politique modérée en matière tarifaire, des augmentations de prix sont indispensables pour améliorer le taux de couverture des coûts. C'est pourquoi les tarifs du trafic par wagons complets seront relevés de

E. 4

pour cent le 1er janvier 1984, Sur le plan interne, les années à venir seront certainement marquées par la 15 Feuille fédérale. 135e année. Vol. IV 197

réalisation du programme d'action 1982-1984 et des projets se déroulant en parallèle. De l'extérieur, on remarquera de plus en plus que l'entreprise systématise davantage ses efforts en fonction des exigences du marché. Ces mesures de gestion contribueront notablement à améliorer les résultats. Dans le message sur les comptes de l'exercice 1983, nous ferons rapport sur les mesures présentées dans le programme d'action en vue de redresser la situation financière. Les économies et les recettes supplémentaires ne peuvent pas encore être estimées de manière sûre. Leur ampleur et le moment de leur réalisation dépendent de toute une série de conditions. Cela concerne notamment le trafic par wagons complets et le trafic de détail. Dans le premier domaine, l'entreprise a déjà commencé à appliquer des mesures visant à réduire les coûts et à augmenter les prix. Leur grandeur et leur calendrier dépendent aussi fortement de la conjoncture et des conditions-cadres régissant la concurrence. Le Conseil fédéral s'attend à ce que le déficit des CFF pour 1986 - que la Confédération supportera en 1987 - puisse être réduit de 40 millions de francs, en sus des améliorations de 60 millions prévues dans le programme annexe. Il a donc procédé à une réduction de 40 millions dans le plan financier de la Confédération. Les CFF devront effectuer cette adaptation dans le cadre de leur planification permanente. Les succès remportés font l'objet d'un contrôle permanent. Cela est d'autant plus important que d'autres évolutions non influençables par l'entreprise peuvent diminuer ou compenser les résultats. Enfin, le budget montre une fois de plus que les efforts de gestion ne sauraient améliorer durablement les résultats des CFF si le rôle de ceux-ci dans le système de transport n'est pas revu fondamentalement. Il faudra en tenir compte pour la définition du nouveau mandat de prestations valable à partir de 1987.

22 Acquisition de voitures à voyageurs

Lors des débats concernant le message du 31 janvier 1983 sur les mesures propres à renforcer l'économie suisse (FF 1983 I 813), les deux conseils législatifs ont demandé que les CFF aient la possibilité d'acheter 50 voitures unifiées supplémentaires du type IV (VU IV) pour remplacer les 72 voitures VU III (dénommées «Swiss-Express») qui ne donnent pas satisfaction sur le plan technique et de l'exploitation. La Confédération devrait participer à cette acquisition à raison de la valeur résiduelle des véhicules à remplacer, soit 50,6 millions de francs. Les avis sont toutefois partagés au sujet des effets d'une telle commande sur l'emploi. On a relevé que l'acquisition imminente de 100 voitures VU IV mettra ces prochains temps entièrement à contribution les fabriques de matériel roulant. On a également critiqué le fait que le programme d'emploi confectionné à court terme financerait une commande dont les effets sur le niveau d'occupation ne se produiraient que dans deux ans. Les deux conseils ont finalement adopté la motion suivante à titre de compromis: Le Conseil fédéral est chargé de présenter, avec le message sur le budget des CFF 1984, un rapport sur les besoins à moyen terme en nouvelles voitures et de faire à ce propos des propositions pour l'octroi des crédits nécessaires au remplacement des voitures unifiées 111 qui ont besoin d'être réparées. Nous présentons ci-après le rapport demandé par cette motion: Des études approfondies des CFF ont confirmé entre temps qu'il est souhaitable que les voitures unifiées III soient remplacées avant les prochaines révisions principales, leur emploi sur les lignes intervalles ne donnant pas satisfaction. Les défauts de ces véhicules sont notamment apparus lors de la dernière canicule, durant laquelle en raison du fonctionnement insatisfaisant de leurs installations de climatisation, il a fallu les retirer du service pendant plusieurs semaines et les remplacer par les voitures unifiées IV qui venaient d'être livrées. Ces pannes étaient causées par la puissance relativement faible des installations de climatisation, ainsi que par des problèmes inhérents au nettoyage des pièces encrassées. D'autres défauts sont enregistrés:

- au niveau des bogies, qui ont tendance à geler en hiver, - au niveau des caisses des voitures; la construction en aluminium à petit profil, choisie à l'époque, n'est pas satisfaisante et fatigue prématurément le matériel lorsque d'importantes prestations d'exploitation sont effectuées à des vitesses élevées. L'attelage central n'est pas fonctionnel, car il ne permet pas d'utiliser librement les véhicules. Pour le trafic voyageurs sur de longues distances, la conception d'exploitation des CFF prévoit d'équiper les trains inter-cités de matériel roulant climatisé. Les VU IV commandées jusqu'ici et les VU III disponibles suffisent pour cela. L'utilisation ultérieure des VU III occasionnera de coûteuses révisions principales à partir de 1988. Chacune d'entre elles coûterait plus de 400 000 francs par voiture. Elles seraient évitables si les 72 VU III étaient remplacées par 50 VU IV. Ces dernières sont très appréciées par les voyageurs en raison de leurs excellentes qualités de roulement, de leur bonne isolation phonique et de leurs puissantes installations de climatisation. Le remplacement de 72 voitures unifiées III par 50 voitures du type IV se justifie par le fait que celles-ci ont davantage de places assises et que le parc de véhicules de réserve est déjà disponible. Si les voitures en question étaient commandées l'année prochaine, elle pourraient être livrées à partir de 1986. Pour le moment, on examine si les VU III ne pourraient pas mieux être utilisées ailleurs, en fonction de leurs caractéristiques. Une commande d'appoint en plus de la série en cours n'est possible qu'en 1984. Le remplacement prématuré des 72 VU III est nécessaire du point de vue de la gestion. Leur mise hors service, en 1988, entraînerait un amortissement unique du solde de la valeur comptable de ces véhicules, soit 40 millions de francs à ce moment-là. Si 50 voitures d'une valeur d'environ 65 millions sont commandées en 1984, il convient de prévoir un premier acompte dans le budget des investissements pour 1985. L'acquisition de 50 VU IV est également souhaitable sous l'angle de la politique de l'emploi. Les fabriques de matériel roulant s'efforcent d'adap-

199
ter leur capacité aux commandes réduites des CFF et de simplifier leurs structures. L'adjudication supplémentaire permettra d'éviter un manque de travail avant l'octroi des commandes pour le réseau express régional de Zurich. Elle participe donc à la mise à contribution équilibrée des fabriques sans maintenir leur capacité excédentaire. Relevons, pour terminer, que les véhicules supplémentaires contribueront à améliorer encore l'offre de lignes CFF intéressantes sur le plan commercial, qui aujourd'hui déjà sont attrayantes. Nous fondant sur ces explications, nous estimons qu'il est judicieux de remplacer les 72 voitures unifiées III. Nous sommes d'avis que l'amortissement du solde de la valeur comptable (sous déduction du produit éventuel de la mise en valeur des véhicules) doit être réparti sur plusieurs années. Les modalités de l'opération seront réglées dans le cadre des futurs budgets des CFF. 28669 200

Arrêté fédéral Projet concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984
L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 5 octobre 1983; vu le message du Conseil fédéral du 2 novembre 1983¹, arrête: Article premier Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend:

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