

## CH\_VB 86.057 vom 25. November 1986

Bundesverwaltung, 1986-11-25, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_86.057](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_86.057)

FR: CH\_VB 86.057 du 25 novembre 1986

IT: CH\_VB 86.057 del 25 novembre 1986

### Volltext

#ST# 86.057 Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du 29 octobre 1986 Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1987 et vous proposons de l'approuver. Nous vous présentons également le plan à moyen terme 1988-1992 et vous demandons d'en prendre acte. Nous vous prions d'agréer. Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée. 29 octobre 1986 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Egli Le chancelier de la Confédération, Buser 1986 - 906 49 Feuille fédérale. 138e année. Vol. III 681

Condensé Le budget 1987 des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) est établi pour la première fois selon les principes du mandat de prestations 1987 (ci-après mandat). Ce dernier permet aux CFF de planifier un résultat équilibré. Le compte de résultats budgétisé prévoit des dépenses et des produits se montant chacun à 4627,3 millions de francs. Cette somme comprend la contribution de 211 millions que les CFF verseront pour leurs dépenses d'infrastructure. Cet apport correspond à 27 pour cent de leurs coûts dans ce secteur. Ceux-ci totalisant 787 millions, la Confédération prendra à sa charge les 576 millions restants. Le budget de 1987 n'est pas comparable directement avec les résultats de l'année précédente. Avec le passage du mandat de 1982 à celui de 1987, la reddition des comptes des CPF se modifie en partie. Considéré globalement, le budget est moins favorable que le résultat de l'exercice 1985. Les produits de transport escomptés dépassent de 3,2 pour cent les chiffres comparables de 1985. Les charges, elles, s'alourdissent de 6,4 pour cent. Le compte des investissements s'élève à 1279,6 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers, il reste 1127,7 millions nets. En sus du budget ordinaire, un budget additionnel "Protection de l'environnement" comprend 103,1 millions pour des mesures destinées à accroître l'attrait du trafic voyageurs. Le plan à moyen terme 1988-1992 montre l'évolution probable de l'entreprise sur la base de ses objectifs de gestion. Les investissements nets (sans les contributions 'de tiers), y compris le budget additionnel "Protection de l'environnement" et les mises de fonds pour'CH 91, passeront de 1316 millions en 1988 à 1440 millions en 1989. Après 1988, les CFF pour- 682

ront, par leurs propres moyens, couvrir une plus grande part de leurs dépenses d'infrastructure. Le taux de couverture fixé par le plan à moyen terme est de 32,5 pour cent en 1992; nous prévoyons, pour notre part, un taux de 35,5 pour cent. 683

MESSAGE I Partie générale II Introduction Le Conseil d'administration des CFF a approuvé le 17 septem- bre le budget 1987 et le plan à moyen terme 1988-1992. Ces deux documents reposent sur le mandat 1987 des CFF que les Chambres fédérales ont déjà adopté (AF du 9 octobre 1986; FF 1986 III 402). Nous faisons rapport ci-après sur les budgets du compte de résultats et du compte des investissements. Un chapitre spé- cial étant

consacré au plan à moyen terme, nous nous limiterons à commenter les données les plus importantes. Quelques modifications comptables sont également liées au passage du mandat 1982 à celui de 1987. Nous vous les présenterons sommairement. Vous trouverez les détails dans les rapports des CFF.

12 Budget 1987 121 Résultat global du compte de résultats

Dans leur budget pour 1987, les CFF ont réussi à élaborer leur compte de résultats de manière équilibrée, ce qui est lié à la conception du mandat 1987: 684

Total général Compte Budgets 1985 1986 1987 en millions de francs Charges Produits

4151,4	3870,2	4326,4	3993,2	4617,8	4617,8	Déficit	281,2	. 333,2
--------	--------	--------	--------	--------	--------	---------	-------	---------

Les charges budgétisées pour 1987 comprennent un montant de 201,5 millions de francs que les CFF peuvent verser par leurs propres moyens pour la couverture des dépenses d'infrastructure (787 mio. fr.).

122 Modifications de la reddition des comptes Les comptes fondés sur le mandat 1987 ne sont pas comparables sans plus avec ceux des années antérieures. Les différences se limitent cependant au compte de résultats. Celui des investissements n'est pas touché. Le tableau ci-après met en évidence le mécanisme des principales modifications. 685

Ancien compte de résultats Nouveau compte de résultats Compte de résultats d'entreprise

Compte de résultats de de l'infrastructure en tant qu'élément du compte de résultats d'entreprise

Légende: CI : contribution des CFF pour l'infrastructure CRI: compte de résultats de l'infrastructure DE : déficit éventuel ( à reporter à EE : excédent éventuel

Acompte nouveau La contribution des CFF pour l'infrastructure augmente les charges de l'ancien compte de résultats. Trois modifications importantes sont à signaler du côté des produits. Le déficit au sens actuel disparaît. En revanche, la rubrique "Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure" est nouvelle. De plus, si l'on compare les produits, on constate que l'indemnité compensatrice résultant du mandat 1987 est moins importante (cf. ch. 123.1). La part de l'infrastructure, dont les coûts étaient couverts par l'ancienne indemnité compensatrice, ne figure plus sous "Produits de transport", mais sous "Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure". 686

On déficite apparaît dans les comptes lorsque les CFF ne réussissent pas à couvrir avec leurs produits les charges globales de l'entreprise (charges et contribution pour l'infrastructure). En revanche, ils enregistraient des excédents si leurs produits dépassaient les charges globales. Selon le nouvel article 15 de la loi sur les CFF (RS 742.32; FF 1985 III 717), les CFF doivent tenir un compte de résultats de l'infrastructure en sus du compte de résultats de l'entreprise. Cette exigence découle du fait que la Confédération, en vertu du mandat 1987, assume la responsabilité financière de l'infrastructure des CFF. Le premier compte est un élément du second. Du côté des charges, il enregistre l'entretien de l'infrastructure, ainsi que les intérêts et les amortissements attestés dans le compte global et qui se rapportent à l'infrastructure. 687

123 Résultats budgétisés 123.1 Compte de résultats d'entreprise

Compte de résultats d'entreprise

Compte Budgets 1985 1986 1987 en millions de francs

Charges de personnel	2431,4	2539,9	2571,2
Frais de choses	903,5	918,0	976,3
Amortissements	499,4	528,3	518,0
Intérêts	225,1	243,3	244,2
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement			
Contribution pour l'infrastructure			
Autres charges			
Total des charges			
Produits de transport - Trafic voyageurs - Trafic marchandises - Indemnité pour les prestations de service public non rentables - Aide initiale pour le ferroutage			
Produits accessoires			
Propres prestations pour le compte des investissements			
Prestations pour ordres de magasin			
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure			
Autres produits			
Total des produits			
Déficit	85,2	— 6,8	

4151,4 3061,8 1191,0 1178,7 679,0 13,1 510,5 140,4 111,6 — 45,9 3870,2 . 281,2 93,0 --

3,9 4326,4 3187,0 1235,0 1273,0 662,0 17,0 487,6 165,3 117,0 — 36,3 3993,2 333,2 100,0  
201,5 6,6 4617,8 2979,0 1261,0 1208,0 510,0 519,6 172,0 119,0 787,0 41,2 4617,8 —  
Selon le budget, les charges comparables avec celles du compte 1985 s'alourdiront de 6,4 pour cent. En revanche, les produits ne progresseront que de 3,2 pour cent. Ainsi, les CFF enregistreront un résultat nettement moins favorable 688

qu'en 1985. Cet état de faits reflète une évolution qui se manifeste déjà en 1986. Le déficit de cette année-là devrait atteindre quelque 370 millions de francs, ce qui correspondrait à un écart de près de 40 millions par rapport au budget. L'effectif du personnel augmente à nouveau, pour la première fois depuis 1983. En définitive, cette augmentation est exclusivement imputable au personnel en formation. Cette évolution traduit le fait que la structure des âges de l'entreprise est un peu défavorable actuellement. La croissance de l'effectif résulte des efforts entrepris par les CFF pour occuper assez tôt les postes laissés vacants pour cause de mise à la retraite. Indépendamment de cela, le secteur des services centraux enregistre une expansion supérieure à la moyenne. Les CFF justifient cette évolution par le renforcement de la fonction de direction (extension des instruments de gestion: emploi accru de l'informatique, "controlling", etc.). Dans l'ensemble, l'effectif progressera de 605 unités par rapport à 1985, ce qui correspond à une augmentation de 1,6 pour cent. Avec 2571,2 millions de francs, les dépenses de personnel représentent toujours la plus grande part des charges globales. Celles-ci se sont stabilisées comparativement à 1985. Les dépenses de personnel s'alourdiront de 139,8 millions (5,8 %), dont 94 millions sont imputables à la compensation du renchérissement. Comme la Confédération et les PTT, les CFF budgétisent une allocation de renchérissement de 25,5 pour cent, ce qui correspond à un indice de 109,8 points pour 1987. Les frais de choses prévus dépassent légèrement les chiffres des années précédentes. L'augmentation s'élève à 72,8 millions (8,1 %) par rapport à 1985. Les amortissements s'amplifient à la suite d'un accroissement des immobilisations de 800 millions. Leur hausse se chiffre à 18,6 millions, toujours par rapport à 1985. Le volume des investissements s'étant développé, les intérêts feront un bond en avant de 19,1 millions pour s'établir à 244,2 millions. Le gros entretien résultant d'ordres d'investissement comprend les 689

dépenses non actives des ouvrages achevés figurant dans le compte des investissements. Il passera de 85,2 millions en 1985 à 100 millions en 1987. Nous reviendrons au chiffre 123.'3 sur la contribution d'infrastructure que les CFF ont estimée à 201,5 millions selon le mandat 1987. Leurs prévisions concernant les produits reflètent l'affaiblissement conjoncturel pronostiqué en Suisse et dans les pays industriels occidentaux. Les CFF estiment que leurs recettes augmenteront à un rythme nettement moins soutenu. Par rapport à 1985, les produits de transport diminueront même de quelque 83 millions pour s'établir à 2979 millions. Toutefois, cette baisse n'est pas imputable aux perspectives conjoncturelles défavorables. L'indemnité pour les prestations de service public s'amointrit en raison du système adopté. Selon les principes du mandat 1987, elle se compose des coûts d'exploitation non couverts du transport régional des voyageurs et, pour la première fois, de ceux du ferroutage. Outre l'indemnité pour le trafic de détail, sont également supprimées les prestations d'indemnité pour l'infrastructure du transport régional des voyageurs. Nous fondant sur les prévisions relatives à 1987, nous avons fixé à 495 millions l'indemnité pour le transport susmentionné et à 15 millions le dédommagement relatif au ferroutage. Aux termes de l'ancien mandat, les prestations comparables seraient supérieures de 160 millions. Les CFF qualifient l'année 1987 "d'année des transports de voyageurs". L'ensemble des

mesures prévues pour ce trafic améliorera l'offre de manière considérable. Les augmentations des produits (+ 5,9 %, + 70 mio. fr.) seront moins importantes que l'élargissement de l'offre (+ 15 %). Les CFF justifient cette évolution par le fait que les mesures envisagées n'entreront en vigueur qu'à la fin du mois de mai 1987. Les mesures tarifaires décidées par la Confédération n'influeront pas

sur les produits des CFF. En effet, les pertes de gains consécutives à ces mesures seront indemnisées. L'évolution négative de la conjoncture se manifeste notamment au niveau des produits du trafic marchandises. Les CFF ne peuvent atteindre les objectifs ambitieux fixés pour les produits à réaliser en 1986. Contrairement aux chemins de fer étrangers, ils ont pu au moins stabiliser leur rendement par rapport à 1985. Grâce à des améliorations sélectives de l'offre, ils s'attendent en 1987 à une croissance de 2,5 pour cent, le chiffre d'affaires devant atteindre 1208 millions de francs. La plus grande augmentation concerne le trafic combiné (ferroviaire, grands conteneurs). Elle sera de 11,1 pour cent (+ 6,6 mio. fr.) comparativement à 1985. La hausse du Cargo Domicile sera de 9,1 pour cent (+ 14,8 mio. fr.); celle du trafic par wagons complets atteindra 2,4 pour cent (+ 18,9 mio. fr.). Pour l'établissement de ces pronostics, les CFF se fondent sur le trafic supplémentaire escompté, ainsi que sur les adaptations tarifaires dues au renchérissement et applicables en fonction des segments du marché. Ces dernières ne peuvent être introduites que dans une mesure limitée, étant donné que la concurrence routière dicte les prix. Par ailleurs, les CFF s'attendent à des pertes dans les affaires liées aux entrepôts. Les produits accessoires sont censés progresser de 1,8 pour cent comparativement à 1985. Des produits uniques étant surprimés, il en résulte une augmentation relativement faible. Les propres prestations pour le compte des investissements s'amplifieront de 22,5 pour cent par suite du renchérissement et de l'incorporation de prestations internes non imputées jusqu'à présent. Nous reviendrons au chiffre suivant sur les prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure.

### 123.2 Compte de résultats de l'infrastructure

Le compte de résultats de l'infrastructure est un nouvel élément du compte de résultats des CFF. Il montre dans quelle mesure ceux-ci peuvent par leurs propres moyens couvrir les

coûts de l'infrastructure, dont la charge financière est assumée par la Confédération. Pour 1987, les CFF prévoient le compte de résultats de l'infrastructure suivant:

Compte de résultats de Budget 1987 l'infrastructure en millions de francs	
Amortissements	250,0
Intérêts	138,5
Entretien ordinaire des constructions	300,5
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	98,0
Total des charges	787,0
Contribution des CFF pour l'infrastructure	201,5
Contribution de la Confédération pour l'infrastructure	585,5
Total des produits	787,0

Le total de 787 millions de francs correspond à la rubrique "Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure", qui fait partie intégrante du compte de résultats d'entreprise. Au chapitre des charges, il se compose des amortissements, des intérêts, de l'entretien ordinaire des constructions et du gros entretien. Les CFF déterminent les divers postes de charges au moyen du compte de résultats d'entreprise. Ils procèdent à cette délimitation à l'aide du système interne de comptabilité analytique. Ce dernier peut distinguer les coûts liés à l'infrastructure des coûts d'exploitation. Le message sur le mandat de prestations 1987 définit l'ampleur de l'infrastructure (FF 1985 III 689). Celle-ci comprend les installations et les équipements sans les usines électriques et sans les ateliers pour l'entretien des véhicules. Les dépenses budgétisées dans le compte de résultats de l'infrastructure représentent 18 pour cent des charges globales des CFF. La part des amortissements imputés à ce compte est relativement élevée (48 %, 250 mio. fr.), étant donné que le

total des amortissements est de 518 millions. Il en va de 692

même des intérêts (57 %), parce qu'une grande partie des installations est liée à l'infrastructure (57 % de la valeur des immobilisations). Le gros entretien résultant d'ordres d'investissement concerne presque exclusivement l'infrastructure. L'entretien ordinaire des constructions se compose de frais de personnel et de choses, dont il représente 8,5 pour cent. On peut en conclure que contrairement au secteur de l'exploitation, celui de l'infrastructure ne doit pas supporter de grandes dépenses de personnel. Les dépenses du compte de résultats de l'infrastructure font face à deux positions de produits. Celles-ci montrent clairement qui doit financer les dépenses courantes d'infrastructure et dans quelle mesure. D'après leurs vues, les CFF peuvent gagner 201,5 millions et couvrir ainsi 26 pour cent des dépenses en question. Le solde de 585,5 millions incomberait à la Confédération.

### 123.3 Contribution des CFF pour l'infrastructure

Le montant de la contribution détermine la mesure dans laquelle les CPF sont tenus de mettre pleinement à contribution le potentiel de l'entreprise. A ce titre, cette contribution remplace les objectifs d'économie d'entreprise mentionnés expressément dans le mandat 1982. Les CFF ont élaboré leur budget selon de sévères critères. Ils ont épuisé toutes les réserves, tant dans les produits que dans les charges. Ils en ont déduit qu'une contribution pour l'infrastructure, qui leur permettrait d'équilibrer leurs comptes, correspondrait aux objectifs de gestion du mandat 1987. Les négociations entre les CFF et l'administration font ressortir que les dépenses d'infrastructure figurant dans un premier budget contenaient encore certaines réserves. Les CFF ayant procédé à la correction correspondante, ils proposent de fixer à 201,5 millions de francs la contribution qu'ils sont appelés à fournir pour l'infrastructure.

693

Nous ne pouvons pas nous rallier sans plus à cette demande. Nous estimons qu'il existe des potentiels de gestion inépuisés dans certains secteurs de l'entreprise. La plupart d'entre eux relèvent cependant du moyen terme. Les possibilités de réduire les charges à court terme sont pratiquement épuisées. Nous ordonnerons donc aux CFF de prendre des mesures à moyen terme. Le mandat 1987 exige du Conseil fédéral qu'il fixe des objectifs ambitieux. Lors du passage d'un mandat à l'autre, il importe que l'obligation de gérer l'entreprise avec efficacité soit toujours maintenue. Par la même occasion, nous entendons fixer des objectifs qui soient réalisables, ce qui n'a pas été le cas avec le mandat 1982. Au vu de ces considérations, nous avons arrêté les décisions suivantes:

a. Au lieu des 201,5 millions proposés, les CFF devront fournir une contribution d'infrastructure de 211 millions, ce qui correspond à une augmentation de près de 5 pour cent. Ils gagneront la somme supplémentaire de 9,5 millions dans le secteur d'exploitation de l'économie de marché. Au vu de cet objectif, ils ont réexaminé leur budget. Ils partent du principe qu'une contribution d'infrastructure de 211 millions peut être réalisée moyennant des efforts accrus. Ils intensifieront ces derniers aux chapitres des produits accessoires (6,5 mio. fr.) et des autres produits (3 mio. fr.), de manière à atteindre l'objectif fixé par nos soins et à parvenir ainsi à équilibrer leurs comptes.

b. A moyen terme, nous exigeons des CFF qu'ils améliorent leur rendement dans le secteur de l'exploitation. Les efforts correspondants devraient transparaître dans les plans à moyen terme établis ces prochaines années (cf. ch. 133.2).

### 123.4 Compte des investissements

La structure et la valeur indicative de l'actuel compte des investissements ne seront pas modifiées par le mandat 1987.

694

Les résultats sont comparables avec les valeurs de l'année précédente. Le budget du compte des investissements repose sur la politique des mises de fonds et sur les objectifs de

gestion des CFF. Il contient les dépenses prévues dans l'année budgétaire pour les constructions et les acquisitions en cours et à ré- liser. En sus du budget ordinaire, les CFF procéderont à des investissements sur la base du budget additionnel "Protection de l'environnement", décidé en 1985. Les fonds réservés ser- viront principalement à poursuivre la réalisation des ouvra- ges et des acquisitions déjà commencés (77 %). 299 millions de francs sont affectés à 261 nouveaux projets d'investisse- ment. Ceux-ci déclencheront des dépenses totalisant 1816,7 millions. Ils seront surtout utilisés pour les investisse- ments de remplacement et sont justifiés économiquement. Nous vous présentons ci-après sous forme de tableau le budget du compte des investissements, structuré selon les groupes d'immobilisations, les investissements ordinaires et le bud- get additionnel "Protection de l'environnement": 695

Compte des investissements Compte Budgets 1985 1986 1987 en millions de francs 1 . Budget ordinaire Installations Véhicules et équipements 817,1 193,9 1016,3 133,3 1023,0 153,5 Total (brut) 2. Budget additionnel "Protection de l'environnement" Installations et équipements Véhicules Total Investissements globaux (bruts) Contributions de tiers et divers produits Total des investissements nets 1011,0 1149,6 1176,5 — 18,0 18,0 27,8 75,3 36,0 103,1 1011,0 1185,6 1279,6 -222,5 -211,6 -151,9 788,5 974,0 1127,7 Les investissements bruts du budget ordinaire augmenteront de 16 pour cent ( + 165,5 mio. fr.) par rapport à 1985. Cette hausse exprime un certain besoin de rattrapage, étant donné que les budgets d'investissement de ces dernières années n'ont, en règle générale, pas été entièrement mis à contribu- tion. Par ailleurs, 19 millions de francs sont prévus pour l'Exposition nationale CH 91. Une progression sensible du volume des investissements résulte du budget additionnel "Protection de l'environnement". Comparativement au budget 1986, ce dernier fait un bond de 67,1 millions pour s'inscri- re à 103,1 millions. Simultanément, les contributions de tiers régresseront, ce qui alourdira considérablement le volume net des investissements par rapport à 1985 ( + 339,2 mio. fr., + 43 %). Les besoins globaux d'investissements bruts se montent à 1297,6 millions de francs, dont 151,9 millions sont pris en charge par des tiers, notamment par le canton de Zurich. Ce 696

dernier versera 97,5 millions au titre de participation aux frais de construction de son réseau express régional. Les installations fixes et les équipements absorbent environ 80 pour cent du volume global des investissements nets. Le budget ordinaire met l'accent sur les installations. Le bud- get additionnel servira surtout à l'acquisition de véhicules (voitures unifiées IV, nouvelles rames navette). Pour l'in- frastructure, les CFF utiliseront quelque 73 pour cent des investissements nets globaux (environ 820 mio. fr.). Une som- me de 307 millions est réservée au secteur de l'exploitation. Certains investissements grèvent le compte de résultats au titre du gros entretien résultant d'ordres d'investissements (100 mio. fr.). Les 1027,7 millions restants seront mis à l'actif en tant qu'augmentation du compte des immobilisa- tions. 124 Résumé L'évolution financière des CFF ne peut être appréciée de manière pertinente que si les résultats sont considérés indé- pendamment du passage de l'ancien mandat au nouveau. a. Présentation du budget 1987 selon l'ancien mandat Compte Budgets 1985 1986 1987 en millions de francs Charges 4151,4 4326,4 4416,0 Produits 3870,2 3993,2 4003,0 Déficit 281,2 333,21' 413,02) 1) Résultat probable: 370 millions de francs. 2) Compte tenu d'une contribution d'infrastructure de 211 millions. 50 Feuille fédérale. 138e année. Vol. III 697

b. L'application du mandat 1987 aux exercices 1985 et 1986 donne l'image suivante: Compte Budgets 1985 1986 1987 en millions de francs Contribution d'infrastructure 250

2701' 211 1) Résultat probable: 230 millions de francs. La situation financière des CFF se détériorera encore en 1987. Cette tendance apparaissait déjà avec le budget pour 1986. Le résultat probable de cette année indique que la détérioration sera même plus forte que prévu. Malgré les grands efforts des CFF et bien que nous ayons estimé réalisable l'augmentation de la contribution d'infra-structure, il n'a pas été possible d'éviter que le budget pour 1987, établi selon l'ancien système, enregistre un déficit de plus de 400 millions de francs. Des indices permettent cependant de supposer que cette évolution négative se modifiera à moyen terme. Nous avons fixé des objectifs ambitieux pour le budget 1987 des CFF. Leur réalisation prouvera qu'ils peuvent utiliser efficacement leur potentiel de gestion. S'ils parviennent effectivement à atteindre ces objectifs, ils seront à même d'équilibrer leurs comptes en 1987. 13 Plan à moyen terme L'article 6, 2e alinéa, de l'arrêté fédéral relatif au mandat 1987 des CFF (le texte du projet d'arrêté a été publié à la fin du message y relatif du 27 novembre 1985; cf. FF 1985 III 720) exige que ceux-ci présentent, pour information, à l'Assemblée fédérale leur planification pluriannuelle à moyen terme. Jusqu'à présent, ils présentaient un plan à court ter-

698 me qui portait sur l'année budgétaire et les deux années suivantes. Il reposait sur le plan à moyen terme. Une planification sur deux années uniquement ne répond à l'article 6, 2e alinéa, qui prévoit une planification pluriannuelle. C'est pourquoi les CFF présentent désormais un plan global à moyen terme, lequel décrit l'évolution de l'entreprise pendant les cinq années qui suivent l'année budgétaire. Son contenu ne diffère pas de celui du plan à court terme. Il en élargit uniquement la portée temporelle. Les CFF peuvent réaliser certaines économies en ne publiant qu'un seul plan. Grâce à l'extension de la portée temporelle, l'évolution des CFF peut être suivie à plus long terme. Naturellement, les chiffres perdent de leur fiabilité à la fin de la période sous revue. Etant donné que le plan à moyen terme est conçu comme une planification permanente, ses données seront vérifiées chaque année quant à leur valeur indicative. Plus elles concernent l'année budgétaire, plus grande est leur fiabilité. L'analyse de cette planification permanente permet d'intéressantes conclusions quant à la politique d'entreprise. Le plan à moyen terme servira d'objectif obligatoire pour les diverses activités des services des CFF. Le plan à moyen terme 1988-1992 se caractérise par diverses activités particulières. Il s'agit en premier lieu des mesures liées au trafic voyageurs. Mentionnons à ce titre l'offre du transport voyageurs 1987, la mise en service de la ligne de l'aéroport de Genève et la réalisation du réseau express régional de Zurich en 1990. Deux grands événements se produiront vers la fin de la période de planification quinquennale. Leur influence sur les résultats de la planification sera, elle aussi, considérable. Il s'agit en l'occurrence de l'Exposition nationale CH 91 et de la réalisation de la première étape de RAIL 2000. 699

131 Prévisions de trafic, plan de production et du personnel Objectifs Budget Plan à moyen terme 1987 1988 1989 1990 1991 1992

	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Volume - Nombre de voyageurs (mio.)	236,0	237,0	238,0	243,0	252,0	257,0
- Tonnages (mio. t)	45,5	46,0	46,9	48,0	48,8	49,6
Prestations d'exploitation - Trains voyageurs (mio. km)	84,3	87,2	87,2	89,7	91,8	91,8
- Trains marchandes (mio. km)	28,7	28,7	29,3	29,7	30,0	30,4
Besoins en personnel	37'714	38'280	38'220	38'120	38'060	38'040

Dans le secteur des voyageurs, les CFF s'attendent à une très faible augmentation du trafic ces prochains temps. Mais pour les années 1987 et 1988, ils ont tablé sur un volume de transports plus élevé que celui qui figurait dans le plan à moyen terme établi l'année dernière. C'est ainsi qu'ils l'ont augmenté de 5 millions de courses voyageurs, obtenant de ce fait une progression de 5 pour cent par rapport à 1985. Cette

situation favorable résulte des améliorations des prestations placées sous le signe de "l'offre 1987 des transports de voyageurs" et des allègements tarifaires demandés par la Confédération. Les CFF escomptent un essor considérable du volume des transports à partir de 1990. Cette amélioration découlera principalement de la mise en service du réseau express régional de Zurich. Ainsi, le surplus de trafic se produira surtout sur les petites distances. C'est pourquoi les prestations de trafic (voyageurs-kilomètres) n'augmenteront pas dans la même mesure. Les pronostics concernant la croissance 700

du trafic marchandises sont modérés. Ils se situent en-dessous des prévisions du plan de l'année dernière. Le transport intérieur stagnera. Les CFF s'attendent à une légère hausse du trafic des importations et des exportations. Parmi les segments de l'offre, c'est le trafic combiné qui bénéficie des meilleures perspectives de croissance. Les prestations de trafic (tonnes-kilomètres) augmenteront d'ailleurs plus rapidement que le tonnage. Toutefois, la part du trafic combiné dans le volume du trafic marchandises est encore faible. Les CFF escomptent en outre une évolution nettement positive pour Cargo Domicile. Dans le secteur des voyageurs, les améliorations considérables de l'offre en 1987 et la mise en service, en 1990, du réseau express régional, qui prévoit une cadence semi-horaire quasi-intégrale, entraîneront une hausse très marquée des prestations d'exploitation. Par contre, l'optimisation constante de la production permettra de satisfaire la demande de trafic marchandises tout en augmentant les prestations d'exploitation dans une mesure restreinte. Comparativement au plan à moyen terme établi l'année dernière, on constate dans le trafic voyageurs que les trains-kilomètres augmenteront et que les heures de trains diminueront. Bien que les prévisions relatives au trafic marchandises soient légèrement plus faibles, les prestations d'exploitation accrues sont imputables au fait que les possibilités de rationalisation ont été estimées de manière trop optimiste l'année précédente. Les besoins en personnel sont évalués à un niveau moins élevé que celui du plan à moyen terme 1987-1991. Après avoir atteint sa valeur maximale en 1988 (38'280 collaborateurs), l'effectif global du personnel se stabilisera à 38'000 unités. Les besoins de personnel supplémentaire concernent presque exclusivement les agents à former pour la relève. Avec un effectif de 38'000 collaborateurs, les CFF dépassent encore légèrement leur objectif, qui est de 37'600 unités. D'ici à 1992, la productivité progressera de 14 pour cent (productivité du trafic: voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres par 701

heure de travail) ou de 12 pour cent (productivité de l'exploitation: trains-kilomètres par heure de travail). 132 Plan des investissements Investissements Budget Plan à moyen terme 1987 1988 1989 1990 1991 1992 en millions de francs 1. Plan des investissements ordinaires (bruts) 2. Plan additionnel "Protection de l'environnement" 3. Exposition nationale CH 91 1158 103 19 Investissements globaux (bruts) 1280 Contributions de tiers -152 Total des investissements nets 1128 dont: investissements figurant uniquement dans le plan directeur 1234 1312 1169 1279 1323 186 40 214 54 117 34 82 19 57 1460 1580 1320 1380 1380 -144 -140 -100 -100 -100 1316 1440 1220 1280 1280 134 379 659 Le plan des investissements ordinaires comprend tous les projets courants et ceux qui sont envisagés. A cela s'ajoutent les ouvrages du plan directeur, lesquels doivent encore être examinés de manière approfondie. Le plan directeur énumère aussi les investissements prévus pour RAIL 2000 dans la mesure où ils ne seront pas réalisés dans le cadre de CH 91. Le plan des investissements ordinaires dépend beaucoup des mises de fonds liées au réseau express régional zurichois, qui implique l'acquisition de véhicules, ainsi que la transforma- 702

tion et l'extension du bâtiment voyageurs de la gare principale de Zurich. Les CFF estiment que leurs investissements ordinaires ne doivent pas dépasser un plafond d'un milliard de francs nets (sans les contributions de tiers). Ce montant comprend le renchérissement et les prestations fournies au sein de l'entreprise. Les investissements requis par le plan additionnel "Protection de l'environnement" et par CH 91 ne sont pas touchés par cette limite. Leur réalisation est anticipée, car ils devraient de toute manière être effectués plus tard dans le cadre de RAIL 2000. En 1988 et en 1989, les CFF dépasseront le plafond de 90 et de 172 millions de francs. Ils visent néanmoins à le respecter en fixant constamment des priorités et en vérifiant sans cesse les nouveaux projets quant à leur ampleur, à leur nécessité et à leur urgence. Conjointement avec les investissements ordinaires, le plan additionnel "Protection de l'environnement" et les investissements indispensables à CH 91 nécessiteront les plus grandes mises de fonds en 1988 et en 1989.

133 Compte de résultats 133.1 Compte de résultats d'entreprise Les CFF sont d'avis que leurs charges et leurs produits globaux atteindront chacun 4813 millions de francs en 1988 et 5547 millions en 1992. Compte tenu du budget pour 1987, cela correspond à une augmentation annuelle de 3,7 pour cent en moyenne. La part du produit des transports (y compris l'indemnité compensatrice) correspond à 64 pour cent du produit global. 55 pour cent du total des charges (y compris la contribution d'infrastructure) sont imputables chaque année aux dépenses de personnel. 703

Compte de résultats d'entreprises Budget Plan à moyen terme 1987 1988 1989 1990 1991 1992 en millions de francs

Charges de personnel	Frais de choses	Autres charges (y compris la contribution d'infrastructure)	Total des charges	Produit de transport - Trafic voyageurs et marchandises	- Indemnité compensatrice	Autres produits (y compris les prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure)	Total des produits
2571	2693	2756	2838	2922	2994	976	1005
1029	1057	1088	1111	1111	1111	1111	1111
1203	1278	1332	1442	1442	1442	1442	1442
4618	4813	4988	5173	5342	5547	2979	3101
3205	3321	3426	3586	2469	2548	2637	2738
2798	2956	510	553	568	583	592	612
1639	1712	1783	1852	1916	1961	4618	4813
4988	5173	5342	5547	2979	3101	3205	3321

Outre le résultat global, l'évolution financière des divers genres de trafic revêt également de l'intérêt. Elle se reflète notamment dans les degrés de couverture des coûts. Contrairement au compte de résultats d'entreprise, qui indique les charges et les produits de toute l'activité de l'entreprise, les chiffres suivants reposent sur une analyse coûts/produits du transport proprement dit: 704

Taux de couverture des coûts Budget Plan à moyen terme 1987 1988 1992 en pour-cent

Trafic voyageurs sur de longues distances, avec bagages	Transport régional des voyageurs (trains régionaux sans le réseau express régional)	Trafic par wagons complets (y compris les grands conteneurs)	Ferroutage Cargo Domicile	Total général
92	91	94	65	63
46	62	67	59	46
61	71	59	50	64
133.2	133.2	133.2	133.2	133.2

133.2 Compte de résultats d'infrastructure La contribution des CFF pour l'infrastructure représente un critère fondamental du compte de résultats d'infrastructure. Compte de résultats Budget Plan à moyen terme d'entreprise 1987 1988 1989 1990 1991 1992 en millions de francs

Amortissements, intérêts	Total des charges	Contribution des CFF pour l'infrastructure	Contribution de la Confédération pour l'infrastructure	Total des produits
389	410	435	465	486
507	507	398	418	437
451	465	480	787	828
872	916	951	987	202
197	229	245	255	321
585	631	643	671	696
666	787	828	872	916
951	987	197	197	197

La planification à moyen terme des CFF prévoit que ceux-ci fourniront une contribution d'infrastructure de 197 millions de francs en 1988 et de 321 millions en 1992. Ainsi ils pourraient couvrir par leurs propres moyens 32,5 pour cent

de leurs dépenses d'infrastructure en 1992, le chiffre correspondant étant de 24 pour cent en 1988. 705.

Nous avons décidé de ne pas assigner uniquement aux CFF un objectif réalisable à court terme. Nous estimons que ceux-ci devraient surtout mettre à contribution les potentiels de gestion qui peuvent être exploités à moyen terme. C'est pourquoi nous demandons qu'ils apportent en 1988 une contribution d'exploitation supérieure de 30 millions à la somme prévue dans le plan à moyen terme. Dès 1989, ils devront établir leur planification à partir de ce niveau plus élevé. Cela ferait passer leur taux de couverture des charges d'infrastructure de 27 (1988) à 35,5 pour cent (1992). Cet objectif à moyen terme contraint les CFF à entreprendre les plus grands efforts de gestion, conformément au mandat de 1987. 134 Mesures Diverses mesures ordonnées par la Direction générale dans le cadre du mandat 1982 ont été terminées vers la fin de 1985. Les CFF ont ainsi amélioré leur résultat de 106 millions de francs. Cet objectif dépasse les sommes prévues dans les anciens plans à moyen terme. Même avec le mandat 1987, les CFF poursuivront leurs efforts en vue d'accroître leur efficacité. La priorité absolue est accordée aux mesures qui promettent le plus grand potentiel de succès. C'est ainsi qu'ils continuent de développer les modalités de leur offre en trafic voyageurs et marchandises et qu'ils revoient le contrôle des titres de transport. Ils intensifient la gestion de leurs biens-fonds et appliquent une politique cohérente en matière d'entrepôt. L'accent est mis également sur l'informatique. Mentionnons en outre: - l'acquisition et la gestion des matériaux, - l'amélioration de la productivité dans les ateliers principaux, - l'optimisation systématique de la structure de l'organisation dans tous les domaines. 706

14 Contraintes de la politique des transports Les résultats attestés dans le budget 1987 traduisent une détérioration du rendement de l'entreprise. Aujourd'hui comme hier, les CFF ne réussissent pas à faire face à la concurrence de la route. Comme on se limite à moderniser ponctuellement l'infrastructure et à améliorer les installations existantes, cela a des répercussions négatives à long terme. De plus, l'affaiblissement de la conjoncture se manifeste à deux niveaux, à savoir par la stagnation du volume global des transports et par une surcapacité dans le trafic marchandises, d'où une concurrence plus âpre pour les parts du marché et, partant, une pression sur les prix. S'agissant de la responsabilité pour le résultat des CFF, le mandat de 1987 fait une différence entre l'échelon de l'exploitation et celui de la politique des transports. Dans le premier cas, la responsabilité incombe entièrement aux CFF. Elle se manifeste par de rigoureux objectifs en matière de gestion. Avec l'augmentation de la contribution d'infrastructure, mais aussi grâce à la sévère budgétisation mise en oeuvre par l'entreprise, ces objectifs satisfont à des exigences élevées. Malgré des contraintes négatives dans le trafic global, ils devraient permettre aux CFF d'équilibrer leurs comptes. Malgré tout, ceux-ci estiment à nouveau que leur évolution à moyen terme sera un peu plus positive. A l'avenir, leur rendement, mesuré à la part des dépenses d'infrastructure financées par leurs propres moyens, pourra être stabilisé au niveau de 1987. Cette situation traduit en partie le fait qu'ils assument leur responsabilité dans le secteur de la gestion. Celle-ci se manifeste également par des stratégies dynamiques de l'offre, déjà mentionnées à plusieurs reprises: le projet pour le trafic voyageurs 1987 représente un premier pas vers la réalisation de RAIL 2000. Le programme additionnel "Protection de l'environnement" vise à rendre les CFF plus attrayants sur le plan du confort. 707

Leurs perspectives d'avenir sont également améliorées par notre volonté d'assumer notre responsabilité en matière de politique des transports. Les principes fondamentaux de la politique coordonnée des transports, tels qu'ils sont présentés dans le message ad hoc, seront constamment observés et pris en considération lors des décisions successives. Le chemin de fer, moyen de locomotion sûr et écologique, économe en énergie et en espace, doit occuper une position prioritaire dans le système national des transports. Conformément à cet objectif, nous avons entrepris les démarches nécessaires pour promouvoir spécialement les transports publics, principalement dans le domaine de l'infrastructure. L'accent principal est mis, par conséquent, sur la réalisation de RAIL 2000. Le message correspondant fait l'objet de discussions devant les Chambres. RAIL 2000 ne se limite pas seulement aux CFF. La prise en considération des entreprises de transport concessionnaires garantit une amélioration des transports publics sur l'ensemble du territoire. Nous préparons un nouveau crédit-cadre, le septième du nom, pour amorcer la réalisation de RAIL 2000, ainsi que pour maintenir et améliorer en général l'attrait des entreprises de transport public. Ce crédit déclenchera un volume considérable d'investissements. En sus de la stratégie principale, nous avons présenté à titre d'appoint toute une série de mesures réalisables à court terme, destinées à la promotion des transports publics. Elles tendent principalement à réduire les tarifs, les entreprises étant indemnisées des pertes de gain par la Confédération. En plus d'autres mesures spécifiques, la Confédération commandera aux CFF une offre étoffée de convois régionaux. Vous avez adopté récemment cet ensemble de mesures, de sorte que plus rien ne s'oppose à leur concrétisation dans les meilleurs délais. L'effet de promotion qui peut résulter de la nouvelle réglementation de l'utilisation des droits de douane sur les carburants ne doit pas être sous-estimé. C'est ainsi que des fonds provenant de ces droits sont disponibles pour l'encouragement du ferroutage. A ce titre, des contributions d'exploitation s'élevant à 15 millions de francs seront accordées

708  
aux CFF en 1987. Dans l'année en cours/ la Confédération soutient la construction de voies de raccordement en allouant encore 15 millions de francs. Une enveloppe financière équivalente est prévue pour l'année prochaine. A l'heure actuelle, des subventions de 14 millions sont accordées pour réduire le prix du transport des véhicules à moteur accompagnés. Par ailleurs, la Confédération peut octroyer des fonds pour des contributions d'investissement destinées au ferroutage ou aux places de parc de dissuasion. 2 Partie spéciale 21 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel En sus de la prestation pour l'infrastructure, le budget et la planification financière de la Confédération prévoient encore d'autres indemnités et aides financières versées aux CFF, lesquelles sont fondées sur des arrêtés fédéraux spécifiques. Elles sont déterminées sur la base d'estimations spéciales des coûts et des produits. Les sommes suivantes, qui figurent dans le projet de compte financier et dans les perspectives de la Confédération, correspondent aux budgets et au plan à moyen terme des CFF. 709

Compte financier et perspectives de la Confédération  
Compte Budgets Perspectives 1985  
1986 1987 1988 1989 1990 en millions de francs 536 548 560 17 57 20 23 57 57 1.  
Contributions d'exploitation Indemnité - Transport régional des voyageurs 604 612 495 -  
Trafic de détail 75 50 - Ferroutage, aide initiale<sup>1</sup> 12 16 17 - Ferroutage, indemnisation  
(année courante) - - 15 Allègements tarifaires pour les transports publics - - 57 Transport  
des automobiles à travers le Simplon Déficit<sup>1</sup> 1 Prestations de la Confédération pour  
l'infrastructure<sup>1</sup> ) Total 998 2. Contributions pour la construction Raccordement de  
l'aéroport de Cointrin 33 21 14 Raccordement de l'aéroport de Kloten 3 3 307 1 324 1 333 1

576 1 631 1 643 1003 918 1187 1257 1284 Total général 1031 1027 932 1189 1258 1284 1)  
Versement reporté d'une année. L'allégement constaté en 1987 est imputable au passage de l'ancien au nouveau mandat. Les chiffres tiennent compte de notre objectif relatif à la contribution d'infrastructure que les CFF devront verser en 1987, à savoir 211 millions de francs. 710

Les besoins d'investissement ne peuvent être ouverts qu'à raison de 50 pour cent par les fonds d'amortissement et par une imputation directe sur le compte de résultats de l'entreprise (gros entretien). Outre les sources de financement propres aux CFF (caisse de pensions et de secours, caisse d'épargne), la Confédération accorde des prêts par le biais du compte capital. Pour 1987, ceux-ci se monteront à 300 millions (budget 1986: 187 millions). Ils totaliseront 1250 millions de 1987 à 1990. Le projet n'a pas d'effet sur l'état du personnel fédéral. 22 Bases juridiques 221 Article premier L'article premier est nouveau. Il concrétise la compétence figurant à l'article 7, lettre dbis de la loi révisée sur les CFF, selon laquelle les Chambres fédérales approuvent la contribution d'infrastructure indépendamment du reste du budget. Nous avons fixé celle-ci à 211 millions de francs, en nous écartant de la proposition des CFF. Cette augmentation constitue un objectif spécifique fixé par nos soins. C'est pourquoi nous n'avons pas engagé les CFF à modifier formellement leur budget. Notre objectif a néanmoins pour eux une valeur contraignante, sous réserve de l'approbation par le Parlement. Le montant de la contribution d'infrastructure influence les chiffres mentionnés à l'article 2 de l'arrêté général sur le budget des CFF. C'est pourquoi il doit être traité en premier lieu. 222 Article 2 Comme par le passé, l'article 2 récapitule les budgets relatifs au compte des investissements et à celui de résultats. Le résultat du second tient compte de la contribution d'in-

711  
frastructure que nous avons proposée. Celle-ci s'élève à 211 millions de francs. Cette fois encore, nous renonçons à un article spécial approuvant l'effectif du personnel. Celui-ci serait prévu à l'article 2 de la loi fédérale instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales (RS 611.01). La loi fédérale table sur l'effectif du personnel en 1974, année durant laquelle les CFF ont occupé 41'031 collaborateurs. Depuis cette année-là, ils n'ont cessé de réduire leur effectif. En 1985, celui-ci s'établissait à 37'109 unités. Même si le budget pour 1987 prévoit une augmentation de 605 agents, l'effectif du personnel CFF (37'714 unités) est bien inférieur à celui qui prévalait en 1974. L'objectif déterminant de l'entreprise est d'employer 37'600 collaborateurs, le nombre des personnes occupées dans les "services centraux" étant limité à 3250 (budget 1987: 3250). Les CFF mettent donc tout en oeuvre pour appliquer une politique restrictive en matière de personnel, comme le requiert la loi. Aussi longtemps qu'ils réussissent dans cette voie, nous ne voyons aucune raison de déroger à la pratique actuelle, selon laquelle l'effectif du personnel est indiqué uniquement dans le message, seules ses répercussions financières étant mentionnées dans l'arrêté. La continuation de la pratique actuelle est en outre conforme aux objectifs du mandat 1987. Ce dernier tend à renforcer la responsabilité des CFF en matière de gestion. Une politique autonome du personnel, non soumise à approbation, constitue un élément essentiel d'une gestion efficace. 223 Article 3 Les CFF présentent à titre d'information au Parlement, sous forme de plan à moyen terme, la planification pluriannuelle exigée à l'article 6 de l'arrêté fédéral sur le mandat 1987 712

des CFF. Ils renoncent à dresser un plan à court terme. Nous avons justifié cette nouvelle manière de procéder (cf. en. 13). La planification à long terme mentionnée dans le même article sera portée à la connaissance du Parlement en même temps que le budget, lorsqu'elle

aura été revue par les CFF. Ce remaniement est prévu après les décisions définitives relatives à RAIL 2000. 51 Feuille fédérale. 138e année. Vol. III 713

Arrêté fédéral Projet concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 17 septembre 1986; vu le message du Conseil fédéral du 29 octobre 1986\ arrête: Article premier La contribution des Chemins de fer fédéraux pour l'infrastructure, qui se monte à 211 millions de francs, est approuvée. Les coûts globaux s'élevant à 787 millions, la Confédération prend à sa charge une somme de 576 millions au titre de la couverture des dépenses d'infrastructure des Chemins de fer fédéraux. Art. 2 Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1987 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend: 1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1279,6 millions. Après déduction des contributions de tiers et de divers produits (151,9 mio. de fr.), 1027,7 millions sont mis à la charge du compte des immobilisations et 100 millions à celle du compte de résultats. 2. Le budget du compte de résultats, qui est équilibré, les produits et les charges atteignant chacun 4627,3 millions. Art. 3 Il est pris acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1988 à 1992. Art. 4 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum. 31068 ') FF 1986 III 681 714 1986-906

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du 29 octobre 1986 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1986 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft 46 Cahier Numero Geschäftsnummer 86.057 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 25.11.1986 Date Data Seite 681-714 Page Pagina Ref. No 10 104 922 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

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