

CH_VB 88.027 vom 5. April 1988

Bundesverwaltung, 1988-04-05, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_88.027

FR: CH_VB 88.027 du 5 avril 1988

IT: CH_VB 88.027 del 5 aprile 1988

Volltext

#ST# 88.027 Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du 27 avril 1988 Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987 et vous proposons de l'adopter. Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération. 27 avril 1988 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Stich Le chancelier de la Confédération, Buser 1988 - 294 39 Feuille fédérale. 140e année. Vol. II 577

Condensé Les Chemins de fer fédéraux (dénommés ci-après CFF) présentent pour la première fois leurs comptes sur la base du nouveau mandat de prestations. Ce dernier veille à ce que les résultats comptables reflètent mieux que par le passé la capacité de rendement des CFF. C'est pourquoi le présent message vise surtout à déterminer s'ils ont véritablement atteint leur objectif de gestion. Les buts concernant la politique des transports et des finances sont fixés et traités de manière circonstanciée dans le budget. Dans le budget 1987, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont fixé un objectif clair aux CFF. Ils les ont chargés de fournir une contribution de 211 millions de francs pour la couverture des dépenses d'infrastructure et d'équilibrer également leurs comptes. Les CFF remplissent leur mission s'ils atteignent cet objectif. Les écarts positifs mettent en évidence une bonne gestion, les écarts négatifs une gestion insuffisante. Les CFF ont réalisé une contribution d'infrastructure de 218,5 millions de francs. Par ailleurs, ils ont enregistré un excédent de produits de 23,3 millions. Ils ont donc rempli leur mandat de gestion. Cette constatation n'est cependant valable que si la contribution d'infrastructure convenue les a effectivement obligés à mettre à profit toute leur capacité de production. Divers indices de productivité prouvent que tel a bien été le cas. Ils ont épuisé en 1987 de nouveaux potentiels de rationalisation. De plus, il convient de souligner particulièrement les résultats suivants des comptes de l'année sous revue: Le nombre des voyageurs transportés a progressé de 11,9 pour cent pour s'inscrire à 255,7 millions. Le trafic-marchandises a, en revanche, enregistré de nouvelles pertes, tant au 578

niveau des tonnes acheminées (1987: 44,4 mio.; 1986: 45,1 mio.) qu'à celui des produits (1987: 1152 mio. de fr.; 1986: 1179 mio. de fr.). Les frais de personnel ont augmenté uniquement de 0,9 pour cent. En revanche, les frais de choses se sont amplifiés sensiblement (+ 6,3 %). Enfin/ les CFF ont dépensé 1178 millions de francs pour leurs investissements, soit 3,5 pour cent de plus que l'année précédente. Du point de vue de la politique des transports et des finances, il convient de relever que les comptes des CFF de 1987 ont davantage grevé la Confédération (+ 100 mio. de fr.) qu'en 1986. Cette charge supplémentaire comprend notamment l'indemnité de la Confédération pour les mesures tarifaires (55 mio. de fr.). Les comptes de 1987 font ressortir des prestations fédérales de 1142 millions. Cette

croissance traduite en premier lieu le fait qu'on a tenu compte des nouvelles demandes de promotion des transports publics. Elle ne saurait donc être imputée aux CFF. 579

MESSAGE I Partie générale II Introduction Le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux nous a soumis le 5 avril 1988 les comptes et le rapport de gestion de l'entreprise. Nous commentons ci-après les résultats de l'exercice. C'est la première fois que les CFF présentent leurs comptes sur la base du mandat de prestations 1987. Cela nous incite à modifier le contenu du message par rapport aux années précédentes. Pour ce faire, nous nous fonderons principalement sur le message relatif au budget des CFF pour 1988 (FF 1987 III 409). Nous renonçons désormais à répéter en détail les chiffres et les commentaires figurant dans le rapport de gestion. En revanche, nous fournirons davantage d'informations lorsque cela est nécessaire au regard du mandat 1987. Ce mandat et les modifications qu'il a entraînées dans la loi fédérale du 25 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (loi sur les CFF; RS 742.31) visent à ce que la présentation des comptes reflète mieux que par le passé la capacité de rendement de l'entreprise. La Confédération peut désormais enjoindre aux CFF de réaliser une certaine contribution d'infrastructure, ce qui constitue un objectif clair, ambitieux, mais réaliste. Le présent message permettra donc: a. D'apprécier si les CFF ont atteint les buts qui leur étaient assignés et d. De vérifier l'opportunité des objectifs fixés par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale. 580

12 Appréciation générale des comptes 1987 Le présent chapitre contient une évaluation sommaire des comptes de 1987. A cette fin, nous vous présenterons les principaux résultats, puis nous expliquerons encore une fois brièvement le mode de fonctionnement du mandat de prestations 1987. Nos explications illustreront comment la capacité de rendement des CFF peut être appréciée. Nous fournirons ensuite un premier commentaire succinct. 121 Aperçu des principaux résultats 121.1 Production et prestations de trafic Principaux chiffres concernant la production et les prestations de trafic Tableau 1 Production et prestations de trafic Comptes Budget Comptes Différence avec les comptes le budget 1986 1987 1987 1986 1987 en millions d'unités T rafic- voyageurs - Trains-kilomètres - Voyageurs transportés - Voyageurs-kilomètres Trafic-marchandises - Trains-kilomètres - Tonnes transportées - Tonnes-kilomètres Entreprise - Trains-kilomètres - Effectif du personnel - Heures de travail 80,4 228,5 9325 25,5 "5,1 6966 105,9 37010 66,7 84 236 9957 26,3 45,5 7331 110,3 37714 66,4 85,9 257,6 10680 25,4 «4,4 6812 109,0 17210 «5,5 en pour-cent + 6,8 +12,7 +14,5 - 0,4 - 1,5 - 2,2 + 2,9 + 5,4 - 1,8 +2,3 +9,2 +7,3 -3,4 -2,4 -7,1 -1,2 -1,3 -1,4 581

121.2 Comptes de résultats a. Compte de résultats d'entreprise Données du compte de résultats d'entreprise Tableau 2 Compte de résultats d'entreprise Comptes 1986 Budget 1987 Compte 1987 en millions de francs Charges de personnel Frais de choses Amortissements Intérêts Gros entretien résultant d'ordres d'investissement Contribution d'infrastructure versée à la Confédération Autres charges Total des charges Produits de transport - Trafic-voyageurs - Trafic-marchandises - Indemnité pour les prestations de service public Produits accessoires Propres prestations pour le compte des investissements Prestations pour ordres de magasin Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure Autres produits Total des produits Déficit ou excédent des produits 2501,4 928,4 505,0 231,4 82,3 11,9 4260,4 3063,8 1206,7 1178,7 678,4" 483,1 180,4 127,7 48,6 3903,6 -356,8 2571,2 976,3 518,0 244,2 100,0 211,0 6,6 4627,3 2979,0 1261,0 1208,0 510,0 526,1 172,0 119,0 787,0 44,2 4627,3 ~ 2523,2 986,7 583,1 242,5 «6,0 218,\$ 8,1 4568,1 2924,7 1262,3 1152,4 510,0 511,5 196,8 124,5 794,5 19.4 4591,4 »23,3 9 Différence av les comptes 1986

en pour-cent + 0,9 + 6,3 + 3,6 + 4,8 -19,8 -31,9 + 2,1D - *.5 2> +4,6 2) - 2 , 2 4) + 5,9 + V - 2,5 -18,9 4) ec le budget 1987 - li' * 1,1 * 1»° - 0,7 -34,0 + 3,6 + 22,7 - 1i3 - 1,8 + 0,1 - 4,6 - 2,8 +14,4 + 4,6 + 1,0 -10,9 - 0,8 1) Sans contribution d'infrastructure. 2) Dont l'indemnité pour les allègements tarifaires: - Trafic-voyageurs: 41 millions de francs - Trafic-marchandises: 14 millions de francs 3) Y compris l'aide initiale pour le ferroutage. 4) Non comparable avec les comptes 1986. 582

b. Compte de résultats d'infrastructure Données du compte de résultats d'infrastructure
 Tableau 3 Compte de résultats d' infrastructure Comptes Budget 1986 1987 Comptes 1987 en millions de francs Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Gros entretien résultant d'ordres d'investissement Total des charges Contribution d'infrastructure CFF Prestation d'infrastructure (solde) Confédération Total des produits 1) Comptes selon l'ancien mandat de 250 138,5 300,5 98 787 211 576 787 prestations 253,7 138,7 349,3 52,8 794,5 218,5 576,0 794,5 Différence avec les comptes le budget 1986 1987 en pour-cent + 1,5 t 0,1 +16,2 -46,1 + 1,0 + 3,6 - + 1,0 121,3 Compte des investissements Données du compte des investissements Tableau 4 Compte des investissements Comptes 1986 Budget 1987 en millions de fri Investissements bruts Contributions de tiers Investissements nets Dont: RAIL 2000 1 1138,0 189,8 948,2 1279,6 151,9 1127,7 26,0 Comptes 1987 mes 1177,5 155,4 1022,1 28,0 Différence avec les comptes le budget 1986 1987 en pour-cent + 3,5 -18,1 + 7,8 -8,0 +2,3 -9,4 +7,7 1) 18,0 mio. fr. pour des avant-projets et 10,0 mio. fr. pour des acomptes concernant l'acquisition de matériel roulant (déc. 1987). 583

122 Appréciation des résultats 122.1 Mode de fonctionnement du mandat de prestations 1987 Le mandat de prestations 1987 n'a rien changé au compte des investissements. Celui-ci n'a donc pas besoin d'être expliqué spécialement. Nous nous contentons de relever que ses valeurs n'influent pas directement sur le compte de résultats de l'entreprise. Ce dernier enregistre simplement les coûts sub- séquents des investissements (intérêts et amortissements). Le compte de résultats de l'entreprise subit, en revanche, quelques modifications en raison du nouveau mandat. La Confé- dération prend à sa charge les dépenses d'infrastructure (intérêts, amortissements, entretien). Les CFF sont tenus de participer à la couverture de ces dépenses au moyen de leur contribution d'infrastructure. Cette dernière correspond à l'excédent des produits sur les charges d'exploitation. Les CFF séparent celles-ci de leurs frais globaux à l'aide de leur comptabilité analytique interne. Du point de vue de la technique comptable, les charges d'in- frastructure s'inscrivent dans le compte de résultats d'en- treprise à la rubrique des produits intitulée "Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure". La contribu- tion d'infrastructure représente un élément des charges. Le compte de résultats d'entreprise n'indique pas directement dans quelle mesure les dépenses d'infrastructure grèvent les finances fédérales. C'est pourquoi les CFF tiennent désormais un compte de résultats d'infrastructure, qui fait partie du compte de résultats d'entreprise et peut être induit directe- ment à partir de ce dernier. Du côté des charges, il se com- pose d'une partie des frais du compte de résultats imputable à l'infrastructure. Les CFF déterminent directement ces frais sur la base de leur comptabilité analytique interne. Dans le 584

compte de résultats d'infrastructure, la partie "charges" est le pendant de la rubrique des produits intitulée "Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure". Les produits de ce dernier compte sont constitués de la contribution d'infrastructure versée par les CFF, ainsi que - à titre de solde - de la prestation de la Confédération pour l'infra- structure. La figure 1 présente les deux comptes en question: Rapports entre le compte de résultats

d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure en 1987 (résultats en mio. de fr.)
Figure 1 585

122.2 Appréciation du rendement des CPF Les comptes précités permettent d'apprécier la capacité de rendement des CFF. Dans le budget 1987, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont enjoint aux CFF d'équilibrer leurs comptes en fournissant une contribution d'infrastructure de 211 millions de francs. Les écarts par rapport aux objectifs mettent en évidence les prestations de l'entreprise, insuffisantes ou satisfaisantes. Avec les comptes de 1987, les CFF dépassent d'environ 30 millions de francs les objectifs fixés par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale. Ce montant se décompose en une contribution d'infrastructure supérieure de 7,5 millions de francs et en un excédent de produits de 23,3 millions. Les objectifs fixés par le Conseil fédéral et le Parlement ont exigé de grands efforts de la part des CFF. Cette remarque est d'autant plus valable que lors des débats sur le budget 1987, la contribution d'infrastructure a été augmentée par rapport à la somme proposée par les CFF. En dépassant les objectifs, ils ont rempli leur mandat de gestion pour 1987. Nous leur exprimons notre reconnaissance pour cette performance.

13 Appréciation détaillée des résultats comptables

131 La part des CFF dans les coûts d'infrastructure (contribution d'infrastructure) comme critère d'appréciation de leur capacité de rendement

131.1 Appréciation des performances des CFF quant aux objectifs La contribution d'infrastructure est le principal élément d'appréciation de la capacité de rendement des CFF.

Vu le 586

mandat de prestations 1987, cette dernière est considérée comme prouvée lorsque les CFF parviennent à fournir la contribution qui leur a été fixée. Les CFF enregistrent dans leurs comptes une contribution de 218,5 millions de francs, soit 7,5 millions de plus que ce qui a été convenu. La contribution d'infrastructure est fixée lors de l'établissement du budget, lequel est calculé sur la base de données provisoires en ce qui concerne le secteur du personnel. Nous ne déterminons les montants définitifs qu'après l'approbation du budget. Il en résulte souvent des différences. Durant l'année sous revue, elles concernaient, d'une part, la baisse de l'allocation de renchérissement (24,5 au lieu de 25,5 %) et, d'autre part, l'augmentation des indemnités et des allocations, ainsi que l'incorporation d'une partie de l'allocation de résidence dans le gain assuré. Les CFF ont adapté après coup leurs comptes prévisionnels. Cela a entraîné une baisse de 7,5 millions de francs des frais de personnel. La contribution d'infrastructure a donc pu être augmentée d'autant. Les CFF sont parvenus non seulement à augmenter leur contribution d'infrastructure, mais à enregistrer aussi un excédent de produits de 23,3 millions de francs. Ce résultat réjouissant est encore revalorisé par le fait qu'ils peuvent couvrir par leurs propres moyens, dans les limites du budget, tous les manques à gagner résultant des intempéries. Cette remarque s'applique également aux frais d'exploitation supplémentaires. Ils ne doivent donc pas faire usage de la possibilité de réduire la contribution d'infrastructure, possibilité que nous avons envisagée dans notre message sur le budget 1988 (FF 1987 III 409). 587

Compte tenu de ces circonstances, les CFF ont pleinement prouvé leur capacité de rendement au cours de l'année dernière. Cette appréciation, globalement positive, doit cependant être modulée en ce sens que le taux de couverture des frais globaux des CFF (Produits sans prestation de la Confédération pour l'infrastructure / Charges sans contribution d'infrastructure) a légèrement baissé malgré les mesures de gestion. Cette situation résulte de l'évolution des recettes du trafic-marchandises. Il apparaît donc que le nouveau mandat dissocie à juste titre la responsabilité de l'entreprise des mutations, non

influençables, subies par le secteur des transports. 131.2 L'objectif fixé par le Conseil fédéral et le Parlement a-t-il été atteint? Dans notre message sur le budget 1988 des CFF, nous avons relevé que la réalisation de la contribution d'infrastructure ne traduit la capacité de rendement effective de l'entreprise que si nous réussissons, lors de la fixation de ladite contribution, à trouver un équilibre entre les possibilités concrètes d'atteindre l'objectif et la nécessité pour les CFF d'épuiser tout leur potentiel de production. La contribution d'infrastructure pour 1987 est la première que nous ayons fixée. Le bon résultat enregistré soulève la question de savoir si elle a été fixée à un niveau assez élevé et si elle a véritablement exigé de grands efforts de la part des CFF. Les explications ci-après prouvent que le résultat comptable découle effectivement des mesures de gestion prises par les CFF.

1. Depuis l'introduction du mandat de prestations 1982, chaque présentation des comptes a démontré que les CFF se sont comportés conformément aux règles de l'économie de marché. L'introduction de diverses offres et de nouveaux instruments de gestion le prouvent. Le mandat de presta-

588
tions 1987 encourage encore plus la prise en considération des impératifs de l'économie d'entreprise. 2. Les indices globaux prouvent que les mesures de gestion ont été couronnées de succès: a. La productivité de l'exploitation montre quel est le volume de production atteint par le personnel. Elle est calculée par la formule trains-kilomètres/heures de travail. La comparaison de cet indice avec celui de l'année précédente montre l'image suivante: 1986 1987 Variation en pour-cent Productivité de l'exploitation 1,59 1,70 +6,9 L'augmentation de la productivité confirme qu'en 1987, les CFF ont employé leur personnel plus rationnellement que par le passé ou qu'ils ont exigé de celui-ci un engagement accru. b. La productivité du trafic met en rapport l'effectif du personnel et les prestations de transport demandées. Etant donné la formule voyageurs et tonnes-kilomètres/heures de travail, l'évolution se présente de la manière suivante: 1986 1987 Variation en pour-cent Productivité du trafic 0,244 0,267 +9,4 Elle illustre que la demande de prestations de transport des CFF s'est plus fortement amplifiée que l'effectif du personnel, ce qui prouve qu'on a tiré profit d'un potentiel de rationalisation. c. Le dernier indice montre l'évolution, en 1987, du rapport entre l'offre et la demande. Il indique si l'extension de l'offre a déclenché un développement appro-

589
prié de la demande. La formule voyageurs et tonnes-kilomètres/trains-kilomètres permet d'évaluer comme il suit la situation en 1986 et en 1987: 1986 1987 Variation en pour-cent Utilisation 0,154 0,157 +2,1 Cet indice met également en exergue le succès des CFF. Bien accueillies par le marché, les nouvelles offres correspondaient visiblement à un besoin. 3. L'écart global par rapport au budget atteint -1,3 pour cent au chapitre des charges et -0,8 pour cent à celui des produits. Compte tenu d'un chiffre d'affaires de 4591 millions de francs, la différence est de 23,3 millions de francs, ou 0,5 pour cent des prévisions budgétaires, ce qui constitue un bon résultat. Durant l'élaboration du budget, il est très difficile d'évaluer de manière adéquate les recettes de l'entreprise. Dans le secteur des voyageurs, les CFF ont atteint les produits envisagés. Ce résultat indique, lui aussi, que le budget a été établi avec soin. En revanche, l'écart relatif au trafic-marchandises est relativement grand (-4,6 %). En ce qui concerne l'évaluation de la capacité de rendement, cela signifie deux choses. D'une part, que le budget n'a pas contenu de réserves permettant de compenser les éventuels écarts négatifs. D'autre part, qu'ils se sont fixé des objectifs ambitieux dans ce trafic. Cela indique qu'ils désirent entreprendre les efforts nécessaires pour résoudre les difficultés de ce secteur d'activité problématique. Nous approuvons

expressément cette politique dynamique. Du côté des charges, il existe des différences notables entre le budget et les frais effectifs du personnel et du gros entretien. Dans les deux cas, les CFF se situent en-deçà du 590

budget. Les écarts concernant le gros entretien sont imputables à des problèmes de décompte imprévisibles (p. ex. achèvement anticipé de la rénovation du tunnel de base du Hauenstein). Ces différences en moins leur permettent de compenser le découvert enregistré dans le trafic-marchandises. Ces explications prouvent que la participation des services fédéraux à l'élaboration du budget constitue un instrument adéquat pour fixer la contribution d'infrastructure. De ce fait, les CFF sont contraints de mettre effectivement à contribution leur capacité de rendement. Certaines questions n'ont cependant pas trouvé de réponse. C'est ainsi que les CFF budgétisent, à juste titre, leur frais de personnel d'après l'effectif qu'ils considèrent indispensable pour mettre en place leur offre dans des conditions de travail acceptables. En fait, leurs prestations sont fournies depuis quelque temps avec un effectif insuffisant. Cela est dû aux difficultés rencontrées lors du recrutement de la main-d'oeuvre. Aussi longtemps que les CFF n'arrivent pas à couvrir leurs besoins de personnel, ils enregistrent une réserve budgétaire. Lors de la fixation des contributions d'infrastructure, il faudra accorder une attention particulière au budget du personnel. Si cette réserve est supprimée, il faudra cependant tenir compte de manière appropriée de l'accroissement des coûts afférent à l'effectif du personnel (paiements pour heures supplémentaires, jours de vacances ou de repos, augmentation des prestations de tiers dans les frais de choses, etc.). Le Conseil fédéral évalue principalement le budget des CFF par rapport aux valeurs de l'année précédente. Cette méthode est problématique lorsque certaines rubriques budgétaires de l'année précédente sont trop élevées en raison d'anciennes erreurs. Celles-ci sont alors reportées sur l'année suivante. L'Office fédéral des transports et l'Administration fédérale des finances devront donc examiner de manière approfondie et de cas en cas les différents postes budgétaires. 591

La nouvelle ordonnance sur les CFF donnera à ces services la compétence d'intervenir auprès de la direction générale pour que celle-ci charge les organes de contrôle des CFF, internes ou externes/ de procéder aux investigations nécessaires. A l'heure actuelle, les études devront porter principalement sur les thèmes suivants: En augmentant la contribution d'infrastructure pour 1987, nous nous sommes demandé si le montant des propres prestations (compte des investissements et magasins) était optimal. Il faudra étudier cette question prochainement. Mais on constate aujourd'hui déjà que les propres prestations pour les investissements ne représentent que 19 pour cent du volume net des investissements. Les coûts d'investissement dépendent, notamment, des normes de qualité. Ils sont trop élevés lorsqu'ils reposent sur des normes trop ambitieuses, car ils entraînent alors de grands frais subséquents (intérêts, amortissements, entretien). Ceux-ci se répercutent à long terme sur le compte de résultats de l'entreprise. C'est pourquoi nous envisageons de faire vérifier les normes des investissements quant à leur rapport optimal entre une sécurité maximale, une adéquation aux goûts de la clientèle et des coûts minimaux. Mais les CFF ne sont pas libres dans le choix des différentes normes. Pour clore, après avoir examiné ces aspects de la gestion, nous arrivons à la conclusion qu'en 1987 les CFF ont respecté le contrat que le mandat de prestations de 1987 leur avait imposé. 132

Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité Le montant de la contribution d'infrastructure permet d'apprécier globalement la capacité de rendement des CFF. De plus, en commandant les prestations de service public, la 592

Confédération dispose d'un autre moyen d'influer sur la gestion des divers secteurs d'activité. 132.1 Mandat de prestations 1987; secteurs bénéficiant de l'indemnité Aux termes du mandat de prestations 1987, le transport régional des voyageurs et le ferroutage sont considérés comme des prestations de service public. La Confédération les commande et compense durant l'année en cours les frais d'exploitation non couverts. Pour le ferroutage, elle couvre également les coûts d'infrastructure. L'indemnité est fixée au préalable de manière contraignante. De ce fait, c'est surtout pendant l'élaboration du budget que la Confédération influe sur ces deux trafics. 1. Dans le transport régional des voyageurs, les CFF ont commencé d'utiliser du matériel roulant moderne. Ils tiennent donc compte de l'exigence du mandat en vertu de laquelle les prestations de service public doivent être fournies à un niveau de qualité conforme aux souhaits de la clientèle. Vu la commande de l'offre par l'Office fédéral des transports et compte tenu du compte prévisionnel des coûts de transport, nous avons budgétisé à 495 millions de francs le montant de l'indemnité. Même si cette somme a valeur impérative pour les CFF et la Confédération, il est intéressant de savoir pour les prochaines discussions quelle sera l'ampleur effective des frais d'exploitation non couverts. Les résultats du compte des coûts de transport ne seront toutefois disponibles que dans le courant de l'été. Mais, comme le montre l'expérience, les écarts entre les valeurs planifiées et les valeurs réelles sont faibles. 40 Feuille fédérale. 140^e année. Vol. II 593

2. Les explications concernant le transport régional des voyageurs sont également valables pour la commande et l'indemnisation des prestations de ferroutage. Par ailleurs, pour des raisons inhérentes à la politique du transit, nous avons modifié en 1987 la commande convenue avec les CFF. Nous leur avons enjoint de réduire de 50 francs le prix de chaque envoi et de mettre sur pied l'offre nécessaire pour écouler la demande supplémentaire. Cette commande additionnelle a accru le découvert, estimé initialement à 15 millions de francs. Nous sommes disposés à supporter cette surcharge dans la mesure où elle est imputable à la commande complémentaire. Nous présenterons en 1988 une demande de crédit supplémentaire à ce sujet. 132.2 Indemnité pour les mesures tarifaires prises par la Confédération Le 1^{er} octobre 1986, l'Assemblée fédérale a décidé des réductions tarifaires en vue de promouvoir les transports publics (FF 1986 III 401). Elle s'est engagée par la même occasion à indemniser les entreprises d'un éventuel manque à gagner et des coûts supplémentaires résultant de ces mesures. Les dédommagements correspondants ont fait l'objet d'un calcul préalable. Au vu de ces résultats, l'Office fédéral des transports a versé aux CFF 41 millions de francs pour le trafic-voyageurs et 14 millions pour le trafic-marchandises. Ces montants ont été inscrits dans les comptes de 1987. Après accord avec les entreprises concernées, on a décidé de vérifier ces montants en 1988 par un calcul a posteriori. Ce dernier s'avère nécessaire, car les mesures touchant le trafic-voyageurs ont remporté un succès beaucoup plus grand que prévu. Les résultats du calcul a posteriori ne sont pas encore disponibles. 594

Nous avons laissé dans les comptes des CFF les montants versés en fonction du calcul préalable. Si le calcul a posteriori devait aboutir à d'autres résultats, nous procéderions aux modifications nécessaires dans les comptes à venir. 133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise Les autres secteurs de l'entreprise sont du ressort exclusif des CFF. La Confédération ne peut et ne veut y intervenir que si l'objectif global de l'entreprise est compromis de manière durable. 133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances La demande de transport sur de grandes distances s'est développée à la suite de

l'augmentation de l'offre. Le taux d'utilisation - mesuré en termes de voyageurs-kilomètres/trains-kilomètres - a progressé de 9,6 pour cent. Le trafic sur de longues distances en a profité pour une large part. Néanmoins, le produit par voyageur-kilomètre a reculé consécutivement à l'introduction des mesures tarifaires prises par la Confédération. Les produits du trafic-voyageurs sont restés stables. En même temps, les charges ont subi une augmentation correspondant peu ou prou au renchérissement. Il sera indispensable, dans un proche avenir, de négocier un relèvement des prix couvrant au moins le renchérissement. Par ailleurs, nous sommes persuadés que la réalisation de la première étape de RAIL 2000, en 1993, renforcera encore la position des CFF dans le transport susmentionné. 133.2

Trafic-marchandises Nous sommes toujours inquiets au sujet de l'évolution du trafic-marchandises. Nous attendons des CFF qu'ils mettent tout en oeuvre pour éviter d'autres pertes de tonnages et de produits. Nous reconnaissons cependant que les problèmes de ce

595

trafic ont un caractère structurel. Ils seront aggravés dans un proche avenir par les efforts de libéralisation en cours dans la Communauté européenne. Cela étant, seules des offres totalement nouvelles pourront renforcer la position des CFF sur le marché. Leur élaboration et leur réalisation sont en préparation, mais elles demanderont encore quelques années. La promotion de la construction des voies de raccordement reste un moyen important pour obtenir des parts de marché dans le trafic par wagons complets. Aussi l'Office fédéral des transports a-t-il rendu en 1987 91 décisions destinées à soutenir le financement de ces voies. Toutefois seule la moitié des décisions se rapportait à la construction de nouvelles voies. Les autres ont servi à subventionner le renouvellement des installations existantes. C'est pourquoi leur promotion dans le cadre de la législation concernant les droits d'entrée sur les carburants entraînera plutôt une consolidation qu'un renforcement de la position des CFF sur le marché. 134

Personnel Les CFF ont estimé que l'effectif de leur personnel atteindrait 37'714 unités en 1987. Ils étaient d'avis qu'il constituait une condition indispensable à une exploitation sans à-coups. En fait, ils n'ont occupé, en moyenne annuelle, que 37'210 collaborateurs, soit une différence de 500 personnes. Cette dernière est surtout imputable aux difficultés de recrutement. Elle illustre l'engagement exceptionnel du personnel des CFF, qui a réussi à fournir des services de bonne qualité malgré un effectif insuffisant. Le déroulement de l'exploitation a encore été compliqué par divers renouvellements de l'offre.

596

Etant donné cette tâche difficile, nous tenons à exprimer •\$; notre reconnaissance et nos remerciements à la direction et à toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs des CFF pour le travail accompli et le grand engagement manifesté durant toute l'année. 2

Partie spéciale 21 Commentaire de l'arrêté fédéral La modification du 9 octobre 1986 de la loi sur les CFF (RO 1987 263) habilite l'Assemblée fédérale à statuer sur les mesures permettant de couvrir le déficit. Nous pouvons donc nous contenter d'un article portant approbation des comptes annuels, du bilan et du rapport de gestion. 22 Répercussions financières pour la Confédération Le compte de résultats d'entreprise comprend les prestations suivantes de la Confédération: Indemnité et aide financière de la Confédération (sans les contributions pour les constructions) Tableau 5 Prestations financières de la Confédération 1986 1987 en millions de francs Contributions d'exploitation Transport régional des voyageurs 612 »95 Cargo domicile 50 Ferroutage 161) 15 Réductions tarifaires pour les transports publics - 55 Transport des automobiles à travers le Simplon 1 1 Déficit 35?1) Prestation de la Confédération pour l'infrastructure - 576 Total 1036 1142 1) Paraît une année plus tard dans

le compte financier de la Confédération. 597

La prestation pour l'infrastructure - et d'après l'ancien mandat la couverture du déficit et l'aide initiale pour le ferroutage - est assurée par la Confédération l'année suivante. Le montant global figurant dans le compte financier de la Confédération diffère donc, durant l'année de comparaison, du total du tableau 5. Compte tenu du report du paiement, le compte financier de la Confédération enregistre les montants suivants (en mio. de fr.): 1986 1987 980 954 La différence concernant l'année 1987 est surtout imputable au passage au nouveau mandat. L'indemnité pour le transport régional des voyageurs ne comporte plus de coûts d'infrastructure, lesquels sont compris dans la prestation d'infrastructure que la Confédération verse en 1988. La prestation d'infrastructure de 576 millions de francs englobe aussi les coûts des dégâts causés à l'infrastructure par les intempéries de 1987, dans la mesure où les dommages ont été réparés et défalqués ou comptabilisés l'année dernière. Les CFF pourront financer par leurs propres moyens la réparation des autres dégâts dus aux intempéries. C'est pourquoi leurs comptes pour 1987 ne grèveront les finances fédérales que dans la mesure prévue. 23 Bases légales Aux termes de l'article 7, lettre c, de la loi sur les CFF (RS 742.31), les comptes annuels et le rapport de gestion doivent être soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale. 598

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 7, lettre c, de la loi fédérale du 23 juin 1944" sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1987; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le Conseil d'administration des CFF, le 5 avril 1988; vu le message du Conseil fédéral du 27 avril 1988), arrête: Article premier 1 Les comptes de 1987 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1987 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum. 32145 ') RS 742.31 2> FF 1988 II 577 599

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1987 du 27 avril 1988 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1988 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 20 Cahier Numero Geschäftsnummer 88.027 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 24.05.1988 Date Data Seite 577-599 Page Pagina Ref. No 10 105 446 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.