

## CH\_VB 89.027 vom 26. April 1989

Bundesverwaltung, 1989-04-26, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_89.027](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_89.027)

FR: CH\_VB 89.027 du 26 avril 1989

IT: CH\_VB 89.027 del 26 aprile 1989

### Volltext

#ST# 89.027 Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 du 26 avril 1989 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 1988 et vous proposons de l'adopter. Nous vous prions d'agréer, Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération. 26 avril 1989 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Delamuraz Le chancelier de la Confédération, Buser 234 1989 - 238

Condense Avec le budget 1988, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont enjoint aux CFF de fournir une contribution de 121,5 millions de francs pour les dépenses d'infrastructure et d'équilibrer leurs comptes. En 1988, les CFF ont apporté une contribution d'infrastructure de 135 millions de francs et ont également enregistré un excédent de produits de 42,2 millions de francs. Les CFF ont donc rempli leur mandat. Divers indices de productivité confirment que la contribution d'infrastructure fixée pour les CFF a effectivement obligé ces derniers à mettre entièrement à contribution leur potentiel de production. Certaines réserves doivent cependant être formulées au sujet de la maximisation du volume du trafic-voyageurs. Dans l'ensemble, il convient de poursuivre les efforts visant à améliorer les produits. Par rapport à 1987, il y a lieu de souligner particulièrement les résultats des comptes 1988: Dans le secteur des voyageurs, le nombre des personnes transportées a atteint 259,3 millions (+ 0,9 %) et les produits de transport 1285,8 millions de francs (+ 1,9 %). Quant au secteur des marchandises, il a enregistré des taux de croissance plus élevés. Le tonnage acheminé a fait un bond de 8,4 pour cent pour s'inscrire à 48 millions de tonnes, mais les produits n'ont progressé que de 2,3 pour cent et s'établissent à 1179,3 millions. Les charges de personnel se sont alourdies de 4,8 pour cent et s'élèvent à 2644,9 millions. Les frais de choses ont, une nouvelle fois, subi une augmentation supérieure à la moyenne (+ 7,3 %). Quant aux investissements bruts des CFF, ils se sont montés à 1509 millions (+ 28,2 %), soit 28,2 pour cent de plus qu'en 1987. 235

Les comptes 1988 des CFF grèvent les finances fédérales à raison de 1356 millions de francs, y compris les allègements tarifaires. Cela représente 214 millions de francs de plus qu'en 1987. Le budget de l'entreprise prévoyait une augmentation des prestations fédérales de 154,5 millions. La différence par rapport au budget se décompose de la manière suivante: 11,9 millions au titre de l'indemnisation pour les prestations commandées après coup dans le ferroutage, 3,7 millions supplémentaires pour les allègements tarifaires et 43,7 millions de plus pour la prestation fédérale en faveur de l'infrastructure. Le non-respect des prévisions du compte de résultats de l'infrastructure s'explique par les autres coûts des dégâts provoqués par les intempéries de 1987 et par le plus grand nombre des décomptes pour les projets d'investissement. Cela étant, la croissance des prestations fédérales pour

les CFF ne doit pas être impu- tée à ces derniers. 236

Message I Partie générale II Introduction Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 5 avril 1989 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1988. Nous commentons ci-après les résultats de l'entre- prise. C'est avec les comptes 1987 que nous avons modifié la présentation du message par rapport aux années précédentes. Pour garantir la continuité et les possibilités de comparaison, nous nous inspirons de notre message de l'année dernière, relatif aux comptes des CFF (FF 1988 II 577). Comme par le passé, nous renonçons à répéter en détail les chiffres et les explications figurant dans le rapport de gestion de l'entreprise. 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 fédé- rale du 23 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 fournir une cer- taine 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 b. De vérifier l'opportunité des objectifs fixés par le Conseil fé- déral et l'Assemblée fédérale. 237

12 Appréciation générale succincte des comptes 1988 121 Aperçu des principaux résultats Production et prestations de trafic Tableau 1 ; Principaux chiffres concernant la production et les prestations de trafic Production et prestations de trafic Comptes 1987 Budget Conçtes 1988 1988 en millions d'unités Trafic- voyageurs - Trains-kilomètres - Voyageurs transportés - Voyageurs-kilomètres Trafic-marchandises - Trains-kilomètres - Tonnes transportées - Tonnes-kilomètres Bitreprise - Trains-kilomètres - Effectif du personnel - Heures de travail 85,9 257,6 10680 25,4 44,4 6812 112 37210 65,5 90,2 90,7 257M 259,9 107891) 10804 25,5 26,8 44,8 48,2 70931) 7503 116,4 118,2 37944 37372 65,8 Différence avec les comptes 1987 en pour-cent 5,6 0,9 2,4 5,5 8,4 10,1 5,5 0,4 0,5 le budget 1988 0,6 1,11' 1,0D 5,1 0,9 8,6D 1,5 - 1,5 1) Objectif corrigé, propre aux CFF. 238

Comptes de résultats a. Compte de résultats d'entreprise Tableau 2: Données du compte de résultats Compte de résultats d'entreprise Comptes 1987 Budget 1988 d'entreprise Cooptes 1988 en millions de francs Produits de transport - Trafic-voyageurs - Trafic-marchandises - Indemnité pour les presta- tions 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 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 Excédent des produits 2924,7 1262,3 1152,4 510,0 511,5 196,8 124,5 794,5 39,4 4591,4 2523,2 986,7 523,1 242,5 66,0 218,5 8,1 4568, 1 23,3 2986,3 1274,0 1176,3 536,0 498,9 181,0 123,0 826,0 40,7 4655,9 2628,8 1037,6 529,6 265,9 65,0 121,5 7,5 4655,9 - 3013,0 1285,8 1179,3 547,9 535,1 216,5 115,8 883,2 34,5 4798,1 2644,9 1058,3 541,3 255,5 96,1 135,0 24,8 4755,9 42,2 Différence avec les comptes 1987 en pour-cent 3,0 1,9 2,3 7,4 4,6 10,0 - 7,0 11,2 - 12,4 4,5 4,8 7,3 3,5 5,4 45,6 - 38,2 206,2 4,1 81,1 le budget 1988 0,9 0,9 0,3 2,2 7,3 19,6 - 5,9 6,9 - 15,2 3,1 0,6 2,0 2,2 - 3,9 47,8 11,1 230,7 2,1 - Déficit 239

b. Compte de résultats d'infrastructure Tableau 3; Données du compte de résultats d'infrastructure Production et prestations de transport Comptes 1987 Budget 1988 Comptes Différence avec 1988 en millions de francs Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Gros entretien résultant d'ordres d'investissment Total des charges Contribution d ' inf

rastructure CFF Prestation d'infrastructure (solde) Confédération 253,7 138,7 349,3 52,8  
 794,5 218,5 576,0 261,0 161,0 340,0 64,0 826,0 121,5 704,5 260,4 151,0 389,7 82,1 883,2  
 135,0 748,2 les comptes 1987 en pour-cent 2,6 8,9 11,6 55,5 11,2 - 38,2 29,9 le budget 1988  
 - 0,2 - 6,2 14,6 28,3 6,9 11,1 6,2 Total des produits 794,5 826,0 883,2 11,2 6,9 240

c. Compte des investissements Tableau 4; Résultats du compte des investissements Compte des investissements Comptes Budget Omîtes Différence avec les comptes le budget 1987  
 1988 1988 1987 1988 en millions de francs Investissements bruts Contributions de tiers  
 Investissements nets (à la charge des CFF) Dont: RAIL 2000 1177,5 155,4 1022,1 28,0  
 1480,8 185,8 1295,0 30,0 1509,0 189,2 1319,8 52,0 en pour-cent 28,2 21,8 29,1 85,6 1,9  
 1,8 1,9 73,3 122 Appréciation des résultats 122.1 Mode d'exécution du mandat de 1987 Les  
 résultats du compte des investissements n'influent qu'indirectement sur le compte de  
 résultats de l'entreprise. Il fournit uniquement les données de base relatives aux coûts  
 annuels des investissements (intérêts et amortissements). Le mandat 1987 a entraîné  
 d'importantes modifications du compte de résultats. Aussi nous permettons-nous de vous  
 rappeler succinctement la manière dont le mandat est censé être exécuté. Selon le mandat de  
 prestations 1987, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements,  
 intérêts, entretien). Comme les CFF amortissent et entretiennent toutes les installations et  
 qu'ils collectent et rémunèrent les fonds étrangers nécessaires aux investissements, toutes  
 les charges sont d'abord comptabilisées dans leur compte de résultats d'entreprise<sup>1</sup>). La part  
 des amortissements, des intérêts et de l'entretien de l'infrastructure est imputée ensuite  
 dans le compte de résultats de l'infrastructure<sup>2</sup>). Simultanément, ce montant est  
 comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise<sup>3</sup>). 241

Les CFF doivent fournir une contribution pour les dépenses d'infrastructure. Celle-ci est  
 fixée dans le budget. Elle représente donc une charge pour les CFF et leur compte de  
 résultats d'entreprise<sup>4</sup>). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, c'est, en revanche,  
 un produit<sup>5</sup>. La prestation d'infrastructure de la Confédération constitue la différence entre  
 les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF. La figure 1  
 présente le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure. Figure  
 1 ; Rapports entre le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats  
 d'infrastructure dans les comptes 1988 (résultats en mio. de fr.) Comptes de résultats  
 d'entreprise Charges<sup>1</sup>) Frais de personnes Frais de choses Amortissements Intérêts Gros  
 entretien Autres charges (4755,9) Parts (883,2) Contribution d'infrastructure<sup>4</sup>) (135,0)  
 Excédent des produits (42,2) Produits (4798,1) Trafic-voyageurs/trafic-marchandises  
 Indemnité Produits accessoires Propres prestations (compte invest., magasin) Autres  
 produits Prestations pour compte de résultats d'infrastructure<sup>3</sup>) (883,2) Déficit éventuel  
 Compte de résultats d'infrastructure Charges<sup>2</sup>) Amortissements (883,2) Intérêts Entretien  
 ord./gros entret. résultant d'ordres d'invest. Produits Contribution d'infrastructure CFF<sup>5</sup>)  
 (135,0) Prestations d'infrastructure<sup>6</sup>) Confédération (solde: 784,2) 242

122.2 Appréciation du rendement des CPF Dans le budget 1988, le Conseil fédéral et  
 l'Assemblée fédérale ont enjoint aux CFF d'équilibrer leurs comptes en fournissant une  
 contribution d'infrastructure de 121,5 millions de francs. Les écarts par rapport aux objectifs  
 mettent en évidence les prestations de l'entreprise, insuffisantes ou satisfaisantes. Avec les  
 comptes de 1988, les CFF dépassent d'environ 55,7 millions ces objectifs. La différence se  
 décompose en - une contribution d'infrastructure supérieure de 13,5 millions et en - un  
 excédent de produits de 42,2 millions. Les produits budgétisés pour le transport des  
 voyageurs et des marchandises ont été dépassés respectivement de 11,8 et de 3 millions de

francs, mais les produits supplémentaires du trafic-marchandises n'ont pas été aussi grands que l'accroissement du tonnage. Comparativement à l'année précédente, les produits de transport réalisés sont supérieurs de 1,9 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 2,3 pour cent dans celui des marchandises. La couverture des charges (abstraction faite de la contribution d'infrastructure des CFF et des prestations d'infrastructure de la Confédération) est cependant passée de 87,3 pour cent en 1987 à 84,7 pour cent en 1988 (estimation du budget: 84,5 %). 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 Les CFF ont-ils atteint l'objectif qui leur était assigné? La contribution d'infrastructure est le principal élément d'appréciation de la capacité de rendement des CFF. Vu le mandat de pres- 243

tations de 1987, ceux-ci fournissent une contribution de 135 millions de francs, soit 13,5 millions de plus que la somme convenue. Par ailleurs, ils ont réalisé un excédent de produits de 42,2 millions de francs. La contribution d'infrastructure est déterminée lors de l'établissement du budget, lequel est établi sur la base de données provisoires en ce qui concerne le personnel. Il en résulte fréquemment des différences. En 1988, celles-ci ont porté sur l'allocation de renchérissement de 2 pour cent (au lieu de 1,5 %) servie dès le 1er janvier 1988 (frais supplémentaires: 12,5 mio. de fr.) et sur l'allocation de 23 millions versée en automne. De ce fait, les CFF auraient pu réduire leur contribution d'infrastructure du montant correspondant, conformément à l'article 34 de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.311). Le résultat favorable de leur activité leur a permis d'y renoncer cette année. Les CFF sont parvenus non seulement à augmenter leur contribution d'infrastructure, mais aussi à alimenter une réserve de 18 millions pour les jours de repos et de compensation non accordés, ainsi qu'à enregistrer un excédent de produits de 42,2 millions. Par contre, ils ont dépassé les dépenses d'entretien budgétisées dans le compte de résultats de l'infrastructure. Les coûts résultant des dégâts causés par les intempéries (environ 20 mio. fr.) ont fait augmenter les dépenses d'entretien ordinaires. Le grand nombre, inattendu, des décomptes d'objets d'investissement a grevé plus que prévu le gros entretien pour ordres d'investissement. Un tel écart n'est pas satisfaisant. Hais il ne peut guère être évité dans tous les cas. Nous nous attendons malgré tout à ce que les dépenses d'entretien puissent être budgétisées plus précisément grâce à une plus grande expérience, ce qui permettra de mieux respecter les valeurs supputées. 244

Bien que les objectifs aient été atteints, les taux de couverture - des coûts globaux (produit sans prestation de la Confédération pour l'infrastructure / charges sans contribution d'infrastructure) - des coûts d'infrastructure ont continué de baisser, le premier de 87,3 à 84,7 pour cent et le second de 27,5 à 15,3 pour cent. Les valeurs budgétisées (84,5 et 14,7 %) ont été respectées. Cette évolution négative est due principalement aux produits modestes du trafic-marchandises. 131.2 Vérification de l'objectif fixé par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale Eu égard au résultat favorable réalisé, on peut se demander si la contribution d'infrastructure a été fixée à un niveau assez élevé et si cela a exigé effectivement de grands efforts de la part des CFF. 1. Les indices de productivité prouvent que les CFF ont amélioré leur rendement. a. La productivité de l'exploitation montre le volume de production atteint avec le personnel disponible. La comparaison de ces chiffres avec les données des années précédentes met en évidence une hausse du rendement. Les CFF ont exigé de leur personnel un engagement plus grand et plus rationnel. 1986 1987 1988 Variation en pour-cent par rapport à 1987 Productivité de l'exploitation

Train-kilomètre par heure de travail 1,59 1,70 1,80 0,6 17 Feuille fédérale. 141e année. Vol. II 245

b. Pour déterminer la productivité en matière de trafic, on compare les heures de travail du personnel aux prestations de transport demandées: 1986 1987 1988 Variation en pour-cent par rapport à 1987 Productivité en matière de trafic (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres): heures de travail 0,244 0,267 0,280 4,8 La demande de prestations de transport des CFF a augmenté plus fortement que l'effectif du personnel. L'engagement supplémentaire demandé aux agents est judicieux: il a permis d'écouler une demande supplémentaire effective. c. Le nombre obtenu en divisant les voyageurs et tonnes-kilomètres par les trains-kilomètres répond à la question de savoir si l'offre a mieux été utilisée que l'année précédente. 1986 1987 1988 Variation en pour-cent par rapport à 1987 Taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres): trains-kilomètres 0,154 0,157 0,156 - 0,6 Le taux d'utilisation s'est faiblement détérioré. Les CFF ont visiblement fourni des prestations supplémentaires qui n'ont pas toutes été acceptées par le marché. 2. Même si la productivité et le taux d'utilisation renseignent davantage sur les éléments de production influençables par les CFF, nous présentons ci-après une appréciation des indices relatifs au rendement de l'entreprise. Celui-ci n'a toutefois pas 246

autant d'importance que dans l'économie privée, car les CFF sont loin d'être autonomes, particulièrement dans les secteurs des tarifs et du personnel. Les indices des produits figurent aux chiffres 133.1 et 133.2. Dans l'ensemble, les produits par unité transportée se sont stabilisés, mais ils se sont, en revanche, détériorés pour chaque unité de prestation. Les distances de transport moyennes se sont amplifiées. Or la structure tarifaire est telle que les taux kilométriques diminuent en fonction de l'augmentation des trajets. Cette évolution est marquée dans le secteur des marchandises, où le trafic de transit s'est fortement accru. 3. Les charges et les produits dépassent les prévisions budgétaires: les premières de 2,1 pour cent, les seconds de 3,1 pour cent. Cela est acceptable. Lorsqu'il s'agit de fixer la contribution d'infrastructure, il est très difficile d'évaluer correctement les produits. Les CFF ont dépassé les valeurs budgétisées de 0,9 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 0,3 pour cent dans celui des marchandises. Cela signifie qu'ils ont estimé l'évolution du trafic avec d'autant plus de soin que le budget ne contenait pas de réserves cachées. Au chapitre des charges, il y a lieu de mentionner les frais de personnel et le gros entretien. Dans les deux cas, les CFF ont dépassé les prévisions budgétaires. Le gros entretien est supérieur de 31,1 millions de francs (+ 47,8 %) aux chiffres du budget. Cela se traduit principalement par une détérioration du compte de résultats de l'infrastructure. Cette situation n'est pas satisfaisante, mais l'achèvement des grands ouvrages de construction ne peut pas constamment être estimé avec toute la précision voulue. A l'avenir également, il faudra s'accommoder d'une certaine imprécision. 247

Avec une différence de 16,1 millions de francs, les frais de personnel dépassent seulement de 0,6 pour cent les prévisions budgétaires. Les réserves budgétaires afférentes au personnel, constatées dans le message sur les comptes de 1987, ont pu être éliminées. Diverses raisons expliquent cet état de fait. Les CFF ont estimé pour la première fois leurs charges de personnel en fonction de l'effectif qui pouvait être recruté et non en fonction de celui qui était nécessaire en soi. Ils sont cependant restés en-deçà de leurs propres prévisions. La réserve ainsi constituée a été entièrement absorbée par les mesures que nous avons prises et qui n'étaient pas inscrites dans le budget: - allocation allouée en automne, - supplément de l'allocation de renchérissement (0,5 %); le budget prévoyait 1,5 pour cent et

non 2 pour cent, et - cotisations et prestations complémentaires plus élevées pour la Caisse de pensions et de secours. Les deux premières mesures résultent de nos directives. En 1988, les CFF ont, en augmentation des autres charges, ouvert une réserve (18 mio. de fr.) pour les jours de repos et de com- pension non accordés. Ils pourront ainsi prévenir les problèmes financiers qui résulteront prochainement de l'insuffisance de l'effectif. Mis à part l'entretien figurant dans le compte de résultats d'infrastructure, le budget des CFF est suffisamment fiable pour que l'on puisse fixer de manière appropriée leur contribution d'infrastructure. Le dépassement des frais budgétisés pour l'en- tretien de l'infrastructure ne porte pas atteinte au résultat de l'exploitation des CFF, mais entraîne une aug- mentation des pres- tations fédérales. La suppression des frais consécutifs aux in- tempéries de 1987 et le perfectionnement des connaissances lais- sent entrevoir des améliorations dans ce domaine. Nous exigeons en outre des CFF qu'ils annoncent désormais assez tôt les 248

éventuels dépassements du budget dans ce domaine. L'autorité de surveillance et les CFF décideront alors en commun si et comment l'écart peut être évité. 4. En approuvant l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous avons créé un instrument permettant de contrôler et d'examiner particulièrement l'évolution de la productivité des CFF. Les ré- sultats de ce contrôle, qui seraient déjà significatifs pour les comptes de 1988, ne sont pas encore disponibles. Les CFF ont cependant déjà reçu des mandats spécifiques dans des cas précis, notamment pour les investissements. Les contrôles seront renfor- cés à l'avenir. Dans l'ensemble, les objectifs assignés par le Conseil fédéral et le Parlement ont exigé des efforts de la part des CFF. L'entreprise a donc rempli sa mission. Le résultat d'exploitation est favorable, mais les besoins financiers sont en augmentation au chapitre de l'infrastructure. C'est pourquoi il importe de poursuivre dans la voie de l'optimisation des produits, tracée dans le message sur le budget 1989 des CFF. 132

Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité La contribution d'infrastructure constitue un moyen d'influer sur le rendement des CFF. Par ailleurs, en commandant les prestations de service public, la Confédération dispose d'une possibilité d'agir sur l'aménagement des divers secteurs de production. 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 font partie des prestations de service public. La Confédération les commande et indemnise dans l'année en cours les frais d'exploitation non couverts. Pour le ferroutage, elle couvre également les coûts d'infrastructure. 249

L'indemnité est fixée au préalable de manière contraignante. De ce fait, c'est surtout pendant l'élaboration du budget que la Confédé- ration influe sur ces deux trafics. a. Transport régional des voyageurs Les CFF renouvellent constamment leur matériel roulant, même pour le transport régional des voyageurs. Ils tiennent ainsi compte de l'exigence du mandat en vertu de laquelle les prestations de servi- ce public doivent être fournies à un niveau de qualité conforme aux souhaits de la clientèle. Aucun changement d'horaire n'a eu lieu en 1988. C'est pourquoi l'offre commandée par la Confédération est restée quasiment inchan- gée en 1988. Aussi l'augmentation de l'indemnité est-elle faible comparativement à cette année. Elle s'est inscrite à 19 millions de francs (+ 3,8 %) et se trouve ainsi inférieure à la croissance des charges de personnel et des frais de choses. Etant donné que les prix de transport n'ont pas été augmentés et que les prestations se sont un peu moins développées dans le trafic régional que dans le trafic sur de longues distances, les CFF ont visiblement enre- gistré des succès sur le front des rationalisations, notamment dans le domaine des manoeuvres. b. Ferroutage Dans l'ensemble, les considérations émises à propos du transport

régional des voyageurs valent aussi pour la commande et l'indemnisation du ferroutage. On constate un grand essor des tonnages dans ce secteur. L'évolution confirme le succès de la stratégie d'expansion que nous avons poursuivie. A notre demande, les CFF ont introduit de nouvelles offres et accordé un rabais de 50 francs pour chaque envoi. Cette réduction de prix s'est avérée un excellent argument de vente. 250

L'évolution des tarifs accuse un certain retard. Les produits n'augmentent pas dans la même mesure que les tonnages, ce qui est imputable aux faibles coûts variables du transport routier des marchandises. En réduisant les tarifs et en introduisant de nouvelles offres, nous avons modifié notre commande initiale de ferroutage. Cela étant, les CFF ont eu droit à une indemnisation accrue, conformément à l'article 35, 3e alinéa, lettre d, de l'ordonnance sur les CFF. Les Chambres fédérales l'ont approuvée en ouvrant un crédit supplémentaire de 11,9 millions de francs. Ainsi, la Confédération soutient en 1988 le ferroutage par les mesures suivantes: - chaque envoi en ferroutage est subventionné à raison de 300 francs - chaque train de ferroutage est subventionné à raison d'environ 4000 francs - chaque train-kilomètre de ferroutage est subventionné à raison d'environ 14 francs. Les efforts déployés dans ce domaine gagnent en importance, eu égard aux négociations menées avec les CE. Des travaux sont actuellement en cours pour élargir l'offre et l'infrastructure. Nous vous en informerons spécialement et nous vous soumettrons assez tôt d'éventuelles propositions. 132.2 Indemnité pour les mesures tarifaires de la Confédération Le 1er octobre 1986, l'Assemblée fédérale a décidé d'abaisser les tarifs 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 frais supplémentaires résultant de ces mesures. 251

Pour 1987, les indemnités ont été déterminées d'après un calcul préalable. En accord avec les entreprises intéressées, nous avons décidé de vérifier en 1988 les montants convenus au moyen d'un calcul a posteriori. Celui-ci a clairement montré les problèmes liés à une détermination "objective" des indemnités. Les mesures de gestion s'ajoutent, en effet, aux répercussions des mesures tarifaires. C'est pourquoi nous sommes convenus pour 1988 d'indemniser le trafic-voyageurs des CFF d'après le montant établi pour l'année précédente. Pour des raisons de technique comptable, les CFP bénéficient en 1988 de paiements s'élevant à 43,2 millions de francs (1987: 41 mio. de fr.). Dans le trafic-marchandises, l'indemnité effective se monte à 15,5 millions. D'après les plus récentes conclusions d'une étude permanente sur le trafic-voyageurs, qui se fait au travers de questionnaires transmis par téléphone et par écrit, les CFF constatent une hausse de la mobilité générale. De plus, ils croient pouvoir reconnaître une modification de la répartition du trafic (modal split), qu'ils attribuent aux mesures tarifaires. De telles conclusions doivent néanmoins être tirées avec la prudence qui s'impose, étant donné que le marché des transports est en pleine expansion. En effet, les usagers actuels des transports publics font davantage de voyages et cette augmentation du trafic est plus marquée que dans le transport routier privé. Il en résulte inévitablement une modification du modal split en faveur des transports publics. Mais cela ne prouve pas que ceux-ci ont attiré une partie des automobilistes. 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. 252

133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances Dans le secteur des voyageurs, les données relatives aux produits et à l'utilisation de l'offre se présentent de la manière

suivante: Données concernant les produits Produit1' dans le trafic- voyageurs 1986 1987 1988 Variation en pour-cent par rapport à 1987 - par course (fr.) - par voyageur- kilomètre (et.) Taux d'utilisation vkm: train-km 1 ) Sans de quelconques 5,16 12,65 116 indemnités 4,63 11,18 124,3 4,67 11,09 119,1 + 0,9 - 0,8 - 4,2 Par rapport à l'année précédente, les données concernant les produits ne se sont guère modifiées, mais le taux d'utilisation des trains voyageurs a baissé. Ces résultats ne sont pas satisfaisants. Nous nous félicitons des efforts consentis par les CFF dans le domaine du marketing, et notamment des campagnes qui visent à mieux utiliser les capacités disponibles. Les campagnes temporaires à prix réduits - telle l'émission de cartes journalières spéciales en novembre 1988 (campagne "Oiseaux mi- grateurs") - tendent vers un tel objectif. Or le contrôle de l'efficacité de ces offres spéciales suscite de notables difficultés, car il faut déduire des recettes de la campagne - ses coûts directs, - la baisse des produits de l'assortiment des titres de transport ordinaires et - les coûts des éventuelles capacités supplémentaires nécessaires à l'écoulement du surcroît de trafic. 253

Pour obtenir non seulement un effet publicitaire, mais aussi des recettes supplémentaires, il est fondamental de fixer judicieusement le prix du titre de transport vendu moins cher. Cette remarque s'applique par analogie aux rabais octroyés pour les foires, et les campagnes d'anniversaire (p. ex. centenaire du chemin de fer du Briinig). "Déduction faite de tous les coûts", les CFF sont d'avis que les recettes supplémentaires provenant de la campagne "Oiseaux migrants" s'élèvent à quelque huit cent mille francs, soit de 15 à 16 pour cent des recettes découlant de la vente de ces cartes journalières. Il reste à savoir si les CFF ont dûment pris en compte tous les effets de la campagne lorsqu'ils en ont contrôlé le succès. Nous nous réservons le droit de faire examiner de manière approfondie les effets des offres à prix réduits, également en ce qui concerne les aspects de marketing et l'appréciation de telles offres par les voyageurs. Nous estimons, en principe, qu'il est erroné, du point de vue de l'économie d'entreprise, de pratiquer une politique généralisée de bas prix dans les transports publics. Les bonnes prestations des CFF sont estimées par la clientèle, qui est disposée à en payer le juste prix. Si des offres à prix réduits visent des objectifs politiques, il convient d'accorder un mandat dans ce sens à l'entreprise. En revanche, des offres à bon marché, bien conçues et limitées dans le temps, peuvent tout à fait susciter de la sympathie pour les transports publics et améliorer l'utilisation des capacités insuffisamment mises à contribution. Cela exige toutefois un contrôle approfondi de l'efficacité des mesures. 254

133.2 Trafic-marchandises Un aperçu de la situation du trafic-marchandises offre des données comparables à celles du trafic-voyageurs. 1986 1987 1988 Variation en pour-cent par rapport à 1987 Données concernant les produits Recettes du trafic- marchandisesl ) - par tonne (fr.) - par tonne- kilomètre (et.) Taux d'utilisation tkm: train-km 1 ) Sans de quelconques 26,14 16,92 273 indemnités 25,95 16,92 268 24,47 15,51 280 - 5,3 - 8,3 4,5 L'évolution du tonnage des marchandises, favorisée par la conjoncture, est réjouissante. Il a fallu néanmoins que les CFF entreprennent des efforts pour participer à la croissance du marché. Il semble opportun, notamment pour des raisons écologiques, qu'ils tendent plutôt à maximiser le tonnage transporté. Si l'essor conjoncturel perdure, on peut se demander si la pression sur les prix ne se relâchera pas malgré tout, permettant ainsi d'obtenir à nouveau des prix de transport plus élevés. Des études des CFF sont en cours à ce sujet. Pour que l'entreprise ne dépende pas des cycles conjoncturels, seules de nouvelles offres de bonne qualité permettront de renforcer à long terme la position des CFF sur le marché. Ceux-ci

nous ont déjà renseignés à plusieurs reprises sur leurs projets. Ils prendront bientôt les premières décisions partielles qui s'imposent, notamment au sujet de la stratégie relative à Cargo Domicile. 255

La promotion de la construction des voies de raccordement et du trafic combiné constitue toujours une importante mesure d'appoint dans la conquête de parts du marché. Tant le nombre des demandes que les contributions allouées ne cessent d'augmenter. 134 Personnel Les CFF ont budgétisé pour 1988 un effectif de 37 944 collaborateurs. Ils ont estimé que ce dernier était absolument indispensable pour garantir la production régulière des prestations. En fait/ les CFF ont dû affronter des difficultés de recrutement et n'ont pu employer que 37 372 personnes en moyenne annuelle. L'insuffisance de l'effectif a donc porté sur 572 collaborateurs. Les goulets d'étranglement affectent particulièrement la traction et l'accompagnement des trains. Endépit du manque de personnel, les difficultés d'introduction de l'horaire 1987-1989 ont, pour la plupart, été surmontées grâce aux efforts extraordinaires consentis par les agents. Comme les tâches des CFF sont exigeantes et qu'elles ne sont pas faciles à accomplir, nous tenons à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements à la direction et aux collaborateurs de l'entreprise pour le travail fourni et l'assiduité dont ils ont fait montre pendant toute l'année. 135 Investissements En 1988, les CFF ont enregistré une véritable poussée des investissements. Conformément aux prévisions budgétaires, la croissance du volume des mises de fonds a dépassé 25 pour cent. Ce taux important met en évidence le retard accumulé par les CFF en matière d'investissement. Comme les investissements nets se montent à 1320 millions de francs, les CFF ont quasiment consacré la moitié des re-

256  
cettes de transport aux mises de fonds. Cette évolution souligne l'exigence de la modernisation des chemins de fer, à laquelle souscrivent le Parlement et le Conseil fédéral. On part croissante des investissements se rapporte à la réalisation de RAIL 2000. En 1988, elle a atteint 52 millions de francs (budget: 30 mio. de fr.; compte 1987: 28 mio. de fr.). Sur cette somme, 16 millions ont été dépensés pour les véhicules, 12 millions pour la double voie Zoug - Cham et 24 millions pour l'établissement de projets. Pour le moment, les frais subséquents concernent uniquement la rémunération du capital investi. 2 Partie spéciale 21 Répercussions financières sur la Confédération Le compte de résultats d'entreprise présente les prestations suivantes de la Confédération. 257

Tableau 5: Indemnité et aide financière de la Confédération Prestations financières de 1986  
1987 1988 la Confédération En millions de francs Au titre de la législation ordinaire  
concernant les CFF - Transport régional des voyageurs 612 495 514 - Cargo Domicile 50 -  
Ferroulage 16<sup>^</sup>) 15 342) - Déficit 3571) - Prestation d'infrastructure - 5761) 7481) 1035  
1086 1296 Au titre d'autres arrêtés fédéraux - Allègements tarifaires dans les transports  
publics - 55 59 - Transport des automobiles au Simplon 1 1 1 Total 1036 1142 1356 1)  
Paraît dans le compte financier de la Confédération une année plus tard. 2) Y compris la  
commande supplémentaire de 12 millions de francs. La prestation d'infrastructure est payée  
par la Confédération l'année suivante. Durant l'année de comparaison, le montant global fi-  
gurant dans le compte financier de la Confédération diverge donc du total du tableau 5.  
Compte tenu du décalage du paiement, le compte financier de la Confédération enregistre  
les sommes suivantes (en mio. de fr. ) : - 1986 980 - 1987 954 - 1988 1186 258

Le recul de 1987 est surtout imputable à l'adoption du nouveau mandat de prestations. L'indemnisation du transport régional des voyageurs ne contenait plus de part des coûts d'infrastructure. Ces derniers apparaissent uniquement dans la prestation fédérale d'in-

frastructure de 1988, ce qui explique en partie l'augmentation entre 1987 et 1988. Les dépenses d'infrastructure sont supérieures aux prévisions budgétaires. Dans la mesure où les CFF ont reconnu assez tôt cette évolution, cette dernière a pu être prise en considération dans le budget de la Confédération pour 1989. Les CFF enregistrent néanmoins des charges d'infrastructure supérieures de 34 millions de francs. Sur cette somme, ils prennent en charge cette année 14 millions en augmentant leur contribution d'infrastructure. Les 20 millions restants correspondent aux coûts, intervenus en 1988, des dégâts causés par les intempéries. C'est pourquoi nous avons été disposés à demander un crédit supplémentaire pour cette différence. 22 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. 259

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 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 1988; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 5 avril 1989; vu le message du Conseil fédéral du 26 avril 1989), arrête: Article premier 1 Les comptes de 1988 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1988 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum. 32866 « RS 74231 2> FF 1989 II 234 260

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 1988 du 26 avril 1989 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1989 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 21 Cahier Numero Geschäftsnummer 89.027 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 30.05.1989 Date Data Seite 234-260 Page Pagina Ref. No 10 105 792 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.