

CH_VB 91.029 vom 24. April 1991

Bundesverwaltung, 1991-04-24, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_91.029

FR: CH_VB 91.029 du 24 avril 1991

IT: CH_VB 91.029 del 24 aprile 1991

Volltext

#ST# 91.029 Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1990 du 24 avril 1991 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 1990 et vous proposons de l'approuver. Nous vous prions d'agréer. Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération. 24 avril 1991 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Cotti Le chancelier de la Confédération, Buser 1991 - 320 56 Feuille fédérale. 143e année. Vol. II 857

Condensé En 1990, les CFF ont fourni une contribution d'infrastructure de 37 millions de francs et réalisé un faible excédent des produits, à savoir 2,7 millions. Simultanément, ils ont grevé les finances fédérales à raison de 1703 millions de francs, soit 238 millions de plus que l'année dernière (hausse supérieure à 16 %). Les CFF ont atteint l'objectif fixé (fournir une contribution d'infrastructure de 37 mio. de fr.), mais ils ont pour cela augmenté la charge imposée à la Confédération. Il ne leur a plus été possible d'atteindre le résultat, extrêmement favorable, de l'année 1989, où la contribution d'infrastructure et l'excédent ont totalisé 172 millions de francs. La récapitulation suivante des principaux résultats montre leur évolution par rapport aux valeurs de l'année précédente: - Alors que le nombre des personnes transportées s'est consolidé en 1989, il s'est accru de 1,65 pour cent en 1990 pour atteindre 264 millions d'unités. Les produits de transport ont même fait un bond de près de 4 pour cent pour s'inscrire à 1422,8 millions de francs. Dans le secteur des marchandises, après le bon résultat de 1989, la croissance du volume a été de 2 pour cent à peine, mais celle des produits s'est élevée à 3,5 pour cent. - En 1990, les charges de personnel (3005,7 mio. de fr., soit + 8,2 % par rapport à 1989) ont représenté 56 pour cent de l'ensemble des dépenses, ce qui correspond une nouvelle fois à une faible hausse. Cette évolution est alarmante et doit dès lors susciter des considérations fondamentales sur les moyens de diminuer le nombre des personnes employées. 858

- Compte tenu de tous les financements spéciaux, les investissements globaux se sont chiffrés à 1932,2 millions de francs (+ 18,5 %) par suite, notamment, du corridor de transit rail/ route qui doit être terminé d'ici à 1994. La charge de la Confédération continuera de s'amplifier ces prochaines années. D'autres mesures de rationalisation sont donc indispensables pour contenir cette évolution dans des limites raisonnables. Même si l'on décèle certains progrès, la productivité peut et doit encore être améliorée par des moyens appropriés. Une vérification permanente de l'offre, une meilleure utilisation des capacités de transport disponibles et l'optimisation de la politique tarifaire actuelle permettront d'atteindre cet objectif. 859

Message I Partie générale Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 27 mars 1991 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1990. Avant

de passer à l'appréciation proprement dite des résultats des CFF, nous exprimons nos remerciements à l'adresse de la direction et de ses collaborateurs. Ceux-ci ont fait montre de dévouement dans l'accomplissement de leurs tâches exigeantes, qui ne sont pas toujours faciles à remplir dans les circonstances présentes.

II Aperçu des principaux résultats

III Production et prestations de trafic

Tableau 1 Production et prestations de trafic

Trafic-voyageurs - Trains-kilomètres - Voyageurs trans- portés - Voyageurs-kilo- mètres

Trafic-marchandises - Trains-kilomètres - Tonnes transpor- tées - Tonnes-kilomètres

Entreprise - Trains-kilomètres - Effectif du per- sonnel - Heures de travail

Comptes 1989 en millions 91,0 259,7 11034,0 27,4 50,8 8162,1 119,0 37338,0 65,7

Budget 1990 d'unités 94,6 264,0 11165,0 29,3 50,8 8140,0 125,7 38484,0 67,7

Comptes 1990 94,7 264,0 11061,0 27,1 51,8 8303,0 122,4 37694,0 66,3

Différence avec les comptes 1989 en pour-cent 4,1 1,7 0,2 -1,1 2,0 1,7 2,9 1,0 0,9

le budget 1990 0,1 0,0 -0,9 -7,5 2,0 2,0 -2,6 -2,1 -2,1 860

112 Comptes de résultats a. Compte de résultats d'entreprise

Tableau 2 Comptes 1989 Budget 1990 Comptes 1990 en millions de francs

Produits de transport - Trafic-voyageurs - Trafic-marchandises - Indemnités pour les prestations de ser- vice 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 du personnel Frais de choses Amortissements Intérêts Gros entretien

ré- sultant d'ordres d' investissement Contribution d'in- frastructure versée à la Confédération

Autres charges Total des charges Excédent des produits 3172,4 1370,1 1243,3 559,0 541,3 245,5 94,1 949,9 42,1 5045,3 2776,8 1062,7 568,9 336,5 113,1 102,0 15,3 4975,3 70,0 3271,7 1406,0 1276,7 589,0 531,7 249,0 53,0 1023,0 37,3 5165,7 2987,2 1096,9 579,7 347,9 109,0 37,0 8,0 5165,7 0,0 3301,0 1422,8 1286,2 592,0 593,1 264,4 68,9 1089,5 49,7 5366,6 3005,7 1134,3 597,8 459,7 118,0 37,0 11,4 5363,9 2,7

Différence avec les comptes 1989 en pour-cent 4,1 3,8 3,5 5,9 9,6 7,7 -26,8 14,7 18,1 6,4 8,2 6,7 5,1 36,6 4,3 -63,7 -25,5 7,8 . le budget 1990 0,9 1,2 0,7 0,5 11,5 6,2 30,0 6,5 33,2 3,9 0,6 3,4 3,1 32,1 8,3 0,0 42,5 3,8 . Déficit 861

b. Compte de résultats d'infrastructure

Tableau 3 Comptes Budget Comptes Différence avec les comptes le budget 1989 1990 1990 1989 1990 en millions de francs en pour-cent

Amortissements 281,2 290,0 289,1 2,8 -0,3 Intérêts; 197,5 207,0 269,7 36,6 30,3

Bitretien ordinaire 394,8 446,0 444,6 12,6 -0,3 Gros entretien résul- tant d'ordres d'inves- tissement 76,4 80,0 86,1 12,7 7,6

Tfotal des charges 949,9 1023,0 1089,5 14,7 6,5

Contribution d'infras- tructure des CPF 102,0 37,0 37,0 -63,7 0,0

Prestations d'inf ras- tructure (solde) Confédération 847,9 986,0 1052,5 24,1 6,7

Total des produits 949,9 1023,0 1089,5 14,7 6,5

113 Compte des investissements

Tableau 4 Comptes Budget Comptes Différence avec les comptes le budget 1989 1990 1990 1989 1990 en millions de francs en pour-cent

Investissements bruts 1630,6 1922,2 1932,2 18,5 • 0,5

Contributions de tiers 122,1 144,0 157,5 29,0 9,4

Investissements nets (à la charge des CFF) 1508,5 1778,2 1774,7 17,6 -0,2

Dont: - Investissements ordinaires1' 1415,6 1550,0 1575,6 11,3 1,7 - Rail 2000 92,9 56,0 74,5 -19,8 33,0 - Corridor de transit - 163,0 121,1 - -25,7

D Y compris les investissements ordinaires déclenchés par RAIL 2000 862

12 Appréciation succincte des principaux résultats

Nous vous présentons ci-après la mesure dans laquelle les CFF ont atteint les objectifs que le Conseil fédéral et les Chambres ont fixés dans le message relatif au budget 1990. Nous vous indiquons également les conséquences financières qui en résultent pour la Confédération.

121 Objectifs

Compte tenu du mandat 1987, actuellement en vigueur, le Conseil fédéral et le Parlement ont assigné aux

CFF les objectifs suivants dans le cadre du message sur le budget 1990: a. Ils doivent équilibrer leurs comptes; b. Après avoir été indemnisés de leurs prestations de service public (PSP, 589 mio. de fr.) et c. Après avoir contribué pour 37 millions de francs à leurs dépenses d'infrastructure. Cela étant, la charge pesant sur la Confédération devait atteindre 1603 millions de francs. Elle comprenait: - 956 millions pour les dépenses d'infrastructure non couvertes par les CFF (le montant initial de 986 mio. de fr. a été amputé de 30 mio. de fr. à charge, pour les CFF, de prendre des mesures d'économie supplémentaires), - 589 millions au titre de l'indemnité pour les prestations de service public dans le transport régional des voyageurs (550) et dans le ferroutage (39), et - 58 millions au titre des allègements tarifaires selon l'arrêté fédéral particulier (FF 1986 III 401). 122 Résultats Le résultat comptable de 1990 montre que les CFF ont certes pu atteindre les objectifs propres à l'entreprise, mais qu'ils n'ont pas respecté les objectifs financiers de la Confédération. 863

Figure 1 122.1 Objectifs de l'entreprise Les CFF ont été à même de réaliser la contribution d'infrastructure convenue de 37 millions de francs. Vu les arrêtés relatifs au corridor de transit (frais d'intérêts pour le ferroutage), nous avons augmenté l'indemnité de 3 millions de francs, la faisant ainsi passer à 592 millions. Le compte d'exploitation est équilibré et les CFF ont réussi à fournir en 1990 la contribution convenue de 37 millions, ce qui correspond à 3,4 pour cent des coûts d'infrastructure globaux de la Confédération. La figure 1 ne correspond pas à une présentation correcte du point de vue comptable (voir annexe). Elle vise plutôt à mettre en évidence les principales répercussions du mandat 1987 sur le plan politique. Les dépenses d'infrastructure ont notamment été plus élevées que prévu. Les hypothèses optimistes concernant les économies réalisables à court terme n'ont pu être traduites dans les faits. Les frais d'infrastructure supplémentaires sont imputables exclusivement à l'évolution des intérêts au cours des derniers mois. 122.2 Charge de la Confédération Bien que les recettes de transport aient subi une hausse réjouissante par rapport à l'année précédente, la charge de la Confédération augmente à nouveau. A eux seuls, les frais financiers ont fait un bond de 36,6 pour cent en l'espace d'une année. Les frais de personnel se sont également accrus de plus de 8 pour cent par rapport à 1989. 864

Prest. fédérales dont : trafic voy. /march. Indemn. ail. tar. Tr. auto Simplon Indemn. PS P Prest. infra. Conf. (Diff. Charges infra, et contr. infra CFF) Total Charges Conf. BU 90 58 1 589 956 1604 CO 90 57 1 592 1053 1703 Diff. -1 _ 3 97 99 Figure 2 Comptes 1990 Versements de la Conf. en fav. des CFF La charge supplémentaire que le compte CFF 1990 impose aux finances fédérales (+ 99 mio de fr.) a exigé un crédit supplémentaire. 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 efficacité 131.1 Résultat des CFF par rapport aux objectifs a. Prestations de l'entreprise En principe, la Confédération met l'infrastructure à la disposition des CFF. Elle s'attend cependant à ce que l'entreprise utilise entièrement sa capacité de production, afin de fournir une contribution d'infrastructure maximale à titre de "taxe d'utilisation". 865

Le Conseil fédéral et le Parlement ont prescrit aux CFF une contribution d'infrastructure de 25 millions. Cette somme représente une valeur minimale pour les années 1989 à 1991. Lors de l'élaboration de leur budget, les CFF, compte tenu de cet objectif, ont pu planifier un excédent de produits de 12 millions. Estimant qu'il importait de servir une contribution d'infrastructure aussi élevée que possible, nous avons augmenté cette contribution en accord avec les Chambres, la faisant ainsi passer à 37 millions. Grâce à des mesures parfois

rigoureuses, les CFF sont finalement parvenus à réaliser la contribution exigée et à fournir de plus un excédent de 2,7 millions. Toutefois, la période comptable écoulée montre qu'ils ont actuellement beaucoup de peine à verser une contribution appropriée. Sur ce point, ils ne peuvent tenir les promesses faites lors de la mise au point du mandat de prestations 1987.

b. Rendement Par rapport au trois dernières années, les principaux indices du rendement se présentent de la manière suivante: Figure 3 Couverture des charges des CFF Compte de résultats d'entreprise (en 1000 de fr.) Charge nette Produit net Taux de couverture des coûts en % 1988 1989 1990 Compte net (sans les prestations fédérales pour l'infrastructure et la contribution de la Confédération pour l'infrastructure) 866

Compte de résultats d'infrastructure (en 1000 de fr.) Cont. infra. CFF Charge infra, globale (Conf. et CFF) Taux de couverture d'infrastructure en % Même si les CFF ont finalement réussi à fournir la contribution d'infrastructure convenue et à atteindre ainsi l'objectif de gestion, les taux de couverture des charges se sont dégradés une nouvelle fois. Étant donné que les coûts d'infrastructure ne cessent d'augmenter, cette évolution n'est pas surprenante, mais elle est inquiétante. La baisse de la couverture des coûts dans le compte de résultats de l'infrastructure, particulièrement nette par rapport à l'année précédente, correspond certes aux valeurs budgétisées. Comme les coûts ont cependant augmenté plus fortement que prévu, la charge de la Confédération a accusé une ampleur inattendue. La baisse des taux de couverture doit être enrayerée par des moyens appropriés. À cet égard, le train de mesures 1990 à 1994 gagne encore en importance. Il importe de le traduire dans les faits aussi rapidement que possible et de le compléter si nécessaire. 867

131.2 Vérification approfondie de l'efficacité des CPP En fin de compte, il ne suffit pas de vérifier que les CFF ont atteint leur but pour apprécier leur efficacité économique. Seule une analyse approfondie montre si les objectifs fixés étaient également appropriés. Il faut donc - comparer les valeurs du budget et des comptes, - se fonder sur des indices de productivité et d'utilisation, - revoir les investissements des CFF et - prendre en considération la conjoncture. a. Valeur du budget et des comptes En 1990 également, les CFF ont établi leur budget avec précision: l'écart constaté tant au chapitre des produits qu'à celui des charges ne dépasse pas 4 pour cent. Ce fait mérite d'être signalé, parce qu'il ne va pas de soi. C'est surtout dans le secteur des produits que l'on a pu enregistrer des produits accessoires nettement plus élevés que prévu (p. ex. construction de voies de raccordement pour le compte de tiers, gares communes, etc.). Par contre, les produits de transport, dont le montant est le plus important, ont été pronostiqués très exactement. La précision des autres rubriques infirme donc la thèse selon laquelle les CFF planifient des réserves budgétaires dans les produits accessoires. Au chapitre des charges, l'évolution des intérêts n'a pas manqué de laisser des traces. Elle a accru les charges des CFF de plus de 30 pour cent (+ 112 mio. de fr.). Cette évolution n'était pas prévisible au moment de l'élaboration du budget. Les écarts relatifs aux frais de choses sont certes dus au renchérissement, mais aussi aux prestations d'entretien supplémentaires fournies par des tiers. Les amortissements se sont amplifiés par suite de la mise à l'actif de nouvelles installations. 868

b. Indices Les indices ci-après prouvent que les CFF ont réussi à améliorer encore une fois leur productivité, mais non leur taux d'utilisation. Figure 4 [il 1987 1,5 - 0,5- 1988 1989 1990 | i Utilisation | Productivité du trafic Productivité de l'exploitation La productivité de l'exploitation (trains-kilomètres par heure de travail) indique le volume de production atteint avec le personnel disponible. La comparaison de ces chiffres avec les données des années

précédentes met encore une fois en évidence une hausse de la productivité. Les CFF ont donc réussi à employer leur personnel de manière plus rationnelle. Ces indices ne disent toutefois pas si les ressources, mieux affectées, ont effectivement été utilisées par le marché. La productivité du trafic et notamment l'utilisation des moyens de production sont déterminantes à cet égard. La productivité du trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres par heure de travail) sert à comparer l'emploi du personnel et la demande de trafic voyageurs et marchandises. La croissance 869

des prestations de transport demandées a exigé en 1990 une utilisation accrue de personnel, raison pour laquelle la productivité du trafic est restée inchangée. Le principal indice est constitué par le taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres par train-kilomètre). Il établit dans quelle mesure le marché a fait usage des prestations offertes. Par rapport à l'année précédente, on constate une détérioration. Pour augmenter le rendement, il est indispensable de mieux utiliser les capacités de transport disponibles. c. Investissements Vu l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements ordinaires des CFF. Ce plafonnement doit garantir une vue d'ensemble des coûts résultant des investissements, qui ne peuvent plus être influencés ultérieurement. La manière dont l'entreprise respecte ce plafond renseigne également sur son efficacité. En 1990, les CFF disposaient de 1550 millions de francs pour leurs investissements nets ordinaires. Exception faite des achats de terrains dont la plupart pourra ultérieurement être imputée au projet RAIL 2000, ils ont réussi à ne pas dépasser le plafond. Pour atteindre cet objectif, ils ont été obligés d'agir davantage en fonction des priorités. d. Conjoncture Le maintien de la prospérité a permis également aux CFF d'améliorer leurs produits de transport. L'évolution de la conjoncture a également contribué au renchérissement qui les a frappés de plein fouet et qui n'a pu être compensé par des recettes supplémentaires. Dans ce contexte, on peut se demander quelle est la politique tarifaire "appropriée". Celle-ci doit être revue en permanence. Il importe notamment d'adapter les prix aux conditions et aux circonstances particulières. Mentionnons surtout le fait que les 870

frais de personnel des CFF augmentent beaucoup plus que le renchérissement général sur lequel l'entreprise axe sa politique tarifaire. e. Conclusion Les CFF ont dû entreprendre de grands efforts de gestion pour améliorer encore leurs indices de production et pour atteindre les autres objectifs. Les résultats ont montré clairement que ceux qui ont été fixés par le Conseil fédéral et le Parlement étaient équitables et raisonnables. Malgré les attentes, la stabilisation de la charge fédérale imposée par les CFF n'est pas intervenue. Au contraire, celle-ci s'est alourdie de plus de 200 millions par rapport à l'année précédente et de près de 100 millions comparativement au budget. Cette évolution illustre la nécessité de renforcer les mesures de rationalisation et de revoir l'offre. 132 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité En commandant les prestations de service public des CFF, la Confédération dispose d'une autre 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 les coûts 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. 871

a. Transport régional des voyageurs (TRV) Les prestations supplémentaires fournies par le RER zurichois ont entraîné une augmentation de l'indemnité de 27 millions de francs (+ 5,2 %) par rapport à l'année précédente. La croissance des prestations (+ 7 %) a toutefois dépassé celle de l'indemnité. Dans l'ensemble, les CFF produisent plus rationnellement leurs prestations dans le transport régional des voyageurs. A l'aide du nouveau système comptable PIRE, les CFF ont mis en place leur premier compte de résultats par ligne. Les données correspondantes montrent très clairement qu'il faut revoir sérieusement les diverses offres du transport régional des voyageurs. Il faut améliorer les taux de couverture des coûts, qui sont parfois extrêmement bas. Sur un total de 59 lignes du trafic régional, les trains de 53 lignes apportent des contributions de couverture négatives. Cela signifie qu'à eux seuls, les coûts marginaux dépassent les produits bruts (chiffre d'affaires). Il importe donc que les CFF appliquent leur propre programme de mesures destiné à remplacer des lignes régionales par des services d'autobus, beaucoup plus avantageux. En règle générale, les substitutions offrent même des avantages aux intéressés. Mentionnons notamment une meilleure desserte, plus directe, ainsi qu'une plus grande sécurité tôt le matin et tard le soir (contact direct entre le chauffeur et les voyageurs). Eu égard aux possibilités de recrutement du personnel, il convient de garantir un plus grand nombre de services de transport routier le soir et la nuit. Nous attendons des CFF qu'ils nous proposent à ce sujet des solutions praticables, même si elles ne sont pas traditionnelles. L'optimisation du trafic régional exige que les intéressés comprennent toutefois la situation et fassent preuve de bienveillance. On déclare souvent qu'une substitution n'améliore les produits que dans une faible mesure. Cela est vrai dans certains cas. Mais il ne faut pas méconnaître l'effet de synergie qui se produit dans un contexte global. Ainsi, les moyens d'exploitation et les capacités de personnel deviennent libres et peuvent être employés ailleurs de manière plus efficace. Il est alors possible d'améliorer l'offre sans procéder à des investissements supplémentaires. Il

872

est également possible de mieux couvrir un marché rémunérateur. L'objectif du transport régional des voyageurs doit consister à mieux répondre aux besoins de transport et à mieux utiliser les investissements disponibles. De cette manière, on contribuera dans une large mesure à la promotion judicieuse des transports publics. Nous sommes disposés à soutenir énergiquement les CFF lorsqu'ils réaliseront les mesures de rationalisation nécessaires, même si elles ne sont pas toujours populaires.

b. Trafic combiné rail/route En 1990, une nouvelle paire de trains et des frais d'infrastructure supplémentaires ont entraîné une indemnité de 42 millions de francs (+ 16,6 % par rapport à 1989). Le budget des CFF ne prévoyait que 39 millions. La différence de 3 millions correspond aux premiers coûts du corridor de transit (intérêts pour l'acquisition des locomotives). Il faut noter un fait positif: la croissance des produits a été plus grande que celle du tonnage. Le ferroutage a enregistré des recettes en hausse de 32,6 pour cent par rapport à l'année précédente (tonnage: + 17,8 %). Comparés à l'ensemble du trafic combiné, les produits de la chaussée roulante ne représentent que 28 pour cent des produits et le tonnage 33 pour cent du volume global. Cela confirme la politique de la Confédération et des CFF selon laquelle l'entreprise doit mettre l'accent sur le trafic combiné non accompagné, l'offre de chaussée roulante ne constituant qu'une solution (politique) temporaire. Les résultats obtenus l'année dernière montrent une nouvelle fois que l'industrie des transports internationaux est de plus en plus disposée à transférer le transit des marchandises de la route vers le rail si l'offre disponible est attrayante. Certes, la ponctualité laisse parfois à désirer et la capacité n'est pas toujours suffisante en Suisse et à l'étranger. La qualité de l'offre semble désormais être presque aussi

importante que les considérations de coûts. Il faut en tenir compte. Les CFF et leurs partenaires s'efforcent également de résoudre en commun les problèmes dans les limites des possibilités, ou du moins de les atténuer. Le corridor de transit apportera ici de 57 Feuille fédérale. 143e année. Vol. II. 873

premiers allègements dans un proche avenir. Sa réalisation se poursuit selon les plans. Si aucune surprise ne se manifeste au niveau de la procédure d'autorisation de construire, la majeure partie du projet devrait être terminée en 1993/94, vu les estimations actuelles. C'est surtout pour des raisons de capacité qu'il n'a toutefois pas été possible de procéder à tous les investissements prévus l'année dernière. Ces travaux devraient donc être rattrapés. Quoi qu'il en soit, une offre performante de trafic combiné à travers la Suisse ne pourra être garantie qu'avec le projet de transit alpin. 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. L'indemnité versée pour les allègements tarifaires des CFF ne s'est guère modifiée par rapport à l'année précédente. La Confédération a versé 40,8 (41) millions de francs pour le trafic voyageurs et 16,5 (16) millions pour le trafic marchandises. L'arrêté fédéral en question a une durée limitée. Nous vous présenterons en temps opportun une proposition concernant la suite à lui donner. Les résultats des mesures prises jusqu'ici ne peuvent être déterminés clairement. Selon une enquête des CFF (analyse "KEP"), elles ont amélioré la répartition du trafic, mais les améliorations de l'offre, réalisées simultanément, ont aussi joué un rôle. En revanche, une étude commandée par l'Office fédéral des transports montre que le transfert de trafic provoqué par les seules réductions tarifaires est contenu dans d'étroites limites. Les mesures sur les prix ont toutefois influé positivement sur la mobilité. Nous nous sommes déjà prononcés à ce sujet dans le message sur les comptes 1988 des CFF. 874

133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise Selon les termes du mandat de prestations 1987, les autres secteurs de l'entreprise font partie des prestations d'économie de marché et relèvent donc exclusivement de la responsabilité des CFF. La Confédération ne peut et ne veut intervenir que si l'objectif global de l'entreprise est touché de manière durable. 133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances Faute de données différenciées, les chiffres ci-après se rapportent à l'ensemble du trafic voyageurs. Ils permettent néanmoins de tirer des conclusions sur le transport des voyageurs sur de longues distances. Tableau 5 Indices Produit1) dans le trafic-voyageurs - par course (fr.) - par voyageur-kilomètre (et.) Taux d'utilisation vkm: train-km 1987 1988 1989 1990
Variation en pour-cent par rapport à 1989 4,79 4,85 5,16 5,27 2,13 11,56 11,63 12,14 12,58
. 3,62 124,33 119,12 121,25 116,80 -3,67 1) Produit du transport des personnes Les indices relatifs aux produits n'ont pas subi de grandes améliorations par rapport à l'année précédente. On remarque cependant que les CFF ont fortement encouragé, par des prix attractifs, la vente d'abonnements et d'autres offres touristiques spéciales. Dans ce secteur, les voyageurs-kilomètres ont augmenté de plus de 50 pour cent, alors que les produits ne se sont amplifiés que de 15 pour cent. Bien que la croissance du volume du trafic ait été encouragée à plusieurs reprises jusqu'ici, il faut dorénavant accorder une plus grande importance à la progression des produits. 875

Etant donné que le taux d'utilisation a baissé, nous répétons notre exigence concernant la consolidation de l'offre actuelle. Les efforts de marketing consentis par les CPF doivent

tendre à une meilleure utilisation de l'offre dans les secteurs ne donnant pas satisfaction.

133.2 Trafic-marchandises Tableau 6 Indices Recettes du trafic- marchandises¹ - par tonne (fr.) - par tonne- kilomètre (et.) 1987 1988 1989 1990 Variation en pour- cent par rapport à 1989 25,95 24,47 24,47 24,82 1,43 16,92 15,72 15,23 15,49 1,71 Taux d'utilisation tkm: train-km 268,00 280,00 298,00 306,38 2,81 M Sans l'indemnité pour le ferroutage. Les tonnages transportés ont augmenté dans une mesure insignifiante en 1990. Il est toutefois réjouissant de constater que les produits se sont améliorés dans un marché où les CFF sont exposés à une âpre concurrence. Une coopération accrue avec les transporteurs routiers devrait permettre d'améliorer encore les recettes. Malgré la conjoncture favorable, il s'en est fallu de beaucoup pour que Cargo Domicile atteigne le tonnage budgétisé. Le volume des marchandises acheminé est même inférieur à celui de l'année précédente. Les efforts entrepris par les CFF pour améliorer l'at- trait de cette offre n'ont pas encore porté leurs fruits. Bien que le produit global ait augmenté de 3,6 pour cent, la couverture des coûts de Cargo Domicile est tout à fait insuffisante. Il n'est donc plus justifié de maintenir son exploitation dans la forme 876

actuelle ou dans une forme similaire, même si l'on tient compte de la grande valeur d'acquisition qu'il présente pour d'autres prestations de transport de l'entreprise. Si les autres mesures de rationalisation et de réorganisation n'étaient pas couronnées de succès, il y aurait lieu de revoir de manière générale l'avenir de cette offre. Les CFF doivent tenir compte de cette exigence dans le projet général CARGO 2000.

134 Personnel Les charges de personnel représentent 56 pour cent des coûts globaux. La croissance de ceux-ci leur est imputable à raison de 59 pour cent. Cette forte hausse est due au renchérissement et aux mesures fédérales en matière de personnel. Si l'écart par rapport au budget est insignifiant, cela résulte du manque de personnel. La pénurie a cependant pu être atténuée dans une certaine mesure, l'effectif s'étant accru de 356 personnes par rapport à l'année précédente. Vu le nombre élevé des agents, l'évolution actuelle des salaires influe durablement sur les finances des CFF. Nous nous rendons compte que la structure de production de l'entreprise justifie vraisemblablement l'effectif existant. Il s'agit donc d'émettre des considérations stratégiques sur le nombre des agents. Les solutions éventuelles pourront aussi avoir des effets positifs sur la charge de travail du personnel, qui est actuellement élevée.

135 Investissements Dans l'ensemble, les CFF ont investi 1932,2 millions de francs. Cela correspond à 300 millions de plus qu'en 1989. Outre les investissements ordinaires, les CFF ont procédé à des mises de fonds dans RAIL 2000, le corridor de transit rail/route et dans d'autres projets (p. ex. l'essai pilote de CARGO X). Une autre partie des mises de fonds résulte des commandes passées par des tiers. L'entreprise a respecté en principe notre objectif, à savoir ne pas dépasser la limite de 1550 millions de francs nets pour les investissements ordinaires de 1990 et compenser du moins en partie 877

le dépassement de l'année précédente. Le résultat, attesté, de 1575,6 millions comprend des achats de terrains pour RAIL 2000, lesquels seront imputés au projet lorsque des besoins concrets se manifesteront. La majeure partie du terrain sera cependant requise par RAIL 2000 de sorte que les CFF sont effectivement restés en deçà du plafond. Il n'est pas toujours facile d'attribuer certaines parties de projets aux investissements ordinaires ou à RAIL 2000. Le plafonnement augmente d'ailleurs la tentation d'utiliser des fonds de RAIL 2000. Il faut relever que les investissements pour ce projet (74,5 mio. de fr.) ont dépassé de plus de 33 pour cent la somme budgétisée. Dans l'intervalle, les CFF ont cependant affiné la gestion de leurs investissements, de sorte que les prévisions relatives à RAIL 2000

pourront être respectées à l'avenir. Pour les prochaines périodes, nous exigeons donc des valeurs budgétisées plus significatives, permettant une véritable information. 136 Critique du mandat de prestations 1987 Le mandat actuel a été critiqué à diverses reprises, parce qu'il serait trop compliqué et difficilement compréhensible. Il s'avère également que les espoirs qu'il a suscités n'ont pu être concrétisés. Un nouveau mandat s'impose donc toujours avec une certaine urgence. On ne conteste pas le principe selon lequel la Confédération est responsable de l'infrastructure et les CFF de l'exploitation. Les charges d'infrastructure résultant des intérêts, des amortissements et de l'entretien sont entièrement Amputées au compte de résultats d'infrastructure et portées au crédit des CFF à titre de produits. En d'autres termes, leur compte de résultats d'entreprise n'est pas grevé des coûts d'infrastructure. Le nouveau mandat de prestations doit dorénavant accentuer la responsabilité des CFF non seulement pour les objectifs de l'entreprise, mais aussi pour leurs répercussions sur la charge financière de la Confédération. Il faut garantir la présentation précise de tous les coûts qu'ils occasionnent. C'est le seul moyen 878

permettant d'apprécier leurs activités sur le plan de la gestion et de la politique. Quant à la question de savoir combien ils doivent coûter compte tenu de tous leurs avantages, elle revêt une importance fondamentale. 2 Partie spéciale 21 Répercussions financières pour la Confédération Le compte de résultats de l'entreprise comprend les prestations suivantes de la Confédération: Tableau 7 Prestations financières de la Confédération 1987 1988 1989 1990 En millions de francs Au titre de la législation ordinaire concernant les CFF - Transport régional des voyageurs - Fer routage 1) - Prestation d'infrastructure^) Autres arrêtés fédéraux - Allégements tarifaires dans les transports publics - Transport des automobiles au Simplon Total 495 15 576 1086 55 1 1142 514 523 34 36 748 848 1296 1407 59 57 1 1 1356 1465 550 42 1053 1645 57 1 1703 !| 1988, y compris la commande supplémentaire. 2) Paraît dans le compte financier de la Confédération une année plus tard. 879

La prestation d'infrastructure est payée par la Confédération l'année suivante. Durant l'année de comparaison, le montant global figurant dans le compte financier de la Confédération diverge donc du total du tableau 7. Compte tenu du décalage du paiement, le compte financier de la Confédération enregistre les sommes suivantes : 1988 1184 millions de francs, - 1989 1365 millions de francs, - 1990 1499 millions de francs. 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. 880

Annexe Mode d'exécution du mandat de 1987 1. 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). 2. Selon le mandat de prestations 1987, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure. Comme ils 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 1). La part des amortissements, des intérêts et de l'entretien de l'infrastructure est imputée ensuite dans le compte de résultats d'infrastructure 2). Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats La contribution des CFF aux dépenses d'infrastructure est fixée tous les trois ans dans le cadre du budget. Elle représente donc une charge pour les

CFF et leur compte de résultats d'entreprise 4). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit 5).. La prestation d'infrastructure de la Coopération 6)n^ représente la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF. 881

La figure ci-après présente le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure (exemple: comptes 1990, en mio. de fr.).

Cpte de résultats d'entreprise	
Cpte de résultats d'infra.	Charges
	1) Frais de personnel
	Frais de choses
	Amortissements
	Intérêts
	Gros entretien
	Autres charges (5363,9)
	Parts (1089,5)
	Contribution d'infra. 4) (37)
Excédent des produits	Produits (5366,6)
	Trafic-voyageurs/ trafic-marchandises
	Indemnité
	Produits accessoires
	Propres prestations (compte invest., magasin)
	Autres produits
	Prestations pour compte de résultats 3) d'infrastructure (1989,5)
	Déficit éventuel
	Charges 2)
	Amortissements (1089,5)
	Intérêts
	Entretien ord./ gros entretien résultant d'ordres d'invest.
	Produits
	Contribution d'infra. CFP5) (37)
	Prestations d'infra. 6) Confédération (solde: 1052,5)

882

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1990 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 1990; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 27 mars 1991; vu le message du Conseil fédéral du 24 avril 1991², arrête: Article premier 1 Les comptes de 1990 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1990 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1990 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum. 34449 ') RS 14231 2> FF 1991 II 857 883

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 1990 du 24 avril 1991 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1991 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 22 Cahier Numero Geschäftsnummer 91.029 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 11.06.1991 Date Data Seite 857-883 Page Pagina Ref. No 10 106 584 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.