

CH_VB 93.071 vom 23. November 1993

Bundesverwaltung, 1993-11-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.071

FR: CH_VB 93.071 du 23 novembre 1993

IT: CH_VB 93.071 del 23 novembre 1993

Volltext

#ST# 93.071 Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1994 du 20 octobre 1993 Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1994 et vous proposons de l'approuver. Nous vous présentons également le plan à moyen terme 1995-1999 et vous demandons d'en prendre acte. Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération. 20 octobre 1993 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Ogi Le chancelier de la Confédération, Couchepin 1993 - 707 1287

Condensé Le budget des CFF tient compte de la situation actuelle des finances fédérales. Alors que la hausse de la charge de la Confédération a nettement dépassé la barre des 10 pour cent au cours des années précédentes, elle n'atteindra que 3,1 pour cent en 1994. Etant donné la persistance de la récession, le rendement est généralement insatisfaisant, surtout dans le trafic marchandises. Des économies considérables s'imposent donc pour équilibrer les comptes. La baisse des charges dues aux intérêts, au coût du personnel et aux frais de choses contribuera à enrayer la croissance de la charge de la Confédération. Le budget 1994 prévoit une charge fédérale de 2483 millions de francs (1993 : 2408 mio. de f r .) , y compris le déficit prévu de 233 millions. Nous avons demandé aux CFF qu'ils limitent au moins au niveau de 1993 (725 mio. de f r .) le montant de l'indemnité pour les prestations de service public du trafic régional. Des études ont montré que la réduction de cette somme aurait entraîné des amputations de l'offre qui ne pourraient guère être justifiées. Pour que l'indemnité de 725 millions de francs ne soit pas dépassée, il est nécessaire de procéder à des rationalisations de grande ampleur et d'adapter partiellement l'offre. Une indemnité de 105 millions de francs (1993: 99 mio. de f r .) est prévue pour le ferroutage. La concurrence entre le rail et la route, qui s'est encore intensifiée en raison du marasme conjoncturel, ne permet pas d'améliorer les recettes. Comme l'année précédente, les CFF ne pourront pas non plus fournir en 1994 de contribution aux coûts d'infrastructure. La Confédération couvre donc l'ensemble de ces charges, à savoir 1420 millions de francs (budget 1993 : 1350 mio. de fr.). Leur augmentation résulte principalement des amortissements supplémentaires. En 1994, les investissements ordinaires seront limités à 1650 millions de francs. Les investissements bruts (en sus: RAIL 2000, corridor de ferroutage, utilisations commerciales) sont budgétisés à 2206 millions de francs, ce qui correspond à une réduction de 150 millions par rapport à 1993. Le plan à moyen terme 1995-1999 tient compte des conditions-cadre actuelles de la politique financière et a été modifié sensiblement par rapport à l'année précédente. Les objectifs du plan financier de la Confédération ont notamment été repris. Même si des économies considérables sont prévues, les CFF continueront d'enregistrer des déficits au cours des années à venir. 1288

Quant aux grands projets, les travaux de construction du corridor de ferroutage seront, pour la plupart, terminés en 1994. Le projet RAIL 2000 a été revu après notre intervention. Les Chambres fédérales recevront l'année prochaine des informations circonstanciées à ce sujet. Le premier coup de pioche en vue du transit alpin a été donné le 22 septembre 1993. Lors de la première phase, on élaborera en détail les avant-projets et l'on percera de coûteuses galeries de sondage. 1289

Message I Partie générale II Introduction Le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) a approuvé, le 23 septembre 1993, le budget 1994 et le plan à moyen terme 1995 - 1999. Par le présent message, nous soumettons le budget à votre approbation et vous présentons le plan à moyen terme pour que vous en preniez acte. Nos commentaires portent principalement sur l'évolution de la politique des transports et des finances. Nous renonçons à répéter les indications détaillées qui figurent déjà dans la documentation des CFF. Comme les années précédentes, les principaux tableaux et la présentation du fonctionnement du mandat de prestations 1987 se trouvent en annexe. La partie générale du message résume les principales données du budget 1994 et montre l'évolution de l'entreprise. Une importance particulière est accordée aux secteurs indemnisés par la Confédération (transport régional des voyageurs, ferroutage, infrastructures). Nous abordons ensuite le plan à moyen terme 1995 - 1999, en mettant particulièrement l'accent sur la planification des investissements et l'évolution des montants de l'indemnité. Pour finir, nous expliquons quelques évolutions qui se produisent actuellement. La partie spéciale présente les répercussions financières directes sur la Confédération et comprend un commentaire des différentes dispositions de l'arrêté fédéral. 12 Aperçu des résultats 121 Prestations de la Confédération et déficit Alors que la baisse des intérêts et la stabilisation du renchérissement ont eu des effets positifs sur les charges par rapport aux années précédentes, les produits pâtiront encore de la récession en 1994. Compte tenu des surcapacités de la route, les perspectives à court terme sont très défavorables, notamment dans le transport des marchandises par le rail. Le budget se présente de la manière suivante: - Le déficit budgétisé pourra être stabilisé à 233 millions de francs en termes nominaux, ce qui correspond au budget 1993. Cela étant, le secteur d'économie de marché ne pourra pas non plus apporter en 1994 une contribution à la couverture des coûts d'infrastructure (mandat de prestations 1987). La Confédération prendra en charge tous ces coûts (1420 mio. de fr.), ce qui représente une augmentation de 7,6 pour cent par rapport au résultat probable de 1993. 1290

L'indemnité pour le transport régional des voyageurs sera plafonnée à 725 millions de francs en termes nominaux. L'indemnité pour le ferroutage fera un bond de 6 pour cent par rapport à 1993 et atteindra 105 millions de francs. La charge (déficit non compris) que la Confédération supportera en raison du budget CFF 1994 se montera à 2250 millions de francs, soit 4,9 pour cent de plus que le résultat probable de 1993. Les investissements totaliseront 2206 millions de francs, ce qui correspond à une baisse de 150 millions par rapport à 1993. 122 Appréciation Fait positif, on constate que pour la première fois ces dernières années, la croissance annuelle de la charge de la Confédération, y compris le déficit escompté, sera nettement inférieure à 10 pour cent. Il s'agit donc d'un revirement de tendance. Les CFF devront, dès lors, prendre d'importantes mesures de rationalisation et gérer rigoureusement leurs coûts, d'une part, et épuiser de manière optimale le potentiel actuel des recettes, de l'autre. Le présent budget porte l'empreinte des mesures d'économie en cours, que nous avons ordonnées. C'est ainsi que nous avons fixé assez tôt le cadre des

montants prévus pour l'indemnité, après avoir consulté la direction des CFF. Même avec une très grande volonté d'économie, des objectifs plus exigeants n'auraient pas été acceptables dans l'optique de la politique des transports: des économies relativement faibles auraient entraîné des diminutions draconiennes de l'offre, par exemple dans le trafic régional, notamment dans les régions périphériques. Les autres objectifs figurant dans le plan à moyen terme illustrent bien que les CFF devront désormais se contenter de fonds fédéraux moins importants. Alors que les produits du trafic voyageurs pourront au moins être maintenus grâce au relèvement tarifaire du 1er mai 1993, qui déploiera tous ses effets, la situation du trafic marchandises restera totalement insatisfaisante en 1994, ce qui est dû principalement à la conjoncture. Des décisions politiques s'imposeront prochainement dans ce domaine. Les investissements seront, à juste titre, inférieurs au niveau de l'année en cours. 1291

13 Budget 1994 131 Résultat de l'entreprise 131.1 Aperçu La figure ci-après montre de manière simplifiée le fonctionnement du mandat de prestations 1987. Elle indique que les besoins de fonds pour 1994 augmenteront, certes, par rapport à l'année en cours, mais dans une mesure relativement faible. Comparativement aux objectifs fédéraux pour 1993 (budget), les besoins supplémentaires s'élèvent à 75 millions de francs, ce qui correspond à une hausse de 3,1 pour cent. Par rapport au résultat vraisemblable (RV), les chiffres correspondants sont donc de 105 millions de francs ou 4,4 pour cent (y compris le déficit). Budget CFF pour 1994 Exploitation Charges Produits Déficit: 233.4 Infrastructure Charges Produits Figure 1 Charge de la Confédération (Optique des CFF) Prestations fédérales Indemnité pour PSP - Trafic régional - Ferroutage Prestation d'infrastructure Confédération (Déficit) Total (déficit inclus) Charges de la Conf. B 93 RV93 B 94 725 725 725 99 99 105 1350 1320 1420 234 234 234 2408 2378 2483 1292

Dans le budget 1993, la prestation de la Confédération pour l'infrastructure s'élevait à 1350 millions de francs. La baisse des taux d'intérêt réduira probablement de 30 millions le résultat vraisemblable. Le déficit prévu pour 1994 (233 mio. de fr.) est à peu près équivalent à celui de 1993. Conformément au mandat de prestations 1987, ce montant doit être porté à compte nouveau. Les CFF ne sont donc pas en mesure de diminuer le déficit budgétisé pour l'année en cours et reporté au compte 1994. Le solde passif du bilan prévisionnel atteint dès lors 493 millions de francs. 131.2 Appréciation du résultat Le tableau 1 compare d'importantes rubriques des comptes CFF depuis l'introduction du mandat de prestations, encore en vigueur, n'apparaît que la détérioration continue des résultats pourra vraisemblablement être freinée en 1994, cela malgré la persistance de la récession et la faible augmentation désormais prévue pour les prestations fédérales. Cette évolution est d'autant plus positive qu'elle n'entraîne qu'une diminution marginale des services offerts. Le respect du budget suppose néanmoins que la direction des CFF prenne des décisions parfois dures en matière de rationalisation et qu'elle bénéficie à cet égard du soutien des autorités politiques. Tableau 1 Evolution, en chiffres absolus C. 88 C. 89 C. 90 C.91 C. 92 RV 93 B. 94 Frais de personnel 2645 2777 3006 3278 3535 3600 3641 Intérêts 256 337 460 557 656 640 683 Dépenses d'investissement non activables 96 113 118 173 186 205 215 Charges globales 4756 4975 5364 5911 6336 6445 6700 Produits de transport 3013 3172 3301 3530 3717 .3684 3834 Produits globaux 4798 5045 5367 5882 6200 6211 6467 Excédent/déficit 42 70 3 -29 -136 -234 -233 RV = résultat vraisemblable 1293

Figure 2 Evolution de la charge de la Confédération et des déficits Mio. de fr. 2400 -, 2000- 1600- 1200- 800- 400- \ Charge nominale Confédération fif"" \ Charge réelle Confédération

\ Déficit nominal \ Déficit réel — i i 1 1 1 — 89 90 91 92 93 94 a. Produits Après les relèvements tarifaires effectués en 1992 et en 1993, le marché semble actuellement saturé, n n'existe plus guère de marge de manoeuvre, raison pour laquelle les CFF renonceront en principe à augmenter leurs prix en 1994. n importe d'éviter la perte d'autres parts du marché. La différenciation des prix réalisée en 1993 dans le trafic voyageurs devrait épuiser les recettes potentielles des lignes à fort trafic. Les recettes supplémentaires envisagées n'ont toutefois pas été réalisées, étant donné la conjoncture. Selon les expériences faites avec le relèvement tarifaire de 1992, il n'est possible de réaliser que 45 à 60 pour cent des recettes supplémentaires. La marge de manoeuvre disponible pour de nouvelles augmentations des prix s'est encore amenuisée depuis lors. L'éventuelle introduction de la taxe à la valeur ajoutée, qui conduirait à un renchérissement des prestations de transport public, a aussi influencé cette décision. Les CFF prévoient néanmoins une légère augmentation des recettes voyageurs en 1994. Cela est dû principalement au fait que l'augmentation tarifaire n'a produit ses effets qu'à partir du 1er mai 1993. En 1994, en revanche, elle portera tous ses fruits dès le 1er janvier. La situation s'est encore détériorée dans le secteur des marchandises. Après que les CFF ont fait preuve de trop d'optimisme lors de la budgétisation des recettes en 1992, les prévisions ont été nettement revues à la baisse dans le budget 1993. Malgré tout, les CFF ne réaliseront pas, et de loin, les montants escomptés pour l'année en cours. Cette situation est prise en compte dans le budget 1994, puisque les produits ont encore une fois été 1294

diminués et ramenés au niveau de 1989. La conjoncture et la détérioration persistante de la compétitivité du rail par rapport à la route (prix inférieurs de 20 % en raison de surcapacités) ne laissent espérer, pour l'instant, aucune amélioration du rendement, n est de plus en plus nécessaire de restructurer et de rationaliser le trafic marchandises, bien que les décisions fondamentales sur l'avenir de celui-ci ne doivent pas être prises uniquement en fonction d'une optique à court terme, axée sur la récession. b. Coûts Les charges globales (6700 mio. de fr.) ne subiront pas de hausse par rapport au budget 1993. Suite aux mesures de rationalisation et aux économies à réaliser, les coûts du personnel (- 0,3 %) et les frais de choses (- 1,8 %) sont budgétés à un niveau plus bas qu'en 1993. Les CFF envisagent en 1994 un effectif de 36'600 agents, soit une diminution de 1563 postes par rapport au budget 1993. Les rationalisations déploient surtout leurs effets au niveau de la production. Cette diminution de l'effectif ne se traduit pas par des licenciements; simplement, les postes libérés ne sont plus pourvus. Dans le cadre de l'analyse de l'efficacité des services centraux, il doit également être possible de supprimer des postes dans ce secteur. Les CFF entendent poursuivre cette évolution dans les années à venir. Des calculs prévoient pour 1994 une allocation de renchérissement de 2,5 pour cent et les mêmes suppléments de salaire qu'en 1993. Les dépenses effectives dépendent cependant des objectifs fixés par la Confédération. Même une légère modification de l'allocation de renchérissement a une influence considérable sur le résultat des CFF. Au chapitre des frais de choses, on note surtout la diminution des dépenses de matériaux et des prestations d'entretien fournies par des tiers. Alors que les charges dues aux intérêts ont enregistré une forte hausse au cours des années précédentes (1994: nette diminution), le nouveau budget prévoit une forte augmentation des amortissements et un nouvel accroissement des dépenses d'investissement ne pouvant être portées à l'actif. Ces deux phénomènes résultent des décomptes finals des projets ayant une certaine importance. c. Indices La productivité d'exploitation escomptée (trains-kilomètres par heure de travail) n'augmentera pas. Dans les secteurs des voyageurs et des marchandises, les trains-kilomètres seront certes réduits, mais la diminution des heures de

travail ne suffira pas à faire augmenter la productivité. Même la productivité du trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres par heure de travail) restera stable. La conjoncture ne permet pas d'améliorations. Fait positif, cet indice ne se détériorera pas.

1295

Figure 3 132-, 128- 124- 120- 116 Productivité du trafic Productivité d'exploitation 89 90 91 92 93 94 Comme l'illustre la figure ci-après, la part des coûts consécutifs aux infrastructures ne cesse d'augmenter par rapport aux charges globales. Cela résulte des grands besoins d'investissements (extension, renouvellement, sécurité, rationalisation). Le volume d'investissements à réaliser continuera d'augmenter ces prochaines années. La part des coûts précités dans les charges globales devrait atteindre 25 pour cent d'ici à 1999, si les conditions-cadre restent identiques. Figure 4 Part des frais d'infrastructure dans les charges globales En S 25 -, 20- 15- 10- 5- 88 90 92 94 96 98 1296

131.3 Répercussions sur les finances fédérales Comme nous l'avons déjà mentionné, la croissance modérée de la charge de la Confédération est imputable pour l'essentiel aux objectifs restrictifs, à la détente du marché des capitaux et à la réalisation partielle d'un vaste potentiel de rationalisation. L'évolution se présente de la manière suivante: Tableau 2 Charge imposée à la Confédération par les CFF, en millions de francs (y compris le déficit)

Année	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Charge imposée	1356	1465	1703	1902	2127	2408	2483

132 Indemnité Le mandat de prestations 1987 prévoit que le Conseil fédéral fixe l'offre à indemniser; veille à ce que les prestations soient fournies à des coûts minimaux et soient d'une qualité conforme aux exigences du marché. Seuls le transport régional des voyageurs et le ferroutage sont considérés comme des prestations de service public. 132.1 Transport régional des voyageurs (TRV) Au cours de l'année écoulée, nous avons ordonné aux CFF de chercher des solutions permettant au moins de limiter l'augmentation constante des indemnités allouées pour le TRV. La direction générale nous a donc proposé une série de mesures intitulée "renversement de la tendance" qui permettra de se contenter en 1994 du même montant nominal qu'en 1993 (725 mio. de fr.). Les économies à réaliser devront donc correspondre aux montants du renchérissement. Cet objectif pourra être atteint par des rationalisations, par le remplacement de lignes ferroviaires par des services routiers et par certaines modifications de l'offre. Seuls les trains faiblement fréquentés seront touchés. Nous soutenons la voie empruntée par les CFF. Pour des raisons relevant de la politique des transports, nous estimons que des objectifs plus restrictifs ne sont pas acceptables à court terme. De plus grandes économies entraîneraient des modifications substantielles de l'offre. Celles-ci ne seraient absolument pas compatibles avec le mandat de prestations (cf. en. 151). 132.2 Ferroutage La promotion du ferroutage correspond aux promesses que la Suisse a faites à la CE dans le cadre de l'accord sur le transit. Même si la demande stagne ou recule légèrement en raison de la récession, l'offre de base de 44 trains doit être maintenue. L'offre des diverses Feuilles fédérales. 145° année. Vol. III - 1297

relations a été optimisée afin de réduire les coûts, d'améliorer les produits et de maintenir la présence du rail sur les marchés en expansion. Par ailleurs, les services ferroviaires doivent se caractériser par une certaine stabilité, afin que les maisons d'expédition privées soient disposées à investir dans le trafic combiné (caisses mobiles, véhicules routiers). Certaines économies se produisent malgré tout, puisque la longueur des convois est adaptée à la demande. Comme les trains sont exploités par la société anonyme Hupac et que les CFF conduisent les convois contre une indemnité fixe réglée par contrat (fourniture des locomotives et des mécaniciens), les variations de la demande n'ont qu'une influence limitée

sur les comptes des CFF. En 1994, l'indemnité pour le ferroutage atteindra 105 millions de francs (année précédente: 99 mio. de fr.). Ce montant comprend 13 millions destinés à couvrir les coûts consécutifs au corridor de ferroutage au Saint-Gothard (rémunération d'investissements anticipés). 133 Investissements - Certaines priorités ayant été déterminées en matière de politique des transports, les CFF ont été à même d'investir des fonds considérables ces dernières années. Cela était nécessaire pour que le réseau ferroviaire, né vers 1900, satisfasse aux besoins actuels des clients et réponde aux normes d'efficacité modernes, tout en comblant son retard par rapport à l'infrastructure de la route. Cette évolution n'est pas encore terminée, mais elle doit être ralentie eu égard aux fonds limités. Le taux d'investissement élevé se reflète aussi dans la hausse des coûts subséquents. Pour la première fois depuis quelques années, les intérêts ne jouent plus le rôle principal. Ce sont maintenant les amortissements qui enregistrent les plus grandes augmentations. La majeure partie des investissements ordinaires (plafond des investissements) se fait au titre des "investissements de remplacement" (maintien de la substance). Un grand nombre d'entre eux n'est toutefois pas destiné à remplacer "uniquement" des installations. Ainsi, le remplacement (nécessaire) d'un vieux poste d'enclenchement entraîne simultanément une amélioration de la sécurité et de la capacité. Avec des coûts supplémentaires relativement faibles, il serait possible d'automatiser cet équipement, lequel servirait alors aussi à des fins de rationalisation. Les CFF sont tenus d'épuiser de tels potentiels de rationalisation. Le nombre des stations qui doivent encore être occupées du premier au dernier train est encore trop élevé, notamment sur les lignes régionales. Lorsque d'énormes économies de personnel sont réalisables, la rentabilité des investissements est meilleure. 1298

D'autre part, il convient de soumettre les nonnes à un examen permanent, n est indéniable qu'il faut garantir un niveau élevé de sécurité. Mais les coûts nécessaires pour garantir celle-ci ne doivent néanmoins pas dépasser une certaine proportion par rapport aux autres dépenses. L'évolution de la technique nous a conduit à un point où il n'est plus judicieux de réaliser tout ce qui est faisable techniquement, n en va de même des investissements pour la protection de l'environnement (notamment la lutte contre le bruit). Les CFF sont chargés de procéder aux améliorations ad hoc dans le cadre des remplacements réguliers, de manière à renoncer très largement aux programmes spéciaux. H faut pour cela anticiper les évolutions, c'est-à-dire identifier assez tôt les innovations et leur application systématique. Figure 5 Investissements des CFF entre 1988 et 1999 (Comptes 88-92/B 93-94/Plan à moyen terme 95-99) 3000 -, 2000- 1000- Invclsissements bruts ^H Investissements nets 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 Le budget prévoit des investissements bruts de 2207 millions de francs, dont 85 millions sont pris en charge par des tiers. Sur les investissements nets restants, 96 millions concernent des utilisations commerciales et des acquisitions de terrains, 376 millions des investissements à la charge des crédits d'engagement de RAIL 2000 et du corridor de ferroutage. Les investissements ordinaires sont limités à 1650 millions de francs. 1299

Tableau 3 Compte des investissements Compte Budget Budget Différence par rapport 1992 1993 1994 au compte au budget 1992 1993 en millions de francs Investissement bruts Contributions de tiers Investissements nets à la charge des CFF dont: - Investissements ord. -RAIL 20001) - Corridor de ferroutage - Divers 2) 1970.9 65.6 1905.3 1578.6 102.1 173.6 51.0 2358.2 58.8 2299.4 1574.0 182.3 379.3 163.8 en pour-cent 2206.5 84.5 2122.0 1650.0 161.6 214.4 96.0 12,0% 28,8% 11,4% 4,5% 58,3% 23,5% 88,2% -6,4% 43,7% -7,7% 4,8% -11,4% -43,5% -41,4% 1) Le crédit d'engagement se monte à 5,4 milliards de francs. 2) Y

compris l'acquisition des terrains (imputation ouverte) et l'utilisation commerciale. Lorsqu'il s'agit d'utilisations commerciales, les CFF s'efforcent de transformer leurs biens-fonds ou leurs droits de superficie en parts de capitaux de sociétés spéciales. Ils permettent ainsi un financement indépendant de la Confédération. Les produits correspondants apparaissent ensuite dans les comptes CFF sous forme de dividendes. Les investissements pour le corridor de ferroutage au Saint-Gothard seront bientôt terminés. L'exploitation pourra commencer le 1er janvier 1994. Certains travaux ne seront cependant achevés qu'en 1995. Le plafond prévu des coûts ne sera pas atteint. 14 Plan à moyen terme 1995 -1999 141

Résultat de l'entreprise Le plan actualisé à moyen terme tient compte des conditions-cadre actuelles de la politique financière. Par rapport au plan de l'année dernière, on constate une amélioration sensible, imputable aux raisons suivantes: La baisse des intérêts entraîne une nette réduction des coûts consécutifs aux investissements. L'atténuation du renchérissement réduit les taux de croissance des charges de personnel. Lors des calculs, on est parti du principe qu'il fallait compenser un taux de renchérisse-

ment annuel de 2,5 pour cent. Toutefois, les CFF ne peuvent pas décider eux-mêmes de cette question, Us doivent appliquer nos décisions. Afin de garantir une gestion axée sur les résultats, la direction de l'entreprise a systématiquement donné suite à nos exigences de l'année dernière concernant le respect du plan financier de la Confédération. Le volume global d'investissement a été réduit. Les programmes spéciaux prévus (p. ex. Energie 2000, modernisation des installations de sécurité) seront réalisés dans les limites du plafond des investissements ordinaires, conformément à notre demande. - Les coûts consécutifs aux investissements ont en outre été diminués par le fait que le programme de construction pour RAIL 2000 a été subdivisé en plusieurs étapes. n apparaît très clairement qu'il n'y a guère de possibilités de réaliser des économies: plus de .la moitié des dépenses concerne le personnel et leur montant est déterminé par la réglementation des traitements du personnel fédéral. Les CFF peuvent toutefois influencer sur le nombre de leurs collaborateurs. Les coûts consécutifs aux investissements représentent une autre part importante des charges. A la différence des entreprises de transport concessionnaires, les CFF doivent rémunérer tous les fonds investis, à l'exception du capital de dotation de 3 milliards de francs, inchangé depuis 10 années, us ne peuvent donc réduire ces coûts qu'en renonçant à des investissements. Mais cela les empêcherait à nouveau de présenter une offre moderne. Le retard accumulé par rapport au trafic privé s'en trouverait encore accru. Les solutions doivent donc revêtir un caractère plus fondamental. La discussion ad hoc devra donc être conduite dans le cadre des recommandations du Groupe de réflexion, relatives au remplacement du mandat de prestations 1987. Les investissements qui n'influent pas sur le résultat comptable des secteurs de transport sont comptabilisés séparément (utilisations commerciales). En revanche, aucune subdivision n'existe à l'intérieur des divers secteurs concernant les transports. Suivant l'utilisation des fonds, les coûts consécutifs aux investissements frappent donc le secteur d'économie de marché (p. ex. matériel roulant pour les convois Intercités), le ferroutage, le transport régional des voyageurs (p. ex. nouveaux trains-navettes) ou le compte d'infrastructure. Ds constituent dans ces domaines un bloc de coûts fixes qui n'est plus influençable après coup, car il est extrêmement rare de pouvoir vendre des installations ou du matériel roulant. Ce fait mérite une attention particulière lorsqu'il s'agit de commander au préalable les prestations du trafic régional. Les résultats qui se répercuteront sur les finances fédérales évolueront vraisemblablement de la manière suivante: 1301

Figure 6 Charge de la Confédération selon le plan à moyen terme 1995 -1999 en termes nominaux et réels (chiffres corrigés du renchérissement sur la base de 1992) en millions de francs 2000-, ^ Contribution d'infrastructure 1500-1 En termes nominaux .•••' En termes réels 1000 -I Transport régional des voyageurs 500- . Déficit , Ferroutage O-1—r- 92 93 94 95 96 97 98 99 142 Indemnité 142.1 Transport régional des voyageurs D'après les mesures introduites pour 1994/95, la contribution allouée pour le transport régional des voyageurs peut être plafonnée au niveau à atteindre en 1996. Cela signifie que seul le renchérissement sera compensé. Si la révision de la loi sur les chemins de fer arrive à bon port, les coûts non couverts ne correspondront toutefois plus aux montants de la charge de la Confédération, car les cantons devront en prendre en charge une partie (à titre de réciprocité, la part de la Confédération pour les prestations des entreprises de transport concessionnaires sera augmentée). C'est pour cette raison que les chiffres du plan financier de la Confédération atteignent dès 1996 un montant plus faible que celui qui figure dans le plan à moyen terme des CFF. Dans chaque cas, il est prévu de réaliser dès 1996 les économies (ou les reports sur les cantons) de 100 millions de francs prévues dans le trafic régional au titre des programmes des mesures d'assainissement 1992. Sur ce montant, quelque 70 millions se rapportent au transport régional assuré par les CFF. 1302

142.2 Ferroutage Les contributions octroyées pour le ferroutage évoluent dans les limites du renchérissement. Cela signifie qu'elles sont aussi soumises à un plafonnement en termes réels. Mais il faut pour cela que la situation du marché des transports ne s'aggrave pas davantage. 143 Contribution d'infrastructure Les coûts du compte d'infrastructure qui doivent être pris en charge ne reposent pas sur une commande passée directement par la Confédération. Es traduisent plutôt la politique des investissements des CFF et la situation du marché des capitaux (intérêts). Selon le mandat de prestations 1987, la Confédération prend ultérieurement à sa charge les coûts non couverts, ce qui n'est pas le cas des indemnités. Le résultat 1994 du compte de résultats de l'infrastructure ne se répercutera donc que sur le compte 1995 de la Confédération. 144 Déficit Lors de la conception du mandat de prestations 1987, on ne prévoyait pas que des déficits (structurels) puissent se manifester à long terme. Vu la situation de l'époque, on partait du principe que le secteur d'économie de marché pourrait au moins couvrir ses coûts directs à long terme. Cette hypothèse s'est révélée erronée, parce qu'on a apprécié différemment, à l'époque, l'évolution des prix du trafic marchandises. Les améliorations fondamentales de ce marché ne passent pas par les entreprises de chemin de fer, mais doivent être cherchées dans le cadre global de la politique européenne des transports. En effet, on se rend compte peu à peu que les instruments de l'économie de marché devraient être utilisés pour agir sur le volume du trafic. Compte tenu de la politique financière, de celle des transports et de l'environnement, il convient au moins d'essayer d'internaliser les coûts externes et d'imputer les coûts liés aux prestations très demandées. Le remplacement du mandat de prestations octroyé aux CFF en 1987 exige une solution qui tienne compte des conditions actuelles. Le déficit prévu devrait grever prochainement la caisse fédérale. A la fin de 1993, le solde passif atteindra vraisemblablement 260 millions de francs et les déficits cumulés dépasseront 2 milliards de francs en 1999. Pour éviter cette situation, il faut trouver de toute urgence une solution financière pour les secteurs assignés jusqu'ici au "domaine de l'économie de marché", notamment le trafic marchandises. n convient de relever un fait positif: ces derniers temps, les CFF ont entrepris des efforts considérables en vue de ne pas laisser croître les déficits de manière incontrôlée. Le projet de simplification du trafic par wagons complets isolés mérite d'être mentionné. Dans ce contexte, nous attirons l'attention sur l'offre du trafic de détail. La

modification du programme actuel doit conduire à une amélioration considérable du résultat. Cargo Domicile 2000 prévoit que le trafic de détail proprement dit sera détaché des CFF et aménagé de manière à couvrir ses coûts, n'y a lieu pour cela de créer une société anonyme. Cela 1303

nécessite d'autres adaptations de la structure de production. Le programme de base appliqué en 1985 n'est pas abandonné, mais il est développé systématiquement de manière à offrir un produit compétitif. Entre les centres régionaux, la société nouvellement créée fera transporter les envois de détail par le rail, en wagons complets. Cargo Domicile SA deviendra ainsi un gros client "régulier", ce qui permettra d'améliorer sensiblement l'offre de prestations. Grâce à une attractivité accrue, les CFF espèrent accroître leurs parts du marché et détourner ainsi vers le rail un plus grand nombre d'envois de détail. 145 Investissements Le plan à moyen terme revêt une importance particulière pour les investissements, car ceux-ci exigent une planification et une préparation à long terme et conditionnent pour longtemps une partie essentielle des charges futures des CFF. Le plafond des investissements ordinaires s'élève chaque année (du moins jusqu'à la fin de 1996) à 1650 millions de francs en termes nominaux. Par rapport au dernier plan à moyen terme, les CFF ont modifié considérablement leur planification des investissements et l'ont allégée pour répondre à nos exigences et respecter les objectifs (chiffres du plan financier de la Confédération). D'importance que les CFF prévoient suffisamment de fonds pour les investissements de rationalisation, même en dehors des lignes principales. D'est indéniable que le maintien de l'efficacité des installations disponibles et la sécurité revêtent une grande importance. Toutefois, ces investissements devraient être examinés davantage quant à leurs effets de rationalisation et à la prise en compte d'autres exigences à venir. Mentionnons un exemple typique à ce sujet: le remplacement des postes d'enclenchement, où des coûts relativement faibles permettent une grande automatisation. Les acquisitions de véhicules constituent un autre exemple: des améliorations concernant la protection de l'environnement (bogies peu bruyants, systèmes de toilettes fermées) sont possibles avec les nouveaux types de matériel roulant, moyennant des frais supportables. Le problème des mesures de lutte contre le bruit des installations existantes (parois anti-bruit) n'est pas résolu. Une étude estime que l'assainissement du réseau CFF existant coûtera plus de 3 milliards de francs. Relevons d'ailleurs que cet investissement occasionnera uniquement des coûts et n'améliorera absolument pas la rentabilité du chemin de fer! D'autre part, les lignes sur lesquelles on emploie un nouveau matériel roulant peu bruyant (p. ex. la ligne RBS Berne - Soleure) montrent que l'on peut ensuite renoncer aux parois anti-bruit. La situation est beaucoup plus difficile dans le secteur des marchandises où l'on achète des types de véhicules uniformisés sur le plan international, également utilisés par les chemins de fer d'Europe centrale. Par ailleurs, on se trouve aussi confronté à des problèmes d'entretien. Des efforts doivent être consentis pour le matériel roulant des trains-blocs et des trains de ligne (trafic combiné), de manière que les améliorations touchent aussi les véhicules. Un groupe de travail interdépartemental (DFTCE/DFT), constitué dans l'intervalle, est chargé d'analyser la situation actuelle et de présenter des recommandations pour la 1304

marche à suivre. Le cas échéant, il faudra libérer des fonds importants pour financer les mesures nécessaires. 15 Evolution actuelle 151 Trafic régional 151.1 Explosion des coûts et contre-mesures mises en oeuvre Au cours des dernières années, l'indemnité pour le transport régional des voyageurs a fait un bond, passant de 550 millions de francs en 1990 à 725 millions en 1993, bien que les prestations en trains-kilomètres aient baissé. Nous avons

donc enjoint aux CFF de présenter des solutions permettant au moins de limiter ces coûts. Etant donné le déficit des finances fédérales, il fallait trouver une solution déployant ses effets aussi rapidement que possible. La direction générale des CFF nous a ensuite présenté deux séries de mesures. Il est apparu en l'occurrence qu'étant donné la part élevée des coûts fixes, l'économie prévue de 10 pour cent ne serait possible à court terme qu'au prix d'une diminution considérable des prestations. En outre, il aurait été uniquement possible d'alléger le compte de l'indemnité, car il n'est pas possible de réduire en si peu de temps l'effectif du personnel ainsi libéré et le nombre des véhicules non utilisés. Les "économies" auraient ainsi augmenté le déficit en tant que coûts non productifs. Le transport régional des voyageurs ne saurait être modifié par des mesures draconiennes. En accord avec la direction des CFF, nous estimons que la série de mesures proposée et intitulée "renversement de tendance" constitue une solution plus judicieuse. Elle permet de renverser la tendance de l'augmentation des coûts sans réduire massivement les prestations. L'évolution de l'indemnité se présentera donc comme il suit (avec les taux de modification annuels): 1994 725 millions de francs 1995 700 millions de francs -3,4% 1996 688 millions de francs -1,7% 1997 709 millions de francs +3,1% 1998 730 millions de francs +3,0% 1999 752 millions de francs +3,0% En 1995, l'indemnité sera réduite de 25 millions de francs en termes nominaux. Elle sera encore amputée de 12 millions en 1996. A partir de 1997, sa croissance ne pourra pas dépasser les limites du renchérissement. L'accent porte principalement sur la réduction des coûts fixes. Les CFF envisagent d'atteindre cet objectif en diminuant l'effectif du personnel (accompagnement des trains, dessertes des gares), en remplaçant des lignes ferroviaires par des services de bus et en supprimant les trains peu fréquentés. Par ailleurs, le canton de Zurich devra, dès 1995, 1305

fournir aux CFF d'importantes contributions pour leurs prestations supplémentaires au titre du RER. Cela allégera les comptes de l'entreprise. 151.2 Points forts des mesures d'économie Les propositions du groupe de réflexion visent à décentraliser la responsabilité pour le trafic régional, tout en l'intégrant sur le plan régional (interconnexion des moyens de transport). On part du principe que l'attribution des responsabilités selon des zones et non selon des lignes conduit à une utilisation plus efficace des fonds, c'est-à-dire à une meilleure coordination entre les diverses lignes. On s'attend aussi à ce que la présence locale des responsables apporte des avantages. Dans cette optique, il faut éviter que sous l'effet des économies à réaliser, on adopte une approche axée uniquement sur les lignes et qu'on prenne ainsi des décisions irréversibles qui, plus tard, seraient considérées comme irréfléchies. C'est pourquoi le remplacement du rail par la route doit être assorti d'une condition imperative: tout changement doit être coordonné avec les entreprises de transport limitrophes et les régions concernées, comme cela est le cas, par exemple, dans la région soleuroise. En ce qui concerne les coûts du trafic régional, voici quelques chiffres indicatifs: Nous avons fixé à 670 millions de francs l'indemnité pour 1992. Or, le calcul des coûts effectifs établi par les CFF a mis en évidence un montant de près de 680 millions, soit un dépassement (à la charge du déficit) de moins de 1,5 pour cent. L'objectif peut donc être considéré comme atteint de manière satisfaisante. Au cours des années précédentes, la comparaison a aussi été en faveur des CFF. Selon les sondages effectués, on estime que le produit moyen de chaque convoi régional CFF s'établit à 7.46 francs par train-kilomètre (1992). Le compte des coûts de production indique des coûts de 21.08 francs. Font partie des coûts de production selon le compte de l'indemnité les frais des véhicules et du personnel, y compris l'exploitation de l'infrastructure (desserte des postes d'enclenchement), mais sans la construction et l'entretien de celle-ci. Contrairement aux

entreprises de transport concessionnaires, les coûts des véhicules CFF comprennent aussi les charges dues aux intérêts. Si les frais de vente sont encore ajoutés aux coûts de production, on arrive à un montant de 21.40 francs par train-kilomètre et à des coûts complets non couverts de 13.94 francs. Les coûts variables sont nettement plus faibles. H s'agit en l'occurrence uniquement de moyennes. Des écarts extrêmes peuvent se produire pour certaines lignes: ainsi, le produit par train-kilomètre oscille de 1 franc pour les lignes très périphériques à 20 francs pour certaines lignes RER. De courtes sections de ces lignes atteignent des produits encore beaucoup plus élevés. En revanche, la ligne Travers - Les Verrières, remplacée récemment par un service de bus, engendrait uniquement un produit de 90 centimes par train-kilomètre. 1306

Les coûts varient eux aussi. Ainsi, on compte une dizaine de francs par kilomètre pour les convois courts à un agent, 20 à 30 francs pour un convoi RER et jusqu'à 45 francs pour les trains régionaux conventionnels circulant sur des lignes régionales non automatisées. Ici aussi, on atteint des montants encore plus élevés sur certains tronçons. A titre de comparaison, les coûts d'exploitation (non compris les coûts d'infrastructure) d'un autobus sont compris entre 4 et 6 francs dans le trafic régional et atteignent même 10 francs par kilomètre dans le trafic urbain, n faut néanmoins tenir compte du fait qu'il faut généralement parcourir plus de kilomètres sur la route que sur le rail et que les coûts de l'autobus doublent lorsqu'il faut ajouter un véhicule supplémentaire (capacité). Un autobus est donc meilleur marché qu'un train à un agent uniquement si la plupart des courses peuvent être effectuées avec un seul véhicule. Dans ces cas-là, les économies sont considérables, notamment si l'on peut supprimer par la même occasion les trafics parallèles de l'autobus et du chemin de fer. Les chiffres cités ici se rapportent aux coûts complets et ne sont donc valables que pour des lignes entières et non pour certaines courses. Dans ces conditions, les CFF sont priés de concentrer leurs efforts sur les points suivants: n faut, en priorité, accélérer la mise en service de trains voyageurs non accompagnés (service sans contrôleur) et supprimer l'occupation des gares par du personnel (automatisation des installations de sécurité et programme "présence en surface"), n y a lieu de chercher de nouvelles affectations aux locaux qui sont ainsi libérés dans les gares. Par ailleurs, il faut veiller à ce que des pourparlers soient engagés assez tôt avec les autorités régionales. D convient de faciliter les essais-pilotes concernant les projets de régionalisation réalisés dans différentes conditions. - Dans une première étape, les coûts d'exploitation par train-kilomètre ne devraient pas dépasser 30 francs dans aucune ligne. A moyen terme, les coûts des lignes régionales moyennes (sans trafic d'agglomération) doivent se stabiliser à moins de 20 francs par train-kilomètre. Le taux de couverture des coûts marginaux par ligne doit encore être amélioré, n y a lieu de réserver suffisamment de moyens financiers, dans les limites du plafond des investissements, afin de procéder aux investissements nécessaires, qui n'ont généralement pas une grande envergure. - Avant d'automatiser, le cas échéant, une ligne régionale, il convient d'examiner d'autres formes d'exploitation durant les heures creuses, de manière, à se passer du personnel des gares (service d'autobus ou circulation d'un seul train). - Pour les convois peu fréquentés, il faut chercher des solutions coordonnées sur le plan régional (p. ex. offrir des services de bus pour combler les lacunes de la cadence ferroviaire, les titres de transport du rail et de l'autobus étant reconnus réciproquement). La suppression de quelques trains n'apporte pas de grandes économies et doit dès lors être limitée aux cas où la demande est très faible (moins de cinq à dix voyageurs par convoi), où une desserte est assurée au moins toutes les deux heures en dehors des heures de pointe et où il est possible de réaliser effectivement des économies sur

l'effectif du personnel. 1307

152 Trafic marchandises Alors qu'il est possible de trouver pour le transport régional des voyageurs des solutions qui freinent la croissance des coûts non couverts, de telles possibilités ne sont pas encore disponibles dans le trafic marchandises, n'y a encore 20 ans, ce dernier permettait des subventions croisées considérables en faveur du transport ferroviaire des voyageurs. Dans l'intervalle, les secteurs du trafic marchandises qui étaient rentables auparavant ne couvrent même plus leurs coûts directs, n s'agit en l'occurrence d'une évolution à long terme qui se caractérise par la baisse des tarifs. Celle-ci résulte d'une imputation incomplète des coûts, à laquelle s'ajoutent quatre effets agissant pratiquement en même temps: Le marasme économique réduit la demande de prestations de transport. L'ouverture des frontières au sein de la CE permet à un train routier d'augmenter jusqu'à 50 pour cent son kilométrage dans le trafic nord-sud, les contrôles douaniers étant supprimés. L'atténuation de l'interdiction du cabotage et sa prochaine suppression conduiront à une augmentation considérable des capacités. L'ouverture de l'Europe de l'est libère d'énormes capacités de transport qui sont offertes à l'ouest à des prix défiant toute concurrence. Comme les salaires sont très bas à l'heure actuelle, de nouveaux prestataires de service se précipitent sur le marché. Tout cela conduit à une concurrence ruineuse au niveau des prix. Comme de nombreux transporteurs routiers offrent actuellement leurs services à des prix couvrant uniquement les coûts marginaux et que les salaires versés à l'est seront adaptés, ces effets devraient s'affaiblir à nouveau à moyen terme. La fin de la récession actuelle semble aussi se dessiner lentement. Les solutions à long terme visant à améliorer la situation financière du transport ferroviaire des marchandises ne devraient pas être concrétisées de manière isolée, mais uniquement dans l'optique globale du rail et de la route, ainsi que de la Suisse et de l'Europe. Malgré cette perspective, les CFF ne restent pas inactifs. Es veulent, grâce à un programme entièrement nouveau, améliorer le taux de couverture du trafic des wagons complets isolés. La simplification prévue conduira à une amélioration sensible des résultats. Les CFF s'attendent à réaliser des économies de quelque 150 millions de francs. 153 Ferroutage Le trafic combiné souffre particulièrement des conditions du marché, telles que nous les avons décrites, n dépend dans une large mesure de la collaboration entre le rail et la route. En cas de surcapacité de la route, les petites entreprises ont tendance à exécuter elles-mêmes tout le transport à des prix couvrant uniquement les coûts marginaux, de manière à payer au moins les salaires. Elles préfèrent cette solution à la collaboration avec 1308

le chemin de fer. Toutefois, quelques grandes maisons d'expédition collaborent depuis longtemps et de manière systématique avec le rail, étant donné qu'elles fondent tout leur système de transport sur les caisses mobiles. La rentabilité de la chaussée roulante, c'est-à-dire du transport de trains routiers complets accompagnés du chauffeur, est particulièrement défavorable. On transporte en effet un grand poids mort. D'autre part, les clients sont dans la plupart des cas de petites entreprises qui préfèrent actuellement effectuer elles-mêmes leurs transports de bout en bout, n ne reste donc au ferroutage que certains transports de marchandises dangereuses qui ne sont pas autorisées à traverser les tunnels routiers. En maintenant la chaussée roulante, la Suisse paie le prix politique de l'accord de transit conclu avec la CE. La suppression de ce service entraînerait immédiatement une nouvelle demande en vue de l'ouverture d'un corridor routier pour les camions de 40 tonnes. La Confédération charge les CFF d'offrir ce trafic et elle en indemnise, par conséquent, les coûts non couverts. 16 Transit alpin Les travaux pour le

transit alpin se déroulent comme prévu. Après que le Conseil fédéral et le conseil d'administration des CFF ont approuvé la convention de financement, la responsabilité de la planification et de la construction a officiellement été transférée aux CFF le 1er septembre 1993. Les ordonnances relatives au transit alpin sont aussi entrées en vigueur depuis lors. Les CFF planifient et réalisent, sur mandat de la Confédération, une nouvelle ligne de 125 kilomètres de longueur entre Arth-Goldau et Lugano. Une année après le vote populaire nettement favorable à la NLFA, le coup d'envoi de la construction a été donné le 22 septembre 1993 à Polmengo (près de Faido) dans le cadre du percement de la galerie de sondage destinée à l'étude de la cuvette de Piora. De ce fait, les CFF peuvent disposer en principe du crédit d'engagement de 500 millions de francs, que les Chambres fédérales ont alloué. Grâce à ces fonds, il sera possible de mettre au point l'avant-projet et de préparer les travaux. Les CFF élaboreront un avant-projet d'ici le début de 1994 et le transmettront au DFTCE. Ce projet de référence doit correspondre au crédit global octroyé par le Parlement et répondre aux exigences du droit fédéral. Nous pourrions vraisemblablement nous prononcer vers la fin de 1994 sur l'avant-projet (projet de référence, éventuellement nouvelle variante d'après les vues des cantons), ainsi que sur la marche à suivre. Afin de mettre en service la NFLA le plus rapidement possible et de réduire les coûts d'élaboration du projet, les CFF prévoient de passer immédiatement de la phase de l'avant-projet à celle de la construction; ils ont budgétisé les montants nécessaires. Les fonds effectivement disponibles dépendent cependant des chiffres décidés par les Chambres et le Conseil fédéral. Etant donné la situation tendue des finances fédérales, le plan financier 1309

actuel de la Confédération prévoit des montants réduits par rapport aux chiffres des CFF (tableau 4). Le traitement du projet s'en trouve retardé. Les besoins financiers effectifs pour la période 1995-1997 devront être adaptés aux décisions que nous prendrons au sujet des avant-projets. Ils seront en outre, subordonnés aux décisions du Parlement relatives au budget. Tableau 4 Besoins financiers des CFF pour le transit alpin au Saint-Gothard et le raccordement de la Suisse orientale, 1994-1997 (en mio. de fr.)

Planification CFF	1994	1995	1996	1997
Confédération	156	156	211	135
1996	315	206	1997	485
457				

Au début, les travaux des CFF porteront essentiellement sur l'élaboration des projets à mettre à l'enquête. Les appels d'offres viendront ensuite. En ce qui concerne la construction, il est envisagé de commencer les sondages pour la cuvette de Piora, ainsi que les aménagements du Chemin de fer rhétique et du Chemin de fer Furka - Oberalp, nécessaires à la desserte du chantier de Surselva (à la charge du crédit CFF). Par ailleurs, diverses acquisitions de terrains revêtent de l'importance. 1310

2 Partie spéciale 21 Répercussions financières sur la Confédération Le budget du compte financier et le plan financier de la Confédération prévoient les dépenses figurant dans le tableau ci-dessous, qui tient compte des réductions que nous avons inscrites dans le programme d'assainissement. Tableau 5 Prestations financières de la Confédération

Compte Budgets Plan financier	1992	1993	1994	1995	1996	1997
en millions de francs						
Législation ordinaire sur les CFF:						
Transport régional des voyageurs 1)	670	725	725	700	618	639
Ferroulage 2) 3)	88	99	105	100	105	109
Prestations Confédération pour l'infrastructure 4)	1183	1215	1320	1420	1505	1601
Autres arrêtés fédéraux:						
Allégements tarifaires 17						
Chargement automobiles au S impion 3) 1						
Total	1959	2039	2150	2220	2228	2349

1) Compte tenu des mesures d'assainissement de la Confédération 2) Y compris la solution transitoire pour le ferroulage 3) Financement au moyen du produit affecté des droits d'entrée sur les carburants 4) Couverture de la prestation d'infrastructure de l'année

précédente Les indemnités versées en 1994 pour le transport régional des voyageurs et le ferroutage grèvent les comptes fédéraux durant la même année. En revanche, la Confédération ne compense qu'une année plus tard les coûts non couverts du compte de l'infrastructure. Le déficit de ce compte en 1994 (1420 mio. de fr.) n'apparaîtra donc qu'en 1995. En 1995, la Confédération constituera à titre préventif une réserve pour le déficit de 233 millions de francs budgétisé pour 1994. 1311

22 Commentaire relatif à Parrete fédéral 221 Article premier Aux termes de l'article 7, lettre d*3'8, de la loi sur les CFF (RS 742.31), il appartient aux Chambres fédérales d'approuver la contribution des CFF à l'infrastructure indépendamment du budget. Le montant de la contribution influant sur l'arrêté de portée générale relatif au budget des CFF et figurant à l'article 2, il doit être traité en premier lieu. Selon l'article 7, 2e alinéa, du mandat de prestations 1987 (RS 742.37), le Conseil fédéral soumet à l'approbation des Chambres la contribution d'infrastructure des CFF pour les trois prochaines années. Etant donné les grandes difficultés financières des CFF, il a été décidé en 1991 de renoncer temporairement à cette contribution pour les années 1992 à 1994. La situation n'ayant pas changé depuis lors, les CFF ne sont pas non plus en mesure de fournir une contribution d'infrastructure en 1994. 222 Article 2 L'article 2 se rapporte aux budgets concernant le compte des investissements, le compte de résultats et l'effectif du personnel. Les CFF ayant rempli les conditions fixées pour l'année dernière, l'approbation peut être octroyée sans réserve. Nous avons fixé à 830 millions de francs l'indemnité pour les prestations de service public (725 mio. de fr. pour le transport régional des voyageurs; 105 mio. de fr. pour le ferroutage). Le 3e alinéa repose sur l'article 2 de la loi fédérale instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales (RS 611.010). Cet article exige que l'effectif budgétisé du personnel des CFF soit soumis à l'approbation du Parlement. 223 Article 3 Les CFF soumettent pour information au Parlement, sous forme d'un plan à moyen terme, la planification pluriannuelle inscrite à l'article 6 du mandat de prestations 1987. 1312

Annexe I Aperçu des principaux chiffres du budget 1. Compte de résultats d'entreprise
 Produit du transport - Trafic voyageurs - Trafic marchandises - Indemnité pour les prestations de service public Produits accessoires Prestations propres pour le compte investissements Prestations pour les ordres de magasin Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure Prélèvement sur provisions Autres produits Total des produits Charges de personnel Dépenses de choses Amortissements Intérêts Investissements non actifs Contribution d'infrastructure versée à la Confédération Constitution de provisions Autres charges Total des charges Excédent Déficit Compte 1992 en millions 3716.6 1643.9 1314.7 758.0 725.3 289.5 71.3 1215.0 0.0 162.8 6200.5 3534.6 1246.8 684.5 656.4 185.6 J 0.0 0.0 , 28.6 6336.5 136.0 Budget 1993 de francs 3925.3 1700.9 1400.4 824.0 713.8 315.0 72.0 1350.0 0.0 90. S 6466. S 3651.6 1387.8 676.0 773.1 196.0 0.0 0.0 16.1 6700.6 234.0 Compté 1) 1993 3684.0 1680.0 1180.0 824.0 733.0 310.0 72.0 1320.0 0.0 92.0 6211.0 3600.0 1307.0 676.0 640.0 205.0 0.0 0.0 17.0 6445.0 234.0 Budget 1994 3834. 1 1752.4 1251.7 830.0 735.8 305.0 76.0 1420.0 0.0 95.7 6466.6 3640.9 1363.3 783.3 682.7 215.0 0.0 1.0 13.8 6700.0 233.4 Différence Dar rapport au compte 92 en pour-cent 3,2% 6,6% •4,8% 9,5% 1,4% 5,4% . 6,6% 1 6,9% •47,6% 4,3% 3,0% 9,3% 1 4,4% 4,0% 15,8% -51,7% 5,7% budget 93 -2,3% 3,0% •10,6% 0,7% 3,1% -3,2% 5,6% 5;2% 5,7% 0,0% -0,3% -1,8% 15,9% -11,7% 9,7% -14,3% -0,0% 1) Résultat vraisemblable 89 Feuille fédérale. 145= année. Vol. III 1313

2. Compte de résultats de l'infrastructure Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Investissements non actifs Réduction double charge du ferroutage Total des charges Contribution d'infra- structure des CFF Prestation d'infrastructure de la Confédération (soldi Total des produits Compte Budget 1992 1) 1993 2) en millions de francs 332.5 307.0 379.6 442.0 480.1 514.0 116.3 149.0 -55.0 -62.0 1253.5 1350.0 0.0 0.0 B) 1215.0 (350.0 1215.0 1350.0 1) La différence par rapport à l'objectif fédéral de 38,5 milli a été comptabilisée par 2) Résultat vraisemblable f Budaet Différence par rapport au compte 1994 1992 en pour-cent 382.0 14,9% 392.0 3,3% 552. 0 15,0% 157.0 35,0% -63.0 (420.0 13,3% 0.0 (420.0 16,9% (420.0 16,9% ions de francs budget 1993 24,4% -11,3% 7,4% 5,4% 5,2% 5,2% le biais du compte de résultats de l'entreprise. m 1993. voir compte de résultats de l'entreprise Compte des investissements, voir chiffre 133, tableau 3 1314

Annexe 2 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, amortissements et entretien). 2. Selon le mandat de prestations 1987 et la loi sur les CFF, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure. Celle-ci représente une taxe d'utilisation de l'infrastructure pour le secteur de l'économie de marché (transport intercités de personnes, transport de marchandises). Depuis 1992, les CFF ne peuvent plus verser de contribution d'infrastructure. 3. Toutes les charges sont d'abord comptabilisées dans le compte de résultats d'entreprise des CFF (1). La part des amortissements, des intérêts et de l'entreti- en de l'infrastructure est imputée ensuite dans le compte de résultats de l'infra- structure (2). Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise (3). Il ne comprend pas les coûts d'infrastruc- ture déjà inclus dans l'indemnité pour le ferroutage. 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'infrastruc- ture, elle constitue en revanche un produit (5). La prestation d'infrastructure de la Confédération (6) représente la différence entre les charges du compte de résultats de l'infrastructure et la contribution des CFF. 1315

Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres du budget de 1994 Compte de résultats d'entreprise Compte de résultats de l'infrastructure Charges 1) Charges de personnel Dépenses de choses Amortissements Intérêts Investissements non activables Autres charges (6700,0) Parts (1420,0) Contribution d'infrastructure 4) J°Î Excédent de produits J Produits (6466,6) Trafic voyageurs/Trafic marchandises Indemnité Produits accessoires Prestations propres (comptes d'investissements, magasin) Autres produits Prestations pour compte de résultats de l'infrastructure 3) (1420,0) Déficit (233,4) Charges 2) Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements non activables (1420,0) Produits Contribution d'infrastructure 5) (0) Prestations d'infrastructure Confédération 6) (Solde: 1420,0) 1316

Arrêté fédéral Projet concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1994 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu le rapport et les propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 23 septembre 1993; vu le message du Conseil fédéral du 20 octobre 1993 ^ arrête: Article premier Les CFF ne sont pas tenus, en 1994, à fournir une contribution aux dépenses d'infrastructure. Art. 2 1 Le budget du compte des investissements bruts, d'un montant de 2206,5 millions de francs, est approuvé.

Après déduction des contributions de tiers, de 84,5 millions de francs, une somme de 2122 millions de francs est mise à la charge des CFF. 2 Le budget du compte de résultats de l'entreprise est approuvé; il accuse un déficit de 233,4 millions de francs, les charges atteignant 6700 millions et les produits 6466,6 millions de francs. 3 Le budget relatif à l'effectif du personnel, qui atteint 36 600 postes, est approuvé. Art. 3 II est pris acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1995 à 1999. Art. 4 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum. N36295 ') FF 1993 III 1287 1317

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1994 du 20 octobre 1993 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1993 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft 46 Cahier Numero Geschäftsnummer 93.071 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 23.11.1993 Date Data Seite 1287-1317 Page Pagina Ref. No 10 107 568 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.