

CH_VB 95.011 vom 12. April 1995

Bundesverwaltung, 1995-04-12, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_95.011

FR: CH_VB 95.011 du 12 avril 1995

IT: CH_VB 95.011 del 12 aprile 1995

Erwägungen

E. 12

Aperçu des principaux résultats 121 Production et prestations de trafic Le tableau ci-après donne un aperçu des prestations ferroviaires effectives des CFF par rapport à l'année précédente. Tableau-1 Production et prestations de trafic Unité Compte 1993 Budget 1994 Compte 1994 Différence avec Co 1993 Bu 1994 Trafic voyageurs: - Trains-kilomètres mio. km 94.4 - Voyageurs transportés mio. 255.4 - Voyageurs-kilomètres mio. vkm 11679 Trafic marchandises: - Trains-kilomètres mio. km 27.1 - Tonnes transportées mio. t 44.1 - Tonnes-kilomètres mio. tkm 7327.9 92.3 92.1 261.0 264.5 12007.0 12094.6 26.6 27.1 46.2 47.5 74r2.6 8058.4 -2.4% -0.2% 3.6% 1.3% 3.6% 0.7% 0.0% 1.9% 7.6% 2.7% 10.0% 8.7% Entreprise: -Trains-kilomètres mio. km 121.5 118.9 119.2 -1.9% 0.3% - Effectif du personnel personnes 37193 36600 35226 -5.3% -3.8% - Heures de travail mio. h 65.5 64.4 62.0 -5.3% -3.8% 69

122 Compte de résultats d'entreprise Tableau 2 CRE Produits de transport - Trafic voyageurs • Trafic marchandises - Prestations d'exploitation - Indemnité TVR Confédération • Indemnité ferroutage Produits de location des domaines Produits accessoires Prestations propres pour le compte des investissements Prestations propres pour AlpTransit Prestations pour ordres de magasin Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure Prélèvements sur les provisions Produits hors exploitation et extraordinaires Total des produits Charges de personnel Dépenses de choses Amortissements Intérêts Dépenses d'investissements non activables Contribution d'infrastructure Constitution de provisions Charges hors exploitation et extraordinaires Total des charges Excédent de produits Déficit Compte 1993 mio. de fr. 3860.9 1693.0 1185. 6 158.3 725.0 99.0 203.9 405.7 314.5 3.6 77.6 1296.9 0.0 116.1 6279.2 3537.4 1273.0 714.9 620.9 211.6 0.0 0.0 19.4 6377.2 -98.0 Budget 1994 mio. de fr. 3995.5 1752.4 1251.7 161.4 725.0 tos.o 201:5 372.9 297.4 7.6 76.0 1417.6 0.0 95.7 6464.2 3609. 1 1363.3 783.3 682.7 215.0 0.0 1.0 13.8 6668.2 •204.0 Compte 1994 mio. de fr. 3804.4 1702.1 1122.5 149.8 725.0 105.0 220.4 407.7 310.8 6.2 75.7 1399.0 2.0 120.5 6346.7 3516.9 1286.1 743.9 664.0 290.1 0.0 3.6 40.2 6544.8 -198.1 Différence avec Co 1993 -1.5% 0.5% -5.3% -5.4% 0.0% 6.1% 8.1% 0.5% -1.2% 72.2% -2.4% 7.9% 3.8% 1.1% -0.6% 1.0% 4.1% 6.9% 37. 1 % 107.2% 2.6% 0.0% 102.2% Bu 1994 -4.8% •2.9% •10.3% -7.2% 0.0% 0.0% 9.4% 9.3% 4.5% •18.4% -0.4% -1.3% 25.9% -1.8% -2.6% •5.7% -5.0% • 2.7% 34.9% 260.0% 191.3% -1.9% 0.0% •2.9% 70

123 Compte de résultats d'infrastructure Tableau 3 CRI Total des charges brutes Compte Budget Compte Différence avec 1993 1994 1994 Co 1993 Bu 1994 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements non activables 347.1 360.3 495.9 148.6 382.0 . 392.0 549.6 (57.0 374.6 387.9 495.8 202.7 7.9% 7.7% 0.0% 36.4% -1.9% -1.0% -9.8% 29.1% 1480.6 1461.0 8.1% -1.3% Part infrastructure

de l'indemnité ferroutage Total des charges nettes -63.0 -62.0 12.7% 1296.9 1417.6 1399.0
 7.9% -1.3% Contribution d'infrastructure OFF 0.0 Prestation d'infrastructure Confédération
 1296.9 0.0 0.0 1417.5 1399.0 7.9% Total des produits 1296.9 (4(7.6 1399.0 -1.3% -1.3%

E. 13

Appréciation succincte des principaux résultats Etant donné la précarité des finances fédérales, le Parlement et nous-mêmes avons assigné aux CFF des objectifs sévères en ce qui concerne le budget 1994. Les CFF ont réussi à atteindre ces objectifs d'ordre supérieur. 131 Objectifs Le mandat de prestations 1987 sert de base aux objectifs précités. En voici les détails: a. L'indemnité pour le transport régional des voyageurs a été plafonnée (en termes nominaux) au montant de 1993 (725 mio. de fr.). Cela étant, les CFF ont dû réaliser dans le cadre du train de mesures "renversement de tendance" des économies qui correspondent au moins au renchérissement. b. Au chapitre du ferroutage, il a fallu maintenir l'offre de base, qui équivaut à 44 trains par jour. L'indemnité prévue à cet effet s'est élevée à 105 millions de francs, soit 6 millions de plus que l'année précédente. 71

c. En ce qui concerne les investissements, les CFF ont été priés d'épuiser davantage le potentiel d'économie disponible. Le volume des investissements bruts a été limité à 2206 millions de francs. Selon le budget CFF, l'ensemble de la charge fédérale atteindra 2248 millions, à l'exclusion du déficit budgétisé (204 mio. fr.). 132 Résultats L'augmentation des prestations enregistrées dans le trafic voyageurs et marchandises (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres) ne s'est pas répercutée sur les recettes. Dans le secteur des voyageurs, l'entreprise a pu maintenir le résultat de l'année précédente. En revanche, elle a dû constater une nouvelle fois une baisse considérable des recettes marchandises. La situation concurrentielle vis-à-vis de la route, qui reste inchangée et qui s'est même parfois aggravée, ne manque pas de produire ses effets. D'autre part, la poursuite systématique des mesures d'économie laisse entrevoir une certaine amélioration. Les CFF ont réussi à maintenir toutes leurs charges en deçà du montant budgétisé. Mais ils ont enregistré leur plus grand déficit (198 mio. de fr.) depuis l'introduction du mandat de prestation actuellement en vigueur. Cela étant, ils ont manqué leur objectif, à savoir ramener nettement la charge de la Confédération en dessous de 10 pour cent. Par rapport aux comptes de 1993, la hausse atteint 9,4 pour cent (sans le déficit: + 5,1%). 132.1 Objectifs de l'entreprise Comme on s'attendait plutôt à une stagnation des recettes, il a fallu accorder dès le début la plus grande attention aux coûts. Eu égard à l'avenir, il s'agissait de prendre d'abord les mesures qui permettaient des économies périodiques. • Compte de résultats d'entreprise: Au chapitre des produits, les produits de transport marchandises, mais aussi voyageurs, sont restés nettement en deçà des prévisions, ce qui est dû à la situation du marché. Il en est résulté des effets directs sur les charges. Afin d'atteindre les objectifs du budget, les CFF ont été obligés d'intensifier leurs mesures d'économie, ce qu'ils ont fait avec succès. Au milieu de l'année, il fallait encore craindre un résultat nettement pire. Compte de résultats d'infrastructure: Contrairement à d'autres postes, les dépenses d'infrastructure ne peuvent être influencées que dans une mesure limitée, étant donné qu'il s'agit largement des coûts consécutifs aux investissements. Alors que l'entretien ordinaire a pu être maintenu au niveau de l'année précédente, les dépenses d'investissements non actives (tels que les ouvrages provisoires, etc.) ont augmenté considérablement, car le volume des investissements était important et ne pouvait pas être prévu avec précision (+36,4%). Malgré la hausse des taux d'intérêt et l'utilisation de fonds étrangers supplémentaires, les charges sont restées inférieures à la valeur budgétisée, ce qui résulte principalement - 72

ment de la baisse de l'entretien ordinaire. L'ensemble des charges d'infrastructure s'est élevé à 1461 millions de francs (montant brut). 132.2 Charge de la Confédération Vu le mandat de prestations 1987, la charge de la Confédération se compose de la prestation d'infrastructure et des indemnités. Pour 1994, la Confédération a dû dépenser à ce titre 2229 millions de francs, soit une augmentation de 5,1 pour cent par rapport à l'année précédente. Compte tenu du déficit, le taux de croissance passe cependant à 9,4 pour cent et la charge fédérale s'amplifie à 2427 millions de francs. La figure ci-après indique le mode de fonctionnement du mandat de prestations de 1987: Figure 1 Comptes CFF1994 Versements de la Confédération en faveur des CFF Exploitation Charges Produits Déficit: 198

Infrastructure	Charges	Produits	Prestations fédérales	Indemnité pour les prestations de service public - Trafic régional - Ferroutage Prest. infra, de la Conf. (à la charge du co. 95)	Total (sans déficit)	Constitution de provision pour déficit Total (incl. déficit)	Charges Conf. Bu 94 725 105 1418 2248 204 2452	Co 94 725 105 1399 2229 198 2427	Diff. -19 -19 -6 -25 73
----------------	---------	----------	-----------------------	---	----------------------	--	--	----------------------------------	-------------------------

E. 14

Appréciation détaillée des résultats comptables 141 Efficacité de l'entreprise 141.1 Résultat des CFF par rapport au mandat de prestations Le mandat de prestations 1987 prévoit que la Confédération indemnise les CFF des coûts non couverts des prestations de service public pour le trafic régional et le ferroutage. Les prestations du secteur d'économie de marché doivent couvrir les dépenses d'exploitation, ainsi qu'une partie des charges d'infrastructure fixée par nos soins. La Confédération paye l'année suivante le reste des charges inhérentes au compte d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie du marché ne suffisent toutefois plus pour couvrir les charges d'exploitation. D. est renoncé à la contribution d'infrastructure et le déficit d'exploitation est porté à compte nouveau. L'évolution des coûts est fortement marquée par la part importante des frais de personnel, ainsi que par les coûts consécutifs aux investissements (amortissements, intérêts). Bien que les charges de personnel aient été réduites, leur part dans les charges globales a atteint environ 75 pour cent en 1994. Les frais de personnel dépendent largement du renchérissement, alors que les amortissements et les intérêts sont influencés par le volume des investissements et par le marché des capitaux. Cela étant, la marge de l'entreprise est limitée. En revanche, ses recettes dépendent directement des conditions du marché. La situation de la concurrence est falsifiée en ce sens que la structure des charges et les conditions-cadres du rail et de la route ne sont pas identiques (cf. notamment les rubriques du personnel, des amortissements et des charges d'intérêt). Si les tarifs ferroviaires étaient relevés en fonction de l'évolution effective des coûts, cela entraînerait des pénalités sensibles de parts du marché (surtout dans le secteur des marchandises) et provoquerait finalement une augmentation des déficits. L'écart entre les coûts et les recettes s'accroît en période de récession, car la demande de transport stagne ou fléchit, alors que la part des coûts fixes ferroviaires ne peut guère être modifiée. Dans l'intérêt du transport public en général et de l'entreprise en particulier, celle-ci a consenti ces derniers temps des efforts considérables pour mieux maîtriser l'évolution des coûts. Ces efforts ne suffisent toutefois pas, à eux seuls, pour améliorer durablement le résultat, il faudrait pour cela que les conditions-cadres soient modifiées de fond en comble (cf. chiffre 2). La figure ci-après indique l'évolution de ces dernières années en termes réels. La baisse de rendement du secteur d'économie de marché s'accompagne d'une hausse des charges d'infrastructure. 74

Figure 2 Résultats nets de l'entreprise, charges d'infrastructure après correction du renchérissement, base des prix 1990 mio. de fr. 1750 -, 1500 - 1250 - 1000 - 750 - 500 - 250 - 0 - -250 - -500 - Charges d'infrastructure brutes Résultats de l'entreprise sans l'infrastructure C89 C90 C91 C92 C93 C94 B95 P96 P97 P98 P99 POO L'appréciation de la prestation de l'entreprise se fonde actuellement sur la mesure dans laquelle les CFF réussissent à réduire le plus possible le déficit, compte tenu des conditions-cadres. Le temps indiquera si les CFF, grâce aux mesures d'économie, parviendront prochainement à enregistrer à nouveau des résultats positifs (selon le plan à moyen terme 1996 - 2000 des CFF). La figure ci-après montre que les produits du marché ont nettement été à la traîne des charges effectives, du moins au cours des dernières années. 75

Figure 3 Couverture des charges nettes (sans imputation interne, y compris l'infrastructure) Charges nettes, couvertes par Prestations d'infrastructure et indemnité de la Confédération +déficit ou - excédent de produits Autres produits Produits du trafic marchandises Produits du trafic voyageurs C88 C89 C90 C91 C92 C93 C94 B95 P96 P97 P98 P99 POO 141.2 Comparaison avec le budget Les objectifs financiers ont été atteints en principe. Le déficit effectif a même été légèrement inférieur aux chiffres budgétisés (-5,9 mio.) et la prestation d'infrastructure de la Confédération est, elle aussi, inférieure aux prévisions (-18,6 mio.). Le montant maximal fixé pour les investissements (1650 mio.) n'a pas été atteint (-130,6 mio.). Au chapitre des produits, le résultat global s'est amplifié de 1,1 pour cent (+67,5 mio.) par rapport à 1993, mais il est inférieur de 1,8 pour cent à la valeur budgétisée. Les produits de transport ne correspondent pas du tout à la croissance du trafic. Dans le secteur des voyageurs, l'entreprise a transporté 264,5 millions de personnes (+3,6%; voyageurs-kilomètres +3,6%). Le produit y relatif s'est monté à 1702,1 millions (+0,5%). Dans le trafic sur de longues distances en Suisse et dans le trafic régional, on a enregistré des améliorations, mais il a fallu s'accommoder d'un net recul dans le trafic international, dû au cours de change défavorable. Si les produits ne correspondent pas à la croissance du trafic, cela est aussi imputable au fait que les gens utilisent toujours plus l'abonnement général (+19,5%; 143'000 abonnements en circulation). Dans le secteur des marchandises, la situation est décevante. Le tonnage a augmenté de 7,6 pour cent, alors que les produits ont diminué de 5,3 pour cent, ce qui résulte principalement de la concurrence de la route. Seules des concessions sur les prix ont permis d'éviter qu'une grande partie des transports ne pas- 76

se à la route. Comme on s'y attendait, la budgétisation des CFF s'est avéré beaucoup trop optimiste dans ce secteur. Quant aux postes des charges, il y a lieu d'accorder une importance particulière aux frais du personnel, qui constituent un facteur très important. Pour la première fois depuis 17 ans, les dépenses de ce domaine ont été inférieures à la valeur de l'année précédente. Une gestion rigoureuse des coûts a également produit des effets sur les frais de choses. Les coûts d'amortissement (leasing de locomotives) et les charges d'intérêt (baisse des fonds empruntés) ont été plus faibles que prévu. Etant donné qu'un volume d'investissements très élevé (2,5 mrd. fr.) a fait l'objet de décomptes, les parties des ouvrages achevés qui n'augmentent pas la valeur de l'actif ont été beaucoup plus élevées que prévu (+35%). Comme les valeurs des matériaux ont dû être adaptées avant l'introduction de la TVA, les charges neutres et extraordinaires sont deux fois plus grandes que la valeur budgétisée. 141.3 Efficacité des CFF Les chiffres de la production et les indices de la productivité sont plus réjouissants que les résultats comptables. Le taux d'utilisation (tonnes-kilomètres par train-kilomètre et voyageurs-kilomètres par

train-kilomètre) a pu être augmenté, tant dans le trafic voyageurs que dans celui des marchandises. La productivité de l'exploitation (heures de personnel par train-kilomètre) a pu être améliorée, étant donné que l'effectif du personnel a été réduit sensiblement. On ne voit toutefois pas quels frais de capitaux et de choses se produisent en lieu et place des unités de personnel qui ont été supprimées. Figure 4 Indices de productivité (nouvelle méthode de calcul dès 1991) 350 - 300 - 250 - 200 - 150 - 100 - 50 - \ Taux d'utilisation (voyageurs) N Taux d'utilisation s (tonnes) Productivité d'exploitation (trains-km/100 h de travail) 0 -1-, 1 , 1 1 1 ! r C89 C90 C91 C92 C93 C94 B95 P96 P97 P98 P99 POO . 77

142 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité 142.1 Transport régional des voyageurs (TRV) En 1994, les CFF ont disposé de la même indemnité qu'en 1993, à savoir 725 millions de francs. Seul le calcul définitif de l'indemnité, qui se fait vers le milieu de l'année, permettra d'indiquer dans quelle mesure cet objectif a pu être atteint. Alors que le calcul effectif a mis en évidence des coûts de 715,3 millions de francs l'année précédente (soit 9,7 millions de moins que la valeur budgétisée), il en résulte, conjointement avec la légère augmentation des produits, une réserve de 12 à 14 millions. Cela étant, les coûts ont pu augmenter sans qu'il en résulte un dépassement du budget. Etant donné divers malentendus, il est important de faire la remarque suivante: les produits "trafic régional et trafic d'agglomération" attestés dans le rapport de gestion ne correspondent pas aux recettes des trains-voyageurs, mais comprennent les produits de certaines catégories de titres de transport. Ainsi, par exemple, les billets isolés concernant de courtes distances, importants pour les trains régionaux, sont attribués au trafic suisse sur de longues distances. 142.2 Ferroutage Etant donné le compte prévisionnel, les CFF ont été indemnisés à hauteur de 105 millions de francs pour les coûts non couverts de ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles; les conteneurs ne font pas partie de ce trafic). Sur ce montant, 62 millions concernent les coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts consécutifs aux investissements pour le corridor de ferroutage. Un calcul définitif n'est pas encore disponible, il paraîtra au milieu de l'année. 143 Appréciation du secteur d'économie d'entreprise 143.1 Transport voyageurs sur de longues distances On ne dispose pas encore de chiffres détaillés sur le transport des voyageurs sur de longues distances. Les résultats de l'ensemble du trafic voyageurs, y compris le trafic régional, sont cependant disponibles. On peut constater que seul l'affaiblissement du trafic international a empêché que le résultat soit positif. Etant donné cet état de fait, les produits moyens par course ont baissé, de même que les produits par voyageur-kilomètre. En revanche, les produits globaux, les prestations de transport et le taux d'utilisation se sont améliorés, ce qui est réjouissant (cf. tableaux 1 et 4). 78

Tableau 4 Indices de produits trafic voyageurs Unité Compte Compte Compte Compte
Compte Compte Variation 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1993-94 Produits 1) - par
course fr. - par voyageur-km et. 2) 2) 5.78 5.82 6.26 6.63 6.63 6.44 -2.9% 12.82 12.93

E. 14.07

-2.9% Taux d'utilisation vkm/train-km 117.5 116.2 125.3 121.4 123.7 131.3 6.1% ^ 1) sans l'indemnité pour le TVR +, 2) nouvelle méthode de calcul dès 1991 143.2 Trafic marchandises A l'heure actuelle, le trafic marchandises se distingue par deux tendances claires et nettes: la baisse des produits et la hausse des quantités transportées, n en résulte évidemment une forte diminution des produits par tonne et par tonne-kilomètre. Etant donné que Cargo Domi-cile est détaché des CFF à partir du 1er janvier 1995, cette situation s'accentuera encore. Dans ce cas, il s'agit de marchandises taxées à un niveau relativement

élevé (par rapport aux tonnes-kilomètres), qui occasionnent toutefois des charges largement supérieures à la moyenne. La mise à l'écart de ce secteur d'activité, prévue au début de 1995, entraînera donc une amélioration sensible de la productivité. Une autre raison expliquant la diminution des produits réside dans la croissance du trafic combiné à faible tarif, dont les coûts sont cependant moins élevés en règle générale (il s'agit souvent de trains-blocs). Cette évolution peut donc être expliquée en partie. Mais elle découle principalement du fait, déjà mentionné, que les prix du transport marchandises baissent en terme réels. Dans ces conditions, les améliorations de l'efficacité ne suffisent pas à elles seules. Tableau 5 Indices de produits trafic marchandises Unité Compte Compte Compte Compte Variation 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1993-94 Produits 1) - par tonne - par tonne-km fr. et. • 24.47 15.23 24.83 15.49 25.81 16.14 27.75 17.16 26.86 16.18 23.63 13.93 -12.0% -13.9% Taux d'utilisation tkm/train-km 297.9 306.4 283.5 272.7 270.4 297.4 10.0% 1) sans l'indemnité pour le ferroutage 79

144 Personnel Pour la première fois depuis de nombreuses années, les CFF peuvent enregistrer des charges de personnel qui sont en baisse tant du point de vue réel que du point de vue nominal. Bien que le contrat social ait été respecté (renonciation aux licenciements), il a été possible de réduire fortement l'effectif du personnel. Comme dans les années précédentes, une partie importante de l'économie résultant de cette baisse a été absorbée par les rentes versées aux pré-retraités et par la compensation du renchérissement de 1,7 pour cent. Durant l'année sous revue, les CFF ont employé en moyenne 35'226 personnes, soit 1374 de moins que prévu. 145 Investissements Selon l'ordonnance sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements de l'entreprise. Le plafonnement des investissements garantit notamment que les coûts consécutifs aux mises de fonds, qui ne sont guère influençables ultérieurement, restent limités, n faut malgré tout s'attendre à de nouvelles augmentations, comme cela a déjà été mentionné. Bien que les investissements aient été plafonnés à 1650 millions de francs, les CFF ont dépensé 7,9 pour cent de moins que prévu, ce qui correspond à une baisse brute de 5,9 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour les terrains et les utilisations commerciales, les investissements ont été inférieurs de 46 millions au montant prévu. Cela résulte de l'échelonnement de Rail 2000, du nombre encore restreint d'achats de terrains pour la NLFA et de la stagnation, à un bas niveau, des prix des biens-fonds. Sur les 2020,6 millions (investissements bruts), 28,1 pour cent (567,8 mio.) ont concerné les véhicules et les ateliers, le reste (71,9%) étant affecté à l'infrastructure. 80

Tableau 6 CI Compte Compte 1992 1993 Budget Compte 1994 1994 Différence avec Co 93 Bu 94 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Investissements bruts Contributions de tiers Divers produits Investissements nets à la charge des CFF dont - Investissements ordinaires - RAIL 2000 1) - Corridor de ferroutage - Divers 2) 1970.9 63.8 1.8 1905.3 1578.6 102.1 173.6 51.0 2147.6 73.7 3.3 2070.6 1550.1 137.7 343.8 39.1 2206.5 84.5 2122.0 1650.0 161.6 214.4 96.0 2020.6 94.2 3.1 1923.3 1519.4 155.9 205.5 42.5 -5.9% 27.8% -7.1% -2.0% 13:3% -40.2% 8.8% -8.4% 11.5% -9.4% -7.9% -3.5% -4.2% -55.7% 1) Seulement investissements à la charge du crédit d'engagement de 5.4 milliards de francs 2) Acquisitions de biens-fonds (imput. pendante) et invest. mises en valeur commerciales Figure 5 Investissements Mio. Fr. 2800 -i 2400 - 2000 - 1600- 1200 - 800 - 400- - Investissements ordinaires -RAIL 2000 1) - Corridor de ferroutage - Mesures anti-bruit 3) - Divers 2) explication des notes voir tableau 6 C90 C91 C92 C93 C94 B95 P96 P97 P98 P99 POO La figure ci-après montre que les amortissements ne suffisent pas, à eux seuls, pour

les investissements de conservation, et encore moins pour développer l'appareil de production ac- 6 Feuille fédérale. 147= année. Vol. III 81

tuel. Comme les installations et les véhicules ferroviaires ont une très longue durée de vie (en général plus de 30 ans), la part du renchérissement à compenser est considérable. Cela explique une partie des nouvelles dettes; l'autre partie est imputable aux extensions et aux rationalisations. Il n'est guère possible, malheureusement, de séparer nettement ces deux catégories, car les investissements de renouvellement permettent généralement un certain effet de rationalisation et, éventuellement, une amélioration de la production. Figure 6

Investissements et augmentation de l'endettement net = Investissements bruts Contributions de tiers = Investissements nets Augmentation de l'endettement net Dépenses d'investissement non activables Amortissements C88 C89 C90 C91 C92 C93 C94 B95 P96 P97 P98 P99 POO

E. 14.28

14.50

E. 15

AlpTransit (NLFA) 151 Compte spécial pour AlpTransit (compte d'investissement) Les chemins de fer tiennent les comptes spéciaux de construction de manière totalement indépendante par rapport aux comptes ordinaires. Ce sont des comptes spéciaux autonomes AlpTransit. Les CFF établissent un compte spécial de construction pour réaliser les nouvelles lignes approuvées par le Conseil fédéral: - AlpTransit Saint-Gothard: Arth-Goldau - Lugano - Intégration de la Suisse orientale: Wädenswil /Thalwil - Baar Le compte spécial pour l'intégration de la Suisse orientale est ouvert en 1995. En 1994, la Confédération a budgétisé 156,3 millions de francs pour AlpTransit Saint-Gothard. Ce montant comprend les fonds destinés aux CFF, aux Chemins de fer RhB et FO (accès au puits de Sedrun), les parts de la surveillance du projet (OFT/EMCC) ainsi que les 82

intérêts sur les comptes courants et les frais. La budgétisation s'est faite sur la base du programme initial des délais. En 1994, les paiements effectués ont atteint uniquement 62,6 millions de francs. Les fonds nécessaires ont été utilisés pour des avant-projets, pour des projets de mise à l'enquête concernant des tronçons urgents, pour des travaux de construction, dont la galerie de sondage de Polmengo (dépression de Piora), et pour l'aménagement du tronçon d'accès dans la Surselva. Les comptes CFF enregistrent des charges globales de 47,6 millions. La différence entre les fonds utilisés effectivement et les charges attestées par les CFF (15 mio. de fr.) s'explique par l'écart temporel entre les dépenses et leurs paiements. Par rapport au budget, la diminution des besoins financiers de près de 60 pour cent (93,7 mio. de fr.) s'explique de la manière suivante: a. Le budget a été calculé selon la planification initiale, sans réserve pour des projets non urgents à mettre à l'enquête pour les tronçons nord et sud. On a encore supposé que la planification et les travaux se poursuivraient sans retard. b. Pour la budgétisation de la galerie de sondage de Piora, on a tablé, par précaution, sur la prestation de percement plus élevée prévue par l'entreprise. c. Les sondages prévus au nord et au sud n'ont pas pu être réalisés dans le cadre prévu, à cause de la discussion portant sur le tracé. d. Les projets annoncés des Chemins de fer RhB et FO concernant des aménagements sur le parcours de la Surselva, ont été optimisés et adaptés en fonction des besoins. e. Les dépenses pour les acquisitions de terrains ont été préfinancées par les CFF. Tableau 7 CI AT Compte Budget Compte Différence avec 1993 1994 1994 Co 1993 Bu 1994 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Total

des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit (y compris EMCC) 51.4
156.3 62.6 21.8% -59.9% dont financés par - Prêts de trésorerie 45.9 55.8 21.6% - Prêts
produit droits de douane sur les carb. 5.1 6.2 21.6% - Crédit de construction (compte
courant) 0.4 0.6 50.0% 83

2 Situation actuelle des CFF dans le contexte politique 21 Service public et mesures
d'économie Chaque jour, de larges couches de la population utilisent et apprécient les
services des CFF. En sa qualité d'entreprise fédérale bénéficiant chaque année de
contributions se chiffrant par milliards, d'une part, et appliquant, d'autre part, des tarifs très
élevés (de l'avis des usagers), les CFF doivent faire face en permanence aux attentes du
public. Cela étant, les exigences posées à l'entreprise, que ce soit au niveau de l'élaboration
des horaires, du confort, du bruit, de la sécurité, sont considérables, notamment si l'on tient
compte du rôle des CFF en leur qualité d'employeur (plus de 35'000 agents) et d'investisseur
très important. Dans de larges milieux, les CFF sont considérés comme un bien public dont
on attend une disponibilité particulière. Etant donné ce contexte spécifique et vu les
mandats et les conditions politiques, la marge de manoeuvre de l'entreprise est réduite de
manière considérable. En 1994, les CFF ont transporté 264,5 millions de voyageurs et 47,54
millions de tonnes de marchandises. Rapportée aux voyageurs-kilomètres (environ 10%) et
aux tonnes-kilomètres (plus de 30%), la part de l'entreprise dans le trafic suisse global n'est
pas insignifiante. Lorsque l'on tient compte également des impulsions économiques
déclenchées directement par les CFF (somme des salaires: 2735 mio. de fr.; montant des
investissements: 2021 mio.) et que l'on prend en considération les tâches d'ordre supérieur,
notre pays obtient une véritable contrepartie en échange de ces dépenses élevées. Les CFF
ne sont toutefois pas exemptés des mesures d'économie draconiennes, qu'ils prennent
effectivement. Toutefois, celles-ci ne déploient tous leurs effets qu'à moyen terme. Une
nouvelle grande réduction de l'effectif du personnel n'est pas possible sans prestations fi-
nancières. La simplification et l'adaptation de l'infrastructure aux besoins effectifs (en vue
de faire des économies massives sur les frais d'entretien) viennent de commencer. Le projet
de rationalisation du trafic marchandises, lié à une standardisation de l'offre, est en cours.
Les processus de travail et les compétences ont été examinés en vue de rationaliser davan-
tage la production, us ont été parfois révisés. Une profonde réforme de l'entreprise est en
cours à cet égard. Lorsque c'est supportable, les nonnes des investissements sont revues à la
baisse, n est évident que les CFF, même avec un certain retard, ont entrepris sur un large
front et de manière intensive des efforts d'économie promettant des résultats importants
(économie annuelle de plusieurs centaines de millions de francs). D est regrettable,
cependant, que de telles économies soient compensées en grande partie par de nouvelles
conditions impliquant de lourdes conséquences financières et qu'elles ne soient donc guère
perceptibles à l'extérieur. H s'agit principalement de la charge supplémentaire dé-
coulant de la TVA, ainsi que des mesures de lutte contre le bruit des tronçons ferroviaires existants. 84

22 Des réformes et des décisions claires sont indispensables Malgré toutes les mesures
d'économie prises par les CFF, la charge financière imposée à la Confédération continuera
de croître, étant donné que les conditions-cadres sont inchangées (cf. plan à moyen terme
des CFF 1996 - 2000). Cette croissance peut être contenue dans certaines limites grâce aux
mesures d'économie mentionnées. Vu la situation financière des pouvoirs publics et eu
égard à l'expiration du mandat de prestations 1987, qui ne tient pas assez compte des
conditions effectives, il y a lieu d'ouvrir une discussion de fond sur le fu-
tur rôle des transports publics en général et sur celui des CFF en particulier, n importe de prendre des

décisions claires qui indiquent la voie à suivre. Les premières idées sur le futur rôle des CFF ont été présentées dans le rapport final du groupe de réflexion ainsi que dans le projet de conception directrice de l'entreprise. La consultation sur cette conception, qui vient de se terminer, a montré qu'on souhaitait de véritables modifications. Outre les réformes internes à l'entreprise, de nombreuses demandes mettent l'accent sur la promotion accrue de l'idée de concurrence (liberté d'accès). On regrette et on critique en général les lourdes charges résultant des CFF, mais on reconnaît en majorité la grande importance de l'entreprise, notamment en ce qui concerne le trafic régional et le trafic marchandises, domaines sensibles et soumis à une pression financière. Si l'on ne procède pas à des modifications importantes de l'offre et à une nette réduction des prestations actuelles, les réformes générales des transports publics et des CFF ne permettront dans le meilleur des cas que des allègements financiers limités, même si l'on tient compte des mesures d'économie déjà entreprises. Pour améliorer effectivement la situation financière des chemins de fer, il est indispensable de mettre en oeuvre des mesures plus directes qui vont au-delà des instruments actuels. Autrement, le financement de l'offre ferroviaire actuelle, rationalisée, ne pourra même pas être maintenu à moyen et à long terme. Nous sommes en train d'élaborer les bases de la réforme des chemins de fer. Dans ce contexte, les milieux politiques sont appelés à répondre clairement à diverses questions délicates. Mentionnons par exemple le nouveau financement des CFF, l'ampleur de l'offre donnant droit à l'indemnité, le statut juridique des CFF ou l'ampleur de la concurrence souhaitée. En fin de compte, il s'agit de savoir ce que représente pour nous un réseau de transports publics bien aménagé et de décider si nous sommes disposés à créer les conditions-cadres nécessaires à cet effet. Des réformes plus importantes ne peuvent être réalisées que par étapes. Etant donné la situation financière, les CFF devront continuer intensivement leurs mesures d'économie, en faisant abstraction de la discussion politique, sans toutefois préjuger de la future orientation de l'activité de l'entreprise. 85

3 Répercussions financières sur la Confédération L'évolution des facteurs pertinents pour les finances fédérales se présente de la manière suivante: Figure 7 Charge de la Confédération selon budget et plan à moyen terme en termes nominaux et réels (chiffres corrigés du renchérissement sur la base de 1990) en termes nominaux en termes réels
Prestation d'infrastructure Trafic voyageurs régional Ferroutage Déficit mio. de fr. 86

Tableau 8 Charge imposée par les CFF au compte financier de la Confédération (en mio. de fr.) Prestations financières de la Compte Compte Confédération (Optique Conféd.)
1992 1993 1994 Au titre de la législation concernant les CFF • Trafic voyageurs régional 1) 670 725 725 • Ferroutage 2) 88 99 105 • Prestation d'infrastructure 3) 1183 1215 1297
Autres arrêtés fédéraux • Allègements tarifaires .17 0 0 • Transport auto a u Simplon 2) 1 0 0 Total 1959 2039 2127 1) Compte tenu des mesures d'assainissement de la Confédération 2) Financement au moyen du produit affecté des droits d'entrée sur les carburants 3) Couverture des coûts d'infrastructure de l'année précédente La prestation d'infrastructure est versée par la Confédération l'année suivante^ Outre les paiements attestés et versés aux CFF, on procède encore à une réserve correspondant au déficit de l'année précédente. Cela étant, il faut encore ajouter aux 2127 millions concernant 1994 une réserve de 98 millions supplémentaires pour le déficit 1993. 4 Bases légales 41 Article premier Aux termes de l'article 7, lettre c, de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31), les comptes annuels et le rapport de gestion sont approuvés par l'Assemblée fédérale. 42 Article! Vu la même base légale, l'arrêté selon l'article premier n'est pas de portée générale

et n'est pas sujet au référendum. 87

Tableau 9 Bilan consolidé des CFF Bilan (en mio. de f r.) Immobilisations - Immeubles, inst., véhicules - Amortissements - Ouvrages inachevés - Participations et avances de tiers Fonds de roulement - Caisse, compte postal, avances - Adm. féd. des finances - - Banques - Prestations Conféd p. l'infrastr. - Prêts et titres en portefeuille - Stocks - Autres créances Actifs transitoires Dette CPS Découvert du bilan TOTAL ACTIFS Capital de dotation Engagements à long terme - Prêts de la Confédération - Prêts de la CPS - Autres prêts Engagements à court terme - Adm. féd. des finances - Institutions sociales des CFF - Autres - Provision grands dommages Engag. cumulés de la CPS Passifs transitoires Réserve pour futurs déficits TOTAL PASSIFS 1993 14386 21297 -13091 5904 277 3140 30 0 49 1297 792 418 554 294 978 124 18922 3000 10567 5446 5110 11 4085 1526 1457 1051 51 978 292 0 18922 1994 14913 23181 -14283 5705 310 3248 33 0 68 1399 803 390 556 339 675 322 19497 3000 11457 6020 5110 327 3977 1151 1706 1069 52 675 388 0 19497

Annexe 2 Fonctionnement du mandat de prestations de 1987 1. Le compte des investissements influe indirectement sur le compte de résultats de l'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure, étant donné qu'il indique le montant des coûts annuels subséquents (intérêts, amortissements, entretien). 2. Selon le mandat de prestations 1987 et la loi sur les CFF, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien des constructions). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure. Celle-ci constitue une taxe d'utilisation de l'infrastructure pour le secteur de l'économie de marché (transport de voyageurs sur de longues distances, trafic-marchandises). Depuis 1992, les CFF ne sont plus en mesure de fournir une telle contribution. 3. L'infrastructure est d'abord comptabilisée normalement dans le compte de résultats CFF (1). Dans un second temps, les amortissements, les intérêts et les dépenses pour l'entretien des constructions grèvent le compte de résultats de l'infrastructure (2). Ce montant est porté simultanément dans le côté "produits" du compte de résultats de l'entreprise (3). On en déduit le montant des charges d'infrastructure qui est déjà compris dans l'indemnité pour le ferroutage (4). 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 (5). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit (6). La prestation d'infrastructure de la Confédération (7) représente la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF. 4. Le mandat de prestations 1987 était limité, initialement, à la fin de 1994. Sa validité a été prorogée jusqu'à la fin de 1997 par l'arrêté du 14 juin 1994. Il est prévu de le remplacer par un contrat d'entreprise qui sera élaboré à partir de la conception directrice des CFF. Celle-ci fait actuellement l'objet d'une consultation. 89

Figure 8 Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1994 (en mio.fr.) Compte de résultats d'entreprise Compte de résultats de l'infrastructure Charges 1) Charges de personnel Dépenses de choses Amortissements Intérêts Dépenses d'investissements non activables Autres charges 6544.8 Parts 1461.0 Contribution d'infrastructure CFF 5) 0.0 Excédent de produits Produits 6346.7 Trafic voyageurs/marchandises Prestations d'exploitation Indemnité Rendement locatif des biens-fonds Produits accessoires Prestations propres Autres produits Part 4) 62.0 Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3) 1399.0 Déficit 198,1 ri Charges brutes 2) 1461.0 Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements non

activables Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4) -62.0 Charges nettes 1399.0
Produits Contribution d'infrastructure CFF 6) 0.0 Prestation d'infrastructure Confédération
7) So|de. Imo 90

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1994 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 3, alinéa 2bis, et l'article 7, lettre c, de la loi du 23 juin 1944 ^ sur les Chemins de fer fédéraux; vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1994; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 24 mars 1995; vu le message du Conseil fédéral du 12 avril 1995), arrête: Article premier 1 Les comptes de 1994 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1994 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1994 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum. N37501 ') RS 742.31 2> FF 1995 III 67 91

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 1994 du 12 avril 1995 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1995 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft

E. 20

Cahier Numero Geschäftsnummer 95.011 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 23.05.1995 Date Data Seite 67-91 Page Pagina Ref. No 10 108 228 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.