

## CH\_VB 96.011 vom 17. April 1996

Bundesverwaltung, 1996-04-17, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_96.011](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_96.011)

FR: CH\_VB 96.011 du 17 avril 1996

IT: CH\_VB 96.011 del 17 aprile 1996

### Erwägungen

#### E. 17

avril 1996 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Delamuraz  
Le chancelier de la Confédération, Couchepin N38446 846 1996 - 249

\* Condensé Le compte de résultats d'entreprise 1995 des CFF se clôt par un déficit de 495,7 millions de francs, soit 183,4 millions de plus que prévu. Les objectifs budgétés n'ont donc de loin pas été atteints. Ce résultat défavorable se caractérise par une chute massive des produits et par le cumul de charges extraordinaires. Il s'ensuit que les mesures d'économie et de rationalisation doivent encore être poursuivies systématiquement. Par la même occasion, il importe de créer au niveau politique, dans le cadre de la réforme des chemins de fer, des structures aussi efficaces que possible pour le trafic ferroviaire. Le projet d'une telle réforme sera mis en consultation avant la fin de cette année. Enfin, l'évolution des conditions-cadres (instauration de la vérité des coûts) revêt une grande importance. Le rail menace de perdre encore du terrain dans la concurrence avec la route. Les charges n'ont que légèrement dépassé le montant du budget (+ 0,3 %), bien que les dépenses extraordinaires pour les préretraites, les amortissements et les provisions aient été considérables. Par rapport à l'année précédente, les frais de personnel ont encore diminué (- 1 %). L'effondrement des produits résulte notamment de la faiblesse de la conjoncture, des problèmes du secteur touristique et de l'introduction de la TVA. La charge de la Confédération s'est alourdie de 13,2 pour cent (sans déficit: + 1,1%) pour atteindre 2748 millions de francs (+ 321 mio. de fr.). Le compte de résultats d'infrastructure s'est soldé par des charges de 1450 millions, soit 24 millions de plus que prévu. Cette détérioration est imputable surtout aux amortissements accrus résultant de l'augmentation des installations. Le budget des investissements bruts (2216,5 mio. de fr.), fixé par les Chambres fédérales, n'a pas été entièrement utilisé par les CFF (- 402 mio. de fr.). Cet écart s'explique entre autres par des adjudications de travaux à des conditions favorables et par des retards dans l'ouverture des chantiers. Ces prochains mois, les milieux politiques pourront, par leurs décisions en matière de transport, participer à la définition des futures structures et des futures tâches des CFF. Dans le cadre des réformes à venir et lors de la fixation des conditions-cadres y relatives, ils devront répondre à une question fondamentale: quelle offre les transports publics devront-ils fournir et à quel prix? La subdivision du présent message en deux parties a été accentuée par rapport aux précédents messages sur les comptes. La première partie présentant en détail les chiffres et les faits, les résultats sont commentés dans la seconde. 847

Message I Commentaire sur les comptes et le rapport de gestion des CFF II Introduction Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 22 mars 1996 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1995. Bien que le résultat des comptes 1995 soit insatisfaisant, la productivité de l'entreprise a été encore améliorée. Nous tenons

donc à exprimer notre appréciation du travail de tous les collaborateurs des CFF et à les remercier de leur dévouement. 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	Budget	Compte	Différence avec	1994	1995	1995	Co	1994	Bu	1995
Trafic voyageurs: -Trains-kilomètres	mio. km	92.1	90.7	90.4	-						
Voyageurs transportés	mio.	264.5	260.3	253.2	-						
-Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	12094.6	12078.0	11711.5							
Trafic marchandises: -Trains-kilomètres	mio. km	27.1	26.7	26.4							
-Tonnes transportées	mio. t	47.5	47.3								
-Tonnes-kilomètres	mio. tkm	8058.4	7821.9	8155.9	-1.8%	-4.3%	-3.2%	-2.6%	-0.4%	1.2%	-0.3%
-Trains-kilomètres	mio. km	119.2	117.4	ne.8	-2.0%	-0.5%					
-Effectif du personnel personnes		35226	34686	33529	-4.8%						
-Heures de travail	mio. h	62	60.7	53.7	-5.4%	-3.3%					

122 Compte de résultats d'entreprise Tableau 2 CRE Produits de transport • Trafic voyageurs - Trafic marchandises • Prestations d'exploitation • Utilis. de l'infrastructure p. des tiers • Indemnité TVR Confédération • Indemnité TVR cantons/tiers • 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 Déduction limitée impôt préalable TVA Charges hors exploitation et extraordinaires Total des charges Excédent de produits Déficit Compte 1994 mio. de fr. 3804.4 1702.1 1122.5 149.8 0.0 725.0 105.0 220.4 407.7 310.8 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 Budget ' 1995 mio. de fr. 3805.5 1710.7 1112.0 163 0 3.1 693.0 13.7 110.0 213.7 452.2 330.0 8.6 76.0 1425.3 0.0 96.6 6407.9 3516.3 1373.8 794.5 699.4 223.0 0.0 1.0 91.0 21.2 S720.2 312.3 Compte 1995 mio. de fr. 3566.7 1578.4 1032.7 133.3 4.1 693.0 15.2 110.0 216.5 487.8 311.5 8.1 76.8 1449.7 19.8 107.1 6244.0 3481.1 1277.8 846.4 675.9 286.2 0.0 82.3 27.4 62.6 6739.7 495. 7 Différence avec Co 1994 Bu 1995 -6.2% •7.3% •8.0% 1) -4.4% 1) 4.8% 1) 1) 0.2% 30.6% 1.5% 3.6% •11.1% -1.6% •1.0% •0.6% 13.8% 1.8% -1.3% 55.7% . 3.0% 0.0% 150.2% -6.3% •7.7% •7.1% -18.2% 32.3% 0.0% 10.9% 0.0% 1.3% 7.9% -5.6% -5.8% 1.1% 1 .7% 10.9% -2.6% -1.0% -7.0% 6.5% -3.4% 28.3% 195.3% 0.3% 0.0% 58.7% 1) Autre comptabilisation jusqu'en 1994. Les chiffres ne sont donc pas directement comparables. 849

123 Compte de résultats d'infrastructure Tableau 3 Compte 1994 Budget 1995 Compte Différence avec 1995 Co 1994 Bu 1995 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements 374.6 386.6 416.0 11.1% 7.6% 387.9 396.6 407.3 5.0% 2.7% 495.8 S28.3 508.5 2.6% -3.7% non activables Déduction limitée impôt préalable TVA Total des charges brutes Part infrastructure de l'indemnité ferroutage Part infrastructure des indemnités selon la LTP . Total des charges nettes Contribution d'infrastructure CFF Prestation d'infrastructure Confédération Total des produits 202.7 1461.0 -62.0 0.0 1399.0 0.0 1399.0 1399.0 r 58. 3 23. S 1493.3 •66.0 -2.0 1425.3 0.0 1425.3 142S.3 184.9 1516.7 -65.0 -2.0 1449.7 0.0 1449.7 1449.7 -8.8% 16.8% 3.8% 1.6% 4.8% -1.5% 3.6% 1.7% 3.6% 1.7% 3.6% 1.7% 13 Résumé des principaux résultats La majeure partie des objectifs budgétaires n'a pas pu être atteinte. Les produits sont restés nettement inférieurs aux attentes et le montant des charges prévu au budget a été

dépassé. 131 Objectifs Le mandat de prestations 1987 sert de base aux objectifs fixés par le Parlement et par nos soins. Les buts suivants ont été fixés: a. L'indemnité pour le transport régional des voyageurs a été fixée (en termes nominaux) à 693 millions de francs, ce qui correspond à 32 millions de moins qu'en 1994. En 1995, la Confédération prend à sa charge, pour la dernière fois, entièrement, les coûts non couverts de ce trafic. Depuis le 1er janvier 1996, les cantons doivent aussi participer à leur couverture en vertu de la loi révisée sur les chemins de fer. b. Au chapitre du feroutage, il a fallu faire passer de 105 à 110 millions de francs le montant de l'indemnité nécessaire au maintien de l'offre de base de 44 trains par jour. 850

c. En ce qui concerne les investissements, l'objectif assigné a reflété les moyens financiers restreints de la Confédération. Le volume des investissements bruts a été limité à 2216,5 millions de francs. Selon le budget CFF, l'ensemble de la charge fédérale devait atteindre 2228 millions, à l'exclusion du déficit budgétisé (312 mio. de fr.). 132 Résultats. Tant le trafic-voyageurs que le trafic-marchandises ont enregistré un recul considérable de leurs produits. Dans le premier, le produit global a reculé pour la première fois depuis 1946. Le marché n'a pas accepté le relèvement tarifaire occasionné par la TVA. La persistance du marasme économique et la propension à consommer modérément se sont aussi répercutées sur le résultat. Dans le secteur des marchandises, la situation de la concurrence s'est encore aggravée par rapport à la route. Par ailleurs, l'exercice 1995 a été marqué par une série de charges extraordinaires. Mentionnons notamment les coûts élevés des préretraites administratives, des amortissements et des provisions pour Cargo Domicile SA et DACH Hotelzug SA. Ces facteurs ont contribué dans une très large mesure au déficit record de 495,7 millions de francs. La charge fédérale, y compris le déficit à reporter à compte nouveau, s'est alourdie de 13,2 pour cent pour s'établir à 2748 millions. 132.1 Objectifs de l'entreprise Etant donné la pression financière, les CFF ont aussi été obligés en 1995 de poursuivre systématiquement leurs efforts de rationalisation et leur gestion rigoureuse des coûts. Compte de résultats d'entreprise: Les produits ordinaires ont été largement inférieurs aux prévisions. En revanche, les CFF ont pu réduire les charges ordinaires et compenser au moins en partie le recul des recettes. Diverses charges extraordinaires ont cependant eu de lourdes répercussions, ce qui a empêché d'atteindre les objectifs budgétisés. Compte de résultats d'infrastructure: Les dépenses d'infrastructure sont surtout influencées par les coûts consécutifs aux investissements. Alors que l'entretien ordinaire n'a que faiblement progressé par rapport à l'année précédente (+ 2,6 %) et qu'il est resté en deçà du montant du budget, il a fallu procéder à des amortissements plus élevés que prévu (+ 11,1 %). Cette hausse résulte principalement de la forte augmentation des installations. Comparativement au compte de résultats d'entreprise, la charge d'intérêt a augmenté plus fortement (+ 5 %) dans le compte de résultats d'infrastructure. Cela est imputable à un transfert de certains montants à la charge de l'infrastructure. L'ensemble des coûts d'infrastructure s'est élevé à 1516,7 millions de francs (bruts). 851

132.2 Charge de la Confédération et des cantons Vu le mandat de prestations 1987, la charge de la Confédération se compose de la prestation d'infrastructure et des indemnités. Pour 1995, la Confédération a dû dépenser à ce titre 2253 millions de francs, soit une augmentation de 1,1 pour cent par rapport à 1994. Compte tenu du déficit, la charge fédérale passe à 2748 millions de francs, ce qui équivaut à un taux de croissance de 13,2 pour cent. Pour l'année suivante, une provision affectée au déficit est constituée dans le compte de résultats de la Confédération. Afin d'apprécier entièrement les répercussions des

comptes CFF sur la Confédération, il faudrait aussi prendre en considération tous les effets de la TVA (recettes fiscales de la Confédération, réductions de l'impôt préalable). La figure ci-après indique le mode de fonctionnement du mandat de prestations de 1987: Figure 1 Comptes CFF 1995 Versements de la Confédération en faveur des CFF Exploitation Charges Produits Déficit: 496 Infrastructure Charges Produits Prestations fédérales Charges Conf. Indemnité pour les prestations de service public - Trafic régional - Ferroutage Presi, infra, de la Conf. (à la charge du co. 96) Total (sans déficit) Constitution de provision pour déficit Total (incl. déficit) Bu 95 693 110 1425 2228 312 2541 Co 95 693 110 1450 2253 496 2748 Di«. 24 24 183 208 En 1995 pour la première fois, le compte de résultats de l'entreprise présente séparément les contributions des cantons et des tiers (15,2 mio. de fr.). Jusqu'à présent, elles figuraient dans les produits accessoires. Elles englobent notamment des paiements assez importants des cantons de Zurich et de Berne pour leurs réseaux RER. Dès 1996, les cantons participe-

852

font à la couverture des coûts du trafic régional voyageurs des CFF, conformément à la loi révisée sur les chemins de fer. 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, à savoir celles du trafic régional et du ferroutage. Les prestations du secteur de l'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 de résultats d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie de marché ne suffisent toutefois plus pour couvrir les charges d'exploitation. On est renoncé à la contribution d'infrastructure et le déficit d'exploitation est porté à compte nouveau. En 1995 également, les CFF ont entrepris de gros efforts pour réduire leurs coûts. Par rapport à l'année précédente, les frais de personnel ont été diminués de un pour cent. Depuis 1991, l'effectif de l'entreprise est passé de 38 419 à 33 529 collaborateurs. D'autres rationalisations et d'autres réductions du personnel sont prévues. Le processus d'adaptation structurelle n'est pas encore terminé. Les frais de personnel représentent 51,7 pour cent des charges globales. Les amortissements et les intérêts n'offrent guère de marge de manoeuvre, car ils sont influencés dans une large mesure par le volume des investissements et par le marché des capitaux. Pour ce qui est des charges, diverses dépenses extraordinaires ont annulé les économies sur les charges ordinaires. La chute des recettes a eu diverses causes. Outre la faiblesse de la conjoncture, le trafic touristique a subi une forte pression en raison du cours élevé du franc suisse et des difficultés qu'a connues le tourisme. L'introduction de la TVA a aussi eu des effets défavorables. On n'a pas été possible de reporter cette taxe par des relèvements tarifaires différenciés. Le marché n'a pas accepté la hausse et a réagi par une baisse de la demande. On ne sait pas quelle part de la diminution de la demande générale est imputable au fléchissement de la consommation et quelle part est due à l'augmentation des tarifs. Par ailleurs, des imputations à une autre période (achats à titre de réserves) se sont aussi répercutées au détriment des produits de 1995. La situation concurrentielle par rapport à la route s'est encore aggravée. Dans les conditions-cadres actuelles, la route bénéficie, au niveau des coûts, de nets avantages par rapport au rail, ce qui se manifeste par la chute des prix dans le trafic-marchandises. Seuls les produits du transit ont augmenté légèrement en 1995. La figure 2 montre l'évolution des charges d'infrastructure et du rendement de l'entreprise. L'écart entre les deux courbes s'est encore accentué durant l'année écoulée. 853

Résultats nets de l'entreprise, charges d'infrastructure après correction du renchérissement, base des prix 1990 Figure 2 mio. de fr. 2100 - 1800 - 1500 - 1200 - 900 - 600 - 300 - 0 - -300 - -600 Charges d'infrastructure brutes Résultats de l'entreprise sans l'infrastructure C90 C91 C92 C93 C94 C95 B96 P97 P98 P99 POO P01 La figure 3 montre que la chute drastique des produits n'a pas permis à ceux-ci de suivre l'augmentation des charges effectives. Couverture des charges nettes (sans imputation interne, y compris l'infrastructure) Figure 3 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 C89 C90 C91 C92 C93 C94 C95 B96 P97 P98 P99 POO P01 854

141.2 Comparaison avec le budget 1995 et les comptes 1994 Le résultat de 1995 est beaucoup plus défavorable que prévu, puisque le déficit budgétisé a été dépassé de 183,4 millions. La Confédération doit fournir une contribution d'infrastructure supérieure de 24,4 millions au montant budgétisé. La somme des investissements figurant dans le budget (2216,5 mio. de fr. bruts) n'a pas été entièrement utilisée. Au chapitre des produits, le résultat global s'est détérioré de 1,6 pour cent (- 102,7 mio de fr.) par rapport à 1994; il est inférieur de 2,6 pour cent à la valeur budgétisée (- 163,9 mio. de fr.) Dans le secteur des voyageurs, tant les prestations que les produits de transport ont diminué. L'entreprise a transporté 253,2 millions de personnes (- 4,3 %; voyageurs-kilo- mètres - 3,2 %). Le produit y relatif est de 1578,4 millions (- 7,3 %). On a enregistré des pertes tant dans le trafic régional et d'agglomération (- 7,3 % ) que dans le trafic sur de longues distances en Suisse (- 4,7 %) et particulièrement dans le trafic international (- 15,8 %). Dans le secteur des marchandises, le rendement s'est encore détérioré. Alors que les tonnages sont restés à peu près les mêmes, les produits ont enregistré une baisse de 8 pour cent. Ce manque à gagner de 89,8 millions de francs est imputable, à raison de 64,2 millions, au transfert du trafic de détail (Cargo Domicile) à la SA CDS. Quant au transport des envois postaux, les produits ont reculé de 6,7 pour cent. Dans le transit, les produits ont augmenté de 1,9 pour cent. Dans le secteur des marchandises, le résultat reste nettement influencé par la concurrence de la route et par la conjoncture économique défavorable. Quant aux charges, le résultat global dépasse légèrement la valeur budgétisée (+ 0,3 %). Dans ce domaine, diverses charges extraordinaires se sont répercutées négativement sur le résultat. Mentionnons notamment à ce propos les dépenses pour les préretraites (140 mio. de fr.), les amortissements extraordinaires (29,7 mio. de fr.) et les provisions (81,3 mio. de fr.). La réduction de la déduction de l'impôt préalable au titre de la TVA (27,4 mio. de fr.) a aussi été comptabilisée dans les charges extraordinaires. Pour les charges ordinaires, les résultats sont parfois inférieurs aux montants budgétisés. Cette amélioration résulte des mesures d'économie systématiques. Ainsi, les frais de personnel ont diminué (- 1 %; sans les préretraites: - 3 %), de même que les frais de choses (- 0,6 %; par rapport au budget: - 7 %). Les charges d'intérêt (675,9 mio. de fr.) ont aussi été inférieures au montant budgétisé (- 3,4 %). Les investissements ne pouvant être portés à l'actif ont été inférieurs de 1,3 pour cent au montant correspondant des comptes de 1994. 141.3 Efficacité des CFF Les indices de productivité (figure 4) montrent que le taux d'utilisation (tonnes-kilomètres par train-kilomètre) a augmenté. Dans le secteur des voyageurs, le taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres par train-kilomètre) a légèrement diminué. La productivité de l'exploitation (heures de personnel par train-kilomètre) a continué de s'améliorer. Ce résultat est dû princi- 855

paiement à la diminution de l'effectif du personnel. H n'est toutefois pas possible de la sorte de déterminer les frais de capitaux et de choses qui se produisent en raison de la réduction de l'effectif. Figure 4 Indices de productivité (nouvelle méthode de calcul dès 1991; dès 1996 selon le plan à moyen terme) >v Occupation x (voyageurs) vs Tonnage " (tonnes) \ Productivité d'exploitation (trains-km/100 h de travail) 350-, 300 - 250 - 200 - 150- 100 - 50 - n - \,\_" "" ~" C90 C91 C92 C93 C94Ç95 B96 P97 P98 P99 POO P01 142 Secteurs bénéficiant de l'indemnité 142.1 Transport régional des voyageurs (TRV) En 1995, les CFF ont reçu de la Confédération 693 millions de francs pour l'indemnisation du trafic régional. 15,2 millions ont été fournis par les cantons et des tiers. Seul le calcul définitif de l'indemnité, qui se fait vers le milieu de l'année, permettra d'indiquer avec certi- tude dans quelle mesure l'objectif aura été atteint. Etant donné certains malentendus, il importe de relever ce qui suit: les produits du "trafic ré- gional et d'agglomération", qui figurent dans le rapport de gestion de l'entreprise, ne corres- pondent pas aux produits des trains régionaux, mais englobent les recettes provenant de cer- taines catégories de titres de transport. Ainsi, les billets individuels pour de courtes distan- ces, importants pour les trains régionaux, sont attribués à la catégorie de produits "trafic suisse sur de longues distances". 856

142.2 Ferroutage Pour les coûts non couverts du ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles; les conteneurs ne font pas partie de ce trafic), les CFF disposaient de 110 millions selon le compte planifié. Sur cette somme, 65 millions ont trait aux coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts consécutifs aux investissements con- cernant le corridor de ferroutage. Ici aussi, le calcul définitif ne sera disponible qu'au milieu de l'année. 143 Secteur de l'économie de marché 143.1 Transport voyageurs sur de longues distances Dans le transport suisse sur de longues distances, le recul des produits a été inférieur à la moyenne de l'ensemble du trafic-voyageurs. On ne dispose toutefois pas encore de chiffres détaillés et significatifs. Une véritable chute des produits a eu lieu dans le trafic international (- 15,8 %). Cette diminution reflète la faiblesse de toute la branche touristique et la situa- tion actuelle en matière de devises. Le recul du nombre des voyageurs a aussi entraîné une baisse du taux d'utilisation (occupation) des trains (cf. tableaux 1 et 4). Tableau 4 Indices de produits trafic voyageurs Unité Compte Compte Compte Compte Compte Variation 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1994-1995 Produits 1) - par course - par voyageur-km Occupation fr. et. vkm/train-km 2) 5.82 12.93 116.2 2) 6.26 13.02 125.3 6.63 14.28 121.4 6.63 14.50 123.7 6.44 14.07 131.6 6.23 13.48 130.0 -3.1% -4.2% -1.2% 1) sans l'indemnité pour le TVR 2) nouvelle méthode de calcul dès 1991 143.2 Trafic marchandises La situation difficile du marché a eu pour effet que les produits commerciaux par tonne ou par tonne-kilomètre ont continué de diminuer. Alors que le tonnage a quasiment pu être maintenu, les produits se sont réduits à cause, notamment, du transfert de Cargo Domicile et de la persistance du marasme économique. Les manques à gagner sont dus à la fermeture des aciéries de Monteforno, à la baisse des transports militaires consécutive à la réforme Armée 95, à la modification du marché de l'huile minérale et au recul des envois postaux. Une augmentation du tonnage a été réalisée aux chapitres des transports de déblais des 57 Feuille fédérale. 148= année. Vol. II 857

grands chantiers et des exportations de ferraille. Les quantités acheminées dans le trafic combiné ont légèrement augmenté. La situation critique du trafic-marchandises s'explique no- tamment par la diminution constante des prix de transport en termes réels, ce qui est imputa- ble à la concurrence dans l'ensemble du marché des transports de marchandises. Le

rail étant relativement défavorisé par rapport à la route, cela se répercute sur les tonnages et les produits. En 1995, les CFF ont mis l'accent, dans le secteur marchandises, sur la réduction des coûts et l'amélioration des solutions individuelles, adaptées aux clients, pour les services de ramassage et de distribution. Tableau 5 Indices de produits

Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation	trafic marchandises	Unité	1990
1991	1992	1993	1994	1995	1994-95	Produits 1)	- par tonne - par tonne-km	fr.	et. 24.83
15.49	25.81	16.14	27.75						

### E. 17.16

26.86	16.18	23.63	13.93	21.83	12.66	-7.6%	-9.1%	Tonnage tkm/train-km	306.4	283.5	272.7
270.4	297.4	308.9	3.9%	1)	sans l'indemnité pour le ferroutage	144	Personnel				

Comparativement à l'année précédente, il a été possible de réduire encore une fois tant les charges que l'effectif du personnel (- 1 % et - 4,8 % respectivement). Les adaptations structurelles nécessaires se sont poursuivies. A la fin de 1995, l'effectif du personnel atteignait 33 529 collaborateurs, soit 1697 de moins que l'année précédente, n sera encore réduit ces prochaines années. Le contrat social (interdiction des licenciements) a néanmoins pour effet que la réduction de l'effectif entraîne aussi des coûts considérables. D a fallu dépenser 140 millions uniquement pour les préretraites. Ce montant ne tient pas compte des investissements de rationalisation supplémentaires qui ont découlé de la réduction de l'effectif. 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 la limitation des coûts consécutifs aux mises de fonds, qui ne peuvent guère être modifiées ultérieurement. Bien que les investissements aient été plafonnés à 1581 millions de francs, les CFF ont dé- pensé 14,1 pour cent de moins que prévu, ce qui correspond à une baisse brute de 10,2 pour cent par rapport à l'année précédente (tableau 6; figure 5). 77,7 pour cent de la somme des investissements bruts ont été consacrés aux installations et équipements, 20,4 pour cent aux 858

véhicules. Si le budget ordinaire n'a pas été entièrement utilisé, cela est dû au fait que des travaux ont été adjugés à des conditions plus favorables, que l'approbation de certains plans n'a pas été obtenue et que l'ouverture de certains chantiers a pris du retard. S'agissant des projets hors budget ordinaire, il a fallu encore tenir compte des difficultés géologiques et de la réserve affichée lors de l'achat du terrain pour de grands ouvrages (RAIL 2000 et Alp-Transit). Tableau 6 CI Investissements bruts Contributions de tiers Divers produits

Investissements nets à la charge des CFF dont - Investissements ordinaires - RAIL 2000 1) - Corridor de ferroutage - Mesures anti-bruit 3) - Divers 2) Compte 1993 mio. de f r.	2147.6
73.7 3.3 2070.6 1550.1 137.7 343.8 0.0 39.1	Compte 1994 mio. de tr.
2020.6 94.2 3.1	1923.3 1519.4 155.9 205.5 0.0 42.5
Budget 1995 mio. de fr.	2216.5 94.6 2121.9 1581.0
313.3 84.1 15.0 128.5	Compte 1995 mio. de fr.
1814.4 88.9 18.6 1706.9 1358.3 154.7 89.3	1.4 103.2
Différence avec Co 94	-10.2% -5.6% -1 1 .3% -10.6% -0.8% -56.5% 142.8% Bu
95	-18.1% -6.0% -19.6% -14.1% -50.6% 6.2% -90.7% -19.7%
1) Seulement investissements à la charge du crédit d'engagement de 5.4 milliards de francs 2) Taxe occulte (dès 95), acquisitions de biens-fonds et invest. mises en valeur commerciales 3) Financement non encore réglé	859

Figure 5 La diminution du volume des investissements a ralenti la hausse de l'endettement net. Mais les investissements augmenteront à nouveau ces prochaines années, notamment en raison des grands projets (RAIL 2000, lutte anti-bruit). La figure 6 montre qu'à long terme, ni les investissements nécessaires au maintien de l'appareil de production ni les

investissements pour l'extension de celui-ci ne pourront être financés uniquement par les amortissements. 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. D 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 productivité. Dans la figure 6, les fonds nécessaires aux investissements sont comparés aux amortissements et aux coûts des investissements ne pouvant être portés à l'actif (amortissements directs). Les fonds d'amortissement servent à financer de nouveaux investissements. Toute partie du volume des investissements qui dépasse ces fonds indique les besoins de financement à couvrir par la Confédération ou des tiers, d'où une augmentation de l'endettement des CFF.

860 Investissements ordinaires RAIL 2000 1)  
 Corridor de ferroutage Mesures anti-bruit 3) Divers 2) explication des notes voir tableau 6 Investissements

Figure 6 Investissements et augmentation de l'endettement net mio. de Ir. 3000 -, 2500 - 2000 - 1500 1000 500 = Investissements bruts Contributions de tiers = Investissements nets Augmentation de l'endettement net Dépenses d'investissement non activables Amortissements 15 151 C89 C90 C91 C92 C93 C94 C95 B96 P97 P98 P99 POO P01

AlpTransit (NLFA) Compte spécial pour AlpTransit (compte d'investissement) En juillet 1994, CFF AlpTransit a estimé à 169,8 millions de francs les fonds nécessaires en 1995 (les 13 millions demandés par le RhB et le FO pour les aménagements de la ligne de la Surselva sont inclus). Le budget 1995 reposait toujours sur l'hypothèse que l'on pourrait planifier et réaliser les travaux au Saint-Gothard selon le calendrier initial (hypothèse pour l'établissement du budget 1995: "variante vraisemblable"). En 1995, nous avons approuvé l'avant-projet du tracé du tunnel de base du Saint-Gothard. L'approbation des avant-projets pour les autres tronçons de la nouvelle ligne a été différée. Le programme de planification et de construction pour 1995 comprenait les travaux suivants: Travaux de planification: Elaboration des projets à mettre à l'enquête, y compris le rapport d'impact 3e degré; échelon de l'axe intégral Projet de construction de l'installation extérieure de Surselva et galerie d'accès/puits de Sedrun Suivi de l'approbation des plans du tunnel de base du Saint-Gothard Direction des travaux de la galerie de sondage de Fiora Appel d'offres pour les installations extérieures de Surselva Appel d'offres pour le tunnel de base, lot du puits de Sedrun 861

Travaux de construction: Poursuite du sondage; galerie de Fiora, 1ère phase - Début des aménagements RhB et FO - Travaux de sondage pour les projets à mettre à l'enquête Acquisition de terrains: - Acquisition de terrains et de droits pour garantir le tracé et le site de tout l'axe A la mi-décembre 1994, la Confédération a approuvé le budget réduit, qui s'établissait à 123,5 millions de francs. Ce montant comprenait les dépenses pour les CFF, le RhB, le FO, une partie de la surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts sur le compte courant et les prêts (intérêts sur crédit de construction). En 1995, le compte courant AlpTransit CFF a été grevé à raison de 62 millions de francs. A cela s'ajoutent les investissements de 2,3 millions pour l'aménagement de la ligne de Surselva (RhB/FO), ceux de 2,9 millions pour la part de la surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts de 7,2 millions sur le crédit de construction. Dans l'ensemble, le compte AlpTransit CFF (Saint-Gothard) a été grevé à raison de 74,4 millions de francs. Les CFF font état de charges globales de 80,4 millions dans leurs comptes. La différence

entre les fonds effectivement utilisés et les charges attestées par les CFF s'explique par les dates différentes des dépenses et des paiements. Les fonds utilisés l'ont été pour des planifications et des travaux de construction. Les planifications portaient sur les projets suivants: mises à l'enquête des CFF, du RhB et du FO, mandats supplémentaires du Conseil fédéral, projets de construction et appels d'offres pour l'attaque intermédiaire de Sedrun et aménagements de la ligne de Surselva. Les travaux de construction portaient sur les domaines suivants: sondages, galerie de sondage de Polmengo (dépression de Fiora) et aménagements de la ligne de Surselva (renouvellement de la superstructure RhB). Par rapport au budget 1995, l'écart peut se justifier comme suit: - Le budget 1995 a été dressé sur la base du calendrier initial, à savoir sur la "variante vraisemblable" de juillet 1994. Dans le cadre de l'approbation des avant-projets, nous avons approuvé en avril 1995 le tracé du tunnel de base du Saint-Gothard avec les portails Erstfeld Nord et Sodio Sud, ainsi que les attaques intermédiaires d'Amsteg et de Faïdo et l'avant-projet du portail de Bodio du tunnel de base jusqu'au nord de la jonction de Giustizia. L'approbation des avant-projets pour les autres tronçons de l'axe du Saint-Gothard a été différée. Compte tenu de l'approbation des plans, des oppositions et de la libération du 2e crédit d'engagement, les travaux de construction à Sedrun débiteront seulement au printemps 1996 et non, comme prévu, en automne 1995. L'acquisition du terrain a été comptabilisée à la charge des comptes CFF et sera rectifiée plus tard par un jeu d'écritures. 862

Etant donné les nouvelles conditions, les CFF ont réduit le crédit de paiement 1995 à 80,4 millions en avril 1995 pour le ramener finalement à 65 millions en novembre de la même année. Tableau 7 Cl AT Saint-Gothard Compte Budget Compte Différence avec 1994 95 (CFF) 1995 Co 1994 Bu 1995 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Total des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit (y compris EMCC) dont financés par - Prêts de trésorerie - Prêts produit droits de douane sur les carb. - Crédit de construction (compte courant) 62.6 169.8 55.8 6.2 0.6 74.4 71.0 3.0 0.4 18.8% 27.2% -51.6% -33.3% -56.2%

152 Compte spécial AlpTransit pour le raccordement de la Suisse orientale (compte des investissements) Le compte relatif au raccordement de la Suisse orientale a été ouvert le 1er janvier 1995. Cela étant, aucune dépense n'a encore été attestée l'année passée. En juillet 1994, CFF AlpTransit a communiqué que les besoins d'investissement pour 1995 se montaient à 5,2 millions de francs. Le budget 1995 contenait 4,5 millions pour les planifications et 0,7 million pour les travaux de construction et les sondages. A la mi-décembre 1994, la Confédération a approuvé le budget actualisé de 1995, soit 4,9 millions. Le compte courant AlpTransit Raccordement de la Suisse orientale a été grevé de 0,86 million en 1995. Ce montant englobe un intérêt sur compte courant de 0,02 million. Le compte courant, y compris les intérêts, a été converti en un prêt de trésorerie de 0,8 million. Le solde de 0,06 million a été porté à compte nouveau. Les charges globales du compte CFF AlpTransit (raccordement de la Suisse orientale) 1995 s'élève à 2,3 millions. Comme ci-dessus, la différence entre ce chiffre du rapport de gestion des CFF et les fonds utilisés de 0,86 million s'explique par les dates différentes des dépenses et des paiements. L'écart par rapport au budget 1995 peut se justifier comme suit: Les travaux relatifs aux avant-projets ont été entrepris trois mois plus tard que prévu. Les travaux d'ingénieurs ont pu être adjugés à des conditions plus favorables que prévu. 863

Tableau 8 Cl AT Raccordement Suisse orientale Budget Compte Différ. avec 95 (CFF) 1995 budget 1995 mio. de fr. mio. de fr. Total des investissements Suisse orientale à la charge 5,20 0,86 -83,5% d'AlpTransit dont financés par - Prêts de trésorerie 0,80 - Prêts

produit droit de douane sur les carb. - Crédit de construction (compte courant) 0,06 864

## 2 Commentaires, appréciations et perspectives

### E. 21

Résultat Après l'évolution positive des deux dernières années, qui offrait de bonnes perspectives, le déficit record de 1995 marque un recul. Une grande partie du déficit découle certes d'événements extraordinaires, mais le résultat est dans l'ensemble défavorable et décevant. Les espoirs trop optimistes quant à une amélioration rapide des comptes ont ainsi été déçus: Le déficit figurant dans le bilan des CFF (pertes cumulées depuis 1992) se rapproche du milliard de francs. Les causes du résultat défavorable de 1995 résident non seulement dans les charges extraordinaires, mais aussi dans la véritable chute des produits. Ainsi, une légère adaptation des prix dans le trafic voyageurs due à l'introduction de la taxe sur la valeur ajoutée a provoqué une baisse de la demande. Les défauts structurels inhérents aux CFF sont connus. Une réforme de l'entreprise est en cours. Les problèmes structurels des transports publics en général et du trafic ferroviaire en particulier doivent être traités dans le cadre d'une réforme fondamentale. La réforme des chemins de fer devra porter spécialement sur ce point. L'aménagement de la politique des transports est cependant l'élément décisif. A l'heure actuelle, le rail est moins compétitif que la route. L'âpreté de la concurrence - notamment dans le trafic-marchandises - conduit à une chute des prix, à des diminutions des produits et à la perte des parts de marché détenues par le rail. Ces prochaines années, il faudra prendre des mesures appropriées, fondées sur un large consensus politique afin d'améliorer les résultats des CFF et d'empêcher ainsi une nouvelle augmentation des déficits. C'est pourquoi les économies et les rationalisations potentielles doivent continuer d'être mises à profit systématiquement, il convient surtout de créer sur le plan politique les bases d'une amélioration à long terme de la situation. Les autorités politiques doivent veiller, par leur politique des transports, à ce que les CFF puissent tirer profit de leur marge de manoeuvre sur le marché et améliorer leurs résultats. La tendance positive, telle qu'elle est décrite dans le plan à moyen terme 1997-2001, doit, comme par le passé, servir de référence à l'évolution de ces prochaines années.

### E. 22

Situation et conditions-cadres du trafic ferroviaire Les CFF jouent un rôle central dans les transports publics, remplissant ainsi un mandat important dans le cadre d'un vaste service public. La concurrence entre le rail et la route s'est aggravée au cours de ces dernières années. Dans certaines parties du trafic-marchandises, les conditions-cadres de la politique des transports ont provoqué un transfert du rail vers la route. Dans les conditions-cadres actuelles, cette dernière dispose par rapport au rail non seulement de certains atouts qualitatifs, mais aussi de nets avantages au niveau des coûts. Ainsi, une étude établie en 1994 par la Direction de l'économie publique du canton de Zurich montre que les transports d'huile de chauffage entre le port rhénan de Baie et la ville de Zurich peuvent être effectués par la route à des prix sensiblement plus bas que par le trafic combiné rail/route (rail: train-bloc jusqu'à l'entrepôt; route: répartition capillaire). Avec un 865

transport purement routier, le prix par tonne acheminée est de quatre francs moins cher qu'avec le transport combiné. Pour le consommateur, la différence pour une livraison de 10 t se monte à 40 francs, le prix total du transport atteignant environ 300 francs. Si les avantages des transports publics et notamment du trafic ferroviaire (surtout la préservation

des ressources, la compatibilité avec l'environnement) doivent porter leurs fruits, le rail doit être concurrentiel au niveau financier. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'établir progressivement la vérité des coûts. Le trafic routier doit supporter ses coûts externes non couverts. Par ailleurs, les autorités politiques devront déterminer ce que les chemins de fer peuvent offrir sur le marché, ainsi que la quantité qu'ils peuvent offrir et le prix qu'ils peuvent demander. La politique des transports devra être conforme à la réponse donnée, que ce soit en garantissant des conditions-cadres judicieuses ou en engageant des fonds. Nous estimons que les offres actuelles des CFF sont justifiées en principe et qu'il n'est pas opportun pour l'instant, de réduire notablement les prestations du trafic voyageurs ou marchandises. Mais il existe certainement des possibilités d'optimisation dans les deux secteurs (p. ex. trafic marchandises: réduction des installations de chargement, optimisation de la production en fonction des clients; trafic-voyageurs: amélioration de l'attrait des prestations du trafic régional). A l'avenir aussi, la mise à disposition d'une offre ferroviaire couvrant le territoire national entraînera des coûts élevés. Pour contenir le plus possible la charge des pouvoirs publics, les CFF doivent poursuivre systématiquement leurs mesures d'économie et apporter la preuve de leur réalisation. Il doit être possible de rationaliser encore et d'améliorer la productivité. Mais il importe de constater que les rationalisations ne sont pas possibles sans investissements. Ces fonds doivent donc être accordés aux CFF. Avec la réforme de l'entreprise (déjà mise en oeuvre en tant qu'élément de la réforme des chemins de fer), les CFF ont, pour leur part, déjà fait un pas pour rendre leur entreprise plus légère et plus efficace. Outre les réformes d'ordre fondamental (p. ex. révision de la loi sur les chemins de fer, réforme des chemins de fer), le Groupe de réflexion a déjà reconnu la nécessité d'un programme de réforme interne propre aux CFF. Ceux-ci ont mis en place cette réforme. Elle se trouve en cours de réalisation et comprend notamment une réorganisation, la séparation de l'infrastructure et des transports sur le plan de l'organisation, ainsi qu'un renforcement de la gestion régionale par la décentralisation. En tant que mesure structurelle et politique d'ordre supérieur, la réforme des chemins de fer augmentera l'efficacité de tout le secteur ferroviaire et tendra à améliorer la compétitivité du rail. Il convient aussi d'améliorer le rapport coûts-bénéfices pour les pouvoirs publics. Un projet, est en cours d'élaboration et sera soumis à une procédure de consultation dans le courant de cette année. En liaison avec la réforme des chemins de fer, les autorités politiques seront confrontées à diverses questions fondamentales: le désendettement des CFF dans le domaine de l'infrastructure, les nouvelles modalités du financement, l'avenir du trafic-marchandises, l'introduction de mécanismes d'incitation supplémentaires, l'ampleur de l'octroi de l'accès au réseau, la forme juridique des CFF ou le contenu des futurs objectifs politiques attribués à l'entreprise. 866

## **E. 23**

**Modifications en cours dans les transports publics** 231 Premiers pas en direction de la régionalisation Ces derniers mois, le Conseil fédéral et le Parlement ont souligné l'importance du trafic régional en prenant diverses décisions et en réalisant les premières réformes. La révision de la loi sur les chemins de fer a modifié la structure de ce trafic. Le Groupe de réflexion avait déjà constaté que les aspects liés au marché, à la gestion et au financement devaient être mieux pris en considération dans ce trafic. Une régionalisation judicieuse permet de mieux tenir compte des exigences des clients. On est aussi en droit d'admettre que des unités régionales permettent un engagement plus efficace des fonds, allégeant ainsi la charge des pouvoirs publics. Avec la loi révisée sur les chemins de fer, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1996, les cantons seront intégrés davantage dans

l'aménagement et le financement du trafic régional. La Confédération et les cantons commandent en commun l'offre de ce trafic, faisant ainsi un premier pas important en direction de la régionalisation. L'ensemble du trafic régional est donc soumis à une clé de financement unique, indépendamment de l'identité de l'entreprise qui fournit la prestation commandée. Les cantons fourniront dorénavant des contributions aux CFF. En contrepartie, leurs prestations financières aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) seront réduites. Avec la révision de la loi, ils obtiennent un droit de regard dans la commande de toutes les prestations du transport régional des voyageurs. La Confédération fixe pour chaque canton un cadre financier pour les prestations, à l'intérieur duquel ils peuvent procéder à des mutations. Une telle démarche permet d'optimiser l'offre. Les CFF ont aussi tenu compte de l'idée de la régionalisation et du nouvel aménagement du trafic régional. En effet, des directeurs régionaux, résidant dans les différentes zones, sont entrés en fonction le 1er janvier 1996 dans le cadre de la réforme de l'entreprise, notamment au niveau du trafic en question. Nous avons pris une autre décision pour mettre à l'épreuve un nouveau concept de la régionalisation. Les CFF transféreront intégralement, à titre d'essai, la ligne dite du lac de Constance (Schaffhouse - Romanshorn) à une entreprise de transport concessionnaire (ETC), la Mittelthurgaubahn. Celle-ci exploitera la ligne pendant dix années. Cet essai-pilote d'une durée limitée permettra de tester le nouveau concept précité. Grâce à une stratégie offensive, à des rationalisations ciblées et à de meilleures prestations commerciales, le résultat pourra être amélioré. Si cette approche s'avérait judicieuse, elle pourrait devenir déterminante pour tous les chemins de fer, y compris les CFF et améliorer considérablement les résultats du trafic régional. L'essai-pilote peut donner de nouvelles impulsions à ce trafic et fournir de précieux enseignements à l'avenir. Le transfert de la ligne n'est pas définitif et n'anticipe pas sur les futures décisions. Avant de pouvoir prendre de nouvelles mesures, il faudra attendre les résultats de l'essai. Nous sommes persuadés que les CFF profiteront aussi de ce dernier. Ces décisions permettront, d'acquérir de l'expérience dans le domaine des régionalisations. Elles font partie d'une stratégie qui vise à créer des structures performantes dans tous les transports publics. Les CFF y jouent un rôle-clé, étant donné qu'il s'agit de l'entreprise la 867

plus forte et du plus important opérateur du secteur. Ils seront ainsi en mesure de garantir une offre complète et aussi économique que possible.

232 Transferts difficiles Les CFF ont rencontré des difficultés en transférant certains secteurs de leur entreprise. Le remplacement de Cargo Domicile par Cargo Domicile Suisse SA (CDS SA) n'a pas encore eu le succès souhaité. Les CFF sont le principal créancier et l'actionnaire majoritaire de CDS SA. En 1995, ils ont dû à ce titre procéder à des amortissements et à des provisions totalisant 60,5 millions de francs. La charge imposée aux comptes CFF par Cargo Domicile a néanmoins pu être réduite de 42,2 millions par rapport à l'année précédente. Il apparaît que les intéressés ont sous-estimé les difficultés du transfert et surestimé les potentialités de la nouvelle entreprise. Diverses lacunes ont empêché de tirer entièrement profit des possibilités du marché. Des décisions erronées telles que l'introduction précipitée d'un nouveau système informatique ont en outre compliqué le démarrage de la nouvelle entreprise. Une restructuration fondamentale de CDS SA est de nouveau en cours. Les CFF sont d'ailleurs engagés dans des négociations avec des partenaires privés, n'est indispensable d'améliorer les résultats pour que le service Cargo Domicile, qui a le chemin de fer pour partenaire, soit maintenu. Cet objectif doit être atteint en temps utile, même si le contrat social fixe certaines limites en l'occurrence. Malgré ces difficultés, il faut relever que le passage de Cargo Domicile à CDS SA a aussi eu des effets positifs. Par rapport à la

situation antérieure, la nouvelle entreprise a apporté plus de transparence en ce qui concerne le résultat et le financement, n s'est ainsi avéré que l'état de Cargo Domicile et la charge des CFF avant le transfert étaient encore plus critiques qu'à l'heure actuelle. Le transfert a permis de réduire de 42,2 millions de francs la charge imposée aux comptes CFF. DACH Hotelzug SA, la deuxième entreprise à laquelle participent les CFF, est financée en commun par les CFF, la Deutsche Bahn SA et les Chemins de fer d'Etat autrichiens. Elle exploite des trains-hôtels qui circulent entre les trois pays. Cette entreprise a aussi enregistré de mauvaises affaires de sorte que les CFF ont dû procéder en 1995 à des provisions de 17,5 millions sur les créances et les participations. Divers problèmes liés à l'exploitation et au marketing de DACH Hotelzug SA sont cause de ce résultat défavorable. Ici aussi, des modifications ont été entreprises pour améliorer la situation. Les difficultés initiales de ces projets, qui n'ont pas un caractère général, ne devraient pas inciter les CFF à renoncer aux projets de transfert déjà entamés. Il est possible que les répercussions des transferts aient auparavant été estimées de manière trop optimiste. A plus long terme, ils ne manqueront certainement pas d'améliorer le résultat de l'entreprise, à condition toutefois que les problèmes initiaux soient surmontés promptement 868

233 Trafic-marchandises: renversement de tendance Dans le secteur des marchandises, la part du rail n'a cessé de diminuer dans l'ensemble du trafic intérieur et du trafic d'importation et d'exportation. Simultanément, les prix ont été soumis à une pression toujours plus forte. Pour faire face à cette situation critique, les CFF ont décidé depuis 1993 des mesures ciblées dans le cadre de l'opération "renversement de tendance pour le trafic des wagons complets isolés". La stratégie qu'ils appliquent dans ce trafic vise à rentabiliser les transports actuels en collaborant étroitement avec les clients sur le plan de la logistique, en adaptant les prix pour les trafics déficitaires, en cherchant de nouveaux trafics rentables et en renonçant à ceux qu'il est impossible de rentabiliser. Dans l'ensemble, les diverses mesures précitées doivent apporter des améliorations de quelque 120 millions. La mise en oeuvre du projet est en cours. De nombreux emplois ont déjà été supprimés dans le cadre d'une adaptation structurelle. Le parc des wagons a passé de 20 000 à 16 000 depuis 1992. Le réseau des gares de triage et l'horaire des trains marchandises sont optimisés en permanence, ce qui a déjà permis des économies considérables. Les mesures ciblées d'administration et d'exploitation touchant la collaboration avec les gros clients, l'acquisition de nouveaux trafics et la fixation des prix seront concrétisées d'ici à 1997. Ces mesures seront complétées par l'élaboration d'indices en matière de ventes et d'exploitation. Il sera ainsi possible d'optimiser à tous les niveaux les coûts et les résultats. Même dans le secteur des marchandises, des mesures sont donc en cours pour améliorer les résultats. La future évolution des conditions-cadres de la politique des transports (limite du poids des camions, redevances, etc.) exercera une influence déterminante à ce propos. Il appartiendra aux autorités politiques, dans le cadre de la réforme des chemins de fer, de décider du rôle que le trafic ferroviaire des marchandises jouera à l'avenir. 869

Prestation d'infrastructure Trafic voyageurs régional Ferroutage Déficit 3 Répercussions financières pour 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 870

Tableau 9 Charge imposée par les CFF au compte financier de la Confédération (en mio. de f r.) Prestations financières de la Confédération (optique Conféd.) - Trafic voyageurs

régional 1) • Ferroutage 2) • Prestation d'infrastructure 3) Compte 1993 725 99 1215  
 Compte 1994 725 105 1297 Compte 1995 693 110 1399 Total 2039 2127 2202 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, une provision correspondant au  
 déficit de l'année précédente est constituée dans le compte de résultats de la Confédération,  
 n faut donc ajou- ter 198 millions de francs (provision pour le déficit de 1994) aux 2202  
 millions réservés pour l'exercice 1995. Les prêts de la trésorerie fédérale pour le  
 financement des investisse- ments se font encore par le compte capital. Ds n'apparaissent  
 donc ni dans le compte finan- cier ni dans le compte de résultats de la Confédération. 4 41  
 Bases légales 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 2 Vu la même base légale, l'arrêté selon  
 l'article premier n'est pas de portée générale et n'est pas sujet au référendum. 871

Tableau 10 Bilan des CFF Bilan (en mio. de (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 Conléd p. l'infrast. - 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 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 1995 15469 24002 -14850 6034 283 3418 34 0 83 1450 828 352 672 452 547  
 818 20704 3000 12597 6860 5410 327 4048 1046 1723 1238 42 547 512 0 20704 872

Fonctionnement du mandat de prestations de 1987 1. Le compte des investissements  
 (infrastructure et véhicules) 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 subsé- quents (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 construc- tions). 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 dis- tances, 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 résul- tats CFF (1). Dans un second temps, les amortissements, les  
 intérêts et les dé- penses 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 les indemnités (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 char- ges 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 au plus tard par l'arrêté du 14 juin 1994. Il est prévu de le remplacer dans le cadre de la réforme des chemins de fer. 58 Feuille fédérale. 148<sup>e</sup> année. Vol. II 873

Figure 8 Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1995 (en mio. de f r.)

Compte de résultats d'entreprise	Compte de résultats de l'infrastructure
Charges 1) 6739.7	Charges de personnel 1516.7
Amortissements	Paris
Intérêts	Dépenses d'investissements non activables
Autres charges	Contribution d'infrastructure CFF 5) 0.0
Excédent de produits	Produits 6244.0
Trafic voyageurs/marchandises	Prestations d'exploitation
Rendement locatif des biens-fonds	Produits accessoires
Prestations propres	Autres produits
Prestations pour le compte de	Déficit 495.7
Charges brutes 2) 1516.7	Amortissements
Intérêts	Entretien ordinaire
Dépenses d'investissements non activables	Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4) -67.0
Charges nettes 1449.7	Produits
Contribution d'infrastructure CFF 6) 0.0	Prestation d'infrastructure Confédération 7) Solde: 1449.7

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1995 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu les articles 3, alinéa 2bis, et 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 1995; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 22 mars 1996; vu le message du Conseil fédéral du 17 avril 1996), arrête: Article premier 1 Les comptes de 1995 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1995 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1995 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum. N38446 ') RS 742.31 2> FF 1996 II 846 875

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 1995 du 17 avril 1996 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1996 Année Anno Band 2 Volume Volume Heft 20 Cahier Numero Geschäftsnummer 96.011 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 21.05.1996 Date Data Seite 846-875 Page Pagina Ref. No 10 108 613 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.