

## **CH\_VB 98.013 vom 26. Mai 1998**

Bundesverwaltung, 1998-05-26, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_98.013](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_98.013)

FR: CH\_VB 98.013 du 26 mai 1998

IT: CH\_VB 98.013 del 26 maggio 1998

### **Erwägungen**

#### **E. 8**

avril 1998 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Cotti Le chancelier de la Confédération, Couchepin 1998-228 2361

Condensé Le compte de résultats 1997 des CFF se clôt par un déficit de 195,6 millions de francs, soit 43 millions de plus que prévu. Il est donc clair que les mesures à court terme décidées lors de l'élaboration du budget 1997, les économies générales réalisées systématiquement par les CFF et le lent redressement de la conjoncture ont conduit à un résultat nettement plus positif dans les comptes de 1997. Mais le rendement des trafics voyageurs et marchandises pose toujours problème. Au cours de l'année sous revue, les recettes ne se sont pas du tout améliorées. Elle se sont maintenues à un bas niveau dans le secteur des marchandises et ont enregistré un léger recul dans celui des voyageurs, bien que le volume du trafic ait progressé dans les deux cas, respectivement de 6,2 et de 10,6 pour cent. Le déficit enregistré montre que les chemins de fer ne peuvent pas équilibrer leurs comptes si les conditions-cadres, notamment la réforme des chemins de fer et l'instauration de la vérité des coûts, ne sont pas améliorées. Abstraction faite de la dissolution, l'année dernière, des réserves latentes, les charges de 1997 ont correspondu à celles de 1996 et dépassent de 0,6 pour cent la prévision budgétaire. Les CFF ont fait des économies considérables sur les frais de personnel et de choses. La raison du dépassement budgétaire réside dans l'augmentation des amortissements et des dépenses d'investissement non activables. Par rapport à l'année précédente, la charge fédérale, y compris le déficit, a légèrement diminué (- 20 mio. de fr.) pour s'inscrire à 2374 millions de francs. La Confédération a consacré moins de fonds pour l'indemnisation du trafic régional; en revanche, elle en a versé plus pour l'infrastructure. Le compte de résultats de l'infrastructure s'est soldé par des charges de 1597,5 millions, soit 0,8 million de moins que la valeur budgétisée. Il comprend les coûts consécutifs aux anciens amortissements, assez importants. Ces derniers ne peuvent être influencés à long terme que par le biais de la planification des mises de fonds. Au chapitre des investissements bruts, les CFF ont dépensé 413 millions de francs de moins que le montant fixé au budget par les Chambres fédérales (2411 mio. de fr.). En avril 1997, les CFF ont procédé à leur réforme et à la subdivision comptable et organisationnelle des transports et de l'infrastructure, conformément à la réforme des chemins de fer. Cette réorganisation ne se répercutera cependant que sur les comptes de 1998. Si la réforme des chemins de fer entre en vigueur, comme prévu, le 1er janvier 1999, il nous appartiendra d'approuver définitivement les comptes et le budget CFF. Le Parlement sera alors appelé à approuver une convention sur les prestations, comprenant un plafond de dépenses pour une période de quatre ans. Les crédits prévus pour les CFF seront approuvés lors des délibérations sur le budget de la Confédération. 2362

Message I Comptes et rapport de gestion II Introduction Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 23 mars 1998 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1997. Le résultat des comptes 1997 reflète la situation toujours difficile en matière de recettes voyageurs et marchandises et les mesures prises pour diminuer les coûts. Nous reconnaissons les prestations du personnel, lequel a fourni une excellente offre ferroviaire malgré les mesures salariales fort contestées, décidées dans le cadre du budget 1997. Nous exprimons nos remerciements aux collaborateurs et aux collaboratrices de l'entreprise.

## 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. En avril 1997, ils ont terminé la réforme de leur entreprise et préparé les transports et l'infrastructure sur le plan de l'organisation et des comptes. Ceux de 1997 sont cependant clôturés selon l'ancienne réglementation. La nouvelle structure de l'entreprise produira ses effets pour la première fois dans le cadre des comptes 1998. Tableau 1

Production et prestations de trafic	Unité	Compte 1996	Budget 1997	Compte	Différence avec 1997		
Co 1996	Bu 1997	Trafic voyageurs:	- Trains-kilomètres mio. km	89.8	92.0	90.7	-
		Voyageurs transportés mio.		256.3	266.0	264.2	-
		Voyageurs-kilomètres mio. vkm		11,662.0	12197.0	12386.2	
		Trafic marchandises:	-Trains-kilomètres mio. km	26.3	24.7	26.1	-
		Tonnes transportées mio. t		44.1	46.0	47.5	-
		Tonnes-kilomètres mio. tkm		7381.6	7910.0	8166.0	1.0%
				-1.4%	3.1%	-0.7%	6.2%
				1.6%	-0.8%	5.7%	7.7%
				3.3%	10.6%	3.2%	
		Entreprise:					
		-Trains-kilomètres mio. km		116.1	116.7	116.8	0.6%
		Effectif du personnel personnes		32581	32000	31792	-2.4%
		Heures de travail mio. h		56.4	55.4	54.4	-3.5%
				2363			-1.8%

122 Compte de résultats d'entreprise Tableau 2 CR m 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 CRI Déduction limitée impôt préalable TVA Prélèvements sur les provisions Revalorisation des bien-fonds Produits hors exploitation et extraordinaire 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 Diminution des dettes vis-à-vis de la CPS Charges hors exploitation et extraordinaire Total des charges Compte 1996 io. de fr. 3443.4 1575.1 932.7 114.4 4.9 494.3 212.0 110.0 225.4 440.9 318.2 9.5 74.7 1497.1 18.0 73.6 563.7 IS 82.4 6766.9 3258.6 1233.4 883.4 691.0 241.3 0.0 52.0 54.4 583.7 iS 61.7 7059.5 Budget 1997 mio. de fr. 3531.1 1620.0 960.0 131.7 18.4 485.4 200.8 114.8 236.1 . . 438. r 330.0 13.0 80.0 1598.3 0.0 91.1 6317.7 3186. S 1300.0 888.4 714.8 286. S 0.0 0.0 59.7 34.4 6470.3 Compte 1997 mio. de fr. 3364.5 1555.3 934.1 101.8 10.2 465.2 182.6 115.3 224.8 532.2 298.3 10.9 82.0 1597.5 17.3 42.8 0.0 145.5 63)5.8 3147.8 1237.4 967.2 678.9 306.2 0.0 6.2 73.5 0.0 94.2 6511.4 Différenc Co 1996 -2.3% -1.3% 0.2% -11.0% 108.2% -5.9% 4.8% -0.3% 20.7% •6.3% 14.7% 9.8% 6.7% 76.6% -6.7% -3,4% 0.3% 9.5% -1.6% 26.9% -88.1% 35.1% 52.7% -7.8% e avec Bu 1997 -4.7% -4.0% -2.7% -22.7% -44.6% -4.2% -9.1% 0.4% •4.8% 21.5% -9.6% •16.2% 2.5% -0.1% 59.7% 0.0% -1.2% -4.8% 8.9% -5.0% 6.9% 23.1% 173.8% 0.6% •33.2% 28.2% 2364

123 Compte de résultats d'infrastructure (CRI) Tableau 3 Compte 1996 Budget Compte  
 Différence avec 1997 1997 Co 1996 Bu 1997 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr.  
 Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements non activables  
 404.7 406.4 513.0 203.8 437.6 <6r.r 520.4 206.3 487.1 412.6 501.6 221.3 20.4% 1.5%  
 •2.2% 8.6% 11.3% -10.5% -3.6% 7.3% Total des charges brutes 1635.4 1622.6 6.2% -0.2%  
 Part infrastructure de l'indemnité ferroutage Part infrastructure des indemnités selon la LTP  
 Réduction limitée impôt préalable TVA Total des charges nettes Contribution  
 d'infrastructure CFF Prestation d'infrastructure Confedera Total des produits -63.0 -61.5  
 -S9.S 0.0 0.0 0.0 32.2 34.-> 34.4 1497.1 t59S.3 1597.5 0.0 0.0 0.0 ition 1497,1 (598.3  
 1597.5 1497.1 1598.3 1597.5 -5.6% -3.3% 6.8% 0.0% 6.7% -0.1% 6.7% -0.1% 6.7% -0.1%

### E. 13

Détail des résultats comptables 131 Performance de l'entreprise 131.1 Réalisation du  
 mandat de prestations Les rapports entre la Confédération et les CFF ont été régis jusqu'à la  
 fin de 1997 par le mandat de prestations octroyé en 1987, qui a été prolongé. La  
 Confédération indemnise les CFF pour les coûts planifiés non couverts des prestations de  
 service public. Sont considé- rées comme telles les prestations fournies dans le trafic  
 régional et le ferroutage. Le reste du trafic-marchandises et le transport des voyageurs sur  
 de longues distances font partie des secteurs relevant de l'économie de marché, où les CFF  
 sont tenus de couvrir par les recettes correspondantes les frais d'exploitation et une partie,  
 fixée par la Confédération, des coûts d'infrastructure. Comme les années précédentes, les  
 CFF n'ont pas été à même de prendre en charge une partie des coûts d'infrastructure en  
 1997. Les recettes réalisées dans le sec- teur de l'économie de marché ne suffisent pas pour  
 couvrir les frais d'exploitation corres- pondants. La Confédération renonce dès lors à une  
 contribution d'infrastructure et couvre 2365

tous les coûts de ce domaine. Vu le mandat de prestations 1987, le paiement s'effectue  
 l'année suivante. Avec le nouveau mandat de prestations 1998 et la réforme des chemins de  
 fer, qui entrera vraisemblablement en vigueur dès 1999, l'indemnisation des coûts  
 d'infrastructure se fera durant la même période. Les CFF entreprennent de grands efforts  
 pour compenser la baisse des recettes par celle des coûts. Dans le secteur des voyageurs, ils  
 ont à nouveau réalisé des économies de 110,8 mil- lions (3,4%) par rapport à l'année  
 précédente. Les frais de personnel ont ainsi diminué ces dernières années en termes  
 constants. La rationalisation de l'entreprise se poursuit. Les CFF ne peuvent cependant  
 influencer que partiellement sur les recettes de transport. Certains résultats peuvent être  
 obtenus par une offre attrayante, un service intensif à la clientèle et des mesures générales  
 de marketing. Les nombreuses offres présentées en 1997 à l'occasion des 150 ans des  
 chemins de fer ont montré que des tarifs spéciaux permettaient de gagner de nouveaux  
 clients; ces passagers supplémentaires peuvent être transportés moyennant de fai- bles coûts  
 additionnels, ce qui justifie les bas tarifs appliqués en l'occurrence. La plupart du temps, les  
 clients habituels profitent aussi de ces tarifs spéciaux, de sorte que les recettes moyennes  
 diminuent sensiblement et que les campagnes de promotion ne sont pas rentables quant au  
 résultat global. Les paramètres de la concurrence entre le rail et la route fixent les critères  
 pour la formation des tarifs. L'expérience montre que des relèvements généraux des prix de  
 transport entraînent des pertes de parts du marché disproportionnées, d'où des défi- cits plus  
 élevés dans les trafics voyageurs et marchandises. On s'attend à ce que la réforme des  
 chemins de fer améliore le rendement. L'encouragement du rail et, surtout, la promotion du  
 transport ferroviaire des marchandises appellent toutefois, comme l'exige également l'UE,

de nouvelles mesures, à savoir l'ouverture de l'accès au réseau de manière cohérente sur le plan européen, une politique des prix des sillons coordonnée au niveau de l'Europe et adaptée aux conditions du trafic routier, ainsi qu'une plus lourde imposition de ce trafic. Le figure 1 compare l'évolution des charges d'infrastructure et du compte de résultats de l'entreprise, n est clair qu'après l'effondrement de 1995, les déficits ont nettement reculé en 1996 et en 1997. Ainsi, les courbes des dépenses d'infrastructure et du résultat de l'entreprise ont à nouveau la même direction. Pour garantir la santé financière de l'entreprise, il est indispensable que les deux courbes ne s'écartent pas à long terme. L'évolution des charges d'infrastructure reflète les investissements réalisés antérieurement et les taux d'intérêt appliqués. La légère augmentation est imputable à la hausse des amortissements et à la charge résultant des dépenses d'investissement non activables. 2366

Figure 1 Résultats nets de l'entreprise, charges d'infrastructure après correction du renchérissement, base des prix 1990 mio. de fr. 1800 - 1500 - 1200 - 900 - 600 - 300 - 0 - -300 - -600 Charges d'infrastructure brutes Résultats de l'entreprise sans l'infrastructure C92 C93 C94 C95 C96 C97 La figure 2 montre que les recettes marchandises ont juste été maintenues et que les recettes voyageurs ont légèrement reculé. Les CFF ont donc réussi à interrompre pour le moment la baisse de leurs produits. Quant aux charges, la tendance insatisfaisante des années précédentes a déjà été enrayée en 1996. Les autres rubriques des recettes se sont développées positivement. 2367

Figure 2 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 C91 C92 C93 C94 C95 C96 C97 131.2 Comparaison avec le budget 1997 et les comptes 1996 Les objectifs financiers n'ont pas été entièrement atteints en 1997. Le déficit réalisé a été supérieur de 43 millions de francs à celui qui a été budgétisé. Par rapport à l'année précédente, on constate une amélioration de 97 millions. En 1997, la contribution fédérale d'infrastructure a correspondu au budget et a dépassé de 100 millions celle de l'année précédente. La rubrique budgétaire pour les investissements bruts n'a pas été épuisée (- 413 mio. de fr.). Du côté des recettes, le résultat global de 1997, abstraction faite de la revalorisation des biens-fonds en 1996, s'est amélioré de 2,1 pour cent (132,6 mio. de fr.) par rapport à l'année précédente. Il est cependant légèrement inférieur (1,9 mio. de fr.) à la valeur budgétisée. Dans le secteur des voyageurs, le nombre des voyageurs-kilomètres a enregistré une augmentation réjouissante (+ 6,2 %), notamment en raison des nombreuses offres présentes à l'occasion des 150 ans des chemins de fer. L'entreprise a transporté 264,2 millions de personnes, soit 3,1 pour cent de plus qu'en 1996. Les recettes n'ont pas suivi l'évolution précitée, d'où une perte de 19,8 millions de francs (+ 1,3 %) par rapport à l'année précédente. Les recettes du trafic régional et d'agglomération (titres de transport pour communautés de trafic, abonnements de parcours, cartes multi-parcours) ont reculé de 2,9 pour cent. Le total des recettes du trafic sur de longues distances (abonnements généraux, cartes voie 7, cartes journalières, voyages en groupes, tarif normal) s'est légèrement amélioré (+ 0,4 %; -t- 4,3 mio. de fr.), alors que les produits du trafic international ont continué de baisser suite 2368

aux transferts d'activité au profit de diverses sociétés d'exploitation telles que Cisalpino SA (- 5,7%). Ces transferts font diminuer non seulement les recettes, mais aussi les charges. Les recettes du trafic-marchandises se sont maintenues au bas niveau de l'année précédente, tout en enregistrant une légère amélioration (+ 0,2 %; + 1,4 mio. de fr.). Les tonna-

ges ont augmenté (+ 7,7 %; 47,5 mio. de t.), la plus forte progression se produisant dans le transit. Le recul des transports a, certes, été arrêté en 1997, mais le rendement reste difficile. Le produit de la location des immeubles n'a pas atteint l'objectif visé, mais il s'est maintenu par rapport à l'année précédente. Les produits accessoires ont permis de réaliser un résultat réjouissant tant par rapport au budget que comparativement à l'année précédente. S'agissant des charges, le potentiel des économies semble épuisé pour le moment, sauf dans le secteur des frais de personnel. Abstraction faite de la dissolution des réserves latentes en 1996, les charges se sont amplifiées de 35,6 millions de francs comparativement à l'année précédente. Les objectifs fixés dans le budget n'ont pas été entièrement atteints (+ 41 mio. de fr.). Les augmentations sont surtout imputables aux amortissements, aux dépenses d'investissement non activables et aux autres recettes résultant des réévaluations des participations. Les économies sur les frais de personnel, qui se montent à 3,4 pour cent par rapport à l'année précédente et à 1,2 pour cent par rapport au budget, proviennent surtout de la poursuite de la diminution de l'effectif, des mesures de réduction des salaires et du net recul des préretraites. Les frais de choses se sont alourdis de 4 millions de francs (0,4 %) comparativement à l'année précédente. Suite à plusieurs coupes effectuées ultérieurement, les dépenses sont inférieures au budget (62,6 mio. de fr.). Les montants des amortissements ont fait un bond de 9,5 pour cent (83,8 mio. de fr.) et dépassé les valeurs du budget dans la même mesure. Cette augmentation est imputable à la valeur élevée des immobilisations et aux amortissements de la valeur comptable résiduelle (24,8 mio. de fr.) de la plate-forme de la gare de l'aéroport de Zurich-Kloten (vente de l'installation), qui ne figurait pas dans le budget. Etant donné l'amortissement du déficit accumulé, la charge d'intérêts a été réduite de 1,8 pour cent. Comme les années 1995 et 1996 se sont caractérisées par les grandes provisions constituées en raison de la restructuration des services Cargo Domicile et Trains-hôt-les-Dach, seules de faibles provisions ont été faites durant l'exercice 1997. Un groupe de travail fédéral institué par nos soins a examiné la question de la réduction de l'impôt préalable lié à la TVA dans le cadre du train de mesures concernant le budget 1997. La réglementation actuelle reste valable jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi sur la TVA, qui est traitée actuellement par les Chambres fédérales. Cette loi prévoit que les subventions et les contributions des pouvoirs publics ne sont pas imposables et que la déduction de l'impôt préalable doit être diminuée proportionnellement aux subventions obtenues. Pour les transports publics, la déduction forfaitaire équivaut à 2 pour cent des subventions allouées. La réduction de l'impôt préalable est reconnue comme charge par la Confédération et les cantons; elle donne droit à une indemnité et constitue donc une opération blanche pour les CFF. Elle apparaît, d'une part, comme charge fiscale et, de l'autre, comme recette au titre de l'indemnisation du trafic régional et de la contribution d'infrastructure de la Confédération.

2369

131.3 Productivité des CFF La productivité reflète le rapport entre les moyens engagés et la prestation offerte (figure 3). Dans le secteur des voyageurs, le taux d'occupation des trains (voyageurs-kilomètres divisés par les trains-kilomètres) s'est légèrement amélioré. Dans le secteur des marchandises, on constate une nette reprise (tonnes-kilomètres par train-kilomètre), après la grande baisse des tonnages enregistrée en 1996. En 1997 également, la productivité de l'exploitation (trains-kilomètres par heure de personnel) a progressé sensiblement, surtout en raison de la compression de l'effectif du personnel.

Figure 3 Indices de productivité (nouvelle méthode de calcul dès 1991) N. Occupation 320 -, N (voyageurs) 280 - 240 - 200 - 160 - 120 - 80 - 40 - 0 - Tonnage (tonnes) Productivité d'exploitation (trains-km/100 h de travail) C92 C93 C94 ' C95 C96 C97 132 Charge de la





1) sans l'indemnité pour le ferroutage 135 Personnel En 1997, l'effectif moyen du personnel (31 792 collaborateurs) était inférieur de 789 personnes à celui de l'année précédente et de 208 à celui du budget. On constate donc qu'il ne cesse de baisser depuis le record atteint en 1992 avec plus de 38 000 employés. A moyen terme, il sera ramené à 30 000 unités, le "contrat social" (renonciation aux licenciements pour raisons économiques) étant toujours appliqué. Les économies sur les frais de personnel sont imputables non seulement à la diminution de l'effectif, mais aussi aux mesures d'économie sur les salaires, aux préretraites (un peu moins nombreuses que par le passé). 136 Investissements Selon l'ordonnance sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements des CFF. Leur plafonnement garantit notamment la limitation des coûts subséquents, qui ne peuvent guère être influencés ultérieurement. D s'agit notamment des amortissements, des intérêts et de l'entretien des constructions. Depuis 1995, les CFF ont réduit considérablement les investissements par rapport aux années précédentes et n'ont généralement pas atteint la limite supérieure que nous avons fixée. C'est ainsi que leurs investissements bruts pour 1997 se sont montés à 1997,7 millions de francs, soit 5,4 pour cent de plus que l'année précédente, mais 17,1 pour cent de moins que le budget (tableau 6). Cette situation s'explique, comme par le passé, par l'absence de décisions d'approbation des plans, les retards enregistrés dans les procédures d'approbation des plans et l'envoi des décisions, le retard ou le report des projets et l'abandon de l'achat des terrains nécessaires aux grands projets. Les trois quarts de tous les investissements ont été opérés dans les installations et équipements des chemins de fer, des usines électriques et des 2374

ateliers. Le solde a servi à l'acquisition de véhicules, plus de la moitié des fonds étant réservés aux voitures à voyageurs. 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 1995 mio. de fr. 1814.4 88.9 18.6 1706.9 1358.3 154.7 89.3 1.4 103.2 Compte 1996 mio. de fr. 1895.9 80.0 35.5 1780.4 1418.3 291.6 35.3 1.6 33.6 Budget 1997 mio. de fr. 1411. 1 99.3 22.1 2289.7 r 553. 7 576.0 54.0 15.0 91.0 Compte 1997 mio. de fr. 1997.7 89.6 27.2 1880.7 1329.6 463.5 47.7 1.9 38.0 Différence av Co 96 5.4% 12.3% 5.6% -6.3% 59.0% 35.1% 13.1% ec Bu 97 -17.1% -9.6% -17.9% -14.4% -19.5% • 11.7% -87.3% -58.2% 1) Seulement investissements à la charge du crédit d'engagement de 5.4 milliards de francs 2) Réduction de l'impôt préalable (dès 95), acquisitions de biens-fonds et invest. mises en valeur comm. 3) Financement par la voie ordinaire jusqu'à la décision relative au financement des tr. pub. Figure 5 Investissements Mio. de fr. 2100 -i 1800 - 1500- 1200 - 900 - 600 - 300 - C93 C94 I£H - Investissements ordinaires - RAIL 2000 1) - Corridor de ferroutage - Mesures anti-bruit 3) - Divers 2) explication des notes voir tableau 6 C95 C96 C97 2375

Au cours de ces dernières années, les investissements ordinaires ont subi une diminution, ce qui a ralenti la hausse de l'endettement net. Mais la somme des investissements a déjà recommencé à augmenter en 1996 et, surtout, en 1997 en raison des grands projets (RAIL 2000, etc.) (figure 5). Cette tendance devrait se maintenir à moyen terme. On compare, dans la figure 6, les fonds des investissements avec les amortissements et les coûts d'investissement non activables (amortissements directs). Les fonds des amortissements sont disponibles pour financer de nouveaux investissements. Tout investissement supplémentaire par rapport aux ressources disponibles conduit à un besoin de financement qui doit être couvert par des prêts de la Confédération ou des tiers, ce qui augmente d'autant

l'endettement des CFF. En 1997, vu la nouvelle ordonnance sur les finances de la Confédération et en conformité avec la réforme des chemins de fer, les CFF ont pour la première fois financé leurs investissements d'infrastructure par des prêts à intérêt variable et conditionnellement remboursables, prélevés sur le compte financier de la Confédération. Ces investissements ont représenté 240 millions pour les besoins de base et 370 millions pour RAIL 2000. Les CFF se verront ainsi déchargés d'une part considérable de la charge d'intérêts au cours des années à venir. Investissements et augmentation de l'endettement net

Figure 6 = Investissements bruts Contributions de tiers = Investissements nets Augmentation de l'endettement net Dépenses d'investissement non activables Amortissements . C91 C92 C93 C94 C95 C96 2376

#### E. 14

AlpTransit (NLFA) 141 Compte spécial AlpTransit, axe du Saint-Gothard (compte d'investissement, CI) A l'origine, les CFF ont reçu 202 millions de francs pour l'axe du Saint-Gothard (à l'exclusion de la part pour la surveillance du projet par l'Office fédéral des transports (OFT)/Etat-major de contrôle et de coordination (EMCC). Suite au blocage d'une partie du crédit, ce montant a d'abord baissé à 199 millions de francs pour atteindre ensuite 217 millions (y compris la part pour la surveillance du projet par l'OFT/EMCC) lors de la procédure du crédit supplémentaire 1/97, compte tenu du déblocage du crédit et de l'adjonction des intérêts intercalaires. Le programme de planification et de construction pour 1997 prévoyait surtout les travaux suivants: Travaux de planification: • Travaux de planification sur l'ensemble de l'axe (projets préalables, de mise à l'enquête et de construction), compte tenu du redimensionnement de la "variante réseau" prévue par le message du 26 juin 1996 sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (cf. FF 1996 IV 648) Préparation de la construction: • Sondages (notamment la galerie de la Fiora) • Acquisition des terrains et des droits dans les secteurs nord et sud • Préparatifs de la construction dans la Riviera et au Ceneri Travaux de construction: • Attaque intermédiaire de Sedrun (installations extérieures, galerie d'accès et d'aération) • Aménagements de la Surselva pour l'accès au chantier de Sedrun (renouvellement de la superstructure, alimentation en énergie, tunnel de Disentis) Le budget réservait aussi des fonds pour la part des CFF concernant la surveillance du projet par l'OFT/EMCC et pour les intérêts intercalaires. En 1997, le compte courant AlpTransit CFF a été grevé à raison de 147,4 millions de francs. La baisse par rapport au budget a été de 69,6 millions. Les écarts par rapport au budget 1997 peuvent se justifier comme il suit: • Les frais de surveillance du projet ont grevé le premier crédit d'engagement concernant la planification de la liaison de la Suisse orientale au Saint-Gothard. • De nombreux travaux de planification et de nombreuses acquisitions de terrains n'ont pas été réalisés, les questions de financement et d'échelonnement étant en suspens (message sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, cf FF /996TV648). • Les travaux de construction de Sedrun (perçement du puits) ont subi un retard. • Les travaux de construction de la Riviera n'ont pas encore commencé. 2377

Les travaux de construction de la Riviera n'ont pas pu commencer indépendamment de la galerie pilote de Bodio, dont le financement est en suspens. Le paiement de l'OFT pour les mandats complémentaires préfinancés n'a pu être crédité qu'en 1998. Tableau 7 CI AT Saint-Gothard

Compte	Budget	Compte	Différence avec	1996	1997	1997 Co	1995 Bu	1996
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.	47.8%	-31.1%	Total des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit	99.7	214
						dont financés par - Prêts de trésorerie	97.3	131.4

Prêts produit droits dédouane sur les carb. 1.7

#### E. 14.6

- Report sur compte courant 1998 0.7 214.0 1.4 142 Compte spécial AlpTransit "raccordement de la Suisse orientale" (compte d'investissement, CI) En 1997, les CFF ont bénéficié, à l'origine, de 6,3 millions de francs pour le raccordement de la Suisse orientale. Suite au blocage d'une partie du crédit, ce montant a d'abord baissé à 6,2 millions de francs pour augmenter ensuite à 6,5 millions lors de la procédure du crédit supplémentaire 1/97, compte tenu du déblocage et de l'adjonction des intérêts intercalaires. Le programme de planification et de construction pour 1997 prévoyait surtout les travaux suivants: Travaux de planification: • Etablissement de l'avant-projet pour les tunnels de Zimmerberg et de l'Hirzel Travaux de construction: • Sondages Le budget a aussi réservé des fonds pour les intérêts intercalaires. En 1997, le compte courant "raccordement de la Suisse orientale" a été grevé à raison de 5,47 millions de francs, soit une baisse de 1,03 million par rapport au budget. L'écart par rapport au budget 1997 s'explique de la manière suivante: • Charge des frais de surveillance du projet par l'OFT/EMCC, prévus pour AlpTransit St-Gothard 2378

L'avant-projet a pu être planifié à un coût plus favorable que prévu. Tableau 8 CI AT Raccordement Suisse orientale Compte Budget Compte Différence avec 1996 1997 (CFF) 1997 Co 96 Bu 97 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Total des investissements Suisse orientale à la charge 3,3 d'AlpTransit dont financés par - Prêts de trésorerie 3,2 - Prêts produit droit de douane sur les carb. - Report sur compte courant 1998 0,1 6,5 5,5 67,8% -15,8% 5,4 68,8% 0,0 0,1 66,7% 2 Commentaires, appréciations et perspectives 21 Résultat Bien que la situation des recettes continue d'être défavorable, les mesures à court terme prises par la Confédération (cf. ch. 22) et les efforts d'économie et de rationalisation consentis par les CFF ont permis d'obtenir un résultat nettement meilleur que celui des années précédentes. Même si le résultat est encore fortement négatif il a été possible de réduire sensiblement le déficit par des mesures spécifiques. L'opinion publique n'a guère pris acte du résultat de 1997 et il semble que son intérêt et ses attentes se concentrent maintenant sur la réforme de l'entreprise, qui produira ses premiers effets sur les comptes de 1998, et sur celle des chemins de fer, qui sera vraisemblablement appliquée dès 1999. Ces modifications structurelles permettront-elles aux CFF de devenir une entreprise saine et concurrentielle? Le désendettement prévu suffira-t-il pour soutenir la concurrence des autres chemins de fer, surtout dans le trafic marchandises? Ces questions sont à juste titre plus intéressantes que le résultat d'une année déterminée, lequel correspond grosso modo à la planification. Malgré les nombreux espoirs mis dans la réforme des chemins de fer, il ne faut toutefois pas oublier que des réformes structurelles ne donnent, à elles seules, aucune garantie pour le succès des CFF sur le marché des transports. Pour cela, il faut disposer d'un personnel qui puisse s'enthousiasmer pour les nouveaux défis et qui lutte pour abaisser les coûts et satisfaire la clientèle. Il faut aussi, sans aucun doute, des mesures d'appoint pour égaliser les conditions de concurrence entre le rail et la route. 2379

22 Mesures fédérales en faveur des CFF: rétrospective et perspective Outre les mesures que les CFF ont arrêtées pour accroître les recettes et diminuer les charges, la Confédération a, depuis le déficit record de 1995, effectué ou planifié diverses mesures qui doivent restreindre la hausse des déficits. La récapitulation ci-dessous donne un aperçu des mesures qui ont concerné ou concerneront directement les CFF. Elle ne comprend pas les futures améliorations prévues dans les conditions-cadres du trafic ferroviaire, p.ex. la redevance poids lourds ou l'introduction de l'accès au réseau. Diminution des engagements courants

envers la CPS Comptes 1996 Modification de la loi sur les finances de la Confédération: les nouveaux prêts pour l'infrastructure, conditionnellement remboursables, portent un intérêt variable Comptes 1997 Amortissement du déficit accumulé Comptes 1997 Indemnisation durant l'exercice des coûts d'infrastructure non couverts Comptes 1998 Attribution du capital de dotation au secteur des transports Comptes 1998 Reprise de la charge d'intérêts dans le secteur de l'infrastructure Comptes 1998 Désendettement des CFF Comptes 1999 Reprise, par la Confédération, du découvert d'env. 5 milliards de la caisse de pensions des CFF Date à déterminer La plupart des mesures mentionnées sont en rapport avec la future réforme des chemins de fer et doivent contribuer à préparer les CFF à l'ouverture du marché dans le cadre de l'accès 2380

3 Répercussions financières sur la Confédération L'évolution des facteurs pertinents pour les finances fédérales se présente de la manière sui- vante: Figure 7 Charge de la Confédération selon compte CFF en termes nominaux et réels (chiffres corrigés du renchérissement sur la base de 1990) 2381

Tableau 9 Charge imposée par les CFF au compte financier de la Confédération (en mio. de fr.) Prestations financières Comptes Comptes Comptes de la Conf.(optique fédérale) 1995 1996 1997 mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. Législation ord. CFF Trafic rég. voy. 1) Ferroutage 2) Prestation d'infrast. 3) Prêts D. infrastructure Besoin de base Rail 2000 693 110 1399 0 0 494 110 1450 0 0 465 115 1497 240 370 Total charge fédérale 2202 . 2054 2688 1) Compte tenu des mesures (éd. d'assainissement, dès 1996 partie, cant. 2) Financement par impôts sur huiles minérales à affectation obligatoire 3) Couverture des coûts d'infrastructure de l'année précédente 4) Prêts du compte financier de la Conf., condii, rembours. et à int. var. Jusqu'en 1998, la prestation d'infrastructure sera versée par la Confédération l'année sui- vante. Outre les paiements attestés et versés aux CFF, une provision correspondant au défi- cit de l'année précédente est constituée dans le-compte de résultats de la Confédération. Le déficit cumulé jusqu'à fin 1996 a été amorti par les provisions de la Confédération, dans le cadre de la série de mesures à court terme de 1997. Cela a conduit à une diminution notable de la charge d'intérêts. En 1997, les CFF bénéficient, pour la première fois, de prêts pour les projets d'infrastructure prélevés sur le compte financier de la Confédération; ils portent un intérêt variable et sont conditionnellement remboursables. Cela étant, le financement des investissements est pour la première fois aligné sur celui des entreprises de transport con- cessionnaires. Comme les années précédentes, les autres projets ont été financés par des prêts de la trésorerie fédérale, par le biais du compte capital, us n'apparaissent ni dans le compte financier ni dans le compte de résultats de la Confédération. 2382

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 2 Vu la même base Jégale, l'arrêté selon l'article premier n'est pas de portée générale et n'est pas sujet au référendum. 2383

Bilan des CFF Bilan (en mio. de fr.) 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. pour 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 1996 16741 25772 -15491 6170 290 3447 53 0 94 1497  
 830 344 628 945 0 1111 22243 3000 14087 7850 5910 327 4555 1126 1834 1558 37 0 601  
 0 22243 Annexe 1 Tableau 10 1997 17415 27612 -16014 5487 330 4392 48 0 139 1598  
 1257 323 1027 788 0 196 22791 3000 14268 7499 5910 859 4725 670 1761 2257 37 0 798  
 0 22791 2384

Annexe 2 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 détermine le montant des coûts annuels sub-séquents (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 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 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 au plus tard par l'arrêté du 14 juin 1994. Le mandat de prestations d'une année, octroyé aux CFF pour 1998, est entré en vigueur comme solution transitoire jusqu'à l'introduction de la réforme des chemins de fer.

Figure 8 Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1997 (en mio. de fr.)

Compte de résultats d'entreprise	Compte de résultats de l'infrastructure
Charges	1) Charges de personnel
Dépenses de choses	Dépenses de choses
Amortissements	Amortissements
Intérêts	Intérêts
Dépenses d'investissements non activables	Dépenses d'investissements non activables
Autres charges	Autres charges
6511	Parts 1564
TVA forfait M	Contribution d'infrastructure CFF 5) 0.0
Excédent de produits	Excédent de produits
Produits 6315	Trafic voyageurs/marchandises
Produits	Prestations d'exploitation
Indemité Rendement locatif des biens-fonds	Indemité Rendement locatif des biens-fonds
Produits accessoires	Produits accessoires
Prestations propres	Prestations propres
Autres produits	Autres produits
Part 4) 59	Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3) 1598
Déficit 196	Déficit 196 - Charges brutes 2) 1623
Charges nettes 1598	Amortissements Intérêts Entretien ordinaire
Produits Contribution d'infrastructure CFF 6) 0.0	Dépenses d'investissements non activables
Prestation d'infrastructure Confédération 7) Solde: 1598 2386	Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4) -59
	Déduction limitée de l'impôt préalable lié à la TVA 34
	Charges nettes 1598
	Produits Contribution d'infrastructure CFF 6) 0.0
	Prestation d'infrastructure Confédération 7) Solde: 1598 2386

Arrêté fédéral Projet sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1997 du L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 3, alinéa 2b", 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 1997; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF, le 23 mars 1998; vu le message du Conseil fédéral du 8 avril 1998, arrête: Article premier 'Les comptes de 1997 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1997 sont approuvés. 2 Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1997 est approuvé. Art. 2 Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas sujet au référendum. 39957 1 RS 742.31 2 FF 1998 2361 2387

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 1997 du 8 avril 1998 In Bundesblatt Dans Feuille fédérale In Foglio federale Jahr 1998 Année Anno Band 3 Volume Volume Heft 20 Cahier Numero Geschäftsnummer 98.013 Numéro d'affaire Numero dell'oggetto Datum 26.05.1998 Date Data Seite 2361-2387 Page Pagina Ref. No 10 109 443 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.