

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1988**

du 26 avril 1989

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 et vous proposons de l'adopter.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

26 avril 1989

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Delamuraz

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Avec le budget 1988, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont enjoint aux CFF de fournir une contribution de 121,5 millions de francs pour les dépenses d'infrastructure et d'équilibrer leurs comptes. En 1988, les CFF ont apporté une contribution d'infrastructure de 135 millions de francs et ont également enregistré un excédent de produits de 42,2 millions de francs.

Les CFF ont donc rempli leur mandat. Divers indices de productivité confirment que la contribution d'infrastructure fixée pour les CFF a effectivement obligé ces derniers à mettre entièrement à contribution leur potentiel de production. Certaines réserves doivent cependant être formulées au sujet de la maximisation du volume du trafic-voyageurs. Dans l'ensemble, il convient de poursuivre les efforts visant à améliorer les produits.

Par rapport à 1987, il y a lieu de souligner particulièrement les résultats des comptes 1988:

Dans le secteur des voyageurs, le nombre des personnes transportées a atteint 259,3 millions (+ 0,9 %) et les produits de transport 1285,8 millions de francs (+ 1,9 %). Quant au secteur des marchandises, il a enregistré des taux de croissance plus élevés. Le tonnage acheminé a fait un bond de 8,4 pour cent pour s'inscrire à 48 millions de tonnes, mais les produits n'ont progressé que de 2,3 pour cent et s'établissent à 1179,3 millions. Les charges de personnel se sont alourdies de 4,8 pour cent et s'élèvent à 2644,9 millions. Les frais de choses ont, une nouvelle fois, subi une augmentation supérieure à la moyenne (+ 7,3 %). Quant aux investissements bruts des CFF, ils se sont montés à 1509 millions (+ 28,2 %), soit 28,2 pour cent de plus qu'en 1987.

Les comptes 1988 des CFF grèvent les finances fédérales à raison de 1356 millions de francs, y compris les allègements tarifaires. Cela représente 214 millions de francs de plus qu'en 1987. Le budget de l'entreprise prévoyait une augmentation des prestations fédérales de 154,5 millions. La différence par rapport au budget se décompose de la manière suivante: 11,9 millions au titre de l'indemnisation pour les prestations commandées après coup dans le ferroutage, 3,7 millions supplémentaires pour les allègements tarifaires et 43,7 millions de plus pour la prestation fédérale en faveur de l'infrastructure. Le non-respect des prévisions du compte de résultats de l'infrastructure s'explique par les autres coûts des dégâts provoqués par les intempéries de 1987 et par le plus grand nombre des décomptes pour les projets d'investissement. Cela étant, la croissance des prestations fédérales pour les CFF ne doit pas être imputée à ces derniers.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 5 avril 1989 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1988. Nous commentons ci-après les résultats de l'entreprise.

C'est avec les comptes 1987 que nous avons modifié la présentation du message par rapport aux années précédentes. Pour garantir la continuité et les possibilités de comparaison, nous nous inspirons de notre message de l'année dernière, relatif aux comptes des CFF (FF 1988 II 577). Comme par le passé, nous renonçons à répéter en détail les chiffres et les explications figurant dans le rapport de gestion de l'entreprise. En revanche, nous fournirons davantage d'informations lorsque cela est nécessaire au regard du mandat 1987.

Ce mandat et les modifications qu'il a entraînées dans la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les chemins de fer fédéraux (loi sur les CFF; RS 742.31) visent à ce que la présentation des comptes reflète mieux que par le passé la capacité de rendement de l'entreprise. La Confédération peut désormais enjoindre aux CFF de fournir une certaine contribution d'infrastructure, ce qui constitue un objectif clair, ambitieux, mais réaliste.

Le présent message permettra donc:

- a. D'apprécier si les CFF ont atteint les buts qui leur étaient assignés et
- b. De vérifier l'opportunité des objectifs fixés par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale.

121 Aperçu des principaux résultats

Production et prestations de trafic

Tableau 1: Principaux chiffres concernant la production et les prestations de trafic

Production et prestations de trafic	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1987	1988	1988	les comptes 1987	le budget 1988
	en millions d'unités			en pour-cent	
Trafic-voyageurs					
- Trains-kilomètres	85,9	90,2	90,7	5,6	0,6
- Voyageurs transportés	257,6	257 ¹⁾	259,9	0,9	1,1 ¹⁾
- Voyageurs-kilomètres	10680	10789 ¹⁾	10804	2,4	1,0 ¹⁾
Trafic-marchandises					
- Trains-kilomètres	25,4	25,5	26,8	5,5	5,1
- Tonnes transportées	44,4	44,8	48,2	8,4	0,9
- Tonnes-kilomètres	6812	7093 ¹⁾	7503	10,1	8,6 ¹⁾
Entreprise					
- Trains-kilomètres	112	116,4	118,2	5,5	1,5
- Effectif du personnel	37210	37944	37372	0,4	- 1,5
- Heures de travail	65,5	-	65,8	0,5	-

1) Objectif corrigé, propre aux CFF.

Comptes de résultats

a. Compte de résultats d'entreprise

Tableau 2: Données du compte de résultats d'entreprise

Compte de résultats d'entreprise	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1987	1988	1988	les comptes 1987	le budget 1988
	en millions de francs			en pour-cent	
Produits de transport	2924,7	2986,3	3013,0	3,0	0,9
- Trafic-voyageurs	1262,3	1274,0	1285,8	1,9	0,9
- Trafic-marchandises	1152,4	1176,3	1179,3	2,3	0,3
- Indemnité pour les presta- tions de service public	510,0	536,0	547,9	7,4	2,2
Produits accessoires	511,5	498,9	535,1	4,6	7,3
Propres prestations pour le compte des investissements	196,8	181,0	216,5	10,0	19,6
Prestations pour ordres de magasin	124,5	123,0	115,8	- 7,0	- 5,9
Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	794,5	826,0	883,2	11,2	6,9
Autres produits	39,4	40,7	34,5	- 12,4	- 15,2
Total des produits	4591,4	4655,9	4798,1	4,5	3,1
Charges de personnel	2523,2	2628,8	2644,9	4,8	0,6
Frais de choses	986,7	1037,6	1058,3	7,3	2,0
Amortissements	523,1	529,6	541,3	3,5	2,2
Intérêts	242,5	265,9	255,5	5,4	- 3,9
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	66,0	65,0	96,1	45,6	47,8
Contribution d'infrastructure versée à la Confédération	218,5	121,5	135,0	- 38,2	11,1
Autres charges	8,1	7,5	24,8	206,2	230,7
Total des charges	4568,1	4655,9	4755,9	4,1	2,1
Excédent des produits	23,3	-	42,2	81,1	-
Déficit	-	-	-	-	-

b. Compte de résultats d'infrastructure

Tableau 3: Données du compte de résultats d'infrastructure

Production et prestations de transport	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1987	1988	1988	les comptes 1987	le budget 1988
	en millions de francs			en pour-cent	
Amortissements	253,7	261,0	260,4	2,6	- 0,2
Intérêts	138,7	161,0	151,0	8,9	- 6,2
Entretien ordinaire	349,3	340,0	389,7	11,6	14,6
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	52,8	64,0	82,1	55,5	28,3
Total des charges	794,5	826,0	883,2	11,2	6,9
Contribution d'infrastructure CFF	218,5	121,5	135,0	- 38,2	11,1
Prestation d'infrastructure (solde) Confédération	576,0	704,5	748,2	29,9	6,2
Total des produits	794,5	826,0	883,2	11,2	6,9

c. Compte des investissements

Tableau 4: Résultats du compte des investissements

Compte des investissements	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1987	1988	1988	les comptes 1987	le budget 1988
	en millions de francs			en pour-cent	
Investissements bruts	1177,5	1480,8	1509,0	28,2	1,9
Contributions de tiers	155,4	185,8	189,2	21,8	1,8
Investissements nets (à la charge des CFF)	1022,1	1295,0	1319,8	29,1	1,9
Dont: RAIL 2000	28,0	30,0	52,0	85,6	73,3

122 Appréciation des résultats

122.1 Mode d'exécution du mandat de 1987

Les résultats du compte des investissements n'influent qu'indirectement sur le compte de résultats de l'entreprise. Il fournit uniquement les données de base relatives aux coûts annuels des investissements (intérêts et amortissements).

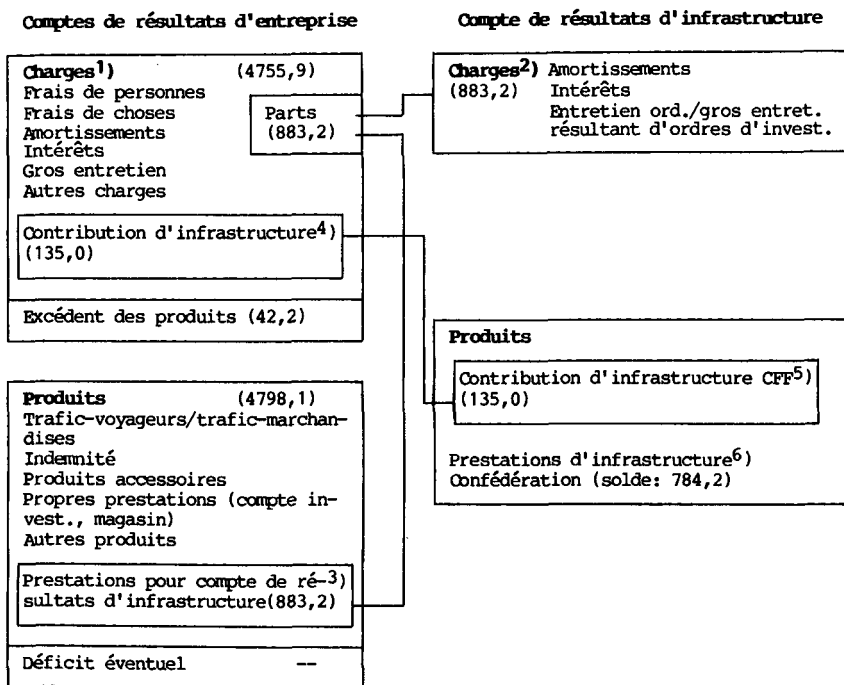
Le mandat 1987 a entraîné d'importantes modifications du compte de résultats. Aussi nous permettons-nous de vous rappeler succinctement la manière dont le mandat est censé être exécuté.

Selon le mandat de prestations 1987, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien). Comme les CFF amortissent et entretiennent toutes les installations et qu'ils collectent et rémunèrent les fonds étrangers nécessaires aux investissements, toutes les charges sont d'abord comptabilisées dans leur compte de résultats d'entreprise¹⁾. La part des amortissements, des intérêts et de l'entretien de l'infrastructure est imputée ensuite dans le compte de résultats de l'infrastructure²⁾. Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise³⁾.

Les CFF doivent fournir une contribution pour les dépenses d'infrastructure. Celle-ci est fixée dans le budget. Elle représente donc une charge pour les CFF et leur compte de résultats d'entreprise⁴). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, c'est, en revanche, un produit⁵). La prestation d'infrastructure de la Confédération⁶) constitue la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF.

La figure 1 présente le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure.

Figure 1: Rapports entre le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure dans les comptes 1988 (résultats en mio. de fr.)



122.2 Appréciation du rendement des CFF

Dans le budget 1988, le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale ont enjoint aux CFF d'équilibrer leurs comptes en fournissant une contribution d'infrastructure de 121,5 millions de francs. Les écarts par rapport aux objectifs mettent en évidence les prestations de l'entreprise, insuffisantes ou satisfaisantes.

Avec les comptes de 1988, les CFF dépassent d'environ 55,7 millions ces objectifs. La différence se décompose en

- une contribution d'infrastructure supérieure de 13,5 millions et en
- un excédent de produits de 42,2 millions.

Les produits budgétisés pour le transport des voyageurs et des marchandises ont été dépassés respectivement de 11,8 et de 3 millions de francs, mais les produits supplémentaires du trafic-marchandises n'ont pas été aussi grands que l'accroissement du tonnage. Comparativement à l'année précédente, les produits de transport réalisés sont supérieurs de 1,9 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 2,3 pour cent dans celui des marchandises.

La couverture des charges (abstraction faite de la contribution d'infrastructure des CFF et des prestations d'infrastructure de la Confédération) est cependant passée de 87,3 pour cent en 1987 à 84,7 pour cent en 1988 (estimation du budget: 84,5 %).

13 Appréciation détaillée des résultats comptables

131 La part des CFF dans les coûts d'infrastructure (contribution d'infrastructure) comme critère d'appréciation de leur capacité de rendement

131.1 Les CFF ont-ils atteint l'objectif qui leur était assigné?

La contribution d'infrastructure est le principal élément d'appréciation de la capacité de rendement des CFF. Vu le mandat de pres-

tations de 1987, ceux-ci fournissent une contribution de 135 millions de francs, soit 13,5 millions de plus que la somme convenue. Par ailleurs, ils ont réalisé un excédent de produits de 42,2 millions de francs.

La contribution d'infrastructure est déterminée lors de l'établissement du budget, lequel est établi sur la base de données provisoires en ce qui concerne le personnel. Il en résulte fréquemment des différences. En 1988, celles-ci ont porté sur l'allocation de renchérissement de 2 pour cent (au lieu de 1,5 %) servie dès le 1er janvier 1988 (frais supplémentaires: 12,5 mio. de fr.) et sur l'allocation de 23 millions versée en automne. De ce fait, les CFF auraient pu réduire leur contribution d'infrastructure du montant correspondant, conformément à l'article 34 de l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.311). Le résultat favorable de leur activité leur a permis d'y renoncer cette année.

Les CFF sont parvenus non seulement à augmenter leur contribution d'infrastructure, mais aussi à alimenter une réserve de 18 millions pour les jours de repos et de compensation non accordés, ainsi qu'à enregistrer un excédent de produits de 42,2 millions.

Par contre, ils ont dépassé les dépenses d'entretien budgétisées dans le compte de résultats de l'infrastructure. Les coûts résultant des dégâts causés par les intempéries (environ 20 mio. fr.) ont fait augmenter les dépenses d'entretien ordinaires. Le grand nombre, inattendu, des décomptes d'objets d'investissement a grevé plus que prévu le gros entretien pour ordres d'investissement. Un tel écart n'est pas satisfaisant. Mais il ne peut guère être évité dans tous les cas. Nous nous attendons malgré tout à ce que les dépenses d'entretien puissent être budgétisées plus précisément grâce à une plus grande expérience, ce qui permettra de mieux respecter les valeurs supputées.

Bien que les objectifs aient été atteints, les taux de couverture
- des coûts globaux (produit sans prestation de la Confédération
pour l'infrastructure / charges sans contribution d'infrastructure)

- des coûts d'infrastructure

ont continué de baisser, le premier de 87,3 à 84,7 pour cent et le
second de 27,5 à 15,3 pour cent. Les valeurs budgétisées (84,5 et
14,7 %) ont été respectées. Cette évolution négative est due
principalement aux produits modestes du trafic-marchandises.

131.2 Vérification de l'objectif fixé par le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale

Eu égard au résultat favorable réalisé, on peut se demander si la
contribution d'infrastructure a été fixée à un niveau assez élevé
et si cela a exigé effectivement de grands efforts de la part des
CFF.

1. Les indices de productivité prouvent que les CFF ont amélioré
leur rendement.

a. La productivité de l'exploitation montre le volume de produc-
tion atteint avec le personnel disponible. La comparaison de
ces chiffres avec les données des années précédentes met en
évidence une hausse du rendement. Les CFF ont exigé de leur
personnel un engagement plus grand et plus rationnel.

	1986	1987	1988	Variation en pour-cent par rapport à 1987
Productivité de l'exploitation Train-kilomètre par heure de travail	1,59	1,70	1,80	0,6

- b. Pour déterminer la productivité en matière de trafic, on compare les heures de travail du personnel aux prestations de transport demandées:

	1986	1987	1988	Variation en pour-cent par rapport à 1987
Productivité en matière de trafic (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres): heures de travail	0,244	0,267	0,280	4,8

La demande de prestations de transport des CFF a augmenté plus fortement que l'effectif du personnel. L'engagement supplémentaire demandé aux agents est judicieux: il a permis d'écouler une demande supplémentaire effective.

- c. Le nombre obtenu en divisant les voyageurs et tonnes-kilomètres par les trains-kilomètres répond à la question de savoir si l'offre a mieux été utilisée que l'année précédente.

	1986	1987	1988	Variation en pour-cent par rapport à 1987
Taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres + tonnes-kilomètres): trains-kilomètres	0,154	0,157	0,156	- 0,6

Le taux d'utilisation s'est faiblement détérioré. Les CFF ont visiblement fourni des prestations supplémentaires qui n'ont pas toutes été acceptées par le marché.

2. Même si la productivité et le taux d'utilisation renseignent davantage sur les éléments de production influençables par les CFF, nous présentons ci-après une appréciation des indices relatifs au rendement de l'entreprise. Celui-ci n'a toutefois pas

autant d'importance que dans l'économie privée, car les CFF sont loin d'être autonomes, particulièrement dans les secteurs des tarifs et du personnel.

Les indices des produits figurent aux chiffres 133.1 et 133.2.

Dans l'ensemble, les produits par unité transportée se sont stabilisés, mais ils se sont, en revanche, détériorés pour chaque unité de prestation. Les distances de transport moyennes se sont amplifiées. Or la structure tarifaire est telle que les taux kilométriques diminuent en fonction de l'augmentation des trajets. Cette évolution est marquée dans le secteur des marchandises, où le trafic de transit s'est fortement accru.

3. Les charges et les produits dépassent les prévisions budgétaires: les premières de 2,1 pour cent, les seconds de 3,1 pour cent. Cela est acceptable.

Lorsqu'il s'agit de fixer la contribution d'infrastructure, il est très difficile d'évaluer correctement les produits. Les CFF ont dépassé les valeurs budgétisées de 0,9 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 0,3 pour cent dans celui des marchandises. Cela signifie qu'ils ont estimé l'évolution du trafic avec d'autant plus de soin que le budget ne contenait pas de réserves cachées.

Au chapitre des charges, il y a lieu de mentionner les frais de personnel et le gros entretien. Dans les deux cas, les CFF ont dépassé les prévisions budgétaires.

Le gros entretien est supérieur de 31,1 millions de francs (+ 47,8 %) aux chiffres du budget. Cela se traduit principalement par une détérioration du compte de résultats de l'infrastructure. Cette situation n'est pas satisfaisante, mais l'achèvement des grands ouvrages de construction ne peut pas constamment être estimé avec toute la précision voulue. A l'avenir également, il faudra s'accommoder d'une certaine imprécision.

Avec une différence de 16,1 millions de francs, les frais de personnel dépassent seulement de 0,6 pour cent les prévisions budgétaires. Les réserves budgétaires afférentes au personnel, constatées dans le message sur les comptes de 1987, ont pu être éliminées.

Diverses raisons expliquent cet état de fait. Les CFF ont estimé pour la première fois leurs charges de personnel en fonction de l'effectif qui pouvait être recruté et non en fonction de celui qui était nécessaire en soi. Ils sont cependant restés en-deça de leurs propres prévisions. La réserve ainsi constituée a été entièrement absorbée par les mesures que nous avons prises et qui n'étaient pas inscrites dans le budget:

- allocation allouée en automne,
- supplément de l'allocation de renchérissement (0,5 %); le budget prévoyait 1,5 pour cent et non 2 pour cent, et
- cotisations et prestations complémentaires plus élevées pour la Caisse de pensions et de secours.

Les deux premières mesures résultent de nos directives.

En 1988, les CFF ont, en augmentation des autres charges, ouvert une réserve (18 mio. de fr.) pour les jours de repos et de compensation non accordés. Ils pourront ainsi prévenir les problèmes financiers qui résulteront prochainement de l'insuffisance de l'effectif.

Mis à part l'entretien figurant dans le compte de résultats d'infrastructure, le budget des CFF est suffisamment fiable pour que l'on puisse fixer de manière appropriée leur contribution d'infrastructure. Le dépassement des frais budgétisés pour l'entretien de l'infrastructure ne porte pas atteinte au résultat de l'exploitation des CFF, mais entraîne une augmentation des prestations fédérales. La suppression des frais consécutifs aux intempéries de 1987 et le perfectionnement des connaissances laissent entrevoir des améliorations dans ce domaine. Nous exigeons en outre des CFF qu'ils annoncent désormais assez tôt les

éventuels dépassements du budget dans ce domaine. L'autorité de surveillance et les CFF décideront alors en commun si et comment l'écart peut être évité.

4. En approuvant l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous avons créé un instrument permettant de **contrôler** et d'examiner particulièrement l'évolution de la **productivité** des CFF. Les résultats de ce contrôle, qui seraient déjà significatifs pour les comptes de 1988, ne sont pas encore disponibles. Les CFF ont cependant déjà reçu des mandats spécifiques dans des cas précis, notamment pour les investissements. Les contrôles seront renforcés à l'avenir.

Dans l'ensemble, les objectifs assignés par le Conseil fédéral et le Parlement ont exigé des efforts de la part des CFF. L'entreprise a donc rempli sa mission. Le résultat d'exploitation est favorable, mais les besoins financiers sont en augmentation au chapitre de l'infrastructure. C'est pourquoi il importe de poursuivre dans la voie de l'optimisation des produits, tracée dans le message sur le budget 1989 des CFF.

132 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité

La contribution d'infrastructure constitue un moyen d'influer sur le rendement des CFF. Par ailleurs, en commandant les prestations de service public, la Confédération dispose d'une possibilité d'agir sur l'aménagement des divers secteurs de production.

132.1 Mandat de prestations 1987; secteurs bénéficiant de l'indemnité

Aux termes du mandat de prestations 1987, le transport régional des voyageurs et le ferroutage font partie des prestations de service public. La Confédération les commande et indemnise dans l'année en cours les frais d'exploitation non couverts. Pour le ferroutage, elle couvre également les coûts d'infrastructure.

L'indemnité est fixée au préalable de manière contraignante. De ce fait, c'est surtout pendant l'élaboration du budget que la Confédération influe sur ces deux trafics.

a. Transport régional des voyageurs

Les CFF renouvellent constamment leur matériel roulant, même pour le transport régional des voyageurs. Ils tiennent ainsi compte de l'exigence du mandat en vertu de laquelle les prestations de service public doivent être fournies à un niveau de qualité conforme aux souhaits de la clientèle.

Aucun changement d'horaire n'a eu lieu en 1988. C'est pourquoi l'offre commandée par la Confédération est restée quasiment inchangée en 1988. Aussi l'augmentation de l'indemnité est-elle faible comparativement à cette année. Elle s'est inscrite à 19 millions de francs (+ 3,8 %) et se trouve ainsi inférieure à la croissance des charges de personnel et des frais de choses. Etant donné que les prix de transport n'ont pas été augmentés et que les prestations se sont un peu moins développées dans le trafic régional que dans le trafic sur de longues distances, les CFF ont visiblement enregistré des succès sur le front des rationalisations, notamment dans le domaine des manœuvres.

b. Ferroutage

Dans l'ensemble, les considérations émises à propos du transport régional des voyageurs valent aussi pour la commande et l'indemnisation du ferroutage.

On constate un grand essor des tonnages dans ce secteur. L'évolution confirme le succès de la stratégie d'expansion que nous avons poursuivie. A notre demande, les CFF ont introduit de nouvelles offres et accordé un rabais de 50 francs pour chaque envoi. Cette réduction de prix s'est avérée un excellent argument de vente.

L'évolution des tarifs accuse un certain retard. Les produits n'augmentent pas dans la même mesure que les tonnages, ce qui est imputable aux faibles coûts variables du transport routier des marchandises.

En réduisant les tarifs et en introduisant de nouvelles offres, nous avons modifié notre commande initiale de ferroutage. Cela étant, les CFF ont eu droit à une indemnisation accrue, conformément à l'article 35, 3e alinéa, lettre d, de l'ordonnance sur les CFF. Les Chambres fédérales l'ont approuvée en ouvrant un crédit supplémentaire de 11,9 millions de francs.

Ainsi, la Confédération soutient en 1988 le ferroutage par les mesures suivantes:

- chaque envoi en ferroutage est subventionné à raison de 300 francs
- chaque train de ferroutage est subventionné à raison d'environ 4000 francs
- chaque train-kilomètre de ferroutage est subventionné à raison d'environ 14 francs.

Les efforts déployés dans ce domaine gagnent en importance, eu égard aux négociations menées avec les CE. Des travaux sont actuellement en cours pour élargir l'offre et l'infrastructure. Nous vous en informerons spécialement et nous vous soumettrons assez tôt d'éventuelles propositions.

132.2 Indemnité pour les mesures tarifaires de la Confédération

Le 1er octobre 1986, l'Assemblée fédérale a décidé d'abaisser les tarifs en vue de promouvoir les transports publics (FF 1986 III 401). Elle s'est engagée par la même occasion à indemniser les entreprises d'un éventuel manque à gagner et des frais supplémentaires résultant de ces mesures.

Pour 1987, les indemnités ont été déterminées d'après un calcul préalable. En accord avec les entreprises intéressées, nous avons décidé de vérifier en 1988 les montants convenus au moyen d'un calcul a posteriori. Celui-ci a clairement montré les problèmes liés à une détermination "objective" des indemnités. Les mesures de gestion s'ajoutent, en effet, aux répercussions des mesures tarifaires. C'est pourquoi nous sommes convenus pour 1988 d'indemniser le trafic-voyageurs des CFF d'après le montant établi pour l'année précédente. Pour des raisons de technique comptable, les CFF bénéficient en 1988 de paiements s'élevant à 43,2 millions de francs (1987: 41 mio. de fr.). Dans le trafic-marchandises, l'indemnité effective se monte à 15,5 millions.

D'après les plus récentes conclusions d'une étude permanente sur le trafic-voyageurs, qui se fait au travers de questionnaires transmis par téléphone et par écrit, les CFF constatent une hausse de la mobilité générale. De plus, ils croient pouvoir reconnaître une modification de la répartition du trafic (modal split), qu'ils attribuent aux mesures tarifaires. De telles conclusions doivent néanmoins être tirées avec la prudence qui s'impose, étant donné que le marché des transports est en pleine expansion. En effet, les usagers actuels des transports publics font davantage de voyages et cette augmentation du trafic est plus marquée que dans le transport routier privé. Il en résulte inévitablement une modification du modal split en faveur des transports publics. Mais cela ne prouve pas que ceux-ci ont attiré une partie des automobilistes.

133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise

Les autres secteurs de l'entreprise sont du ressort exclusif des CFF. La Confédération ne peut et ne veut y intervenir que si l'objectif global de l'entreprise est compromis de manière durable.

133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances

Dans le secteur des voyageurs, les données relatives aux produits et à l'utilisation de l'offre se présentent de la manière suivante:

	1986	1987	1988	Variation en pour-cent par rapport à 1987
Données concernant les produits				
Produit ¹⁾ dans le trafic-voyageurs				
- par course (fr.)	5,16	4,63	4,67	+ 0,9
- par voyageur-kilomètre (ct.)	12,65	11,18	11,09	- 0,8
Taux d'utilisation				
vkm: train-km	116	124,3	119,1	- 4,2
1) Sans de quelconques indemnités				

Par rapport à l'année précédente, les données concernant les produits ne se sont guère modifiées, mais le taux d'utilisation des trains voyageurs a baissé. Ces résultats ne sont pas satisfaisants.

Nous nous félicitons des efforts consentis par les CFF dans le domaine du marketing, et notamment des campagnes qui visent à mieux utiliser les capacités disponibles.

Les campagnes temporaires à prix réduits - telle l'émission de cartes journalières spéciales en novembre 1988 (campagne "Oiseaux migrateurs") - tendent vers un tel objectif. Or le contrôle de l'efficacité de ces offres spéciales suscite de notables difficultés, car il faut déduire des recettes de la campagne

- ses coûts directs,
- la baisse des produits de l'assortiment des titres de transport ordinaires et
- les coûts des éventuelles capacités supplémentaires nécessaires à l'écoulement du surcroît de trafic.

Pour obtenir non seulement un effet publicitaire, mais aussi des recettes supplémentaires, il est fondamental de fixer judicieusement le prix du titre de transport vendu moins cher. Cette remarque s'applique par analogie aux rabais octroyés pour les foires et les campagnes d'anniversaire (p. ex. centenaire du chemin de fer du Brünig).

"Déduction faite de tous les coûts", les CFF sont d'avis que les recettes supplémentaires provenant de la campagne "Oiseaux migrants" s'élèvent à quelque huit cent mille francs, soit de 15 à 16 pour cent des recettes découlant de la vente de ces cartes journalières. Il reste à savoir si les CFF ont dûment pris en compte tous les effets de la campagne lorsqu'ils en ont contrôlé le succès.

Nous nous réservons le droit de faire examiner de manière approfondie les effets des offres à prix réduits, également en ce qui concerne les aspects de marketing et l'appréciation de telles offres par les voyageurs. Nous estimons, en principe, qu'il est erroné, du point de vue de l'économie d'entreprise, de pratiquer une politique généralisée de bas prix dans les transports publics. Les bonnes prestations des CFF sont estimées par la clientèle, qui est disposée à en payer le juste prix. Si des offres à prix réduits visent des objectifs politiques, il convient d'accorder un mandat dans ce sens à l'entreprise. En revanche, des offres à bon marché, bien conçues et limitées dans le temps, peuvent tout à fait susciter de la sympathie pour les transports publics et améliorer l'utilisation des capacités insuffisamment mises à contribution. Cela exige toutefois un contrôle approfondi de l'efficacité des mesures.

133.2 Trafic-marchandises

Un aperçu de la situation du trafic-marchandises offre des données comparables à celles du trafic-voyageurs.

	1986	1987	1988	Variation en pour-cent par rapport à 1987
Données concernant les produits				
Recettes du trafic-marchandises ¹⁾				
- par tonne (fr.)	26,14	25,95	24,47	- 5,3
- par tonne-kilomètre (ct.)	16,92	16,92	15,51	- 8,3
Taux d'utilisation				
tkm: train-km	273	268	280	4,5
1) Sans de quelconques indemnités				

L'évolution du tonnage des marchandises, favorisée par la conjoncture, est réjouissante. Il a fallu néanmoins que les CFF entreprennent des efforts pour participer à la croissance du marché.

Il semble opportun, notamment pour des raisons écologiques, qu'ils tendent plutôt à maximiser le tonnage transporté. Si l'essor conjoncturel perdure, on peut se demander si la pression sur les prix ne se relâchera pas malgré tout, permettant ainsi d'obtenir à nouveau des prix de transport plus élevés. Des études des CFF sont en cours à ce sujet.

Pour que l'entreprise ne dépende pas des cycles conjoncturels, seules de nouvelles offres de bonne qualité permettront de renforcer à long terme la position des CFF sur le marché. Ceux-ci nous ont déjà renseignés à plusieurs reprises sur leurs projets. Ils prendront bientôt les premières décisions partielles qui s'imposent, notamment au sujet de la stratégie relative à Cargo Domicile.

La promotion de la construction des voies de raccordement et du trafic combiné constitue toujours une importante mesure d'appoint dans la conquête de parts du marché. Tant le nombre des demandes que les contributions allouées ne cessent d'augmenter.

134 Personnel

Les CFF ont budgétisé pour 1988 un effectif de 37 944 collaborateurs. Ils ont estimé que ce dernier était absolument indispensable pour garantir la production régulière des prestations.

En fait, les CFF ont dû affronter des difficultés de recrutement et n'ont pu employer que 37 372 personnes en moyenne annuelle. L'insuffisance de l'effectif a donc porté sur 572 collaborateurs. Les goulets d'étranglement affectent particulièrement la traction et l'accompagnement des trains.

Endépit du manque de personnel, les difficultés d'introduction de l'horaire 1987-1989 ont, pour la plupart, été surmontées grâce aux efforts extraordinaires consentis par les agents.

Comme les tâches des CFF sont exigeantes et qu'elles ne sont pas faciles à accomplir, nous tenons à exprimer notre reconnaissance et nos remerciements à la direction et aux collaborateurs de l'entreprise pour le travail fourni et l'assiduité dont ils ont fait montre pendant toute l'année.

135 Investissements

En 1988, les CFF ont enregistré une véritable poussée des investissements. Conformément aux prévisions budgétaires, la croissance du volume des mises de fonds a dépassé 25 pour cent. Ce taux important met en évidence le retard accumulé par les CFF en matière d'investissement. Comme les investissements nets se montent à 1320 millions de francs, les CFF ont quasiment consacré la moitié des re-

cettes de transport aux mises de fonds. Cette évolution souligne l'exigence de la modernisation des chemins de fer, à laquelle souscrivent le Parlement et le Conseil fédéral.

Un part croissante des investissements se rapporte à la réalisation de **RAIL 2000**. En 1988, elle a atteint 52 millions de francs (budget: 30 mio. de fr.; compte 1987: 28 mio. de fr.). Sur cette somme, 16 millions ont été dépensés pour les véhicules, 12 millions pour la double voie Zoug - Cham et 24 millions pour l'établissement de projets.

Pour le moment, les frais subséquents concernent uniquement la rémunération du capital investi.

2 Partie spéciale

21 Répercussions financières sur la Confédération

Le compte de résultats d'entreprise présente les prestations suivantes de la Confédération.

Tableau 5: Indemnité et aide financière de la Confédération

Prestations financières de la Confédération	1986	1987	1988
	En millions de francs		
Au titre de la législation ordinaire concernant les CFF			
- Transport régional des voyageurs	612	495	514
- Cargo Domicile	50	-	-
- Ferroutage	16 ¹⁾	15	34 ²⁾
- Déficit	357 ¹⁾	-	-
- Prestation d'infrastructure	-	576 ¹⁾	748 ¹⁾
	1035	1086	1296
Au titre d'autres arrêtés fédéraux			
- Allégements tarifaires dans les transports publics	-	55	59
- Transport des automobiles au Simplon	1	1	1
Total	1036	1142	1356
1) Paraît dans le compte financier de la Confédération une année plus tard.			
2) Y compris la commande supplémentaire de 12 millions de francs.			

La prestation d'infrastructure est payée par la Confédération l'année suivante. Durant l'année de comparaison, le montant global figurant dans le compte financier de la Confédération diverge donc du total du tableau 5. Compte tenu du décalage du paiement, le compte financier de la Confédération enregistre les sommes suivantes (en mio. de fr.):

- 1986	980
- 1987	954
- 1988	1186

Le recul de 1987 est surtout imputable à l'adoption du nouveau mandat de prestations. L'indemnisation du transport régional des voyageurs ne contenait plus de part des coûts d'infrastructure. Ces derniers apparaissent uniquement dans la prestation fédérale d'infrastructure de 1988, ce qui explique en partie l'augmentation entre 1987 et 1988.

Les dépenses d'infrastructure sont supérieures aux prévisions budgétaires. Dans la mesure où les CFF ont reconnu assez tôt cette évolution, cette dernière a pu être prise en considération dans le budget de la Confédération pour 1989. Les CFF enregistrent néanmoins des charges d'infrastructure supérieures de 34 millions de francs. Sur cette somme, ils prennent en charge cette année 14 millions en augmentant leur contribution d'infrastructure. Les 20 millions restants correspondent aux coûts, intervenus en 1988, des dégâts causés par les intempéries. C'est pourquoi nous avons été disposés à demander un crédit supplémentaire pour cette différence.

22 Bases légales

Aux termes de l'article 7, lettre c, de la loi sur les CFF (RS 742.31), les comptes annuels et le rapport de gestion doivent être soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 7, lettre c, de la loi fédérale du 23 juin 1944¹⁾ sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1988;
vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 5 avril 1989;

vu le message du Conseil fédéral du 26 avril 1989²⁾,

arrête:

Article premier

¹ Les comptes de 1988 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1988 sont approuvés.

² Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 est approuvé.

Art. 2

Le présent arrêté, qui n'est pas de portée générale, n'est pas soumis au référendum.

32866

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1989 II 234

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1988 du 26 avril 1989

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	89.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.05.1989
Date	
Data	
Seite	234-260
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 792

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.