

90.029

**Message  
concernant les comptes et le rapport de gestion  
des Chemins de fer fédéraux pour 1989**

du 25 avril 1990

---

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 1990 et vous proposons de l'adopter.

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

25 avril 1990

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller

Le chancelier de la Confédération, Buser

---

## Condensé

En 1989, les CFF ont fourni une contribution d'infrastructure de 102 millions de francs et dégagé un excédent de recettes de 70 millions. Ils grèvent également les finances fédérales à raison de 1'465 millions de francs, soit 19 millions de moins que les chiffres budgétisés.

Cela étant, ils ont dépassé les objectifs qui leur étaient assignés, à savoir contribuer par 25 millions aux dépenses d'infrastructure et équilibrer leurs comptes.

Par conséquent, les CFF ont rempli leur mandat. Divers indices de productivité confirment que la contribution d'infrastructure convenue les a obligés à épuiser leur potentiel de production. La charge accrue pesant sur la Confédération exige cependant qu'ils poursuivent leurs efforts visant à améliorer leurs revenus.

Par ailleurs, les résultats suivants des comptes 1989 doivent être particulièrement mis en évidence comparativement à ceux de 1988: Dans le secteur des voyageurs, le nombre des personnes transportées a subi une légère hausse (+ 0,1 %), atteignant ainsi 259,5 millions de voyageurs; les revenus de ce trafic se sont élevés à 1370,1 millions (+ 6,6 %). Quant au secteur des marchandises, il a enregistré des taux de croissance plus importants. Le tonnage et les revenus ont augmenté de 5,4 pour cent pour s'établir respectivement à 50,8 millions de tonnes et à 1243,3 millions de francs. Les charges de personnel se sont alourdies de 5 pour cent pour s'inscrire à 2776,8 millions. S'agissant des investissements bruts, les CFF ont dépensé 1630,6 millions, soit 8,1 pour cent de plus qu'en 1988.

## Message

### 1 Partie générale

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 30 mars 1990 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1989.

### 11 Aperçu des principaux résultats

Les principaux résultats de l'exercice se présentent comme il suit:

#### 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	
	1988	1989	1989	les comptes 1988	le budget 1989
	en millions d'unités			en pour-cent	
Trafic-voyageurs					
- Trains kilomètres	90,7	90,8	91,0	+ 0,3	+ 0,2
- Voyageurs transportés	259,3	258,0	259,5	+ 0,1	+ 0,6
- Voyageurs-kilomètres	10'804	10'826	11'034	+ 2,1	+ 1,9
Trafic-marchandises					
- Trains-kilomètres	26,8	25,8	27,4	+ 2,2	+ 6,2
- Tonnes transportées	48,2	44,7	50,8	+ 5,3	+ 13,6
- Tonnes-kilomètres	7'503	7'022	8'162	+ 8,8	+ 16,2
Entreprise					
- Trains-kilomètres	118	117	119	+ 0,8	+ 1,7
- Effectif du personnel	37'372	38'058	37'338	- 0,1	- 1,9
- Heures de travail	65,8	67	65,7	- 0,2	- 1,9

## Comptes de résultats

### a) Compte de résultats d'entreprise

Tableau 2: Données du compte de résultats d'entreprise

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1988	1989	1989	les comptes 1988	le budget 1989
	en millions de francs			en pour-cent	
Produits de transport	3013,0	3048,6	<b>3172,4</b>	5,3	4,1
- Trafic-voyageurs	1285,8	1329,0	<b>1370,1</b>	6,6	3,1
- Trafic-marchandises	1179,3	1160,6	<b>1243,3</b>	5,4	7,1
- Indemnités pour les prestations de ser- vice public	547,9	559,0	<b>559,0</b>	2,0	-
Produits accessoires Propres prestations	535,1	508,7	<b>541,3</b>	1,2	6,4
pour le compte des investissements	216,5	211,0	<b>245,5</b>	13,4	16,4
Prestations pour ordres de magasin	115,8	126,0	<b>94,1</b>	-18,7	25,3
Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	883,2	894,5	<b>949,9</b>	7,6	6,2
Autres produits	34,5	31,6	<b>42,1</b>	22,0	33,2
<b>Total des produits</b>	<b>4798,1</b>	<b>4820,4</b>	<b>5045,3</b>	<b>5,2</b>	<b>4,7</b>
Charges du personnel	2644,9	2812,2	<b>2776,8</b>	5,0	1,3
Frais de choses	1058,3	1080,4	<b>1062,7</b>	0,4	1,6
Amortissements	541,3	539,1	<b>568,9</b>	5,1	5,5
Intérêts	255,3	281,8	<b>336,5</b>	31,7	19,4
Gros entretien ré- sultant d'ordres d'investissement	96,1	75,0	<b>113,1</b>	17,7	50,8
Contribution d'in- frastructure versée à la Confédération	135,0	25,2	<b>102,0</b>	-24,4	304,8
Autres charges	24,8	6,7	<b>15,3</b>	-38,3	128,4
<b>Total des charges</b>	<b>4755,9</b>	<b>4820,4</b>	<b>4975,3</b>	<b>4,6</b>	<b>3,2</b>
Excédent des produits	42,2	-	<b>70,0</b>	.	.
Déficit	-	-	-	.	.

## b) Compte de résultats d'infrastructure

**Tableau 3:** Données du compte de résultats d'infrastructure

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1988	1989	1989	les comptes 1988	le budget 1989
	en millions de francs			en pour-cent	
Amortissements	260,4	266,5	<b>281,2</b>	8,0	5,5
Intérêts	151,0	163,0	<b>197,5</b>	30,8	21,2
Entretien ordinaire	389,7	395,0	<b>394,8</b>	1,3	- 0,1
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	82,1	70,0	<b>76,4</b>	- 6,9	9,1
<b>Total des charges</b>	<b>883,2</b>	<b>894,5</b>	<b>949,9</b>	<b>7,6</b>	<b>6,2</b>
Contribution d'infrastructure des CFF	135,0	25,2	<b>102,0</b>	-24,4	304,8
Prestations d'infrastructure (solde) Confédération	748,2	869,3	<b>847,9</b>	13,2	- 2,5
<b>Total des produits</b>	<b>883,2</b>	<b>894,5</b>	<b>949,9</b>	<b>7,6</b>	<b>6,2</b>

## Compte des investissements

Tableau 4: Résultats du compte des investissements

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1988	1989	1989	les comptes 1988	le budget 1989
	en millions de francs			en pour-cent	
Investissements bruts	1509,0	1615,6	<b>1630,6</b>	8,1	0,9
Contributions de tiers	189,2	156,0	<b>122,1</b>	-35,5	-21,7
Investissements nets (à la charge des CFF)	1319,8	1459,6	<b>1508,5</b>	14,3	3,4
Dont: RAIL 2000 (brut) <sup>1)</sup>	52,0	43,0 <sup>2)</sup>	<b>92,9</b>	78,7	116,0

1) Y compris les investissements ordinaires déclenchés par RAIL 2000

2) Sans véhicules

## 12 Appréciation succincte des principaux résultats

### Les CFF ont atteint les objectifs qui leur ont été assignés

Pour le message sur le budget 1989 des CFF, le Conseil fédéral et les Chambres ont assigné aux CFF les objectifs suivants:

- a. Ils doivent équilibrer leurs comptes
- b. après avoir été indemnisés de leurs prestations de service public (PSP, 559 mio. de fr.) et
- c. après avoir contribué pour 25 millions de francs à leurs dépenses d'infrastructure.

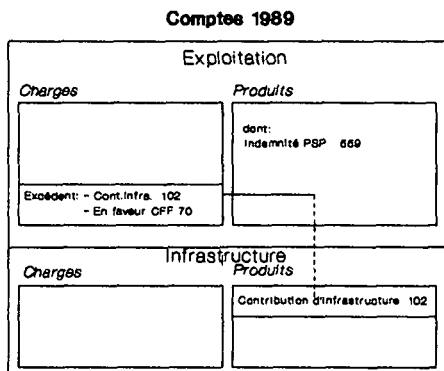
Cela étant, la charge pesant sur la Confédération atteint 1483 millions de francs. Elle comprend:

- 869 millions pour les dépenses d'infrastructure non couvertes par les CFF
- 559 millions au titre de l'indemnité pour les prestations de service public selon le mandat de prestations 1987 et

- 55 millions au titre des allégements tarifaires (FF 1986 III 401).

Les comptes 1989 montrent que les CFF ont rempli la mission qui leur a été confiée.

Figure 1: Réalisation des objectifs au vu des comptes 1989



Les CFF ont réalisé un "excédent" de 172 millions de francs, alors que la somme prévue était de 25 millions. Comme convenu, l'indemnité est de 559 millions.

Ils sont donc à même de fournir non pas 25, mais 102 millions pour les dépenses d'infrastructure et peuvent encore attribuer 70 millions aux réserves.

La figure 1 ne correspond pas à une présentation correcte du point de vue comptable. Elle ne remplace pas le compte de résultats de l'entreprise. Elle vise plutôt à mettre en évidence les principales répercussions du point de vue politique. Certaines rubriques ne se trouvent donc pas dans le compte susmentionné. La version correcte sur le plan comptable, jugée appropriée par l'organe de contrôle externe des CFF, figure en annexe avec son commentaire.

### Charge accrue pour la Confédération

Le volume du trafic assuré par les CFF a été plus élevé que prévu, ce qui a augmenté les charges. C'est pourquoi il importe non seulement de savoir si les objectifs proprement dits ont été atteints, mais aussi comment la charge pour la Confédération a évolué.

Figure 2: Charge pesant sur la Confédération en raison des CFF

Comptes 1989		Versements de la Conf. en fav. des CFF			
Exploitation		Prestations fédérales			
Charges	Produits	Budgetaire	Comptable	Diff.	
Exécédent: - Cont'Infra. 102 - En faveur CFF 70	Sont: Indemnité PSP 669	66	67	+ 2	
		Indemnité pour les PSP	669	669	--
Charges	Infrastructure Produits				
	Contribution d'infrastructure 102	Prestation d'infrastructure de la Confédération (diff. charge d'infrastructure et la contrib. d'infrastructure des CFF)	899	848	- 21
		<b>Total</b>	<b>1483</b>	<b>1464</b>	<b>- 19</b>

La figure 2 montre que les comptes des CFF grèvent plus lourdement les finances fédérales qu'en 1988, bien que la charge pesant sur la Confédération soit inférieure de 19 millions de francs aux prévisions budgétaires.

Cette situation résulte des discussions avec l'autorité de surveillance. Une contribution d'infrastructure minimale (25 mio. de fr.) était prévue initialement. Elle aurait entraîné un excédent de 147 millions en faveur des CFF et exigé simultanément un crédit supplémentaire équivalent au dépassement des dépenses d'infrastructure, et qui aurait fortement accru la charge de la Confédération.

13            **Appréciation détaillée des résultats comptables**

131           **La part des CPF dans les coûts d'infrastructure  
(contribution d'infrastructure) comme critère  
d'appréciation de leur efficacité**

131.1        **Appréciation de la gestion des CPF**

**Efficacité de la gestion de l'entreprise**

La contribution d'infrastructure est le principal élément d'appréciation de l'efficacité des CPF. Selon les comptes de 1989, les CPF ont fourni une contribution de 102 millions de francs, soit 77 millions de plus que la somme convenue. De plus, ils ont réalisé un excédent de produits de 70 millions.

La contribution d'infrastructure est déterminée lors de l'établissement du budget. En ce qui concerne les mesures concernant le personnel et relevant de la Confédération (notamment la compensation du renchérissement), il n'est fondé que sur des données provisoires. Si nous inscrivons des montants définitifs plus élevés dans le budget de la Confédération, les CPF peuvent, en vertu de l'article 34 de l'ordonnance sur les CPF (RS 742.311), demander que le montant de la contribution soit revu.

Les CPF y ont renoncé: les frais supplémentaires atteignent 20 millions de francs, auxquels s'ajoute une réserve de 4,5 millions pour les jours de repos et de compensation non touchés.

Ces deux sommes sont toutefois supérieures à la diminution des coûts de 35 millions, imputable au fait que les CPF n'ont pas pu recruter le personnel nécessaire ou l'ont fait plus tard que prévu.

La différence profite donc aux CPF qui ont même pu augmenter leur contribution d'infrastructure.

Malgré cette hausse, l'entreprise a réalisé un excédent de produits de 70 millions de francs.

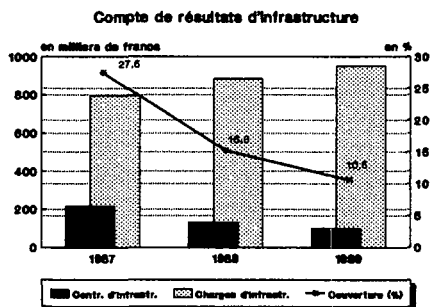
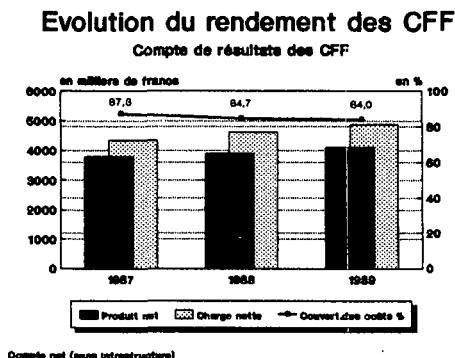
## Rendement des CFF

Outre l'efficacité de la gestion, le rendement de l'entreprise joue aussi un rôle important lors de l'appréciation des résultats. Il détermine, en effet, l'ampleur de la charge que la Confédération supporte en raison des CFF.

Selon l'esprit du mandat de prestations, le rendement de l'entreprise reflète moins son efficacité économique que les conditions cadres auxquelles les CFF sont soumis.

Par rapport aux années précédentes, les principaux indices du rendement se présentent de la manière suivante:

Figure 3: Evolution du rendement des CFF



Bien que les objectifs aient été atteints, les taux de couverture

- des coûts globaux (produits sans les prestations de la Confédération pour l'infrastructure / charges sans la contribution d'infrastructure), et
- des coûts d'infrastructure

ont encore baissé, le premier de 84,7 à 84 pour cent et le second de 15,3 à 10,5 pour cent.

Quoi qu'il en soit, le rendement des CFF s'est quelque peu stabilisé à l'heure actuelle. L'avenir dira si ce résultat découle surtout de la conjoncture favorable. En tout cas, il importe de continuer d'appliquer systématiquement les mesures de rationalisation correspondant aux dispositions prévues pour 1990-1994.

### **131.2 Vérification approfondie de l'efficacité des CFF**

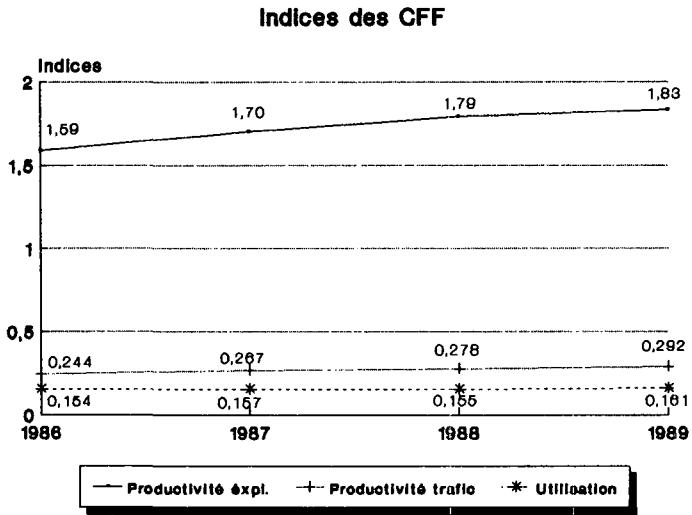
En fin de compte, il ne suffit pas de vérifier que les CFF ont atteint leurs buts pour apprécier intégralement leur efficacité économique. Il se peut toujours que les objectifs soient fixés à un niveau insuffisamment élevé.

L'efficacité économique de l'entreprise se mesure d'après

- les indices de productivité et le taux d'utilisation;
- les considérations relatives au rendement des trafics marchandises et voyageurs;
- la comparaison des résultats comptables et des valeurs budgétisées,
- les investissements.

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

Figure 4: Indices des CFF



- a. La productivité de l'exploitation montre le volume de production atteint avec le personnel disponible. La comparaison de ces chiffres avec les données des années précédentes met en évidence une hausse de la productivité. Les CFF ont exigé de leur personnel un engagement plus grand et plus rationnel.
- b. Pour déterminer la productivité en matière de trafic, on compare les heures de travail du personnel aux prestations de transport demandées (vkm + tkm/heures de travail).

Cette demande a augmenté plus fortement que l'effectif du personnel. L'engagement supplémentaire demandé aux agents est judiciaire: il a permis de répondre à une demande supplémentaire effective.

- c. Le nombre obtenu en divisant les voyageurs-kilomètres et les tonnes-kilomètres par les trains-kilomètres indique si l'offre a mieux été utilisée que l'année précédente.

Le taux d'utilisation s'est légèrement amélioré. Le marché commence visiblement à faire usage des prestations supplémentaires offertes par l'horaire 1987/89. Cependant, l'augmentation de l'utilisation est restée modeste en regard de celle de l'offre.

2. Même si la productivité et le taux d'utilisation renseignent davantage sur les composantes de l'efficacité économique que les CFF sont à même d'influencer, nous présentons ci-après une appréciation des indices du rendement de l'entreprise. Ce dernier n'a toutefois pas l'importance fondamentale qu'il revêt dans l'économie privée, car les CFF reçoivent une indemnité fixée d'avance et ne disposent guère de marge de manoeuvre quant aux charges de personnel.

Les indices des produits figurent dans les tableaux 5 et 6 des chiffres 133.1 et 133.2

✚ Dans l'ensemble, les CFF ont amélioré leur rendement. Alors que les produits par personne transportée ou par prestation de transport ont augmenté, il a été possible, pour la première fois, d'enrayer la chute des prix dans le secteur des marchandises.

3. Les charges et les produits dépassent les prévisions budgétaires: les premières de 3,2 pour cent, les seconds de 4,7 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 3,1 pour cent dans le secteur des voyageurs, de 7,1 pour cent dans celui des marchandises et de 6,4 pour cent au chapitre des produits accessoires.

Cela signifie que les produits du trafic-marchandises et les produits accessoires ont été estimés de manière assez prudente; l'objectif a été nettement favorable aux CFF. L'augmentation de la contribution d'infrastructure (passage des 25 mio. convenus à 102 mio.) se justifie donc.

Dans le cadre de l'évaluation permanente du processus de budgétisation, l'autorité de surveillance sera dès lors appelée à corriger les budgets à venir.

**Au chapitre des charges**, il y a lieu de mentionner les frais de personnel, le gros entretien et les intérêts.

Le gros entretien est supérieur de 38 millions de francs (+ 50,8 %) aux chiffres du budget. Ce dépassement est dû aux amortissements immédiats de logiciels, qui grèvent le compte d'exploitation et sont donc du ressort des CFF. Remarquons -fait positif- que les CFF n'ont pas dépassé, comme l'année dernière, les prévisions budgétaires concernant le gros entretien de l'infrastructure. Il en va de même de l'entretien ordinaire de celle-ci.

La hausse des charges d'intérêts (+ 54,7 mio. ou + 19,4 % par rapport au budget) n'était pas prévisible. Outre la hausse géné-

rale des taux d'intérêt, les CFF ont dû, conformément à la LPP, rémunérer davantage les fonds de la caisse de pensions et de secours. Leurs charges d'intérêts continueront d'augmenter. Cela ne change rien au fait que l'entreprise doit répondre des frais de capitaux qu'elle a occasionnés.

S'établissant à 35,4 millions de francs, les frais de personnel ne sont inférieurs que de 1,3 pour cent aux prévisions budgétaires. Cette différence relève de la marge d'incertitude affectant cette catégorie de charges très importante.

Divers effets contradictoires y ont contribué: les CFF ont, une fois de plus, estimé 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 deçà de leurs propres prévisions. La réserve ainsi constituée a été partiellement absorbée par des mesures non prévues dans le budget. Nous vous renvoyons à ce propos à leur rapport de gestion (chapitre concernant les résultats financiers et les charges de personnel).

Les réserves budgétaires constatées auparavant en matière de personnel sont donc éliminées dans la mesure du possible.

Les CFF ont alourdi les autres charges en augmentant de 4,5 millions de francs la réserve pour les jours de congé et de compensation non touchés, la faisant ainsi passer à 22,5 millions. Cette mesure leur permet de faire face aux problèmes financiers prévisibles en raison de la sous-dotation en personnel.

4. En approuvant l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous avons créé un instrument permettant d'examiner et de **contrôler** plus particulièrement l'évolution de la **productivité** de l'entreprise.

Ce contrôle est exercé principalement au travers des mécanismes de régulation des investissements. Ces instruments sont déjà élaborés dans une large mesure. L'accent est mis sur la régulation des investissements au moyen de la limitation des fonds disponibles.

Par ailleurs, vu les compétences accordées par l'ordonnance, nous avons demandé aux CFF de préparer un train de mesures pour la période 1990-1994. Les premiers résultats se présentent comme il suit:

Le projet "Présence en surface" mis au point dans l'intervalle, prévoit, dans le secteur des voyageurs, de n'affecter du personnel qu'aux services réalisant un important chiffre d'affaires et de supprimer la dotation en personnel, mais non la desserte, de plus de 200 stations supplémentaires. Pour couvrir de manière optimale leurs zones commerciales, quelques stations ayant des perspectives économiques défavorables garderont néanmoins leur personnel, car elles serviront de "points d'appui" dans la région. Il s'agit de réaliser le projet en temps utile. Il faut, pour cela, pratiquer une politique d'information ouverte vis-à-vis des intéressés. Les CFF doivent évaluer avec les milieux concernés les solutions de rechange pour le maintien des stations. Il serait par exemple concevable que le bureau de poste local ou un "préposé du chemin de fer" rémunéré par la commune assume certaines tâches ferroviaires.

Dans le secteur des marchandises, un système de conteneurisation intermodal (ACTS) permet de simplifier considérablement le transbordement des conteneurs, et ouvre possibilités de rationalisation supplémentaires.

## 5. Conclusion

Les indices de productivité attestent que l'efficacité des CFF est satisfaisante. Il convient cependant d'accorder une attention accrue à la question de l'utilisation.

Dans l'ensemble, les objectifs assignés par le Parlement et le Conseil fédéral ont exigé des efforts de gestion de la part des CFF. Cela étant, ils ont donc rempli leur mandat. Mais, une nouvelle fois, le résultat d'exploitation favorable fait face à un besoin accru de fonds fédéraux. Ceux-ci ont toutefois augmenté moins fortement que lors des années précédentes. Pour le maintien de cette tendance positive, il y a lieu d'emprunter systématiquement la voie des rationalisations et de l'optimisation des produits, tracée dans le cadre du train des mesures 1990-1994.

### **132 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité**

En commandant les prestations de service public, la Confédération dispose d'une autre possibilité d'agir sur l'aménagement des divers secteurs de production des CFF.

#### **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.

#### **Transport régional des voyageurs**

Un changement d'horaire a eu lieu en 1989. L'offre existante a été complétée: diverses lacunes de la cadence ont été supprimées. En 1989, les prestations commandées par la Confédération se sont amplifiées de 2400 km par jour. Les frais d'exploitation supplémentaires

supplémentaires étant insuffisamment couverts, il en est résulté une augmentation de l'indemnité de neuf millions de francs (+ 1,75 %). Cette hausse est faible. Comme l'année précédente, elle est restée nettement inférieure à l'accroissement des charges du personnel et des frais de choses. Cette amélioration relative est imputable au relèvement tarifaire et aux mesures de rationalisation, notamment en matière de triage.

### Ferroutage - Trafic combiné rail/route

Pour prévenir un malentendu largement répandu, nous précisons encore une fois que le terme de "ferroutage" englobe non seulement la chaussée roulante (seulement un tiers environ du ferroutage), mais aussi le trafic combiné non accompagné (semi-remorques et caisses mobiles).

L'essor des tonnages s'est poursuivi. Cette évolution confirme le succès de la stratégie d'expansion que nous appliquons et montre le bien-fondé des décisions relatives à la solution transitoire (corridor de ferroutage).

L'évolution des produits (+ 26,0 %) peut être qualifiée de satisfaisante par rapport à l'année précédente. La grande demande a justifié, comme nous l'avons déjà mentionné dans notre message sur le budget 1990 des CFF, que le "rabais spécial du Saint-Gothard" de 50 francs par envoi soit réduit de moitié à partir du 1er juillet 1989 et supprimé à partir du 1er janvier 1990. On peut donc supposer que le résultat du ferroutage s'en trouvera amélioré.

L'augmentation de l'indemnité pour ce trafic (+ 2 mio. de fr.) résulte principalement de la dernière paire de trains supplémentaires commandée en 1989 par la Confédération.

### **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 que la détermination "objective" de cette indemnité n'est possible qu'avec une certaine marge de manoeuvre. Les mesures de gestion recouvrent, en effet, les répercussions des mesures tarifaires. C'est pourquoi nous sommes convenus, comme l'année précédente, d'indemniser le trafic-voyageurs des CFF d'après le montant établi pour 1987 (41 mio. de fr.). Dans le secteur des marchandises, on peut tabler sur le montant effectif (16 mio. de fr.).

L'OFT a commandé une étude sur l'efficacité des mesures tarifaires. Ses résultats font actuellement l'objet d'une analyse. Celle-ci confirme que la politique tarifaire doit être examinée très soigneusement si elle est appelée à servir d'instrument pour modifier la répartition modale du trafic. Par ailleurs, après avoir procédé à une analyse définitive, nous vous présenterons en temps opportun une proposition de révision de l'arrêté fédéral de 1986.

### **133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise**

La responsabilité des autres secteurs de l'entreprise incombe exclusivement aux CFF. La Confédération ne peut et ne veut intervenir que si l'objectif global de l'entreprise est touché 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:

Tableau 5: Rendement du trafic-voyageurs

	1986	1987	1988	1989	Variation en pour- cent par rapport à 1988
<b>Données concernant les produits</b>					
Produit <sup>1)</sup> dans le trafic-voyageurs					
- par course (fr.)	5,16	4,79 <sup>2)</sup>	4,85	5,16	+ 6,4
- par voyageur-kilomètre (ct.)	12,65	11,56 <sup>2)</sup>	11,63	12,14	+ 4,4
<b>Taux d'utilisation</b>					
vkm: train-km	116,0	124,3	119,1	121,2	+ 1,8
1) Produit du transport des personnes					
2) Baisse imputable aux mesures tarifaires de la Confédération					

Les explications ci-après se rapportent à l'ensemble du transport des voyageurs. Le nouveau système financier et comptable permettra désormais de distinguer le transport des voyageurs sur de longues distances du transport régional.

Les indices des produits se sont nettement améliorés en 1989. Le relèvement tarifaire du 1er avril 1989 y a contribué de manière déterminante. Cela prouve que l'augmentation des prix était supportable. A l'avenir également, elle devra rester une mesure importante pour améliorer le rendement. Il faudra non seulement adapter le niveau des tarifs au moins au renchérissement, mais aussi différencier les prix en fonction de la qualité de l'offre et de l'utilisation des prestations.

Bien que l'offre ait été élargie, le nombre des voyageurs est resté au niveau de l'année précédente. Le taux d'utilisation mesuré en voyageurs-kilomètres par train-kilomètre, s'est en revanche légèrement amélioré.

Nous saluons et estimons les efforts de marketing déployés par les CFF. Compte tenu de toutes les innovations de ces dernières années, il s'agit maintenant de consolider l'offre actuelle en vue d'améliorer l'utilisation. La gamme des prestations offertes ne saurait être développée uniquement à cause de RAIL 2000. Il faut, en effet, toujours tenir compte du marché.

Nous ordonnerons à ce sujet davantage de contrôles d'efficacité. A titre d'essai-pilote, les CFF devront démontrer la rentabilité des trains-hôtels.

### 133.2 Trafic-marchandises

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

Tableau 6: Rendement du trafic-marchandises

	1986	1987	1988	1989	Variation en pour- cent par rapport à 1988
<b>Données concernant les produits</b>					
<b>Recettes du trafic-marchandises<sup>1)</sup></b>					
- par tonne (fr.)	26,14	25,95	24,47	24,47	-, -
- par tonne-kilomètre (ct.)	16,92	16,92	15,72	15,23	- 3,1
<b>Taux d'utilisation</b>					
<b>t/km: train-km</b>	273 t/train	268 t/train	280 t/train	298 t/train	+ 6,6

<sup>1)</sup> Sans l'indemnité pour le ferroutage

L'essor de l'économie a entraîné une croissance réjouissante des tonnages qui ont, pour la première fois, dépassé la barre des 50 millions de tonnes. Dans tout leur secteur marchandises, les CFF ont enregistré à peu près la même hausse, tant pour les produits que pour les volumes transportés (5,4% et 5,3%). Ils ont ainsi stabilisé leur rendement. De plus, ils ont davantage amélioré leur taux d'utilisation que dans le trafic-voyageurs.

Cela renforce notre opinion, déjà exprimée, selon laquelle les CFF peuvent mener une politique des prix plus active, même dans le trafic-marchandises. Les tarifs adaptés dans l'intervalle montreront l'ampleur de la marge de manoeuvre disponible.

Les divers efforts entrepris pour promouvoir le trafic combiné se révèlent toujours plus bénéfiques. Aujourd'hui déjà, 35 pour cent de l'ensemble du trafic de transit concernent ce genre de transport axé sur l'avenir. Vu la croissance du trafic de transit, la solution transitoire fondée sur le trafic combiné revêt une très grande importance. Les goulets d'étranglement apparaissent aujourd'hui déjà.

L'essor du trafic les a aggravés. Les CFF doivent examiner s'ils ne peuvent être supprimés en partie au détriment du trafic régional, très déficitaire. Il vaut certainement la peine d'étudier de cas en cas si, pour répondre aux exigences du trafic-marchandises, certains trains régionaux ne devraient pas être remplacés par des autobus. Il importe d'autant plus de fixer des priorités que le trafic-marchandises offre une meilleure couverture des coûts et que les clients de ce service ne retournent plus guère vers les CFF une fois qu'ils en ont été écartés.

Pour obtenir de bons résultats du trafic-marchandises non seulement dans une conjoncture favorable, les CFF doivent s'adapter aux mutations du marché. L'offre de CARGO 2000 (cf. message sur le budget 1990) sert de base à cet objectif. Certaines études de détail ne sont toutefois pas encore terminées. Malgré le retard accumulé, la stratégie en question pourra vraisemblablement être soumise à notre approbation avant la fin de l'année 1990.

## 134 Personnel

Les CFF ont budgétisé pour 1989 un effectif de 38'058 collaborateurs, qu'ils estiment absolument indispensable pour garantir l'offre régulière des prestations, mais aussi pour assurer la relève.

En fait, les CFF ont été confrontés à des difficultés de recrutement et n'ont pu employer que 37'338 personnes en moyenne annuelle. L'insuffisance de l'effectif a été de 720 collaborateurs. Elle a donc augmenté de 150 personnes.

En dépit du manque de personnel, les agents ont réussi, au prix d'efforts exceptionnels, à assurer une nouvelle augmentation de l'offre. Etant donné cette évolution, d'autres mesures de rationalisation sont indispensables, ne serait-ce que pour alléger leur tâche.

Comme les missions 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'engagement dont ils ont fait montre pendant toute l'année.

## 135 Investissements

En plafonnant les dépenses d'investissement, nous nous sommes dotés d'un nouvel instrument de gestion. Les CFF n'ont pas respecté l'objectif que nous leur avons fixé, puisqu'ils ont dépassé de 49 millions de francs la somme de 1460 millions prévue pour les investissements nets. Malgré ce léger dépassement, nous sommes disposés à recourir systématiquement au plafonnement des mises de fonds. C'est pourquoi nous exigeons des CFF une compensation correspondante pour 1990.

Une part croissante du volume des investissements est imputable à la réalisation de **RAIL 2000**. En 1989, elle s'est élevée à 92,9 millions de francs, y compris les véhicules et les investissements ordinaires liés à RAIL 2000 (budget: 43 mio. de fr., sans les véhicules; comptes 1988: 52 mio. de fr.). Sur cette somme, 32 millions se rapportent aux véhicules, 16 millions à la double voie Zoug - Cham et 27 millions à l'établissement des projets. Pour le moment, les coûts subséquents sont encore faibles et concernent uniquement la rémunération du capital investi (total cumulé en 1989: 7,1 mio. de fr.).

En réalisant RAIL 2000, les CFF peuvent, malgré le plafonnement des investissements ordinaires, poursuivre la modernisation demandée par le Parlement et le Conseil fédéral.

### **136 Avenir du mandat de prestations 1987**

En égard à l'ampleur accrue des investissements, la commission des finances du Conseil des Etats a demandé que le Parlement bénéficie d'un plus grand pouvoir de co-décision. Une telle exigence est compréhensible. Nous sommes donc disposés à examiner les mesures qui s'imposent. Celles-ci devront toutefois respecter la liberté de gestion des CFF.

Le conseil d'administration de l'entreprise serait le premier organisme à être touché par le regain d'influence de l'Assemblée fédérale. Sa position sera revue lors de l'élaboration du nouveau mandat de prestations.

Un postulat de la Commission des transports et du trafic du Conseil des Etats va dans le même sens. Il demande que les structures de direction des CFF fassent l'objet d'un réexamen.

Les travaux ad hoc sont entrepris au sein de l'administration. Cela vaut en général pour le mandat 1987, étant donné qu'aujourd'hui déjà, d'aucuns mettent en doute ses possibilités d'application.

Comme on s'attendait à ce que les CFF fournissent une contribution **notable** à leurs dépenses d'infrastructure, la situation a mal été évaluée.

Le mandat constitue néanmoins un important instrument de gestion pour la Confédération. La possibilité de fixer aux CFF des objectifs clairs dans différents domaines a eu également des effets positifs. Etant donné que la contribution d'infrastructure est faible, la tâche s'en trouve facilitée. Il a fallu et il faut désormais tout mettre en oeuvre pour que cette contribution ne devienne pas négative. La nouvelle responsabilité de la Confédération pour toute l'infrastructure des transports, rail et route, permet également une coordination globale.

Un futur mandat devra tenir compte de cette évaluation. Une solution transparente sera primordiale. Cela vaut pour la communication vers l'extérieur et pour la définition claire de la responsabilité quant aux résultats obtenus.

## **2      Partie spéciale**

### **21     Répercussions financières pour la Confédération**

Le compte de résultats de l'entreprise comprend les prestations suivantes de la Confédération.

Tableau 7: Indemnité et aide financière de la Confédération

Prestations financières de la Confédération	1986	1987	1988	1989
	En millions de francs			
Au titre de la législation ordinaire concernant les CFF				
- Transport régional des voyageurs	612	495	514	523
- Cargo Domicile	50	-	-	-
- Ferroutage	16 <sup>1)</sup>	15	34 <sup>2)</sup>	36
- Déficit	357 <sup>1)</sup>	-	-	-
- Prestation d'infrastructure	-	576 <sup>1)</sup>	748 <sup>1)</sup>	848
	1035	1086	1296	1407
Autres arrêtés fédéraux				
- Allègements tarifaires dans les transports publics	-	55	59	57
- Transport des automobiles au Simplon	1	1	1	1
<b>Total</b>	<b>1036</b>	<b>1142</b>	<b>1356</b>	<b>1465</b>

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, la montant global figurant dans le compte financier de la Confédération diverge donc du total du tableau 5. Compte tenu du décalage du paiement, ce compte financier de la Confédération enregistre les sommes suivantes (en mio. de fr.):

- 1987     954
- 1988    1186
- 1989    1365

## 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.

**Mode d'exécution du mandat de 1987**

1. Les résultats du compte des investissements n'influent qu'indirectement sur le compte de résultats de l'entreprise. Il fournit uniquement les données de base relatives aux coûts annuels des investissements (intérêts et amortissements).
2. Selon le mandat de prestations 1987, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure.

Comme ils 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 leurs compte de résultats d'entreprise<sup>1</sup>). La part des amortissements, des intérêts et de l'entretien de l'infrastructure est imputée ensuite dans le compte de résultats d'infrastructure<sup>2</sup>). Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise<sup>3</sup>).

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<sup>4</sup>). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit<sup>5</sup>). La prestation d'infrastructure de la Confédération<sup>6</sup>) représente la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF.

La figure ci-après présente le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure (exemple: comptes 1989, en mio. de fr.).

**Comptes de résultats d'entreprise**

<b>Charges 1)</b>	(4975,3)
Frais de personnes	
Frais de choses	
Amortissements	
Intérêts	
Gros entretien	
Autres charges	
<b>Parts</b>	
	(949,9)
<b>Contribution d'infrastr.<sup>4)</sup></b>	
	(102,0)
<b>Excédent des produits</b>	(70,0)
<b>Produits</b>	(5045,3)
Trafic-voyageurs/trafic-marchandises	
Indemnité	
Produits accessoires	
Propres prestations (compte invest., magasin)	
Autres produits	
<b>Prestations pour compte de résultats<sup>3)</sup> d'infrastructure</b>	
	(949,9)
<b>Déficit éventuel</b>	--

**Cpte de résultats d'infrast.**

<b>Charges 2)</b>	Amortissements (949,9)
	Intérêts
	Entretien ord./ gros entretien résultant d'ordres d'invest.
<b>Produits</b>	
	Contribution d'infrastr. CFF <sup>5)</sup> (102,0)
	Prestations d'infrast. <sup>6)</sup> Confédération (solde: 847,9)

# Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1989

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 7, lettre c, de la loi fédérale du 23 juin 1944<sup>1)</sup> sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1989;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF, le 30 mars 1990;

vu le message du Conseil fédéral du 25 avril 1990<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

<sup>1</sup> Les comptes de 1989 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1989 sont approuvés.

<sup>2</sup> Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1989 est approuvé.

## **Art. 2**

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

33618

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> FF 1990 II 654

## **Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1989 du 25 avril 1990**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	90.029
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	29.05.1990
Date	
Data	
Seite	654-683
Page	
Pagina	
Ref. No	10 106 176

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.