

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1991**

du 29 avril 1992

Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous soumettons à votre approbation le projet d'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1991.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

29 avril 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, e.r. Casanova

Condensé

Pour la première fois depuis l'entrée en vigueur du mandat de prestations 1987, les recettes des CFF n'ont pas suffi à couvrir les dépenses. La contribution d'infrastructure convenue étant de 45 millions de francs, les CFF doivent enregistrer en 1991 un déficit de 28.6 millions. Par ailleurs, ils grevent les finances fédérales à raison de 1873 millions, soit près de 10 pour cent de plus (169 mio. de fr.) que l'année précédente.

L'objectif fixé par le Conseil fédéral et le Parlement n'a donc pas été atteint. Le résultat aurait même empiré et le déficit augmenté si les CFF n'avaient pas prélevé 56,7 millions sur leurs provisions.

Dans le secteur des voyageurs, les produits (1571,8 mio. de fr.) se sont améliorés de 10,5 pour cent (149 mio. de fr.) par rapport à l'année précédente. Cette progression réjouissante dépasse nettement les prévisions du budget. Le trafic-marchandises a, en revanche, évolué de manière décevante, ce qui s'explique en partie par la situation conjoncturelle. Avec 1308,6 millions, ses produits sont certes légèrement supérieurs au montant de l'année précédente, bien qu'ils n'aient pas atteint la valeur budgétisée (-40 mio. de fr.).

Une fois de plus, les frais de personnel ont subi une forte hausse. L'augmentation de l'allocation de renchérissement et des salaires réels du personnel fédéral a entraîné une dépense supplémentaire de 272 millions de francs. Le CFF ont en outre augmenté leur effectif. Les charges d'intérêt ont aussi grevé davantage les comptes que l'année précédente. Mais c'est surtout dans le secteur du gros entretien que de grands amortissements directs, inattendus, d'investissements non activables ont pesé lourdement dans la balance.

Dans l'ensemble, les investissements sont restés inférieurs aux prévisions. Les CFF ont cependant investi en 1991 pour 2088,5 millions de francs, soit 8,1 pour cent de plus que l'année précédente. Le plafond que nous avons fixé à 1550 millions pour les investissements ordinaires a certes été légèrement dépassé, mais les mises de fonds prévues pour les grands projets, tels que RAIL 2000 et le couloir de ferroutage (solution transitoire) sont restées inférieures aux valeurs budgétisées. Les dépenses concernant ce couloir s'amplifieront particulièrement en 1992 et en 1993.

Message

1 Partie générale.

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 2 avril 1992 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1991.

De larges couches de la population apprécient à leur juste valeur les prestations des CFF. Nous nous rendons compte également de leur importance et nous remercions la direction de l'entreprise et ses collaborateurs de leur travail exigeant et pas toujours facile.

11 Aperçu des principaux résultats

111 Production et prestations de trafic

Tableau 1

Production et prestations de trafic	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1990	1991	1991	les comptes	le budget
	en millions d'unités			en pour-cent	
Trafic-voyageurs:					
- Trains-kilomètres 1)	94,7	97,5	96,3	1,7	-1,2
- Voyageurs transportés	264,0	267,0	271,4	2,8	1,6
- Voyageurs-kilomètres	11061,0	11475,0	12383,2	12,0	7,9
Trafic marchandises:					
- Trains-kilomètres 1)	27,1	29,2	28,6	5,5	-2,1
- Tonnes transportées	51,8	54,1	50,7	-2,1	-6,3
- Tonnes-kilomètres	8303,0	8662,3	8108,0	-2,3	-6,4
Entreprise:					
- Trains-kilomètres 1)	122,4	126,7	124,9	2,0	-1,4
- Effectif du personnel	37694,0	38699,0	38419,0	1,9	-0,7
- Heures de travail	66,3	68,1	67,6	2,0	-0,7

1) Les chiffres pour 1991 ont, pour la première fois, été calculés par des moyens informatiques et ne sont donc comparables qu'en partie aux valeurs approximatives de l'année précédente.

a Compte de résultats d'entreprise

Tableau 2

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1990	1991	1991	les comptes le budget	1991
	en millions de francs			en pour-cent	
Produits de transport	3301,0	3514,3	3530,4	6,9	0,5
- Trafic-voyageurs	1422,8	1516,0	1571,8	10,5	3,7
- Trafic-marchandises	1286,2	1348,3	1308,6	1,7	-2,9
- Indemnité pour les prestations de service public	592,0	650,0	650,0	9,8	0,0
Produits accessoires	593,1	593,7	659,6	11,2	11,1
Propres prestations pour le compte des investissements	264,4	306,0	267,0	1,0	-12,7
Prestations pour ordres de magasin	68,9	77,0	63,7	-7,5	-17,3
Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	1089,5	1155,0	1227,8	12,7	6,3
Prélèvement sur les provisions	0,0	0,0	56,7		
Autres produits	49,7	73,7	76,8	54,5	4,2
Total des produits	5366,6	5719,7	5882,0	9,6	2,8
Charges du personnel	3005,7	3207,4	3277,7	9,0	2,2
Frais de choses	1134,3	1204,7	1205,1	6,2	0,0
Amortissements	597,8	656,7	640,3	7,1	-2,5
Intérêts	459,7	476,9	556,6	21,1	16,7
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	118,0	120,0	173,1	46,7	44,2
Contribution d'infrastructure versée à la Confédération	37,0	45,0	45,0	21,6	0,0
Autres charges	11,4	9,0	12,8	12,3	42,2
Total des charges	5363,9	5719,7	5910,6	10,2	3,3
Excédent des produits	2,7	0,0	-	.	.
Déficit	-	-	-28,6	.	.

b. Compte de résultats d'infrastructure

Tableau 3

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1990	1991	1991	les comptes 1990	le budget 1991
	en millions de francs			en pour-cent	
Amortissements	289,1	320,5	313,4	8,4	-2,2
Intérêts	269,7	283,5	322,9	19,7	13,9
Entretien ordinaire	444,6	466,0	466,0	4,8	0,0
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	86,1	85,0	125,5	45,8	47,6
Total des charges	1089,5	1155,0	1227,8	12,7	6,3
Contribution d'infra- structure des CPF	37,0	45,0	45,0	21,6	0,0
Prestations d'infra- structure (solde) Confédération	1052,5	1110,0	1182,8	12,4	6,6
Total des produits	1089,5	1155,0	1227,8	12,7	6,3

Tableau 4

	Comptes Budget		Comptes		Différence avec	
	1990	1991	1991	1990	le budget	1991
	en millions de francs			en pour-cent		
Investissements bruts	1932,2	2264,9	2088,5	8,1	-7,8	
Contributions de tiers	157,4	57,7	52,9	-66,4	-8,3	
Investissements nets (à la charge des CFF)	1774,8	2207,2	2035,6	14,7	-7,8	
dont						
- Investissements ordinaires	1519,7	1550,0	1567,5	3,1	1,1	
- Rail 2000	74,5	144,0	92,7	24,4	-35,6	
- Corridor de ferrouitage	121,1	343,5	267,8	121,1	-22,0	
- Divers 1)	59,5	169,7	107,6	80,8	-36,6	

1) Y compris notamment l'acquisition de biens-fonds (imputation encore pendante) et les investissements rentables (utilisation commerciale)

12 Appréciation succincte des principaux résultats

Nous vous présentons ci-après brièvement la mesure dans laquelle les CFF ont atteint les objectifs que le Conseil fédéral et les Chambres ont fixés dans le message relatif au budget 1991. Nous vous indiquons également les conséquences financières qui en résultent pour la Confédération.

121 Objectifs

Compte tenu du mandat 1987, actuellement en vigueur, le Conseil fédéral et le Parlement ont assigné aux CFF les objectifs suivants dans le cadre du message sur le budget 1991:

- a. ils doivent équilibrer leurs comptes;
- b. après avoir été indemnisés de leurs prestations de service public (PSP, 650 mio. de fr.) et
- c. après avoir contribué pour 45 millions de francs à leurs dépenses d'infrastructure.

Cela étant, la charge pesant sur la Confédération devait atteindre environ 1800 millions de francs. Elle comprenait:

- 1100 millions pour les dépenses d'infrastructure non couvertes par les CFF.
- 650 millions au titre de l'indemnité pour les prestations de service public dans le transport régional des voyageurs (600) et dans le ferroutage (50), et
- 39 millions au titre des allègements tarifaires selon l'arrêté fédéral particulier (FF 1986 III 401), ce qui représente une réduction considérable par rapport aux années précédentes, ainsi qu'un million de francs pour le transport des automobiles au Simplon.

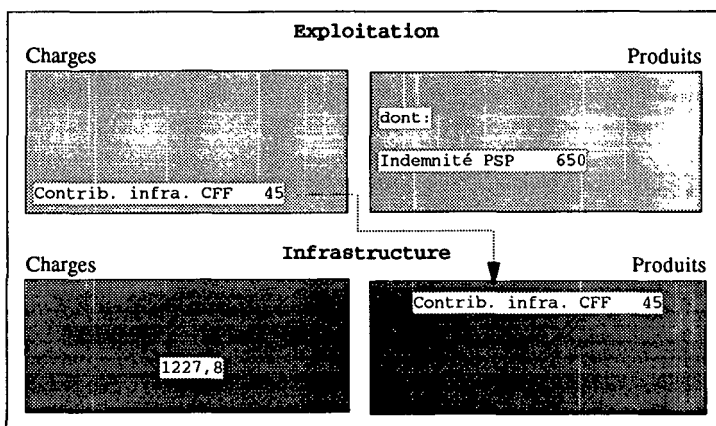
122 Résultats

Le résultat comptable de 1991 montre que les CFF n'ont pas pu atteindre les objectifs financiers. De plus, la charge de la Confédération dépasse la prévision budgétaire. Même si l'on tient compte des contributions fédérales, les CFF doivent pour la première fois enregistrer un déficit (environ 29 mio. de fr.) sous le régime du mandat 1987. Sans la dissolution de provisions, il aurait atteint quelque 86 millions de francs.

122.1 Objectifs de l'entreprise

La figure 1 ne correspond pas à une présentation correcte du point de vue comptable (voir à ce sujet l'annexe). Elle illustre toutefois les répercussions, pertinentes sur le plan politique, du mandat 1987.

Figure 1



Exploitation: Les CFF ont fourni la contribution minimale (45 mio. de fr.) exigée pour l'utilisation de l'infrastructure, mais ils n'ont pas réussi à équilibrer leurs comptes. Bien plus, les produits réalisés n'ont pas suffi à couvrir les coûts d'exploitation. L'utilisation de certaines provisions (56,7 mio. de fr.) a eu pour effet que le déficit a été ramené à 28,6 millions de francs.

Infrastructure: Le budget des CFF prévoyait des coûts d'infrastructure de 1155 millions de francs. En raison de la hausse des intérêts, on a cependant enregistré des coûts supplémentaires d'environ 35 millions, portant le total des coûts à 1190 millions. Le montant prévu initialement (1110 mio. fr.) dans le budget de la Confédération pour 1992 a donc passé à 1145 millions (les prestations fédérales pour l'infrastructure sont versées après coup).

Pourtant, même le nouveau cadre financier (1190 mio. de fr.) s'est révélé insuffisant. Les coûts d'infrastructure sont passés à 1227,8 millions. La hausse résulte avant tout des plus grands amortissements directs nécessités par les projets de construction (voir aussi le chiffre 122.2 ci-après). En raison du résultat d'exploitation négatif, les CFF n'ont pas été à même de couvrir les frais supplémentaires en fournissant une contribution d'infrastructure plus élevée.

122.2 Charge pour la Confédération

Le déficit de 28,6 millions de francs est à la charge des CFF (provisions résultant d'excédents des exercices antérieurs). Les coûts supplémentaires de l'infrastructure grèvent, en revanche, les finances de la Confédération. Selon le mandat, cette dernière est responsable financièrement de l'infrastructure. Compte tenu de la contribution des CFF, fixée d'avance, elle supporte les charges d'infrastructure. Si les coûts, comme dans le cas présent, dépassent les prévisions budgétaires et si le résultat des CFF exclut le versement d'une contribution d'infrastructure plus élevée, la hausse des dépenses est, en principe, à la charge de la Confédération. Par rapport à l'année précédente, celle-ci a augmenté d'environ 10 pour cent, soit 4 pour cent de plus que la valeur budgétisée.

Figure 2

Comptes 1991

Versements de la Conf. en faveur des CFF

Exploitation		Charges Conf.			
Charges	Produits	BU 91	CO 91	Diff.	
	dont: Indemnité PSP	Indemn. all. tar.	39	39	0
		Transp. aut. Simplon	1	1	0
		Indemnité PSP			
		- Trafic régional	600	600	0
		- Ferroutage	50	50	0
Contrib. infra. CFF 45		Prest. infra. Conf. (Diff. charges infra. et contr. infra CFF) ▲	1110	1183	73
		Total	1800	1873	73

On a mentionné auparavant que la Confédération a augmenté sa prestation d'infrastructure de 1110 à 1145 millions de francs. Malgré tout, le budget a été dépassé à raison de 37,8 millions, ce qui a nécessité un crédit supplémentaire.

La rubrique "Gros entretien" a enregistré des écarts considérables par rapport au budget. Elle englobe les dépenses non activables des ouvrages terminés, par exemple les coûts des constructions provisoires. Toutes les dépenses n'apportant aucune valeur ajoutée doivent être amorties immédiatement. Il est très difficile de budgétiser ce poste de charges, car le *décompte final des grands projets se fait généralement avec beaucoup de retard*. Or les dépenses non activables ne peuvent être déterminées que sur cette base. L'écart par rapport au budget s'explique par le fait qu'en 1991, on a présenté plus de décomptes et des décomptes plus élevés que ce qu'on avait supposé en fonction des années précédentes. Par suite du futur décompte de projets assez importants, les dépenses pour le gros entretien résultant d'ordres d'investissement enregistreront une tendance à la hausse.

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 efficacité

131.1 Résultat des CFF par rapport aux objectifs

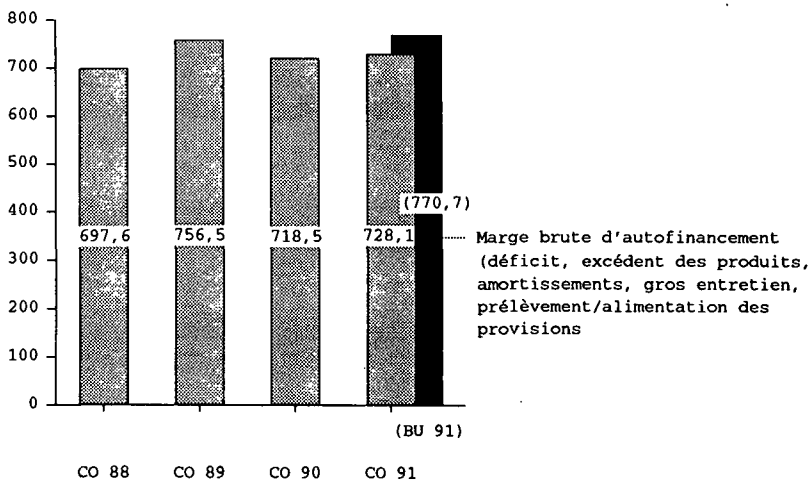
a. Prestation de l'entreprise

La Confédération met en principe l'infrastructure à la disposition des CFF. Par analogie aux directives de la CE concernant le développement des chemins de fer, on s'attend à ce que l'entreprise lui fournisse à titre d'indemnité une contribution d'infrastructure aussi grande que possible en utilisant entièrement sa capacité de production.

Le Conseil fédéral et le Parlement ont prescrit aux CFF une contribution d'infrastructure de 25 millions de francs. Cette somme représente une valeur minimale pour les années 1989 à 1991. Etant donné les chiffres du budget, les CFF auraient réalisé un excédent avec cet objectif. Comme le mandat se base sur l'équilibre des comptes et que les dépenses d'infrastructure allaient s'accroître fortement à nouveau, nous avons augmenté la contribution d'infrastructure et l'avons portée à 45 millions. Les CFF ont certes fourni cette contribution, mais ils n'ont pas réussi à équilibrer leurs comptes.

Le déficit de 28,6 millions serait encore plus important si l'entreprise n'avait pas prélevé 56,7 millions sur des provisions particulières. Il s'est agi notamment de réserves provenant de ventes de terrains, dont le produit était destiné à la couverture de dépenses extraordinaires. Cela étant, les CFF ne sont pas parvenus à réaliser la marge brute d'autofinancement budgétisée.

Figure 3



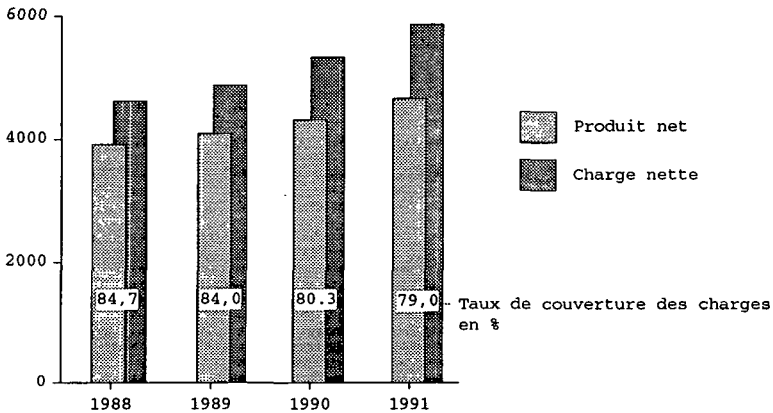
Malgré une hausse réjouissante des produits de transport, les CFF ne sont plus en mesure de couvrir leurs coûts d'exploitation. Même si les objectifs n'ont pas été atteints en 1991 et si les CFF laissent entrevoir une nouvelle détérioration de leurs résultats, nous continuons de mesurer leurs performances à l'aune du mandat de prestations 1987. Dans le message sur le budget 1992, nous leur avons enjoint de dresser une liste des mesures permettant d'atteindre les objectifs financiers de la Confédération. Cela ne change toutefois rien au fait qu'il est indispensable de procéder à la nouvelle orientation fondée sur un nouveau mandat. L'ensemble des questions liées aux objectifs des CFF et aux moyens de les atteindre est à l'examen du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, à l'intention du Conseil fédéral.

b. Rendement

Par rapport au taux net de couverture des charges et au taux de couverture de l'infrastructure, le rendement se présente de la manière suivante:

Figure 4

Couverture des charges des CFF
(sur la base du compte de résultats d'entreprise)



Compte net, c'est-à-dire sans les prestations fédérales pour l'infrastructure et sans la contribution d'infrastructure des CFF.

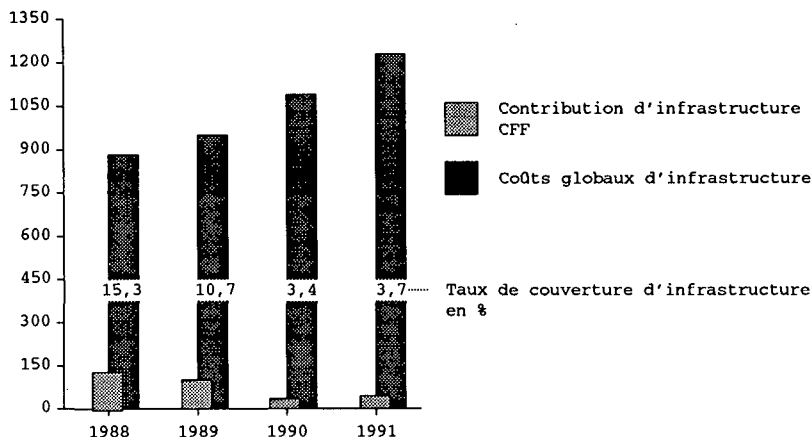
En 1991 non plus, il n'a pas été possible d'enrayer la progression de l'écart qui s'est produit ces dernières années entre les coûts et les produits. Le taux net de couverture des coûts est tombé à moins de 80 pour cent.

Les CFF devront vérifier à plusieurs reprises leur offre pour améliorer leur rendement. Ils doivent encore chercher davantage les moyens d'optimiser leurs activités selon les règles de l'économie d'entreprise. Cela implique la volonté de prendre des dispositions impopulaires et surtout de les appliquer. Dans ce contexte, il est très important qu'ils prennent contact avec les intéressés pour éveiller leur compréhension en faveur de solutions de remplacement.

Figure 5

Couverture de l'infrastructure

(sur la base du compte de résultats d'infrastructure)



131.2 Vérification approfondie de l'efficacité des CFF

Les CFF n'ont pas réussi à atteindre l'objectif financier minimal, à savoir fournir une contribution d'infrastructure de 45 millions et équilibrer leurs comptes. Une analyse plus précise montrera quelles sont les raisons de cet échec et indiquera si cet objectif était trop ambitieux dans les circonstances actuelles.

a. Comparaison du budget et des comptes

Malgré des écarts parfois très importants, les CFF ont, comme d'habitude, établi leur budget avec une très grande précision.

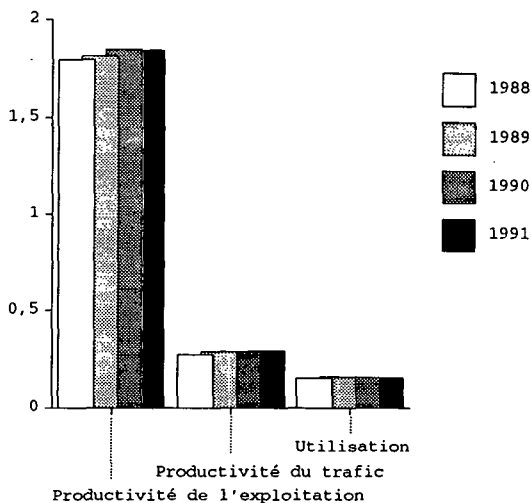
Au chapitre des **produits**, le transport des voyageurs, particulièrement la vente des abonnements, s'est développé au-delà de toute attente. En revanche, le trafic marchandises n'a pas réussi à atteindre les objectifs très ambitieux qui lui étaient assignés. Le service Cargo Domicile/Rapide n'a atteint ni les valeurs budgétisées (-10,4 %) ni le résultat de l'année précédente (-1,1 %). Les produits accessoires ont dépassé de beaucoup les valeurs budgétisées, fixées avec prudence.

Du côté des **charges**, les écarts concernant trois rubriques sont particulièrement importants. Les frais de personnel ont dépassé de 70 millions de francs les prévisions budgétaires. Cette évolution est due principalement à l'augmentation de l'allocation de renchérissement, à la hausse des salaires réels, accordée au milieu de l'année et non à la fin de celle-ci, ainsi qu'à l'accroissement de l'effectif. Les charges de personnel représentent déjà 92,8 pour cent des produits de transport (91 % en 1990). Des écarts se sont également produits en ce qui concerne les charges d'intérêt. Il a fallu, d'une part, se procurer davantage de fonds et, d'autre part, faire face à l'augmentation continue des taux d'intérêt. Pour la première fois, le gros entretien résultant des ordres d'investissement a provoqué une très grande différence par rapport au budget. Alors que les années précédentes les valeurs estimées correspondaient plus ou moins à la réalité ou étaient même inférieures aux chiffres effectifs, le volume des décomptes d'investissements reçus en 1991 a subi une hausse inattendue. Il en est résulté des amortissements directs très élevés pour les investissements non activables. Il faudra accorder une grande importance à ce fait lors de l'établissement des budgets à venir.

b. Indices

En 1991, les chiffres pour les trains-kilomètres ont pour la première fois été calculés selon un nouveau processus de saisie informatique. Ils ne sont donc que partiellement comparables aux valeurs de l'année précédente. On peut néanmoins constater que la productivité de l'exploitation est restée au niveau de l'année précédente, alors que la productivité du trafic et le taux global d'utilisation ont un peu augmenté.

Figure 6



La **productivité de l'exploitation** (trains-kilomètres par heure de travail) indique le volume de production atteint avec le personnel disponible. Les prestations supplémentaires ont exigé du personnel supplémentaire, mais le niveau de productivité a pu être maintenu.

Cet indice n'indique toutefois pas si la prestation fournie a aussi été demandée par le marché. A cet égard, il y a lieu de se fonder sur la productivité du trafic et, notamment, sur le taux d'utilisation des moyens de production.

La **productivité du trafic** (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres par heure de travail) sert à comparer l'emploi du personnel et la demande de trafic. Avec un nombre d'heures de travail relativement plus faible, les CFF ont réussi en 1991 à maîtriser une demande nettement plus grande dans le secteur du trafic-voyageurs. Malgré le recul du trafic-marchandises, cela a conduit globalement à une amélioration de la productivité du trafic.

Le principal indice est constitué par le **taux d'utilisation** (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres par train-kilomètre). Il établit dans quelle mesure le marché a fait usage des prestations offertes. Le taux global d'utilisation a augmenté par rapport à l'année précédente. Ce fait est dû uniquement à la demande accrue du trafic-voyageurs (+ 12 %). En revanche, le taux d'utilisation du trafic-marchandises est resté nettement en dessous de la valeur de l'année précédente: alors que l'offre (trains-kilomètres) a été augmentée de 5,5 pour cent, la demande (tonnes-kilomètres) a baissé de 2,3 pour cent. Il est donc indispensable de réduire l'offre dans le cadre du projet CARGO 2000 concernant le trafic-marchandises. Nous avons répété à maintes reprises qu'il fallait consolider les prestations et non les développer. Les compléments spécifiques prometteurs doivent être compensés ailleurs par une réduction des prestations.

c. Investissements

Vu l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements ordinaires de l'entreprise. Ce plafond doit garantir une vue d'ensemble des coûts résultant des mises de fonds, lesquels ne peuvent plus être influencés ultérieurement. La manière dont l'entreprise respecte ce plafond renseigne également sur son efficacité.

En 1991, comme en 1990, les CFF disposaient de 1550 millions de francs pour leurs investissements nets ordinaires. A la différence de l'année précédente, ils n'ont pas réussi à respecter le plafond. Avec des investissements chiffrés à 1567,5 millions, ils ont dépassé l'objectif de 17,5 millions (+ 1,1 %).

Par ailleurs, ils disposent d'autres fonds d'investissement au titre de RAIL 2000, du corridor de ferroutage et de la rubrique "Divers" (compte des investissements, ch. 113).

d. Conjoncture

L'affaiblissement conjoncturel, qui s'est traduit par un taux de renchérissement annuel de près de 6 pour cent, par un recul de la production industrielle, par des problèmes dans le secteur de la construction et par une forte hausse du chômage, a aussi marqué les CFF. Les répercussions ne se sont pas fait sentir dans le trafic-voyageurs, mais elles ont surtout frappé le trafic-marchandises. Il faudrait cependant s'attendre à ce que les CFF puissent également profiter de l'environnement économique favorable en bénéficiant de rabais pour leurs investissements.

e. Conclusion

Les écarts par rapport au budget peuvent s'expliquer. La situation économique actuelle limite clairement les produits. Dans cette optique, il est d'autant plus important de fournir rationnellement les prestations et de modifier éventuellement les offres (notamment celles du trafic-marchandises et du transport régional des voyageurs), qui se répercutent principalement au niveau des charges. De telles mesures doivent encore améliorer l'efficacité de l'entreprise.

132 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité

Abstraction faite de la détermination de la contribution d'infrastructure des CFF, la Confédération dispose d'un autre moyen d'agir sur l'aménagement des divers secteurs de production, puisqu'elle commande les prestations de service public.

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 les coûts 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 (TRV)

Avec le message sur le budget 1991, la Confédération a commandé aux CFF 49,3 millions de trains-kilomètres (année précédente: 47,2 mio. de trains-kilomètres). A elle seule, l'extension de l'offre du RER zurichois aurait justifié une commande de 49,6 millions. Nous sommes cependant partis de l'idée que les CFF pourraient corriger la différence dans le reste du transport régional, cela au titre des mesures qu'ils avaient présentées. Suite à des difficultés apparues lors de la mise en oeuvre, les CFF n'ont pas respecté l'objectif fixé pour l'offre. De ce fait, le trafic régional a grevé leur compte au-delà des limites imposées par l'indemnité fédérale.

Nous répétons une nouvelle fois la nécessité de remplacer les lignes ferroviaires régionales à faible trafic par des services d'autobus. Seules quelques lignes régionales de la communauté du trafic zurichois et quelques lignes de la région bernoise couvrent leurs coûts d'exploitation et peuvent encore fournir des contributions de couverture notables pour les frais fixes. Il existe en outre diverses lignes qui couvrent uniquement un tiers de leurs coûts d'infrastructure ou assurent une couverture encore plus faible. On peut donc se demander dans quelle mesure un taux d'utilisation inférieur à 10 pour cent (moyenne actuelle du taux d'occupation des trains régionaux et de banlieue: 15 %) peut justifier le maintien d'une offre. Les chiffres montrent que le marché n'accepte visiblement pas ces prestations. Il est donc indispensable d'optimiser l'offre existante ou de procéder à des substitutions.

Les adaptations du trafic régional exigent que les intéressés fassent preuve de réalisme, de compréhension et qu'ils soient ouverts aux compromis. La recherche de solutions de rechange, acceptables du point de vue de l'économie d'entreprise, doit se faire en commun. On déclare souvent qu'une substitution n'améliore les produits que dans une faible mesure. Cela est vrai dans certains cas. Mais il ne faut pas sous-estimer l'effet de synergie qui se produit dans un contexte global. Ainsi, les moyens d'exploitation et les capacités de personnel deviennent libres et peuvent être employés ailleurs de manière plus efficace. Il est alors possible d'améliorer l'offre sans procéder à des investissements supplémentaires. Il est aussi possible de mieux couvrir un marché rémunérateur. L'objectif du transport régional doit consister à mieux répondre aux besoins de transport et à mieux utiliser les investissements disponibles. De cette manière, on contribuera dans une large mesure à la promotion judicieuse des transports publics.

Il faut également vérifier si des chemins de fer concessionnaires ne pourraient pas reprendre le trafic régional des CFF sur des lignes appropriées et obtenir ainsi éventuellement de meilleurs résultats. Il faut profiter des synergies positives et mieux utiliser les capacités disponibles. De plus, les chemins de fer privés connaissent mieux, en règle générale, les besoins réels des régions. Ils peuvent y intervenir directement. Une telle régionalisation de certaines prestations des CFF nécessite cependant la révision, annoncée, de la loi sur les chemins de fer et une attitude coopérative de la part des cantons.

b. Trafic combiné rail/route

Par rapport à l'année précédente, nous avons augmenté l'indemnité de 8 millions de francs pour la faire passer à 50 millions. Les CFF ont demandé 59 millions pour couvrir les coûts supplémentaires résultant de l'augmentation du volume de transport et des charges d'intérêt prévues pour le couloir de ferroutage. Ils ont reçu pour ordre de tout mettre en oeuvre pour acheminer le nombre d'envois envisagé (170'000), le cas échéant, en adaptant les tarifs.

Pour des raisons conjoncturelles, le nombre d'envois prévu n'a pas pu être atteint. Mais avec 156'000 unités, la valeur de l'année précédente (140'000) a nettement été dépassée. Dans les conditions économiques actuelles, ce taux de croissance est étonnant et met en évidence une évolution contraire à celle que suit le reste du trafic-marchandises. Comme les années précédentes, la croissance des produits a, en 1991, dépassé celle du tonnage.

Le couloir de ferroutage éliminera prochainement les goulets d'étranglement actuels. Sa réalisation progresse selon les plans. L'Office fédéral des transports octroyant des décisions d'approbation des plans soustraites aux effets suspensifs des recours, il sera beaucoup plus facile de respecter le délai fixé pour la réalisation du projet. Comme les CFF ont, pour l'essentiel, pu s'entendre avec les intéressés quant aux mesures de protection contre le bruit, le couloir sera vraisemblablement mis en service à la date prévue. Même si la capacité sera ainsi augmentée considérablement, une offre performante de trafic combiné à travers la Suisse ne pourra être garantie qu'avec la NLFA. En revanche, la pose de la voie supplémentaire, prévue au Loetschberg pour le transit des camions d'une hauteur de 4 m,

n'a pas encore commencé. Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a fait savoir aux ministères des transports de l'Allemagne et de l'Italie que les améliorations se feront au même rythme que celles qui sont envisagées pour le tronçon méridional du Simplon. Ces mesures d'infrastructure font l'objet de l'accord sur le transit entre les Communautés européennes (CE) et la Suisse, ainsi que de l'accord tripartite entre la République fédérale d'Allemagne, la République italienne et la Suisse.

133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise

Selon la terminologie du mandat 1987, les autres secteurs de l'entreprise font partie des prestations d'économie de marché et relèvent donc exclusivement de la responsabilité des CFF. La Confédération ne peut et ne veut intervenir dans ces secteurs que si l'objectif global de l'entreprise est touché de manière durable.

133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances

Faute de données différenciées, les chiffres ci-après se rapportent à l'ensemble du trafic voyageurs. Ils permettent néanmoins de tirer des conclusions sur le transport des voyageurs sur de longues distances.

Par rapport à 1990, l'augmentation réjouissante de la demande (voyageurs-kilomètres: +12 %) et les grandes adaptations tarifaires ont entraîné une hausse de 10,5 pour cent des recettes. Les produits moyens ont également évolué de manière positive. Le résultat montre que l'augmentation des tarifs a été acceptée en principe. Une grande partie de la demande supplémentaire a été le fait des titulaires d'abonnements et ne s'est ainsi guère répercutée au niveau des recettes globales.

Tableau 5

Indices	1988	1989	1990	1991	Variation en pour-cent par rapport à 1990
Produit dans le trafic-voyageurs 1)					
- par course (fr.)	4,85	5,16	5,27	5,59	6,07
- par voyageur-km (ct.)	11,63	12,14	12,58	12,69	0,87
Taux d'utilisation (vkm: train-km)	119,12	121,25	116,80	128,59	10,09,

1) Produit du transport des personnes

On constate que le transport des voyageurs sur de longues distances a évolué de manière réjouissante: alors que la demande s'amplifie en général, les indices des produits s'améliorent en parallèle. La progression de la demande a eu pour effet que le taux d'utilisation a nettement augmenté, du moins dans le trafic-voyageurs.

133.2 Trafic marchandises

Grâce aux adaptations des structures tarifaires, les produits ont progressé de 1,7 pour cent comparativement à l'année précédente, bien que le tonnage ait connu une baisse de 2,1 pour cent. Les produits du trafic-marchandises ont donc augmenté en moyenne, mais le taux d'utilisation a diminué. Il est évident que l'offre doit être réduite de toute urgence.

Tableau 6

Indices	1988	1989	1990	1991	Variation en pour-cent par rapport à 1990
Recettes du trafic-marchandises 1)					
- par tonne (fr.)	24,47	24,47	24,82	25,8	3,95
- par tonne-km (ct.)	15,72	15,23	15,49	16,14	4,20
Taux d'utilisation (tkm: train-km)	280,00	298,00	306,38	283,50	-7,47

1) Sans l'indemnité pour le ferroutage

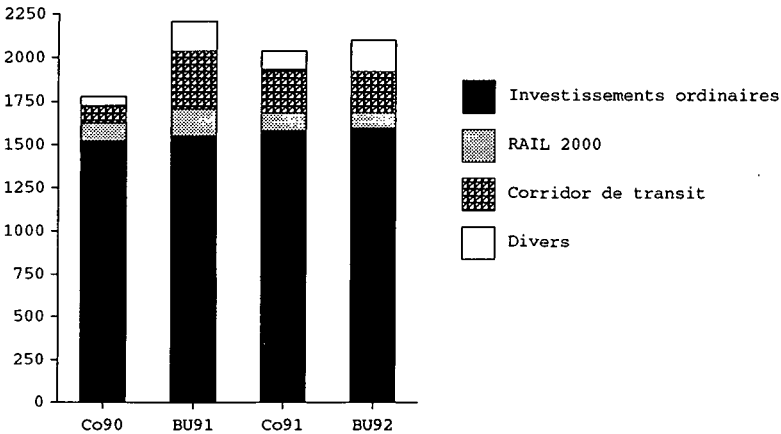
Le trafic d'importation de CARGO RAIL, le trafic de transit et, une fois de plus, Cargo Domicile/Rapide, enregistrent de mauvais résultats. Même si celui du trafic-marchandises a subi l'influence de la conjoncture en 1991, il faut produire les prestations plus rationnellement. En ce qui concerne Cargo Domicile au sens strict, on peut néanmoins constater que compte tenu du recul du tonnage et de l'adaptation des prix, le produit par tonne a progressé de près de 10 pour cent. La rentabilité reste malgré tout insuffisante (taux de couverture des coûts inférieur à 50 pour cent). Il faut aussi relever que de nombreux centres régionaux ont déjà été regroupés au cours de ces derniers mois. Par ailleurs, les CFF mènent depuis quelque temps des pourparlers avec de grands services de transport à domicile afin de trouver d'éventuelles formes de coopération. Avec un service réduit, le projet CARGO 2000 doit néanmoins conduire prochainement à une amélioration sensible des résultats.

Principal poste des charges, les frais de personnel ont subi une hausse de 272 millions de francs (9 %) comparativement à 1990. Avec la hausse de l'allocation de renchérissement (6 %) et l'augmentation des salaires réels du personnel fédéral, accordée au milieu de l'année (3 %), les rémunérations, sans les indemnités ont subi une augmentation de 218 millions. L'accroissement de l'effectif du personnel (+ 725 unités) a également contribué à la hausse. Malgré la détérioration probable des résultats, les CFF n'ont pas renoncé à renforcer leur effectif. En 1991, ils ont employé 38'419 collaborateurs.

135 Investissements

Après déduction des prestations des tiers, les CFF ont investi en 1991 2035,6 millions de francs nets. Cela correspond certes à 14,7 pour cent de plus que l'année précédente, mais à 7,8 pour cent de moins que la prévision budgétaire. La comparaison ci-après des investissements nets montre que les plans des mises de fonds pour 1991 ont été visiblement trop optimistes. Les chiffres du budget 1992 ont déjà été relativisés en conséquence.

Figure 7



Le plafond des investissements ordinaires a été légèrement dépassé (+ 1,1 %). Les investissements dans les grands projets (RAIL 2000 et couloir de ferroutage) ont été inférieurs aux valeurs budgétisées. Cela s'explique par diverses raisons. S'agissant de RAIL 2000, la faute en incombe principalement aux retards dans l'établissement des projets et aux projets de construction incomplets, mais aussi aux recours. Par ailleurs, les CFF doivent encore fournir un projet d'offre révisé, réaliste et reposant sur la demande escomptée.

Le retard accumulé dans la présentation de ce document n'est guère favorable à la poursuite du projet. Il a pour effet direct que les CFF ont été obligés de retirer la tranche d'investissements prévue pour 1992.

136 Travaux relatifs à un nouveau mandat

Les comptes en question, qui accusent pour la première fois un déficit et qui mettent en évidence de sombres perspectives, montrent clairement que les CFF ne sont plus à même de remplir le mandat 1987. Les premiers travaux relatifs à un nouveau mandat ont été entrepris tant chez les CFF qu'à la Confédération. Compte tenu de l'expertise Rühli, il faut examiner à cet égard le schéma directeur des CFF, qui doit reposer sur une base politique. Un groupe de réflexion composé de représentants des milieux scientifiques, de l'administration et des CFF a été chargé d'élaborer des bases de décision sur les questions fondamentales. L'accent est mis sur:

- les variantes concernant le développement du système ferroviaire CFF et de l'offre, compte tenu des conséquences financières,
- l'approfondissement de la séparation entre l'infrastructure et l'exploitation,
- une éventuelle modification du cadre de la gestion,
- les possibilités de séparer et de privatiser partiellement des installations et des prestations ou de les transférer à d'autres collectivités.

De plus, le groupe soumettra des propositions pour un schéma directeur politique et pour la future gestion du système ferroviaire (mandat de prestations).

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

Prestations financières de la Confédération	1989	1990	1991
en millions de francs			
Au titre de la législation ordinaire concernant les CFF			
- Transport régional des voyageurs	523	550	600
- Ferroutage	36	42	50
- Prestation d'infrastructure 1)	848	1053	1183
	1407	1645	1833
Autres arrêtés fédéraux			
- Allégements tarifaires dans les transports publics	57	58	39
- Transport des automobiles au Simplon	1	1	1
Total	1465	1704	1873
1) Paraît dans le compte financier de la Confédération une année plus tard.			

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 7. Compte tenu du décalage du paiement, le compte financier de la Confédération enregistre les sommes suivantes:

- 1990 1499 millions de francs,
- 1991 1743 millions de francs.

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 leur compte de résultats d'entreprise (1). La part des amortissements, des intérêts et de l'entretien de l'infrastructure est imputée ensuite dans le compte de résultats d'infrastructure (2). Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise (3).

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 (4). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit (5). La prestation d'infrastructure de la Confédération (6) 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 (compte 1991, en mio. de fr.).

Figure 8

Cpte de résultats d'entreprise

Cpte de résultats d'infrastructure

Charges 1)	(5910,6)	
Frais de personnel		Parts (1227,8)
Frais de choses		
Amortissements		
Intérêts		
Gros entretien		
Autres charges		
Contrib. d'infrastructure 4)	(45)	
Excédent des produits		

Charges 2)	(1227,8)
Amortissements	
Intérêts	
Entretien ordinaire et gros entretien résultant d'ordres d'investissement	

Produits	(5882,0)	
Trafic-voyageurs/		Prestations pour compte de résultats d'infra. 3) (1227,8)
Trafic-marchandises		
Indemnité		
Produits accessoires		
Propres prestations (compte invest., magasin)		
Autres produits		
Déficit	28,6	

Produits	
Contrib. d'infrastructure CFF 3)	(45)
Prest. d'infra. Confédération 6)	(solde: 1182,8)

35222

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1991

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 1991; vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 2 avril 1992;

vu le message du Conseil fédéral du 29 avril 1992²⁾,

arrête:

Article premier

¹⁾ Les comptes de 1991 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1991 sont approuvés.

²⁾ Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1991 est approuvé.

Art. 2

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

35222

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1992 III 670

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1991 du 29 avril 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.035
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1992
Date	
Data	
Seite	670-693
Page	
Pagina	
Ref. No	10 106 984

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.