

95.011

**Message  
concernant les comptes et le rapport de gestion  
des Chemins de fer fédéraux pour 1994**

du 12 avril 1995

---

Messieurs les Présidents, 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 1994.

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

12 avril 1995

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Villiger

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

---

## Condensé

*Le compte de résultats d'entreprise 1994 des CFF se clôt par un déficit de 198 millions de francs, soit 6 millions de moins que prévu. Une gestion axée sur les objectifs, un management rigoureux des coûts et la poursuite des mesures de rationalisation mises en oeuvre permettent de s'en tenir au budget. Nous reconnaissons les efforts consentis, mais nous insistons pour que les CFF les poursuivent de manière encore plus systématique. En liaison avec la réforme des chemins de fer (conception directrice CFF), il y a lieu d'accorder une attention particulière aux conditions-cadres applicables aux transports publics.*

*Les CFF ont réussi à maintenir l'ensemble des charges en deçà des prévisions budgétaires. Pour la première fois depuis longtemps, les frais de personnel ont pu être réduits par rapport à l'année précédente. L'entreprise a, malgré tout, enregistré le plus grand déficit connu depuis l'introduction du mandat de prestations actuel. La charge fédérale s'est alourdie de 9,4 pour cent (sans déficit: +5,1%) pour s'inscrire à 2427 millions de francs (+208 mio. fr.). Ce résultat est dû au rendement défavorable de l'entreprise, surtout dans le trafic marchandises. En revanche, la croissance des tonnages et du nombre des personnes transportées est favorable.*

*Le compte de résultats de l'infrastructure s'est soldé par des charges de 1399 millions de francs, soit 19 millions de moins que prévu. Cela est imputable surtout à la baisse des coûts d'entretien (-53,8 mio. fr.). Le volume des investissements bruts, fixé par les Chambres (2206,5 mio. fr.), n'a pas été entièrement utilisé par les CFF (-185,9 mio. fr.). Cette baisse s'explique notamment par des adjudications octroyées à des conditions favorables, par des mesures d'optimisation des ouvrages en cours de réalisation et par des retards dans les travaux.*

*La discussion qui s'ouvrira dans le cadre de la réforme des chemins de fer montrera l'importance qui est assignée aux transports publics en général et aux CFF en particulier dans notre politique.*

# Message

## 1 Commentaire sur les comptes et le rapport de gestion des CFF

### 11 Introduction

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 29 mars 1995 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1994.

Les CFF ont rempli les exigences qui leur étaient posées, cela dans un contexte difficile. Une gestion axée sur les objectifs, un management rigoureux des coûts et la poursuite des mesures de rationalisation déjà engagées ont permis d'atteindre les objectifs du budget. Ce résultat découle une fois de plus de la motivation, de la compréhension et de la collaboration de l'ensemble du personnel de l'entreprise. Nous apprécions son dévouement et nous espérons qu'il se maintiendra malgré les nombreuses réformes qui s'imposent aussi aux CFF.

### 12 Aperçu des principaux résultats

#### 121 Production et prestations de trafic

Le tableau ci-après donne un aperçu des prestations ferroviaires effectives des CFF par rapport à l'année précédente.

Tableau 1

Production et prestations de trafic	Unité	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
		1993	1994	1994	Co 1993	Bu 1994
Trafic voyageurs:						
- Trains-kilomètres	mio. km	94.4	92.3	92.1	-2.4%	-0.2%
- Voyageurs transportés	mio.	255.4	261.0	264.5	3.6%	1.3%
- Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	11679	12007.0	12094.6	3.6%	0.7%
Trafic marchandises:						
- Trains-kilomètres	mio. km	27.1	26.6	27.1	0.0%	1.9%
- Tonnes transportées	mio. t	44.1	46.2	47.5	7.6%	2.7%
- Tonnes-kilomètres	mio. tkm	7327.9	7412.6	8058.4	10.0%	8.7%
Entreprise:						
- Trains-kilomètres	mio. km	121.5	118.9	119.2	-1.9%	0.3%
- Effectif du personnel	personnes	37193	36600	35226	-5.3%	-3.8%
- Heures de travail	mio. h	65.5	64.4	62.0	-5.3%	-3.8%

CRE	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1993	1994	1994	Co 1993	Bu 1994
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Produits de transport	3860.9	3995.5	3804.4	-1.5%	-4.8%
- Trafic voyageurs	1693.0	1752.4	1702.1	0.5%	-2.9%
- Trafic marchandises	1185.6	1251.7	1122.5	-5.3%	-10.3%
- Prestations d'exploitation	158.3	161.4	149.8	-5.4%	-7.2%
- Indemnité TVR Confédération	725.0	725.0	725.0	0.0%	0.0%
- Indemnité ferroutage	99.0	105.0	105.0	6.1%	0.0%
Produits de location des domaines	203.9	201.5	220.4	8.1%	9.4%
Produits accessoires	405.7	372.9	407.7	0.5%	9.3%
Prestations propres pour le compte des investissements	314.5	297.4	310.8	-1.2%	4.5%
Prestations propres pour AlpTransit	3.6	7.6	6.2	72.2%	-18.4%
Prestations pour ordres de magasin	77.6	76.0	75.7	-2.4%	-0.4%
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure	1296.9	1417.6	1399.0	7.9%	-1.3%
Prélèvements sur les provisions	0.0	0.0	2.0		
Produits hors exploitation et extraordinaires	116.1	95.7	120.5	3.8%	25.9%
<b>Total des produits</b>	<b>6279.2</b>	<b>6464.2</b>	<b>6346.7</b>	<b>1.1%</b>	<b>-1.8%</b>
Charges de personnel	3537.4	3609.1	3516.9	-0.6%	-2.6%
Dépenses de choses	1273.0	1363.3	1286.1	1.0%	-5.7%
Amortissements	714.9	783.3	743.9	4.1%	-5.0%
Intérêts	620.9	682.7	664.0	6.9%	-2.7%
Dépenses d'investissements non activables	211.6	215.0	290.1	37.1%	34.9%
Contribution d'infrastructure	0.0	0.0	0.0		
Constitution de provisions	0.0	1.0	3.6		260.0%
Charges hors exploitation et extraordinaires	19.4	13.8	40.2	107.2%	191.3%
<b>Total des charges</b>	<b>6377.2</b>	<b>6668.2</b>	<b>6544.8</b>	<b>2.6%</b>	<b>-1.9%</b>
Excédent de produits				0.0%	0.0%
Déficit	-98.0	-204.0	-198.1	102.2%	-2.9%

CRI	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1993	1994	1994	Co 1993	Bu 1994
	mio. de fr.				
Amortissements	347.1	382.0	374.6	7.9%	-1.9%
Intérêts	360.3	392.0	387.9	7.7%	-1.0%
Entretien ordinaire	495.9	549.6	495.8	0.0%	-9.8%
Dépenses d'investissements non activables	148.6	157.0	202.7	36.4%	29.1%
<b>Total des charges brutes</b>	<b>1351.9</b>	<b>1480.6</b>	<b>1461.0</b>	<b>8.1%</b>	<b>-1.3%</b>
Part infrastructure de l'indemnité ferroutage	-55.0	-63.0	-62.0	12.7%	-1.6%
<b>Total des charges nettes</b>	<b>1296.9</b>	<b>1417.6</b>	<b>1399.0</b>	<b>7.9%</b>	<b>-1.3%</b>
Contribution d'infrastructure CFF	0.0	0.0	0.0		
Prestation d'infrastructure Confédération	1296.9	1417.6	1399.0	7.9%	-1.3%
<b>Total des produits</b>	<b>1296.9</b>	<b>1417.6</b>	<b>1399.0</b>	<b>7.9%</b>	<b>-1.3%</b>

### 13 Appréciation succincte des principaux résultats

Etant donné la précarité des finances fédérales, le Parlement et nous-mêmes avons assigné aux CFF des objectifs sévères en ce qui concerne le budget 1994. Les CFF ont réussi à atteindre ces objectifs d'ordre supérieur.

#### 131 Objectifs

Le mandat de prestations 1987 sert de base aux objectifs précités. En voici les détails:

- L'indemnité pour le transport régional des voyageurs a été plafonnée (en termes nominaux) au montant de 1993 (725 mio. de fr.). Cela étant, les CFF ont dû réaliser dans le cadre du train de mesures "renversement de tendance" des économies qui correspondent au moins au renchérissement.
- Au chapitre du ferroutage, il a fallu maintenir l'offre de base, qui équivaut à 44 trains par jour. L'indemnité prévue à cet effet s'est élevée à 105 millions de francs, soit 6 millions de plus que l'année précédente.

- c. En ce qui concerne les investissements, les CFF ont été priés d'épuiser davantage le potentiel d'économie disponible. Le volume des investissements bruts a été limité à 2206 millions de francs.

Selon le budget CFF, l'ensemble de la charge fédérale atteindra 2248 millions, à l'exclusion du déficit budgétisé (204 mio. fr.).

## 132 Résultats

L'augmentation des prestations enregistrées dans le trafic voyageurs et marchandises (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres) ne s'est pas répercutée sur les recettes. Dans le secteur des voyageurs, l'entreprise a pu maintenir le résultat de l'année précédente. En revanche, elle a dû constater une nouvelle fois une baisse considérable des recettes marchandises. La situation concurrentielle vis-à-vis de la route, qui reste inchangée et qui s'est même parfois aggravée, ne manque pas de produire ses effets.

D'autre part, la poursuite systématique des mesures d'économie laisse entrevoir une certaine amélioration. Les CFF ont réussi à maintenir toutes leurs charges en deçà du montant budgétisé. Mais ils ont enregistré leur plus grand déficit (198 mio. de fr.) depuis l'introduction du mandat de prestation actuellement en vigueur. Cela étant, ils ont manqué leur objectif, à savoir ramener nettement la charge de la Confédération en dessous de 10 pour cent. Par rapport aux comptes de 1993, la hausse atteint 9,4 pour cent (sans le déficit: + 5,1%).

### 132.1 Objectifs de l'entreprise

Comme on s'attendait plutôt à une stagnation des recettes, il a fallu accorder dès le début la plus grande attention aux coûts. Eu égard à l'avenir, il s'agissait de prendre d'abord les mesures qui permettaient des économies périodiques.

**Compte de résultats d'entreprise:** Au chapitre des produits, les produits de transport marchandises, mais aussi voyageurs, sont restés nettement en deçà des prévisions, ce qui est dû à la situation du marché. Il en est résulté des effets directs sur les charges. Afin d'atteindre les objectifs du budget, les CFF ont été obligés d'intensifier leurs mesures d'économie, ce qu'ils ont fait avec succès. Au milieu de l'année, il fallait encore craindre un résultat nettement pire.

**Compte de résultats d'infrastructure:** Contrairement à d'autres postes, les dépenses d'infrastructure ne peuvent être influencées que dans une mesure limitée, étant donné qu'il s'agit largement des coûts consécutifs aux investissements. Alors que l'entretien ordinaire a pu être maintenu au niveau de l'année précédente, les dépenses d'investissements non actives (tels que les ouvrages provisoires, etc.) ont augmenté considérablement, car le volume des investissements était important et ne pouvait pas être prévu avec précision (+36,4%). Malgré la hausse des taux d'intérêt et l'utilisation de fonds étrangers supplémentaires, les charges sont restées inférieures à la valeur budgétisée, ce qui résulte principale-

ment de la baisse de l'entretien ordinaire. L'ensemble des charges d'infrastructure s'est élevé à 1461 millions de francs (montant brut).

### 132.2 Charge de la Confédération

Vu le mandat de prestations 1987, la charge de la Confédération se compose de la prestation d'infrastructure et des indemnités. Pour 1994, la Confédération a dû dépenser à ce titre 2229 millions de francs, soit une augmentation de 5,1 pour cent par rapport à l'année précédente. Compte tenu du déficit, le taux de croissance passe cependant à 9,4 pour cent et la charge fédérale s'amplifie à 2427 millions de francs.

La figure ci-après indique le mode de fonctionnement du mandat de prestations de 1987:

Figure 1

#### Comptes CFF 1994

Exploitation	
Charges	Produits
Total: 6545	Total: 6347
Contribution infra. CFF 0	Indemnité PSP Conf. 330 autres 0
	Déficit: 198

Infrastructure	
Charges	Produits
Net 1399	Contribution infra. CFF 0
	Total: 1399

#### Versements de la Confédération en faveur des CFF

Prestations fédérales	Charges Conf.		
	Bu 94	Co 94	Diff.
Indemnité pour les prestations de service public			
- Trafic régional	725	725	0
- Ferroutage	105	105	0
Prest. infra. de la Conf. (à la charge du co. 95)	1418	1399	-19
Total (sans déficit)	2248	2229	-19
Constitution de provision pour déficit	204	198	-6
Total (incl. déficit)	2452	2427	-25

## **14 Appréciation détaillée des résultats comptables**

### **141 Efficacité de l'entreprise**

#### **141.1 Résultat des CFF par rapport au mandat de prestations**

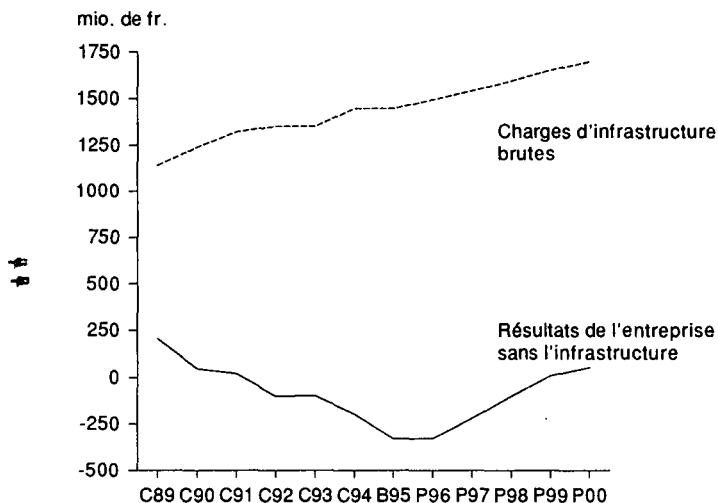
Le mandat de prestations 1987 prévoit que la Confédération indemnise les CFF des coûts non couverts des prestations de service public pour le trafic régional et le ferroutage. Les prestations du secteur d'économie de marché doivent couvrir les dépenses d'exploitation, ainsi qu'une partie des charges d'infrastructure fixée par nos soins. La Confédération paye l'année suivante le reste des charges inhérentes au compte d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie du marché ne suffisent toutefois plus pour couvrir les charges d'exploitation. Il est renoncé à la contribution d'infrastructure et le déficit d'exploitation est porté à compte nouveau.

L'évolution des coûts est fortement marquée par la part importante des frais de personnel, ainsi que par les coûts consécutifs aux investissements (amortissements, intérêts). Bien que les charges de personnel aient été réduites, leur part dans les charges globales a atteint environ 75 pour cent en 1994. Les frais de personnel dépendent largement du renchérissement, alors que les amortissements et les intérêts sont influencés par le volume des investissements et par le marché des capitaux. Cela étant, la marge de l'entreprise est limitée. En revanche, ses recettes dépendent directement des conditions du marché. La situation de la concurrence est falsifiée en ce sens que la structure des charges et les conditions-cadres du rail et de la route ne sont pas identiques (cf. notamment les rubriques du personnel, des amortissements et des charges d'intérêt). Si les tarifs ferroviaires étaient relevés en fonction de l'évolution effective des coûts, cela entraînerait des pertes sensibles de parts du marché (surtout dans le secteur des marchandises) et provoquerait finalement une augmentation des déficits. L'écart entre les coûts et les recettes s'accroît en période de récession, car la demande de transport stagne ou fléchit, alors que la part des coûts fixes ferroviaires ne peut guère être modifiée.

Dans l'intérêt du transport public en général et de l'entreprise en particulier, celle-ci a consenti ces derniers temps des efforts considérables pour mieux maîtriser l'évolution des coûts. Ces efforts ne suffisent toutefois pas, à eux seuls, pour améliorer durablement le résultat. Il faudrait pour cela que les conditions-cadres soient modifiées de fond en comble (cf. chiffre 2).

La figure ci-après indique l'évolution de ces dernières années en termes réels. La baisse de rendement du secteur d'économie du marché s'accompagne d'une hausse des charges d'infrastructure.

## Résultats nets de l'entreprise, charges d'infrastructure après correction du renchérissement, base des prix 1990

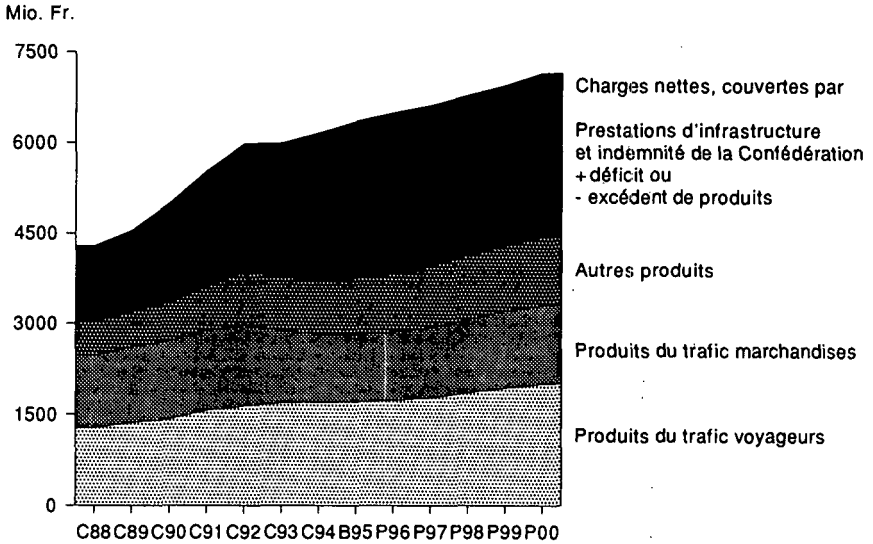


L'appréciation de la prestation de l'entreprise se fonde actuellement sur la mesure dans laquelle les CFF réussissent à réduire le plus possible le déficit, compte tenu des conditions-cadres. Le temps indiquera si les CFF, grâce aux mesures d'économie, parviendront prochainement à enregistrer à nouveau des résultats positifs (selon le plan à moyen terme 1996 - 2000 des CFF).

La figure ci-après montre que les produits du marché ont nettement été à la traîne des charges effectives, du moins au cours des dernières années.

## Couverture des charges nettes

(sans imputation interne, y compris l'infrastructure)



### 141.2 Comparaison avec le budget

Les objectifs financiers ont été atteints en principe. Le déficit effectif a même été légèrement inférieur aux chiffres budgétisés (-5,9 mio.) et la prestation d'infrastructure de la Confédération est, elle aussi, inférieure aux prévisions (-18,6 mio.). Le montant maximal fixé pour les investissements (1650 mio.) n'a pas été atteint (-130,6 mio.).

**Au chapitre des produits**, le résultat global s'est amplifié de 1,1 pour cent (+67,5 mio.) par rapport à 1993, mais il est inférieur de 1,8 pour cent à la valeur budgétisée. Les produits de transport ne correspondent pas du tout à la croissance du trafic. *Dans le secteur des voyageurs*, l'entreprise a transporté 264,5 millions de personnes (+3,6%; voyageurs-kilomètres +3,6%). Le produit y relatif s'est monté à 1702,1 millions (+0,5%). Dans le trafic sur de longues distances en Suisse et dans le trafic régional, on a enregistré des améliorations, mais il a fallu s'accommoder d'un net recul dans le trafic international, dû au cours de change défavorable. Si les produits ne correspondent pas à la croissance du trafic, cela est aussi imputable au fait que les gens utilisent toujours plus l'abonnement général (+19,5%; 143'000 abonnements en circulation). *Dans le secteur des marchandises*, la situation est décevante. Le tonnage a augmenté de 7,6 pour cent, alors que les produits ont diminué de 5,3 pour cent, ce qui résulte principalement de la concurrence de la route. Seules des concessions sur les prix ont permis d'éviter qu'une grande partie des transports ne pas-

se à la route. Comme on s'y attendait, la budgétisation des CFF s'est avéré beaucoup trop optimiste dans ce secteur.

**Quant aux postes des charges**, il y a lieu d'accorder une importance particulière aux frais du personnel, qui constituent un facteur très important. Pour la première fois depuis 17 ans, les dépenses de ce domaine ont été inférieures à la valeur de l'année précédente. Une gestion rigoureuse des coûts a également produit des effets sur les frais de choses. Les coûts d'amortissement (leasing de locomotives) et les charges d'intérêt (baisse des fonds empruntés) ont été plus faibles que prévu. Etant donné qu'un volume d'investissements très élevé (2,5 mrd. fr.) a fait l'objet de décomptes, les parties des ouvrages achevés qui n'augmentent pas la valeur de l'actif ont été beaucoup plus élevées que prévu (+35%). Comme les valeurs des matériaux ont dû être adaptées avant l'introduction de la TVA, les charges neutres et extraordinaires sont deux fois plus grandes que la valeur budgétisée.

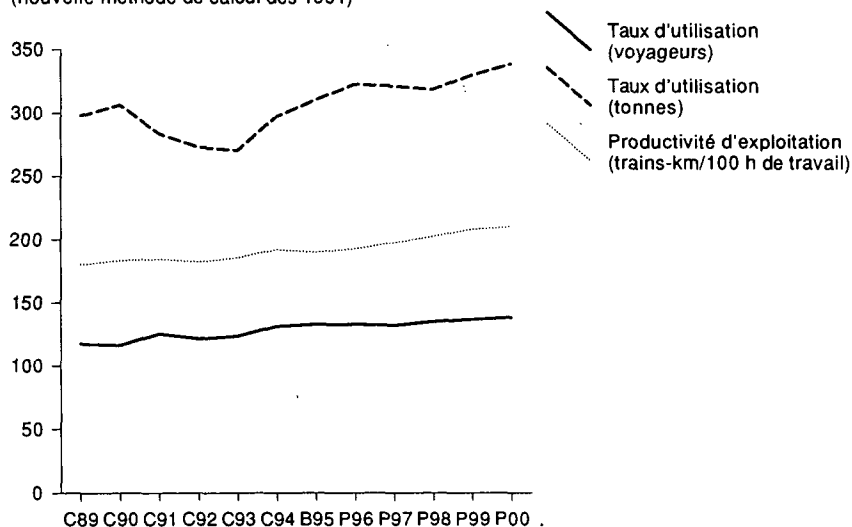
### 141.3 Efficacité des CFF

Les chiffres de la production et les indices de la productivité sont plus réjouissants que les résultats comptables. Le taux d'utilisation (tonnes-kilomètres par train-kilomètre et voyageurs-kilomètres par train-kilomètre) a pu être augmenté, tant dans le trafic voyageurs que dans celui des marchandises. La productivité de l'exploitation (heures de personnel par train-kilomètre) a pu être améliorée, étant donné que l'effectif du personnel a été réduit sensiblement. On ne voit toutefois pas quels frais de capitaux et de choses se produisent en lieu et place des unités de personnel qui ont été supprimées.

Figure 4

#### Indices de productivité

(nouvelle méthode de calcul dès 1991)



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

### **142.1    Transport régional des voyageurs (TRV)**

En 1994, les CFF ont disposé de la même indemnité qu'en 1993, à savoir 725 millions de francs. Seul le calcul définitif de l'indemnité, qui se fait vers le milieu de l'année, permettra d'indiquer dans quelle mesure cet objectif a pu être atteint. Alors que le calcul effectif a mis en évidence des coûts de 715,3 millions de francs l'année précédente (soit 9,7 millions de moins que la valeur budgétisée), il en résulte, conjointement avec la légère augmentation des produits, une réserve de 12 à 14 millions. Cela étant, les coûts ont pu augmenter sans qu'il en résulte un dépassement du budget.

Etant donné divers malentendus, il est important de faire la remarque suivante: les produits "trafic régional et trafic d'agglomération" attestés dans le rapport de gestion ne correspondent pas aux recettes des trains-voyageurs, mais comprennent les produits de certaines catégories de titres de transport. Ainsi, par exemple, les billets isolés concernant de courtes distances, importants pour les trains régionaux, sont attribués au trafic suisse sur de longues distances.

### **142.2    Ferroutage**

Etant donné le compte prévisionnel, les CFF ont été indemnisés à hauteur de 105 millions de francs pour les coûts non couverts de ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles; les conteneurs ne font pas partie de ce trafic). Sur ce montant, 62 millions concernent les coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts consécutifs aux investissements pour le corridor de ferroutage. Un calcul définitif n'est pas encore disponible, il paraîtra au milieu de l'année.

## **143      Appréciation du secteur d'économie d'entreprise**

### **143.1    Transport voyageurs sur de longues distances**

On ne dispose pas encore de chiffres détaillés sur le transport des voyageurs sur de longues distances. Les résultats de l'ensemble du trafic voyageurs, y compris le trafic régional, sont cependant disponibles. On peut constater que seul l'affaiblissement du trafic international a empêché que le résultat soit positif. Etant donné cet état de fait, les produits moyens par course ont baissé, de même que les produits par voyageur-kilomètre. En revanche, les produits globaux, les prestations de transport et le taux d'utilisation se sont améliorés, ce qui est réjouissant (cf. tableaux 1 et 4).

Tableau 4

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic voyageurs	Unité	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1993 - 94
Produits 1)		2)	2)					
- par course	fr.	5.78	5.82	6.26	6.63	6.63	6.44	-2.9%
- par voyageur-km	ct.	12.82	12.93	13.02	14.28	14.50	14.07	-2.9%
Taux d'utilisation	vkm/train-km	117.5	116.2	125.3	121.4	123.7	131.3	6.1%

1) sans l'indemnité pour le TVR  
2) nouvelle méthode de calcul dès 1991

### 143.2 Trafic marchandises

A l'heure actuelle, le trafic marchandises se distingue par deux tendances claires et nettes: la baisse des produits et la hausse des quantités transportées. Il en résulte évidemment une forte diminution des produits par tonne et par tonne-kilomètre. Etant donné que Cargo Domicile est détaché des CFF à partir du 1er janvier 1995, cette situation s'accroîtra encore. Dans ce cas, il s'agit de marchandises taxées à un niveau relativement élevé (par rapport aux tonnes-kilomètres), qui occasionnent toutefois des charges largement supérieures à la moyenne. La mise à l'écart de ce secteur d'activité, prévue au début de 1995, entraînera donc une amélioration sensible de la productivité. Une autre raison expliquant la diminution des produits réside dans la croissance du trafic combiné à faible tarif, dont les coûts sont cependant moins élevés en règle générale (il s'agit souvent de trains-blocs).

Cette évolution peut donc être expliquée en partie. Mais elle découle principalement du fait, déjà mentionné, que les prix du transport marchandises baissent en terme réels. Dans ces conditions, les améliorations de l'efficacité ne suffisent pas à elles seules.

Tableau 5

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic marchandises	Unité	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1993 - 94
Produits 1)								
- par tonne	fr.	24.47	24.83	25.81	27.75	26.86	23.63	-12.0%
- par tonne-km	ct.	15.23	15.49	16.14	17.16	16.18	13.93	-13.9%
Taux d'utilisation	tkm/train-km	297.9	306.4	283.5	272.7	270.4	297.4	10.0%

1) sans l'indemnité pour le ferroutage

## 144      **Personnel**

Pour la première fois depuis de nombreuses années, les CFF peuvent enregistrer des charges de personnel qui sont en baisse tant du point de vue réel que du point de vue nominal. Bien que le contrat social ait été respecté (renonciation aux licenciements), il a été possible de réduire fortement l'effectif du personnel. Comme dans les années précédentes, une partie importante de l'économie résultant de cette baisse a été absorbée par les rentes versées aux pré-retraités et par la compensation du renchérissement de 1,7 pour cent. Durant l'année sous revue, les CFF ont employé en moyenne 35'226 personnes, soit 1374 de moins que prévu.

## 145      **Investissements**

Selon l'ordonnance sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements de l'entreprise. Le plafonnement des investissements garantit notamment que les coûts consécutifs aux mises de fonds, qui ne sont guère influençables ultérieurement, restent limités. Il faut malgré tout s'attendre à de nouvelles augmentations, comme cela a déjà été mentionné.

Bien que les investissements aient été plafonnés à 1650 millions de francs, les CFF ont dépensé 7,9 pour cent de moins que prévu, ce qui correspond à une baisse brute de 5,9 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour les terrains et les utilisations commerciales, les investissements ont été inférieurs de 46 millions au montant prévu. Cela résulte de l'échelonnement de Rail 2000, du nombre encore restreint d'achats de terrains pour la NLFA et de la stagnation, à un bas niveau, des prix des biens-fonds. Sur les 2020,6 millions (investissements bruts), 28,1 pour cent (567,8 mio.) ont concerné les véhicules et les ateliers, le reste (71,9%) étant affecté à l'infrastructure.

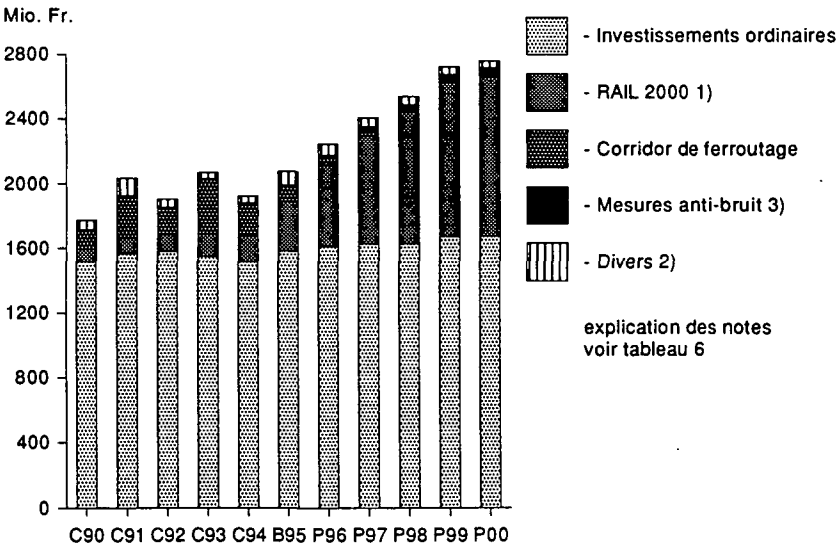
Cl	Compte	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1992	1993	1994	1994	Co 93	Bu 94
	mio. de fr.		mio. de fr.			
Investissements bruts	1970.9	2147.6	2206.5	2020.6	-5.9%	-8.4%
Contributions de tiers	63.8	73.7	84.5	94.2	27.8%	11.5%
Divers produits	1.8	3.3		3.1		
Investissements nets						
à la charge des CFF	1905.3	2070.6	2122.0	1923.3	-7.1%	-9.4%
dont						
- Investissements ordinaires	1578.6	1550.1	1650.0	1519.4	-2.0%	-7.9%
- RAIL 2000 1)	102.1	137.7	161.6	155.9	13.3%	-3.5%
- Corridor de ferroutage	173.6	343.8	214.4	205.5	-40.2%	-4.2%
- Divers 2)	51.0	39.1	96.0	42.5	8.8%	-55.7%

1) Seulement investissements à la charge du crédit d'engagement de 5.4 milliards de francs

2) Acquisitions de biens-fonds (imput. pendante) et invest. mises en valeur commerciales

Figure 5

## Investissements



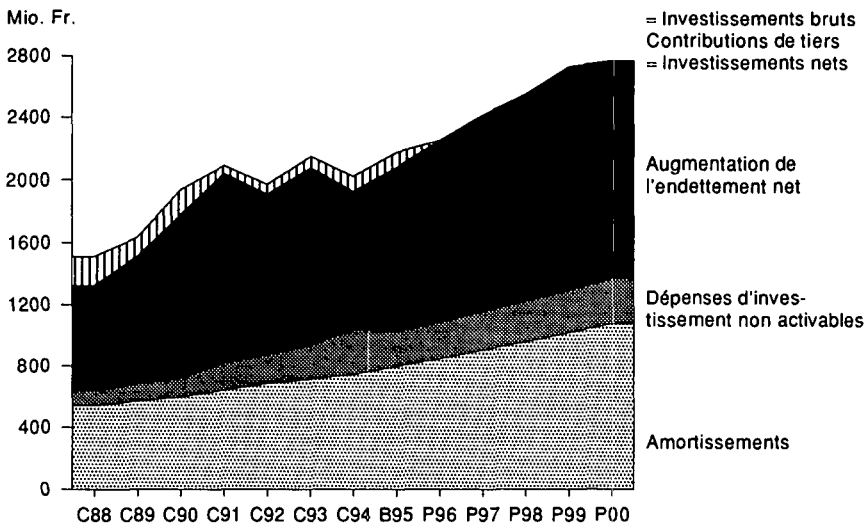
La figure ci-après montre que les amortissements ne suffisent pas, à eux seuls, pour les investissements de conservation, et encore moins pour développer l'appareil de production ac-

tuel. Comme les installations et les véhicules ferroviaires ont une très longue durée de vie (en général plus de 30 ans), la part du renchérissement à compenser est considérable. Cela explique une partie des nouvelles dettes; l'autre partie est imputable aux extensions et aux rationalisations. Il n'est guère possible, malheureusement, de séparer nettement ces deux catégories, car les investissements de renouvellement permettent généralement un certain effet de rationalisation et, éventuellement, une amélioration de la production.

Figure 6

## Investissements

### et augmentation de l'endettement net



## 15 AlpTransit (NLFA)

### 151 Compte spécial pour AlpTransit (compte d'investissement)

Les chemins de fer tiennent les comptes spéciaux de construction de manière totalement indépendante par rapport aux comptes ordinaires. Ce sont des comptes spéciaux autonomes AlpTransit. Les CFF établissent un compte spécial de construction pour réaliser les nouvelles lignes approuvées par le Conseil fédéral:

- AlpTransit Saint-Gothard: Arth-Goldau - Lugano
- Intégration de la Suisse orientale: Wädenswil / Thalwil - Baar

Le compte spécial pour l'intégration de la Suisse orientale est ouvert en 1995.

En 1994, la Confédération a budgétisé 156,3 millions de francs pour AlpTransit Saint-Gothard. Ce montant comprend les fonds destinés aux CFF, aux Chemins de fer RhB et FO (accès au puits de Sedrun), les parts de la surveillance du projet (OFT/EMCC) ainsi que les

intérêts sur les comptes courants et les frais. La budgétisation s'est faite sur la base du programme initial des délais.

En 1994, les paiements effectués ont atteint uniquement 62,6 millions de francs. Les fonds nécessaires ont été utilisés pour des avant-projets, pour des projets de mise à l'enquête concernant des tronçons urgents, pour des travaux de construction, dont la galerie de sondage de Polmengo (dépression de Piora), et pour l'aménagement du tronçon d'accès dans la Surselva. Les comptes CFF enregistrent des charges globales de 47,6 millions. La différence entre les fonds utilisés effectivement et les charges attestées par les CFF (15 mio. de fr.) s'explique par l'écart temporel entre les dépenses et leurs paiements.

Par rapport au budget, la diminution des besoins financiers de près de 60 pour cent (93,7 mio. de fr.) s'explique de la manière suivante:

- a. Le budget a été calculé selon la planification initiale, sans réserve pour des projets non urgents à mettre à l'enquête pour les tronçons nord et sud. On a encore supposé que la planification et les travaux se poursuivraient sans retard.
- b. Pour la budgétisation de la galerie de sondage de Piora, on a tablé, par précaution, sur la prestation de percement plus élevée prévue par l'entreprise.
- c. Les sondages prévus au nord et au sud n'ont pas pu être réalisés dans le cadre prévu, à cause de la discussion portant sur le tracé.
- d. Les projets annoncés des Chemins de fer RhB et FO concernant des aménagements sur le parcours de la Surselva, ont été optimisés et adaptés en fonction des besoins.
- e. Les dépenses pour les acquisitions de terrains ont été préfinancées par les CFF.

Tableau 7

CI AT	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1993	1994	1994	Co 1993	Bu 1994
	mio. de fr.		mio. de fr.		
Total des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit (y compris EMCC)	51.4	156.3	62.6	21.8%	-59.9%
dont financés par					
- Prêts de trésorerie	45.9		55.8	21.6%	
- Prêts produit droits de douane sur les carb.	5.1		6.2	21.6%	
- Crédit de construction (compte courant)	0.4		0.6	50.0%	

## 2 Situation actuelle des CFF dans le contexte politique

### 21 Service public et mesures d'économie

Chaque jour, de larges couches de la population utilisent et apprécient les services des CFF. En sa qualité d'entreprise fédérale bénéficiant chaque année de contributions se chiffrant par milliards, d'une part, et appliquant, d'autre part, des tarifs très élevés (de l'avis des usagers), les CFF doivent faire face en permanence aux attentes du public. Cela étant, les exigences posées à l'entreprise, que ce soit au niveau de l'élaboration des horaires, du confort, du bruit, de la sécurité, sont considérables, notamment si l'on tient compte du rôle des CFF en leur qualité d'employeur (plus de 35'000 agents) et d'investisseur très important. Dans de larges milieux, les CFF sont considérés comme un bien public dont on attend une disponibilité particulière. Etant donné ce contexte spécifique et vu les mandats et les conditions politiques, la marge de manoeuvre de l'entreprise est réduite de manière considérable.

En 1994, les CFF ont transporté 264,5 millions de voyageurs et 47,54 millions de tonnes de marchandises. Rapportée aux voyageurs-kilomètres (environ 10%) et aux tonnes-kilomètres (plus de 30%), la part de l'entreprise dans le trafic suisse global n'est pas insignifiante. Lorsque l'on tient compte également des impulsions économiques déclenchées directement par les CFF (somme des salaires: 2735 mio. de fr.; montant des investissements: 2021 mio.) et que l'on prend en considération les tâches d'ordre supérieur, notre pays obtient une véritable contrepartie en échange de ces dépenses élevées.

Les CFF ne sont toutefois pas exemptés des mesures d'économie draconiennes, qu'ils prennent effectivement. Toutefois, celles-ci ne déploient tous leurs effets qu'à moyen terme. Une nouvelle grande réduction de l'effectif du personnel n'est pas possible sans prestations financières. La simplification et l'adaptation de l'infrastructure aux besoins effectifs (en vue de faire des économies massives sur les frais d'entretien) viennent de commencer. Le projet de rationalisation du trafic marchandises, lié à une standardisation de l'offre, est en cours. Les processus de travail et les compétences ont été examinés en vue de rationaliser davantage la production. Ils ont été parfois révisés. Une profonde réforme de l'entreprise est en cours à cet égard. Lorsque c'est supportable, les normes des investissements sont revues à la baisse. Il est évident que les CFF, même avec un certain retard, ont entrepris sur un large front et de manière intensive des efforts d'économie promettant des résultats importants (économie annuelle de plusieurs centaines de millions de francs).

Il est regrettable, cependant, que de telles économies soient compensées en grande partie par de nouvelles conditions impliquant de lourdes conséquences financières et qu'elles ne soient donc guère perceptibles à l'extérieur. Il s'agit principalement de la charge supplémentaire découlant de la TVA, ainsi que des mesures de lutte contre le bruit des tronçons ferroviaires existants.

Malgré toutes les mesures d'économie prises par les CFF, la charge financière imposée à la Confédération continuera de croître, étant donné que les conditions-cadres sont inchangées (cf. plan à moyen terme des CFF 1996 - 2000). Cette croissance peut être contenue dans certaines limites grâce aux mesures d'économie mentionnées. Vu la situation financière des pouvoirs publics et eu égard à l'expiration du mandat de prestations 1987, qui ne tient pas assez compte des conditions effectives, il y a lieu d'ouvrir une discussion de fond sur le futur rôle des transports publics en général et sur celui des CFF en particulier. Il importe de prendre des décisions claires qui indiquent la voie à suivre. Les premières idées sur le futur rôle des CFF ont été présentées dans le rapport final du groupe de réflexion ainsi que dans le projet de conception directrice de l'entreprise. La consultation sur cette conception, qui vient de se terminer, a montré qu'on souhaitait de véritables modifications. Outre les réformes internes à l'entreprise, de nombreuses demandes mettent l'accent sur la promotion accrue de l'idée de concurrence (liberté d'accès). On regrette et on critique en général les lourdes charges résultant des CFF, mais on reconnaît en majorité la grande importance de l'entreprise, notamment en ce qui concerne le trafic régional et le trafic marchandises, domaines sensibles et soumis à une pression financière.

Si l'on ne procède pas à des modifications importantes de l'offre et à une nette réduction des prestations actuelles, les réformes générales des transports publics et des CFF ne permettront dans le meilleur des cas que des allègements financiers limités, même si l'on tient compte des mesures d'économie déjà entreprises. Pour améliorer effectivement la situation financière des chemins de fer, il est indispensable de mettre en oeuvre des mesures plus directives qui vont au-delà des instruments actuels. Autrement, le financement de l'offre ferroviaire actuelle, rationalisée, ne pourra même pas être maintenu à moyen et à long terme.

Nous sommes en train d'élaborer les bases de la réforme des chemins de fer. Dans ce contexte, les milieux politiques sont appelés à répondre clairement à diverses questions délicates. Mentionnons par exemple le nouveau financement des CFF, l'ampleur de l'offre donnant droit à l'indemnité, le statut juridique des CFF ou l'ampleur de la concurrence souhaitée. En fin de compte, il s'agit de savoir ce que représente pour nous un réseau de transports publics bien aménagé et de décider si nous sommes disposés à créer les conditions-cadres nécessaires à cet effet. Des réformes plus importantes ne peuvent être réalisées que par étapes. Etant donné la situation financière, les CFF devront continuer intensivement leurs mesures d'économie, en faisant abstraction de la discussion politique, sans toutefois préjuger de la future orientation de l'activité de l'entreprise.

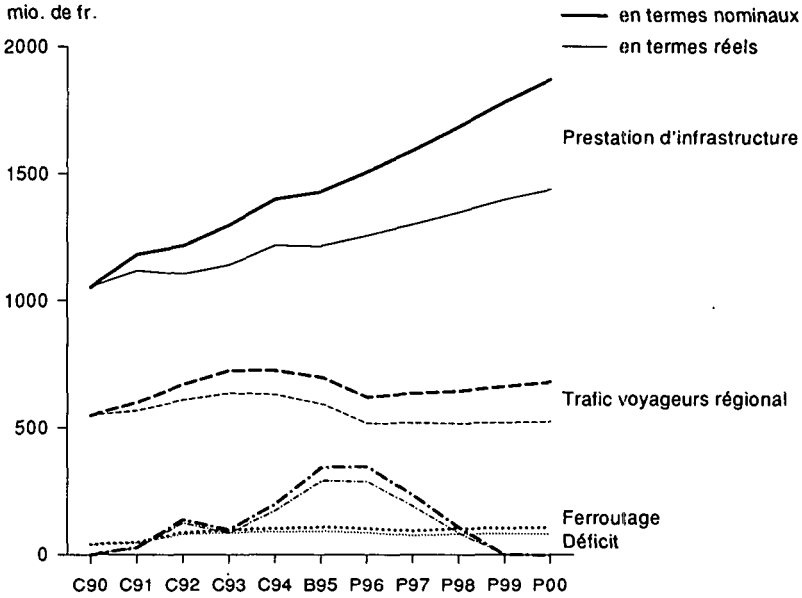
3

Répercussions financières sur la Confédération

L'évolution des facteurs pertinents pour les finances fédérales se présente de la manière suivante:

Figure 7

Charge de la Confédération selon budget et plan à moyen terme en termes nominaux et réels (chiffres corrigés du renchérissement sur la base de 1990)



**Charge imposée par les CFF au compte financier de la Confédération (en mio. de fr.)**

Prestations financières de la Confédération (Optique Conféd.)	Compte 1992	Compte 1993	Compte 1994
<b>Au titre de la législation concernant les CFF</b>			
- Trafic voyageurs régional 1)	670	725	725
- Ferroutage 2)	88	99	105
- Prestation d'infrastructure 3)	1183	1215	1297
<b>Autres arrêtés fédéraux</b>			
- Allègements tarifaires	17	0	0
- Transport auto au Simplon 2)	1	0	0
<b>Total</b>	<b>1959</b>	<b>2039</b>	<b>2127</b>
1) Compte tenu des mesures d'assainissement de la Confédération			
2) Financement au moyen du produit affecté des droits d'entrée sur les carburants			
3) Couverture des coûts d'infrastructure de l'année précédente			

La prestation d'infrastructure est versée par la Confédération l'année suivante. Outre les paiements attestés et versés aux CFF, on procède encore à une réserve correspondant au déficit de l'année précédente. Cela étant, il faut encore ajouter aux 2127 millions concernant 1994 une réserve de 98 millions supplémentaires pour le déficit 1993.

**4 Bases légales****41 Article premier**

Aux termes de l'article 7, lettre c, de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31), les comptes annuels et le rapport de gestion sont approuvés par l'Assemblée fédérale.

**42 Article 2**

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

## Bilan consolidé des CFF

Bilan (en mlo. de fr.)	1993	1994
Immobilisations	14386	14913
- Immeubles, inst., véhicules	21297	23181
- Amortissements	-13091	-14283
- Ouvrages inachevés	5904	5705
- Participations et avances de tiers	277	310
Fonds de roulement	3140	3248
- Caisse, compte postal, avances	30	33
- Adm. féd. des finances -	0	0
- Banques	49	68
- Prestations Conféd p. l'infrast.	1297	1399
- Prêts et titres en portefeuille	792	803
- Stocks	418	390
- Autres créances	554	556
Actifs transitoires	294	339
Dette CPS	978	675
Découvert du bilan	124	322
<b>TOTAL ACTIFS</b>	<b>18922</b>	<b>19497</b>
Capital de dotation	3000	3000
Engagements à long terme	10567	11457
- Prêts de la Confédération	5446	6020
- Prêts de la CPS	5110	5110
- Autres prêts	11	327
Engagements à court terme	4085	3977
- Adm. féd. des finances	1526	1151
- Institutions sociales des CFF	1457	1706
- Autres	1051	1069
- Provision grands dommages	51	52
Engag. cumulés de la CPS	978	675
Passifs transitoires	292	388
Réserve pour futurs déficits	0	0
<b>TOTAL PASSIFS</b>	<b>18922</b>	<b>19497</b>

## **Fonctionnement du mandat de prestations de 1987**

1. Le compte des investissements influe indirectement sur le compte de résultats de l'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure, étant donné qu'il indique le montant des coûts annuels subséquents (intérêts, amortissements, entretien).
2. Selon le mandat de prestations 1987 et la loi sur les CFF, la Confédération couvre les dépenses d'infrastructure (amortissements, intérêts, entretien des constructions). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure. Celle-ci constitue une taxe d'utilisation de l'infrastructure pour le secteur de l'économie de marché (transport de voyageurs sur de longues distances, trafic-marchandises). Depuis 1992, les CFF ne sont plus en mesure de fournir une telle contribution.
3. L'infrastructure est d'abord comptabilisée normalement dans le compte de résultats CFF (1). Dans un second temps, les amortissements, les intérêts et les dépenses pour l'entretien des constructions grèvent le compte de résultats de l'infrastructure (2). Ce montant est porté simultanément dans le côté "produits" du compte de résultats de l'entreprise (3). On en déduit le montant des charges d'infrastructure qui est déjà compris dans l'indemnité pour le ferroutage (4).  
La contribution des CFF aux dépenses d'infrastructure est fixée tous les trois ans dans le cadre du budget. Elle représente donc une charge pour les CFF et leur compte de résultats d'entreprise (5). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit (6). La prestation d'infrastructure de la Confédération (7) représente la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF.
4. Le mandat de prestations 1987 était limité, initialement, à la fin de 1994. Sa validité a été prorogée jusqu'à la fin de 1997 par l'arrêté du 14 juin 1994. Il est prévu de le remplacer par un contrat d'entreprise qui sera élaboré à partir de la conception directrice des CFF. Celle-ci fait actuellement l'objet d'une consultation.

**Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1994 (en mio. fr.)**

**Compte de résultats d'entreprise**

Charges 1)	6544.8
Charges de personnel	Parts 1461.0
Dépenses de choses	
Amortissements	
Intérêts	
Dépenses d'investissements non activables	
Autres charges	
Contribution d'infrastructure CFF 5)	
Excédent de produits	
Produits	6346.7
Trafic voyageurs/marchandises	Part 4) 62.0
Prestations d'exploitation	
Indemité	
Rendement locatif des biens-fonds	
Produits accessoires	
Prestations propres	
Autres produits	
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3)	
Déficit	198,1

**Compte de résultats de l'infrastructure**

Charges brutes 2)	1461.0
Amortissements	
Intérêts	
Entretien ordinaire	
Dépenses d'investissements non activables	
Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)	-62.0
Charges nettes	1399.0
Produits	
Contribution d'infrastructure CFF 6)	0.0
Prestation d'infrastructure Confédération 7)	Solde: 1399.0

# Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1994

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 3, alinéa 2<sup>bis</sup>, et l'article 7, lettre c, de la loi 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 1994;  
vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 24 mars 1995;

vu le message du Conseil fédéral du 12 avril 1995<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

<sup>1</sup> Les comptes de 1994 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1994 sont approuvés.

<sup>2</sup> Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1994 est approuvé.

## **Art. 2**

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

N37501

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> FF 1995 III 67

## **Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1994 du 12 avril 1995**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.011
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.05.1995
Date	
Data	
Seite	67-91
Page	
Pagina	
Ref. No	10 108 228

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.