

95.054

**Message
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1996**

du 18 octobre 1995

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1996 et vous proposons de l'approuver. Nous présentons également le plan à moyen terme 1997-2001 et vous demandons d'en prendre acte.

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

18 octobre 1995

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Villiger

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N37946

Condensé

Le budget 1996 subit l'influence des conditions-cadres difficiles et ne se distingue donc pas des budgets des années précédentes. Les augmentations des tarifs voyageurs appliquées au 1er janvier 1995 et dues à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) n'ont pas abouti au résultat envisagé en ce sens que les charges fiscales diminuent les recettes et augmentent le déficit de l'entreprise. D'ailleurs, une telle évolution se produit aussi chez les entreprises de transport concessionnaires. Dans le secteur des marchandises, on constate certes une hausse des tonnages, mais la marge de manoeuvre en matière de prix reste faible, étant donné l'âpre concurrence constamment déployée par l'industrie des transports routiers. Les CFF s'attendent bien sûr à ce que les produits de transport augmentent légèrement en 1996 sans toutefois atteindre le montant enregistré en 1994.

En termes nominaux, la charge que les CFF font peser sur les finances fédérales sera moindre qu'en 1995. Cette amélioration est imputable, au fait que, dès le 1er janvier 1996, les cantons financeront aussi, à raison d'un quart, les coûts non couverts du trafic régional des CFF. Compte tenu de ces prestations cantonales, les subventions s'amplifieront de 4 pour cent, tandis que les objectifs financiers du programme "renversement de tendance dans le trafic régional" seront réalisés grâce aux mesures de rationalisation.

L'offre de base du ferroutage (46 trains) affiche un taux d'utilisation favorable et produit ainsi les effets escomptés en matière de politique des transports. Cette offre doit être maintenue notamment pour des considérations inhérentes à la politique européenne (accord de transit). Il faut donc garder l'indemnité ad hoc de 110 millions de francs.

Comme par le passé, les CFF ne seront pas en mesure de fournir une contribution d'infrastructure. De ce fait, la Confédération prendra en charge tous les coûts d'infrastructure, soit 1543 millions de francs (budget 1995: 1425 mio. fr.).

Les investissements bruts (y compris RAIL 2000, le corridor de ferroutage, les utilisations commerciales et les contributions de tiers) sont estimés par les CFF à 2350 millions de francs, compte tenu de la déduction intégrale de l'impôt préalable. La construction du corridor de ferroutage au Saint-Gothard est terminée dans une large mesure sans que la limite supérieure des coûts budgétisés soit atteinte.

Le plan à moyen terme 1997 - 2001, actualisé, est encore amélioré par rapport à celui de l'année dernière. Les modifications qui pourraient résulter de la réforme des chemins de fer ne sont pas prises en considération. Les CFF s'attendent à ce que les déficits baissent à nouveau dès 1999, même avec les conditions-cadres actuelles. Ils fondent leurs espoirs sur les mesures qu'ils ont mises en place et sur des prévisions optimistes en matière de recettes.

Message

1 **Commentaire du message et plan à moyen terme des CFF**

11 **Introduction**

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) a approuvé, le 14 septembre 1995, le budget 1996 et le plan à moyen terme 1997-2001. Par le présent message, nous soumettons le budget à votre approbation et vous présentons le plan à moyen terme pour que vous en preniez acte.

Nos commentaires portent principalement sur l'évolution de la politique des transports et des finances. Nous renonçons à répéter les indications détaillées qui figurent déjà dans la documentation des CFF. Comme les années précédentes, les principaux tableaux et la présentation du fonctionnement du mandat de prestations 1987 se trouvent en annexe. La validité du mandat a été prorogée par l'arrêté du 14 juin 1994 jusqu'à la fin de 1997.

Le chapitre 1 résume les principaux éléments du budget et du plan à moyen terme et présente les commentaires y relatifs. L'accent est mis sur les secteurs de prestation indemnisés par la Confédération. Les évolutions actuelles sont aussi indiquées.

Les chapitres 2 et 3 portent sur les répercussions financières qui concernent directement la Confédération. Ils englobent notamment un commentaire de l'arrêté fédéral.

12 **Aperçu du budget 1996**

Le contexte difficile en matière de politique des transports et d'économie limite les possibilités d'accroître les recettes. Par ailleurs, certains postes de charges importants sont prédéterminés, tels les amortissements et intérêts des investissements tandis que d'autres dépendent de causes extérieures, par exemple les frais de personnel, qui résultent des salaires fixés par la Confédération. Il importe donc d'autant plus que l'entreprise maîtrise bien les facteurs qu'elle peut encore influencer, ce que le présent budget atteste une fois de plus. Compte tenu des prestations fédérales, celui-ci se présente de la manière suivante:

- Indemnité pour le trafic voyageurs régional: 516 millions de francs (95: 693 mio. fr.)
- Indemnité pour le ferroutage: 110 millions de francs (110 mio. fr.)
- Prestation d'infrastructure de la Confédération: 1543 millions de francs (1425 mio. fr.)
- Déficit budgétisé: 263 millions de francs (312 mio. fr.)
- Investissements bruts: 2350 millions de francs (2217 mio. fr.)

La figure 1 en fournit une vue d'ensemble; elle montre également le fonctionnement du mandat de prestations 1987.

Figure 1

Budget CFF pour 1996

Exploitation	
Charges	Produits
Total: 6761	Total: 6498
Contribution infra-structure CFF 0	Indemnité PSP Conf 626 Autres 188
	Déficit: 263

Infrastructure	
Charges	Produits
Net: 1543	Contribution infra-structure CFF 0
	Total: 1543

Charge de la Confédération (Optique CFF)

Prestations fédérales	Charges de la Conf.		
	B 95	RV 95	B 96
Indemnité pour prestations de service public			
- Trafic régional	693	693	516
- Ferroutage	110	110	110
Prestation d'infrastructure Confédération	1425	1446	1543
Constitution de provision pour déficit	312	341	263
Total (déficit inclus)	2541	2590	2432

RV 95 = résultat vraisemblable en 1995

Comme par le passé, le déficit budgétisé est élevé, ce qui est imputable à la baisse des recettes de transport, à la déduction réduite de l'impôt préalable (TVA) et à certains coûts de restructuration. Selon le mandat de prestations 1987, le déficit doit être reporté à compte nouveau. Le solde passif du bilan prévisionnel passera ainsi vraisemblablement à 926 millions de francs.

A noter que jusqu'à présent, les CFF ont rémunéré aux conditions du marché tous les prêts consentis par la Confédération (et par la caisse de pensions). En 1996, le service de la dette se montera à 841 millions de francs. En revanche, les entreprises de transport concessionnaires (ETC) obtiennent des prêts sans intérêts. Dans de telles conditions, les CFF ne présenteraient aucun déficit et pourraient en outre verser une contribution d'infrastructure se chiffrant à plusieurs centaines de millions de francs.

Évolution des comptes CFF en chiffres absolus

(en mio. de fr.)	C 88	C 89	C 90	C 91	C 92	C 93	C 94	RV 95	B 96
Charges de personnel	2645	2777	3006	3278	3535	3537	3517	3525	3410
Intérêts	256	337	460	557	656	621	664	698	761
Dépenses d'investissements									
non activables	96	113	118	173	186	212	290	304	320
Total des charges	4756	4975	5364	5911	6337	6377	6545	6727	6761
Produits de transport	3013	3172	3301	3530	3717	3861	3804	3680	3723
Total des produits	4798	5045	5367	5882	6201	6279	6347	6386	6498
Excédent de produits	42	70	3						
Déficit				-29	-136	-98	-198	-341	-263

13 Appréciation des résultats en détail**131 Résultat de l'entreprise****131.1 Budget 1996**

a. Charges

Par rapport au budget 1995, les charges globales s'amplifient uniquement de 0,6 pour cent, ce qui correspond à une hausse de 0,5 pour cent comparativement au résultat probable de l'exercice 1995.

Les coûts de personnel baisseront de 115 millions de francs, soit de 3,3 pour cent par rapport au résultat vraisemblable de 1995. Durant l'année en cours, il est apparu que les mises à la retraite administratives coûteront 160 millions et non 40 millions. Au cours d'une telle opération, l'âge moyen des bénéficiaires a tendance à baisser lorsque les mesures en question durent depuis longtemps. Il en résulte une augmentation des versements transitoires jusqu'à la mise à la retraite ordinaire. Par ailleurs, la loi sur le libre passage exige que le mode de calcul du capital de couverture soit modifié. Enfin, les bases techniques de la caisse de pensions de la Confédération s'appliquent aussi aux CFF depuis le 1er janvier 1995. La réduction de l'effectif du personnel (environ 650 personnes, soit 1,9%) doit donc s'effectuer pour l'essentiel par des départs naturels, car le contrat social actuel reste valable. Le budget tient compte de la réduction de la durée du travail à 41 heures hebdomadaires, que nous avons décidé d'introduire par étapes. De plus, un renchérissement de un pour cent est compris dans les coûts de personnel budgétisés. Sont réservées les décisions du Conseil fédéral et du Parlement relatives à la compensation du renchérissement pour le personnel fédéral.

Les frais de choses augmenteront dans une faible mesure par rapport au budget 1995. Ils s'amplifieront légèrement comparativement au résultat vraisemblable de l'exercice 1995. Mentionnons à ce propos l'augmentation importante de la rubrique fermage/locations, due au leasing des locomotives. Il ne s'agit pas en l'occurrence d'un véritable surcoût, mais d'une mutation entre deux postes de charges.

Les dépenses pour les amortissements et les intérêts, ainsi que pour les investissements ne pouvant être portés à l'actif, continueront d'augmenter fortement. Il s'agit des coûts consécutifs aux investissements des années précédentes, sur lesquels les CFF ne peuvent plus influer.

Avec l'introduction de la TVA, il a fallu ajouter un nouveau poste de charges (réduction de la déduction de l'impôt préalable). Vu l'ordonnance sur la TVA, les CFF ne sont pas autorisés à faire valoir cette déduction sur les chiffres d'affaires non soumis à la TVA. Ils doivent donc comptabiliser comme charges un montant estimé à 86 millions de francs au maximum. Comme divers points sujets à interprétation sont en suspens devant l'administration des finances, il a fallu prévoir le montant maximal éventuel.

b. Produits

Les produits dépasseront vraisemblablement tant le résultat probable de l'année 1995 que le montant du budget de la même année. La situation concernant les hausses des tarifs voyageurs ne s'est pas modifiée. Le marché est tendu et ne permet pas, en principe, d'augmenter les prix de transport. L'adaptation tarifaire résultant de l'introduction de la TVA (relèvement de 3,6 % du tarif de base) et les ajustements spécifiques des prix de divers titres de transport ne peuvent pas porter leur fruit durant l'année en cours. Il n'est pas possible de réaliser des recettes supplémentaires et il faut s'accommoder d'un recul de la demande.

Dans le secteur des marchandises, la situation se présente sous un jour un peu différent, étant donné que les retombées de la TVA sont insignifiantes. En revanche, la compétitivité du rail par rapport à la route (offres de dumping) ne s'est pas améliorée. Une fois de plus, les valeurs budgétisées pour l'année en cours ne seront pas atteintes. Depuis 1993, les produits sont en baisse, malgré certaines augmentations des tonnages. Cette croissance des quantités transportées montre bien l'importance du transport ferroviaire des marchandises sur le plan de l'économie nationale et de la politique environnementale. Les décisions fondamentales à prendre au sujet de l'avenir du trafic-marchandises ne doivent donc pas tabler uniquement sur la situation actuelle sous l'angle de l'économie d'entreprise.

131.2 Plan à moyen terme 1997-2001

Le plan à moyen terme, actualisé, tient compte des conditions actuelles de la politique financière. Par rapport à celui de l'année dernière, il enregistre une légère amélioration. Comme par le passé, on peut se demander si les produits supplémentaires planifiés pourront effectivement être réalisés. Par ailleurs, les frais de personnel ont été définis à partir d'hypothèses qui échappent à la sphère d'influence des CFF.

Les figures ne tiennent pas compte des modifications qui découleraient de la réforme des chemins de fer et des nouvelles bases du financement des transports publics.

Avec le modèle du mandat de prestations 1987, les déficits devraient disparaître à nouveau à partir de 1999. Nous avons déjà commenté en détail dans le message de l'année dernière les hypothèses sous-tendant ce pronostic et nous renonçons à fournir ici de nouvelles explications.

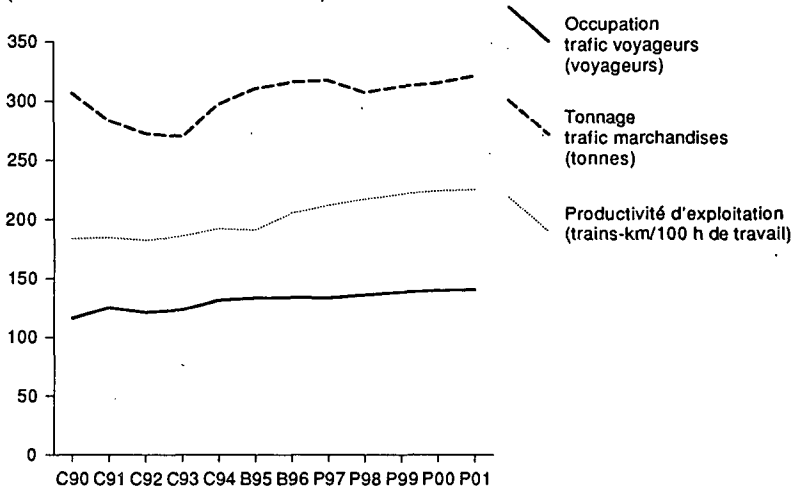
Les coûts consécutifs aux investissements accusent une fois de plus les plus grands taux de croissance. Contrairement aux ETC, les CFF sont tenus, selon le droit en vigueur, de rémunérer tous les fonds investis, à l'exception du capital de dotation de 3 milliards de francs, inchangé depuis quatorze ans. Les CFF ne peuvent réduire ces coûts qu'en renonçant aux investissements. Une telle démarche les empêcherait de présenter une offre moderne.

132 Indices

Figure 2

Indices de productivité

(nouvelle méthode de calcul dès 1991)



La productivité d'exploitation budgétisée (trains-kilomètres par heure de travail) augmentera en moyenne de 2 à 3 pour cent par année à partir de 1995. Cette évolution résulte de l'introduction du service sans contrôleur, de la réduction de l'occupation des stations par du personnel et d'autres mesures de rationalisation.

Le taux d'occupation moyen des trains voyageurs s'améliorera sans doute légèrement. A noter cependant que ce taux se situe actuellement à quelque 130 voyageurs. En d'autres termes, chaque train CFF transporte en moyenne autant de personnes du début à la fin de son parcours. Cette constatation est naturellement théorique, vu qu'il est impossible que les ra-

mes, du convoi régional au train Eurocités, soient fréquentées uniformément durant toute l'année, de cinq heures du matin à minuit et de la station de départ au terminus.

Dans le secteur des marchandises, la charge moyenne des trains, qui est passée ces dernières années sous la barre des 300 tonnes, devrait maintenant retrouver ce niveau.

133 Indemnités

133.1 Trafic régional des voyageurs

Dès le 1er janvier 1996, l'indemnité du trafic régional des voyageurs des CFF ne sera plus déterminée par le mandat de prestations 1987, mais par la loi révisée sur les chemins de fer. Alors qu'il nous incombait jusqu'ici de fixer l'offre à indemniser et que la Confédération prenait en charge tous les coûts non couverts, les cantons participeront désormais tant à la définition de l'offre qu'au financement de celle-ci. Ainsi, les CFF seront mis sur le même plan que les ETC et le Service des cars postaux. Le montant de l'indemnité ne doit donc plus être décidé dans le cadre du budget CFF. Il sera dorénavant fixé globalement pour les CFF, les PTT et les ETC, car, pour optimiser l'offre globale, les cantons seront expressément habilités, à moyen et à long terme, à ventiler les prestations à convenir entre les CFF, les PTT et les ETC.

Les dispositions transitoires de la loi révisée sur les chemins de fer prévoient de financer l'offre actuelle selon les nouvelles règles jusqu'à l'expiration de la période d'horaire 1995/1997, mais jusqu'en 1999 au plus tard. Les Chambres fédérales ont ainsi déterminé cette offre, ce qui limite naturellement aussi à un minimum les possibilités d'économie offertes aux pouvoirs publics. En effet, les coûts non couverts de l'offre commandée doivent, selon la loi, être indemnifiés. Il conviendra d'en tenir compte lors des débats sur le budget.

En 1993, nous avons convenu avec les CFF de réduire l'indemnité pour le trafic régional et de la faire passer progressivement de 725 millions de francs en 1993 à 688 millions en 1996. Nous sommes donc partis du principe que ce montant global, plus les prestations supplémentaires jusqu'ici prises en charge exclusivement par les cantons, représenteraient la somme que la Confédération et les cantons seront appelés à indemniser en commun conformément aux nouvelles clés de répartition dès 1996. Comme les cantons doivent en moyenne financer un quart des coûts non couverts, il reste 516 millions à la charge de la Confédération. Le montant définitif ne pourra toutefois être fixé qu'au moment où les clés de répartition intercantionales seront mises au point, ce qui devrait encore prendre un certain temps.

Jusqu'à présent, les mesures prises par les CFF pour améliorer l'efficacité du trafic régional ont pu, dans une large mesure, être réalisées selon les plans. L'introduction de l'exploitation sans contrôleurs, la réduction de la durée d'occupation des stations par du personnel, l'automatisation des installations de sécurité, l'emploi de rames plus courtes et le remplacement de certaines prestations ferroviaires par des prestations routières permettent des économies considérables sans qu'il soit nécessaire de réduire l'offre de l'horaire. Dans le trafic régional, le taux de couverture des coûts marginaux a pu être porté de 73 pour cent dans l'année de l'horaire 1990/1991 à 93 pour cent durant l'année 1994/1995. L'indemnité a dû

donc couvrir non seulement les frais fixes, mais aussi 7 pour cent (27 mio. fr.) des coûts proportionnels.

133.2 Ferroutage

Le mandat de prestations de 1987 prévoit que nous fixions l'offre à indemniser et que nous veillions à ce que les prestations soient fournies aux moindres coûts dans une qualité correspondant aux exigences de la clientèle. Dès 1996, cette disposition ne s'appliquera plus qu'au ferroutage.

La promotion du ferroutage est conforme aux promesses que la Suisse a faites à la CE dans le cadre de l'accord sur le transit. Les offres correspondantes suscitent une vive demande et les tonnages peuvent être augmentés constamment. Cette évolution montre que la voie empruntée est la bonne. Malheureusement, la couverture des coûts, notamment celle de la "chaussée roulante", est défavorable; pour atteindre les objectifs de la politique des transports, il faut néanmoins maintenir l'offre de base, à savoir 46 trains. L'indemnité doit donc rester au même niveau (110 mio. fr.). A noter que près de 70 millions de francs sont nécessaires uniquement pour couvrir les coûts d'infrastructure (coûts consécutifs aux investissements). Etant donné la part élevée des coûts fixes, une réduction de l'offre conduirait à une augmentation du déficit de l'entreprise. Les finances fédérales seraient déchargées dans une très faible mesure, alors que les dégâts seraient considérables dans le domaine de la politique des transports.

Les prix de la "chaussée roulante" doivent être appréciés par rapport aux coûts marginaux de la course d'un train routier. Ils sont relativement bas si l'on tient compte de la charge brute à transporter. La situation ne se modifiera que si les coûts *variables* du trafic lourd augmentent (prix du carburant, péages, redevance poids lourds proportionnelle aux prestations, redevance éventuelle au titre d'AlpTransit). L'introduction de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations, qui renchérira de 10 pour cent le transport routier en Suisse, permettrait théoriquement, selon les CFF, de relever les tarifs ferroviaires de 3 pour cent dans le trafic intérieur, d'importation et d'exportation. Aucune augmentation des tarifs n'est possible dans le trafic de transit, car le prix déterminant résulte du coût du contournement de la Suisse par la route. Une certaine marge de manoeuvre ne s'instaurera qu'au moment où l'UE concrétisera les principes qu'elle a adoptés en matière de vérité des coûts. Etant donné la forte position du lobby routier, notamment dans les pays du sud de l'UE, cette concrétisation n'est pas encore en vue.

Par ailleurs, l'adhésion de l'Autriche à l'UE et l'"harmonisation" des redevances frappant le trafic lourd ont conduit à une diminution des coûts de transport en Allemagne et en Autriche. La suppression des formalités douanières réduit la durée de la rotation des camions, améliorant encore la productivité. De plus, les CFF doivent, dans le trafic international, faire leurs décomptes en ECUS, ce qui leur occasionne des manques à gagner supplémentaires étant donné le cours élevé du franc suisse. Enfin, le transport ferroviaire via l'Autriche et la France est aussi devenu meilleur marché en termes relatifs. Les CFF ne sont donc pas libres de fixer leurs tarifs comme ils l'entendent, mais ils doivent tenir compte des chemins de fer étrangers.

Dans ces conditions, il est peu probable que des adaptations tarifaires soient acceptées par le marché. Nous vous renvoyons à cet égard aux explications données au chiffre 145 du message de l'année dernière.

L'indemnité pour le ferroutage a été diminuée dans le plan financier de la Confédération suite à l'introduction de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations. Vu les raisons précitées, les CFF estiment que cette réduction est irréaliste. Leur plan à moyen terme part donc d'une augmentation de celle-ci dans le cadre du renchérissement et du développement de l'offre prévu dans l'accord de transit (corridor du Loetschberg ouvert aux camions d'une hauteur de 4 m aux angles).

Contrairement à la couverture des coûts, l'utilisation de l'offre en question est *très bonne*, ce qui confirme *son efficacité sur le plan de la politique des transports*.

134 Prestation d'infrastructure de la Confédération

134.1 Budget 1996

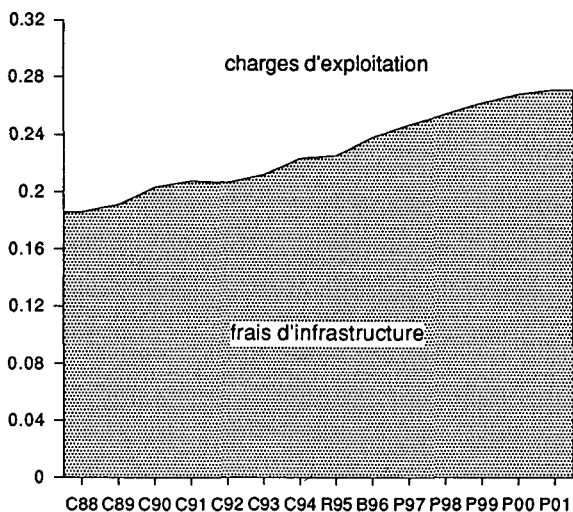
Les coûts du compte d'infrastructure, qui doivent être pris en charge, ne reposent pas sur une commande directe de la Confédération. Ils expriment plutôt la politique d'investissement des CFF et la situation du marché des capitaux (intérêts). Selon le mandat de prestations 1987, la Confédération finance a posteriori les coûts d'infrastructure non couverts, contrairement à ce qu'elle fait pour les indemnités. Le résultat comptable de 1996 du compte de résultats d'infrastructure n'influera donc qu'en 1997 sur les comptes de la Confédération.

134.2 Plan à moyen terme 1997-2001

Comme l'illustre la figure ci-après, la part des coûts consécutifs aux investissements d'infrastructure, comparée aux charges globales, ne cesse d'augmenter. Cela résulte des vastes besoins d'investissement (extension, renouvellement, sécurité, rationalisation). Le volume des investissements à réaliser ces prochaines années augmentera encore, même avec la réduction du programme de RAIL 2000. La part des coûts d'infrastructure dans les charges globales devrait dépasser 27 pour cent si les conditions-cadres restent les mêmes jusqu'en l'an 2001. A l'inverse, la part des charges d'exploitation diminuera lentement, passant de 81,4 pour cent en 1988 à 72,9 pour cent en l'an 2000.

Les chiffres mentionnés ici ne sont valables que pour le mandat de prestations 1987. Dès que le financement de l'infrastructure se fera, même partiellement, par le biais de prêts sans intérêt (ou "avec taux d'intérêt variable"), la situation se modifiera sensiblement.

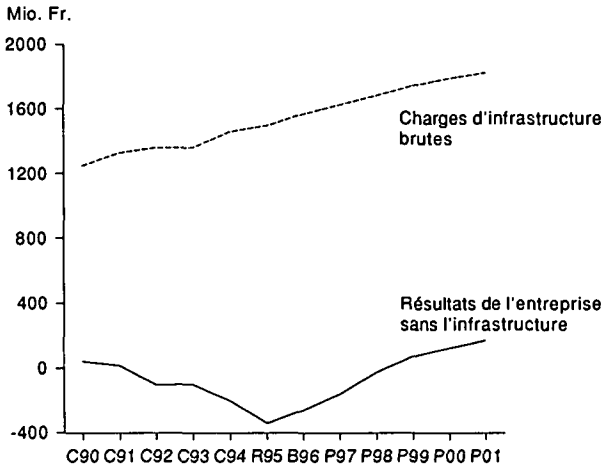
Part des frais d'infrastructure dans les charges globales



Depuis le début du mandat de prestations 1987, l'augmentation des charges d'infrastructure consécutives au retard pris en matière d'investissement s'est accompagnée d'une détérioration du résultat de l'entreprise. En d'autres termes, les dépenses d'exploitation ont augmenté plus fortement que les recettes commerciales. Le plan à moyen terme table sur un revirement de tendance dans ce domaine, mais il estime de manière optimiste l'évolution des produits et des frais de personnel.

Il est clair que les conditions de 1987 ne pourront plus être réalisées prochainement, même si l'on envisage les choses avec des chiffres constants, corrigés de l'inflation. Cette remarque est valable pour autant qu'aucune modification durable de la politique des transports ne permette aux CFF d'élever le niveau de leurs prix. Il apparaît, ici aussi, que la direction de l'entreprise peut certes obtenir certains résultats, mais qu'elle reste tributaire des conditions-cadres politiques.

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



135 Déficit

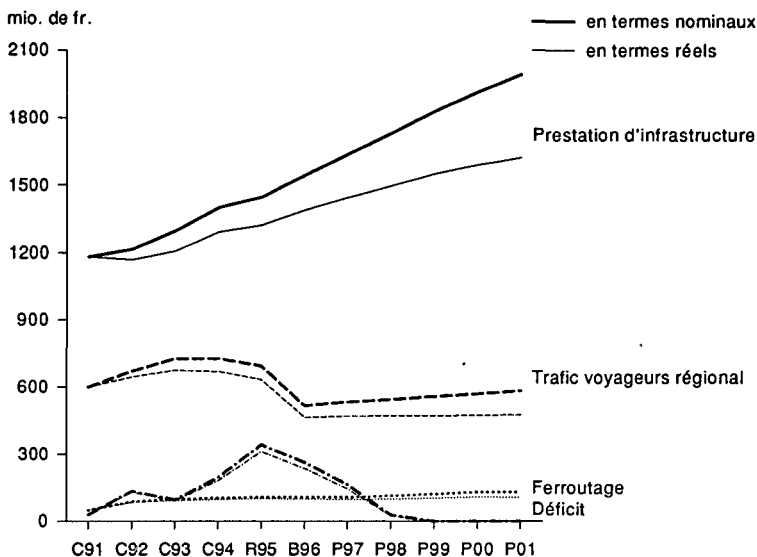
Le mandat de prestations 1987 n'a pas envisagé qu'un déficit (structurel) puisse se manifester pendant plusieurs périodes. A l'époque, on parlait du principe que le secteur de l'économie de marché pourrait au moins couvrir ses coûts directs à long terme. Cette hypothèse s'est révélée erronée, parce qu'on a jugé d'un autre point de vue, à l'époque, l'évolution des prix dans le secteur des marchandises et leur élasticité dans le trafic voyageurs. Les CFF s'attendent à une nouvelle amélioration qui repose principalement sur des coûts de production plus favorables. Ces objectifs ne peuvent toutefois être atteints si les produits du trafic marchandises n'augmentent pas et si les tarifs voyageurs ne sont pas adaptés au renchérissement. Sans modifications de la politique des transports, on peut pour le moins émettre de très sérieux doutes sur la possibilité de réaliser les recettes supplémentaires escomptées. Nous avons déjà relevé les liens existant entre les produits de transport et la vérité des coûts.

A la fin de 1994, le solde passif cumulé s'élevait à 322 millions de francs et devrait atteindre 663 millions à la fin de 1995. Vu les déficits prévus jusqu'en 1988, il devrait, dans les conditions actuelles, dépasser un milliard de francs. Pour sa part, la Confédération couvrira le solde passif par des provisions ad hoc.

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

Figure 5

**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)**



La prestation d'infrastructure représente une charge croissante pour les finances fédérales. Si l'on veut pour le moins maintenir le potentiel de l'entreprise et garantir une extension judicieuse de celle-ci (notamment RAIL 2000), cette tendance se poursuivra, compte tenu des conditions-cadres actuelles (mandat de prestations de 1987).

En revanche, il a été possible de stabiliser le montant des indemnités. Cela signifie que l'offre stagne elle aussi. Des prestations supplémentaires sont exclues.

Lorsqu'on considère la charge totale de la Confédération, d'environ 2,5 milliards de francs, il faut toujours se demander ce qui se passerait si ce montant était économisé et si l'offre correspondante était supprimée. La réponse à cette question n'est pas simple. La mobilité de nombreux citoyens serait certainement limitée et une large part du trafic passerait à la route. Les coûts de la construction routière augmenteraient, la qualité de l'environnement diminuerait, de même que la qualité de la vie. On pourrait même assister à l'émergence de tensions sociales. Dans cette optique, l'engagement considérable de la Confédération se justifie certainement.

Charges de la Confédération en millions de francs

Prestations financières de la Confédération (Optique CFF)	C	C	C	C	RV	B	P	P	P	P	P
	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01
Au titre de la législation concernant les CFF											
- Trafic voyageurs régional	600	670	725	725	693	516	533	545	557	570	583
- Ferroulage	50	88	99	105	110	110	110	115	122	131	132
- Prestation d'infrastructure 1)	1183	1215	1297	1399	1446	1543	1636	1728	1826	1911	1990
	1833	1973	2121	2229	2249	2169	2279	2388	2505	2612	2705
Autres arrêtés fédéraux											
- Allègements tarifaires dans les transports publics	39	17	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Transport auto au Simplon	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	1873	1991	2121	2229	2249	2169	2279	2388	2505	2612	2705
Déficit 2)	29	136	98	198	341	263	165	26	0	0	0
Total, y compris déficit	1901	2127	2219	2427	2590	2432	2444	2414	2505	2612	2705

1) Apparaît dans le compte financier de la Confédération une année plus tard

2) Donne lieu l'année suivante à la constitution d'une provision dans le compte financier de la Conféd.

137 Compte des investissements

137.1 Budget 1996

Les priorités fixées dans la politique des transports ont conduit à une nouvelle poussée des investissements dans les transports publics. Cela a été nécessaire, parce qu'il fallait adapter le réseau, achevé vers le début du siècle, aux exigences actuelles des clients et aux impératifs modernes en matière d'efficacité, tout en rattrapant le retard accumulé par rapport à l'infrastructure routière. Ce processus n'est pas terminé, mais il a dû être ralenti en raison du manque de moyens financiers. Nous sommes convaincus que seule une infrastructure ferroviaire moderne permet de maîtriser la croissance du trafic de manière efficace et écologique.

Le montant élevé des investissements se traduit cependant par la hausse des coûts subséquents. Toute nouvelle installation doit être rémunérée, amortie, entretenue et exploitée. Le maintien du potentiel de l'entreprise occasionne, à lui seul, une hausse des coûts. Les installations ferroviaires ont sur le plan comptable une durée d'utilisation de 35 à 40 ans, mais celle-ci est souvent beaucoup plus longue. Il est clair qu'après ce laps de temps, les fonds d'amortissement ne sont pas suffisants pour les remplacements et qu'il faut tenir compte de l'évolution technique et des impératifs écologiques qui se sont manifestés dans l'intervalle. Il s'agit aussi de tirer parti des possibilités de rationalisation.

Le budget prévoit des investissements bruts de 2350 millions de francs, dont 108,7 millions sont pris en charge par des tiers. Sur les investissements nets restants, 94 millions se rapportent à des utilisations commerciales et à l'achat de terrains, 508,8 millions concernent des investissements à la charge des crédits d'engagement de RAIL 2000 et du corridor de ferroutage et 17,5 millions ont trait aux mesures anti-bruit. Les investissements ordinaires sont limités avant impôts à 1581 millions (sans la réduction de la déduction de l'impôt préalable). Enfin, le compte des investissements contient à titre de précaution un montant de 40 millions de francs pour les déductions de l'impôt préalable qui, de l'avis de l'administration des finances ne peuvent pas être effectuées.

Sur le total des investissements bruts, 1733,5 millions de francs concernent les installations ferroviaires, le reste (616,5 mio. fr.) se répartissant entre le matériel roulant, les ateliers et les usines électriques.

Tableau 3

Comptes des investissements

CI	Compte	Compte	Budget	Budget	Différence par rapport	
	1993	1994	1995	1996	au C 1994	au B 1995
	mio. de fr.		mio. de fr.			
Investissements bruts	2147.6	2020.6	2216.5	2350.0	16.3%	6.0%
Contributions de tiers	73.7	94.2	94.6	108.7	15.4%	14.9%
Divers produits	3.3	3.1				
Investissements nets						
à la charge des CFF	2070.6	1923.3	2121.9	2241.3	16.5%	5.6%
dont						
- Investissements ordinaires	1550.1	1519.4	1581.0	1581.0	4.1%	0.0%
- RAIL 2000 1)	137.7	155.9	313.3	437.3	180.5%	39.6%
- Corridor de ferroutage	343.8	205.5	84.1	71.5	-65.2%	-15.0%
- Mesures anti-bruit 3)	0.0	0.0	15.0	17.5		
- Divers 2)	39.1	42.5	128.5	134.0	215.3%	4.3%

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

2) taxe occulte (dès 95), acquisitions de biens-fonds et invest. mises en valeur commerciales

3) Financement non encore réglé

Pour limiter les besoins financiers et répartir les risques, les CFF font preuve de souplesse en matière de politique immobilière. Ils s'efforcent notamment de coopérer avec les tiers et peuvent ainsi, dans certains cas, s'affranchir du financement par la Confédération.

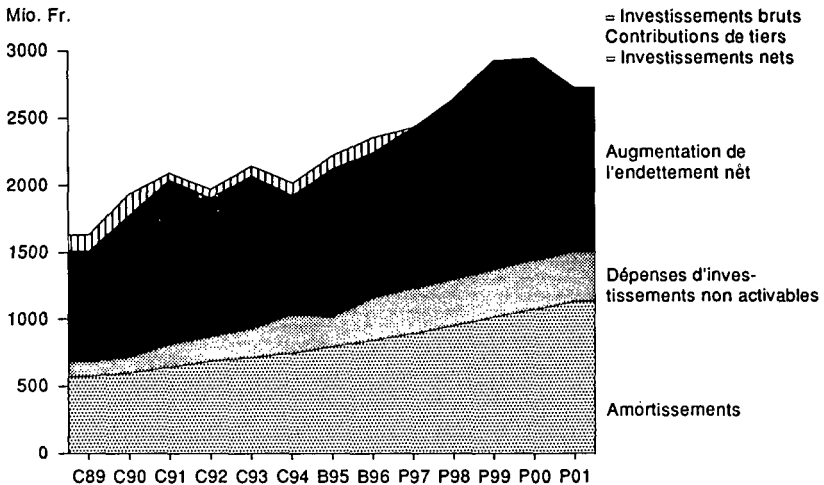
Les investissements pour le corridor de ferroutage au Saint-Gothard seront bientôt terminés; le service complet a pu être ouvert le 1^{er} janvier 1994. Certains travaux seront cependant achevés plus tard. La limite des coûts budgétisés n'a pas été atteinte.

Le problème de la lutte contre le bruit des installations existantes (parois anti-bruit) n'est pas résolu, notamment quant au financement. Les solutions proposées par le groupe de travail "Financement des transports publics" sont maintenant disponibles. Jusqu'à ce que la question du financement soit réglée, celui-ci est assuré par la méthode traditionnelle, c'est-à-dire par des prêts portant intérêt. Cette rubrique apparaît cependant déjà comme un poste distinct.

Figure 6

Investissements

et augmentation de l'endettement net résultant des investissements



La figure ci-dessus montre quelle partie des investissements peut être couverte par les fonds gagnés par l'entreprise (c'est-à-dire par les recettes commerciales et les indemnités). Le solde, qualifié d'"augmentation de l'endettement net" doit être financé par des emprunts. Chez les ETC, ces fonds proviennent des prêts conditionnellement remboursables relevant du crédit-cadre pour l'aide aux investissements. Jusqu'à présent, les CFF ne peuvent bénéficier que de prêts rémunérés au taux usuel du marché.

137.2 Plan à moyen terme 1997-2001

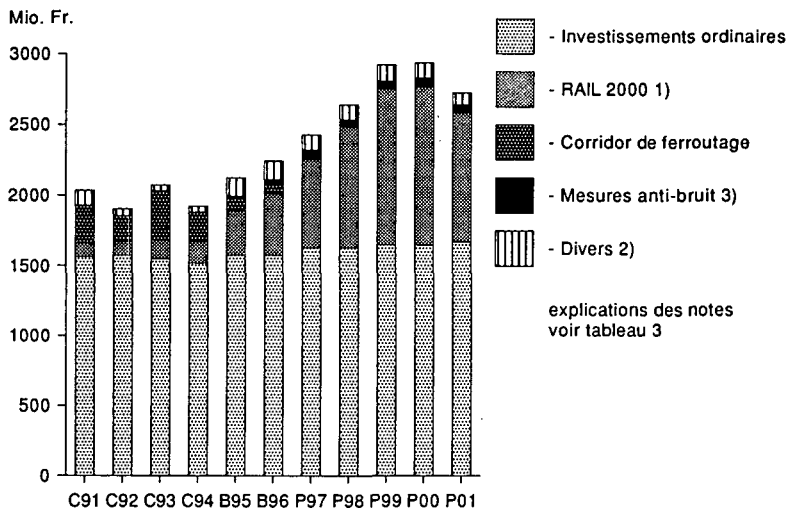
Le plan à moyen terme revêt une importance particulière pour les mises de fonds, étant donné que celles-ci exigent une planification à long terme et qu'elles déterminent pour longtemps une partie essentielle des futures charges des CFF. Il faut aussi se ren-

dre compte de l'importance macro-économique de tels investissements. A court terme, de nombreuses emplois des CFF et de l'industrie en dépendent. Par ailleurs, on construit et maintient ainsi une infrastructure qui permet, à moyen et à long terme, de créer une valeur ajoutée en faveur de l'économie suisse.

D'ici à la fin 1996, la limite supérieure des investissements ordinaires est fixée (avant impôts) à 1581 millions de francs par année. Dès 1997, il faudra faire passer le plafonnement à 1630 millions, puis l'augmenter de 20 millions tous les deux ans, faute de quoi le potentiel de l'entreprise ne serait plus assuré. Relevons d'ailleurs que le plafonnement des investissements est calculé pour l'ensemble du réseau CFF. Les investissements pour le maintien du potentiel de l'entreprise et les importantes mesures de rationalisation pour les lignes régionales doivent donc y trouver leur place. Jusqu'en 1995, l'accent a été mis sur les véhicules (pour l'exploitation sans contrôleur). Dès 1996, on s'occupera principalement des installations de sécurité.

Figure 7

Investissements



14 Evolutions actuelles

141 Introduction de la TVA le 1er janvier 1995

141.1 Augmentation de prix due à la TVA

Le remplacement de l'ICHA par la TVA a de nombreuses répercussions sur les transports publics. Comme les prestations sont dorénavant soumises à l'impôt, la plupart des recettes des transports publics sont assujetties à la TVA. Les adaptations tarifaires ont servi à repor-

ter, si possible, l'impôt sur les clients, ce qui n'a cependant pas réussi dans le trafic-voyageurs. Dans le secteur marchandises, la situation est différente étant donné que la plupart des clients de ce trafic peuvent neutraliser la TVA en déduisant l'impôt préalable. A long terme, il peut se produire des allègements, étant donné que l'impôt préalable sur les investissements ("taxe occulte") sera restitué au moins en partie.

La commission des finances du Conseil des Etats nous a priés de nous prononcer sur certains problèmes liés à la TVA, ce que nous faisons ci-après.

141.2 Déduction réduite de l'impôt préalable

Les entreprises de transport public, y compris les CFF, se trouvent placées devant une situation un peu plus difficile en ce qui concerne la déduction de l'impôt préalable. La directive ad hoc de l'UE, qui a largement servi de modèle aux dispositions légales suisses, prévoit que la restitution de l'impôt préalable *peut* être réduite proportionnellement au rapport entre les subventions obtenues et les recettes du marché. Cette opération est qualifiée de "pseudo-exonération fiscale". A notre connaissance, aucun pays membre ne fait usage de cette possibilité. En Allemagne, les subventions versées aux entreprises (par ex. couverture du déficit, indemnité) sont franches d'impôt et ne donnent donc pas lieu à une réduction de l'impôt préalable. En revanche, les subventions en faveur du client (par exemple les contributions destinées à réduire le prix des titres de transport) sont entièrement assujetties à la TVA. Lors de la promulgation de l'ordonnance sur la TVA, nous avons choisi la solution de la pseudo-exonération selon la directive UE, en soumettant cependant toutes les subventions à cette réglementation, y compris celles qui avaient pour but de réduire le prix des titres de transport.

Comme l'activité étatique ne tombe pas, en général, sous le coup de la TVA, les biens et prestations utilisés dans ce cadre sont taxés à titre de consommation finale. Une déduction de l'impôt préalable est donc exclue. Pour les prestations subventionnées, on part du principe que la partie payée par le client (et soumise à la TVA) donne droit à la déduction. Mais il n'en va pas de même de la partie financée par les ressources fiscales générales. Cette prestation est donc répartie fictivement entre la consommation privée et la consommation de l'Etat.

Nous savions que cette solution (réduction de la déduction de l'impôt préalable) pouvait augmenter les subventions de la Confédération, des cantons et des communes pour les transports publics (tout report sur les tarifs n'étant pas adéquat, ni réalisable vu la situation du marché). Au moment de la décision, on ne se rendait toutefois pas compte des multiples problèmes d'exécution qui se poseraient par la suite.

Les problèmes liés aux investissements dans les transports publics étaient les plus difficiles. Les entreprises de transports publics ont donc été autorisées, par analogie avec le mode de décompte des collectivités, à calculer séparément l'impôt préalable et la réduction de l'impôt préalable, tant pour le compte des investissements que pour celui d'exploitation. Pour garantir la neutralité en matière de concurrence et la légalité de cette réglementation, les amortissements sur les investissements et les éléments d'investissements pour lesquels on a accordé une déduction de l'impôt préalable doivent être soumis à l'impôt à titre de consommation

propre. Cette solution est équitable et transparente, mais elle est assez compliquée. Elle empêche toutefois que les grands investissements pour RAIL 2000 et la NLFA conduisent à une forte augmentation de l'impôt préalable déduit.

Accorder des allègements par rapport à cette solution constitue une question politique. Une véritable exonération fiscale conduit à des manques à gagner de la part de la Confédération; la réduction des dépenses (subventions pour les transports publics) se répartit cependant entre la Confédération, les cantons et les communes. Assujettir les subventions au taux réduit de la TVA entraîne une légère surcharge par rapport à la méthode de décompte précitée, qui est neutre du point de vue de la concurrence. Cela permettrait cependant de simplifier les calculs. Une telle simplification pourrait encore être obtenue par une troisième variante consistant à déterminer de façon forfaitaire la réduction de l'impôt préalable sur la base du montant des subventions et non sur la relation entre les subventions et les produits globaux. Pour les transports publics, un calcul fondé sur la statistique des transports de 1992 a abouti à un taux de 1,5 pour cent. Cela signifierait que sur chaque franc de subvention pour les transports publics, 1,5 centime d'impôt préalable ne devrait pas être restitué ou payé, quelles que soient les autres recettes. Cette solution serait transparente et praticable pour les pouvoirs publics. Les décisions ad hoc devraient être prises lors de la promulgation de la loi sur la TVA, une mise en vigueur à titre rétroactif étant concevable en principe. En ce qui concerne la TVA, nous nous efforçons d'établir au niveau de la loi une solution à la fois transparente et adaptée à la situation financière des transports publics. Ceux-ci ne doivent pas être défavorisés davantage face à la concurrence de la route.

141.3 Egalité de traitement avec l'aviation

Etant donné les us et coutumes internationaux, le trafic aérien international n'est pas soumis à la TVA. En revanche, des courses analogues par voie terrestre le sont. Il s'agit en l'occurrence d'un problème de délimitation: supposons que deux personnes veuillent se rendre de Thoune à Paris. L'une d'elles achète un billet Thoune - Paris, valable dans le TGV dès Berne. L'autre possède un abonnement jusqu'à Neuchâtel (la dernière halte du TGV sur le sol suisse) et n'acquiert un billet que pour le tronçon Neuchâtel-Paris. A partir de quel endroit l'exonération fiscale devrait-elle être accordée? Pour les billets internationaux (Thoune-Paris et Neuchâtel-Paris), pour le trajet TGV au départ de Berne ou pour le tronçon entre la dernière halte et la frontière? Du point de vue strictement pratique, l'exonération fiscale des billets serait la solution la plus simple, mais elle priverait le fisc de revenus considérables. Nous souhaitons laisser au Parlement le soin de décider, afin qu'il puisse faire une pesée d'intérêts entre les éventuels manques à gagner fiscaux et l'égalité de traitement entre l'aviation et le chemin de fer. Dans ce contexte, il faudra aussi se prononcer sur le traitement des transports internationaux par bus.

141.4 Passage de l'ICHA à la TVA

Lors du passage de l'ICHA à la TVA, on a exigé que les prestations vendues en 1994 et consommées uniquement en 1995 soient soumises à la TVA, ce qui a obligé les entreprises

de services à s'accommoder de travaux de comptabilité supplémentaires ou de manques à gagner. Cela a soulevé des problèmes dans le transport public, étant donné que les entreprises, astreintes par la loi à publier leurs tarifs, n'ont pas été en mesure d'appliquer avant le 1er janvier 1995 les prix comprenant la TVA. L'imposition des titres de transport vendus avant cette date entraîne obligatoirement une hausse des déficits. Le produit de la TVA perçue en sus devrait donc être utilisé derechef pour couvrir le déficit. Ce n'est pas judicieux.

142 Cargo Domicile

Cargo Domicile a été transformé en société anonyme le 1er janvier 1995 et doit être organisé de manière à couvrir ses coûts. Le projet de base introduit en 1985 est conservé, mais il est amélioré de manière cohérente pour donner lieu à un produit compétitif. La société ainsi créée a la même structure de production que de nombreuses autres compagnies de transport s'occupant du trafic de détail, mais elle achemine les colis entre les centres régionaux non par des camions, mais par le rail, comme wagons complets. Cargo Domicile SA devient ainsi un gros client "traditionnel" pour les entreprises disposant de voies de raccordement. Malheureusement, quelques problèmes informatiques et d'organisation sont apparus au début, mettant en évidence certaines difficultés. Celles-ci indiquent que la nouvelle société doit se transformer en une unité économique. Cargo Domicile SA étant l'un des grands clients des CFF dans le trafic marchandises, ceux-ci sont intéressés à l'essor de l'entreprise et lui accorderont, dans la mesure du possible, l'aide initiale nécessaire.

143 RAIL 2000

143.1 Généralités

Les Chemins de fer fédéraux et le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie ayant revu le projet RAIL 2000, il en est résulté un rapport sur la première étape de RAIL 2000. Dans ce document, les objectifs initiaux du projet ont pu être maintenus dans une large mesure malgré certaines amputations. Ce résultat a été rendu possible grâce aux mesures d'exploitation et à la prise en considération du matériel roulant le plus moderne, prévu pour 2001 et 2005.

Le 11 mai 1994, nous avons adopté ce rapport à l'intention des Chambres fédérales. Le 4 octobre 1994, le Conseil des Etats en qualité de premier conseil, l'a approuvé. Le 6 mars 1995, le Conseil national en a pris acte à son tour.

L'offre prévue pour la première étape de RAIL 2000, décrite dans notre rapport du 11 mai 1994, sera réalisée d'ici à 2003 ou 2005, moyennant des coûts de 7,4 milliards de francs (+/- 20 %, état des prix et du projet en mai 1993, à l'exclusion des créances de tiers). Cette enveloppe financière correspond, en francs constants, au crédit de 5,4 milliards de francs voté par le peuple et alloué initialement par le Parlement.

Sur les nouveaux tronçons initialement prévus, le rapport sur la première étape de RAIL 2000 prévoit de construire uniquement celui de Mattstetten - Rothrist et le tunnel de Vaude-

rens. La construction des autres tronçons planifiés au début a été différée, parce qu'elle n'est pas nécessaire pour le moment, eu égard à la capacité.

Le système des noeuds ferroviaires est fondamental dans le projet RAIL 2000. Pour le réaliser, il faut que les temps de parcours entre les grands centres ne dépasse pas une heure. Quelque 40 projets d'infrastructure d'une certaine importance, ainsi que des mesures d'exploitation et améliorations du matériel roulant (p.ex. emploi de rames à caisses inclinables et de voitures à deux étages) permettront d'atteindre cet objectif.

143.2 Calendrier

Parallèlement aux débats parlementaires, les CFF ont commencé de réaliser le projet. Leurs rapports semestriels sur RAIL 2000 présentent l'avancement des travaux et la situation financière.

La faisabilité de l'étape intermédiaire de l'offre "Impulsions 97" a été confirmée et présentée au public durant l'été 1995. Le projet général de l'étape intermédiaire 2001, qui prévoit comme élément de base l'égalité des temps de parcours entre Lausanne et Zurich via le pied du Jura ou Berne, a fait l'objet d'une étude approfondie.

La planification et la réalisation de certains projets sont critiques en ce qui concerne les délais. La plupart des mandats pour l'élaboration des avant-projets et des projets de construction ont pu être attribués.

Parmi les nombreux projets, il y a lieu de mentionner surtout celui du nouveau tronçon Mattstetten - Rothrist:

Un semestre après la décision relative à la section 4, Murgenthal - Rothrist, le DFTCE a approuvé fin mai la section 1, Mattstetten - Koppigen. Celle-ci a une longueur de 12,7 km; des mesures supplémentaires de protection de l'environnement entraîneront vraisemblablement des surcoûts se chiffrant à plusieurs douzaines de millions de francs. Quatre recours relatifs à cette section sont pendants devant le Tribunal fédéral.

D'autres projets assez importants, tels que les deuxièmes doubles voies Zurich - Thalwil et Dietikon - Killwangen-Spreitenbach, se trouvent au stade de l'approbation des plans. La construction du tunnel de l'Adler (BL) a commencé dans les délais. En Romandie, les travaux du doublement de la voie Onnens-Bonvillars - Vaumarcus - Gorgier-Saint-Aubin ont pu démarrer.

143.3 Respect des coûts

Un système de contrôle interne propre aux CFF, ainsi que l'organe de haute surveillance dirigé par l'Office fédéral des transports (comité du suivi de RAIL 2000) veillent à ce que les travaux soient exécutés dans les délais et conformément au budget.

Sur tous les projets d'infrastructure relevant de RAIL 2000, des constructions pour un montant de 210 millions de francs sont en service à la fin de juin 1995, ce qui représente 3 pour cent des coûts globaux. Des projets sont en cours de réalisation pour un montant de 1230 millions de francs (17 % des coûts globaux). D'autres se trouvent au stade de l'approbation

des plans ou du projet pour une somme de 3060 millions de francs (41 % des coûts globaux). Les projets restants, d'un montant de 2900 millions de francs (39 % des coûts globaux), sont au stade de l'étude ou de l'avant-projet.

Parmi les projets déjà commencés, on n'a constaté aucun cas de dépassement notable des crédits.

143.4 Perspective pour 1996

Pour la planification de l'offre 1996, RAIL 2000 table sur la réalisation de l'étape "Impulsion 97", qui apportera surtout des améliorations dans le Plateau et en Suisse orientale.

Dans le secteur du matériel roulant, les essais de la première série des voitures Intercités à deux étages commenceront à la fin de 1996. Quant à l'infrastructure, les grands projets déjà commencés, à savoir le tunnel de l'Adler, l'aménagement de la ligne le long du lac de Neuchâtel, les améliorations dans la région d'Aarau et ailleurs, se poursuivront rapidement. Les grands projets ci-après seront mis en chantier:

- 3e voie Berne Wankdorf - Ostermundigen,
- section 1 du nouveau tronçon Mattstetten - Rothrist ainsi que section 4 Rothrist et tunnel du Murgenthal,
- amélioration de la gare d'Olten,
- deuxième double voie Dietikon - Killwangen-Spreitenbach,
- adaptations des tunnels pour les voitures à deux étages.

15 AlpTransit (NLFA)

Les travaux pour AlpTransit au Saint-Gothard se déroulent selon le programme. Depuis septembre 1993, les CFF, maîtres de l'ouvrage, planifient et réalisent pour le compte de la Confédération une nouvelle ligne Arth-Goldau - Lugano, longue de 125 kilomètres. Ils bénéficient à cette fin d'un premier crédit d'engagement de 500 millions de francs, que les Chambres fédérales ont alloué le 1^{er} octobre 1991.

Approbation des avant-projets

Vu la proposition du DFTCE du 25 mars 1995, nous avons approuvé le 12 avril 1995 l'avant-projet du tracé du tunnel de base du Saint-Gothard. L'approbation des avant-projets pour les autres tronçons de la nouvelle ligne du Saint-Gothard a été différée. Nous nous prononcerons plus tard sur les étapes et le calendrier de la construction.

Projets à mettre à l'enquête et projets de construction

Le DFTCE ouvre à la fin de septembre 1995 la procédure d'approbation des plans pour le projet qui sera publié au sujet du tunnel de base du Saint-Gothard.

L'autorisation de construire le puits de Sedrun pourra très vraisemblablement être octroyée durant le quatrième trimestre 1995. Le réseau actuel du RhB/FO sera aménagé comme voie d'accès pour l'attaque intermédiaire de Sedrun. Les projets sont en train d'être examinés pour pouvoir être mis à l'enquête. L'OFT a déjà ouvert la procédure d'approbation des plans

pour certains d'entre eux. La deuxième des trois étapes de construction portant sur le renouvellement de la superstructure Versam-Safien - Valendas-Sagogn a été terminée à la fin juin 1995.

Galeries de sondage, études géologiques

La galerie de sondage de Piora s'approche de la zone critique constituée par la dépression de Piora. Des sondages horizontaux de 400 m au maximum servent à connaître la roche avant que la galerie ne soit percée. D'ici à la fin de l'année, on devrait avoir obtenu d'autres informations essentielles sur l'extension de la dépression de Piora. Les travaux géologiques pour la galerie de sondage de Sigirno (tunnel de base du Ceneri) commenceront en automne 1995.

Les deux galeries de sondage apporteront des connaissances importantes pour la planification de détail des tunnels de base. Elles auront une importance déterminante lorsqu'on fixera la marche à suivre quant aux décisions politiques et à la définition des techniques et des programmes de construction.

Crédits d'engagement

Le deuxième crédit d'engagement est destiné aux préparatifs des tunnels proprement dits, c'est-à-dire aux attaques intermédiaires d'Amsteg, de Sedrun et de Faido, ainsi qu'à la préparation des portails des tunnels d'Erstfeld et de Faido. Le Conseil des Etats et le Conseil national ont approuvé ce deuxième crédit - avec une clause de blocage liée au financement de la NLFA.

Tableau 4

Besoins financiers des CFF pour le transit alpin au Saint-Gothard et le raccordement de la Suisse orientale, 1996-1999

y inclus l'accès aux chantiers AlpTransit via RbH/FO Surselva

(en mio. de fr.)	1996	1997	1998	1999
Planification CFF 1)	309	396	517	689
Confédération 2) 3)	273	431	577	782

1) Budget des investissements CFF selon le message sur le budget des CFF (prix de 1991, sans les intérêts intercalaires et sur les emprunts ni la TVA).

2) Budget des besoins financiers de la Confédération (base pour le budget 96 et le plan financier 97-99, prix de 1991, y compris les intérêts intercalaires et sur les emprunts, sans TVA, y compris les parts du compte capital)

3) Le budget 1996 a été adapté au programme réduit des constructions, compte tenu de notre arrêté du 12 avril 1995 (décision sur l'avant-projet)

2 Commentaire relatif à l'arrêté fédéral

21 Article premier

Aux termes de l'article 7, lettre *dbis*, de la loi sur les CFF (RS 742.31), il appartient aux Chambres fédérales d'approuver la contribution des CFF à l'infrastructure indépendamment du budget. Le montant de la contribution influant sur l'arrêté de portée générale relatif au budget des CFF et figurant à l'article 2, il doit être traité en premier lieu.

Selon l'article 7, 2^e alinéa, du mandat de prestations 1987 (RS 742.37), dont la validité a été prolongée à 1997 au plus tard, le Conseil fédéral soumet à l'approbation des Chambres la contribution d'infrastructure des CFF pour les trois prochaines années. Etant donné les grandes difficultés financières des CFF, il a été décidé en 1994 - comme déjà en 1991 - de renoncer temporairement à cette contribution pour les trois prochaines années. Cet arrêté doit être confirmé.

22 Article 2

L'article 2 se rapporte aux budgets concernant les investissements, le compte de résultats et l'effectif du personnel.

Le 3^e alinéa repose sur l'article 2 de la loi fédérale du 4 octobre 1974 instituant des mesures destinées à améliorer les finances (RS 611.010). Cet article exige que l'effectif budgétisé du personnel des CFF soit soumis à l'approbation du Parlement.

23 Article 3

Les CFF soumettent pour information au Parlement, sous forme d'un plan à moyen terme, la planification pluriannuelle inscrite à l'article 6 du mandat de prestations 1987.

3 Répercussions financières sur la Confédération

La charge financière de la Confédération est présentée sur la base de la planification des CFF, selon le tableau suivant. Du point de vue de la Confédération, des modifications peuvent encore se produire, car le plan financier de la législature n'est pas encore mis au point et nous ne l'avons pas encore approuvé.

Tableau 5

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

Prestations financières de la Confédération (Optique Conféd.)	Compte	Compte	Budget	Plan financier		
	1994	1995	1996	1997	1998	1999
<u>Au titre de la législation concernant les CFF</u>						
- Trafic voyageurs régional 1)	725	693	516	533	545	557
- Ferroutage 2)	105	110	110	110	115	122
- Prestation d'infrastructure 3)	1297	1399	1446	1543	1636	1728
Total	2127	2202	2072	2186	2296	2407

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

Les indemnités pour le transport régional des voyageurs et le ferroutage grèvent les comptes fédéraux durant la même année. En revanche, la Confédération ne compense qu'une année plus tard les coûts non couverts du compte d'infrastructure. Le déficit de ce compte en 1995 (1446 mio. fr.) n'apparaîtra donc qu'en 1996. Cette année-là, la Confédération constituera à titre préventif une réserve de 341 millions de francs pour le déficit vraisemblable de 1995.

Aperçu des principaux chiffres du budget

Tableau 6

1. Compte de résultats d'entreprise

CRE	Compte	Budget	Rés. vrais.	Budget	Différence par rapport	
	1994	1995	1995	1996	au C 1994	au B 1995
mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr.						
Produits de transport	3804.4	3805.5	3680.0	3723.4	-2.1%	-2.2%
- Trafic voyageurs	1702.1	1710.7	1643.0	1697.3	-0.3%	-0.8%
- Trafic marchandises	1122.5	1112.0	1072.0	1077.0	-4.0%	-3.1%
- Prestations d'exploitation	149.8	163.0	145.0	131.9	-12.0%	-19.1%
- Utilis. de l'infrastructure p. des tiers	0.0	3.1	3.0	3.2		
- Indemnité TVR Confédération	725.0	693.0	693.0	516.0	-28.8%	-25.5%
- Indemnité TVR cantons/tiers 1)		13.7	14.0	188.0		
- Indemnité ferroutage	105.0	110.0	110.0	110.0	4.8%	0.0%
Produits de location des domaines	220.4	213.7	220.0	236.6	7.4%	10.7%
Produits accessoires	407.7	452.2	465.0	488.3	19.8%	8.0%
Prestations propres pour le compte des investissements	310.8	330.0	325.0	330.0	6.2%	0.0%
Prestations propres pour AlpTransit	6.2	8.6	9.0	9.0	45.2%	
Prestations pour ordres de magasin	75.7	76.0	75.0	78.0	3.0%	2.8%
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure	1399.0	1425.3	1446.0	1543.0	10.3%	8.3%
Prélèvements sur les provisions	2.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	0.0%
Produits hors exploitation et extraordinaires	120.5	96.6	166.0	90.0	-25.3%	-6.8%
Total des produits	6346.7	6407.9	6386.0	6498.3	2.4%	1.4%
Charges de personnel	3516.9	3516.3	3525.0	3410.3	-3.0%	-3.0%
Dépenses de choses	1286.1	1373.8	1330.0	1358.7	5.6%	-1.1%
Amortissements	743.9	794.5	790.0	841.0	13.1%	5.9%
Intérêts	664.0	699.4	698.0	760.5	14.5%	8.7%
Dépenses d'investissements non activables	290.1	223.0	304.0	320.0	10.3%	43.5%
Contribution d'infrastructure	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0%	0.0%
Constitution de provisions	3.6	1.0	1.0	1.0	-72.2%	0.0%
Déduction limitée impôt préalable TVA		91.0	53.0	46.0		
Charges hors exploitation et extraordinaires	40.2	21.2	26.0	23.5	-41.5%	10.8%
Total des charges	6544.8	6720.2	6727.0	6761.0	3.3%	0.6%
Excédent de produits					0.0%	0.0%
Déficit	-198.1	-312.3	-341.0	-262.7	32.6%	-15.9%

1) Enregistrée dans les produits accessoires jusqu'en 1994

2. Compte de résultats de l'infrastructure

CRI	Compte	Budget	Budget	Différence par rapport	
	1994	1995	1996	au C 1994	au B 1995
	mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr.				
Amortissements	374.6	386.6	408.4	9.0%	5.6%
Intérêts	387.9	396.6	443.7	14.4%	11.9%
Entretien ordinaire	495.8	528.3	527.5	6.4%	-0.2%
Dépenses d'investissements non activables	202.7	158.3	230.4	13.7%	45.5%
Déduction limitée impôt préalable TVA		23.5			
Total des charges brutes	1461.0	1493.3	1610.0	10.2%	7.8%
Part infrastructure de l'indemnité ferroutage	-62.0	-66.0	-67.0	8.1%	1.5%
Part infrastructure des indemnités selon la LTP	0.0	-2.0	0.0		
Réduction des frais à la charge du compte de résultats d'entreprise	0.0	0.0			
Total des charges nettes	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%
Contribution d'infrastructure CFF	0.0	0.0	0.0		
Prestation d'infrastructure Confédération	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%
Total des produits	1399.0	1425.3	1543.0	10.3%	8.3%

Compte d'investissements, voir chiffre 137.1, tableau 3

Modalités d'exécution du mandat de 1987

1. Le compte des investissements (infrastructure et véhicules) influe indirectement sur le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure, étant donné qu'il détermine le montant des coûts subséquents annuels (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). Les CFF sont tenus d'y participer en fournissant une contribution dite d'infrastructure. Celle-ci représente une taxe d'utilisation de l'infrastructure pour le secteur de l'économie de marché (transport intercités de voyageurs, transport de marchandises). Depuis 1992, les CFF ne peuvent plus verser de contribution d'infrastructure.
3. Toutes les charges sont d'abord comptabilisées dans le compte de résultats d'entreprise des CFF (1). Les amortissements, les intérêts et l'entretien de l'infrastructure sont imputés ensuite dans le compte de résultats de l'infrastructure (2). Simultanément, ce montant est comptabilisé dans la partie "produits" du compte de résultats d'entreprise (3). On en déduit le montant des coûts d'infrastructure déjà inclus dans les indemnités (4).
La contribution des CFF aux dépenses d'infrastructure est fixée tous les trois ans dans le cadre du budget. Elle représente donc une charge pour les CFF et leur compte de résultats d'entreprise (5). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit (6). La prestation d'infrastructure de la Confédération (7) représente la différence entre les charges du compte de résultats de l'infrastructure et la contribution des CFF.
4. Le mandat de prestations 1987 était en vigueur jusqu'à fin 1994. Il a été prorogé par arrêté du 14 juin 1994 jusqu'à fin 1997 au plus tard. Son remplacement est prévu sous forme d'un contrat d'entreprise dans le cadre de la réforme des chemins de fer.

Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres du budget pour 1996

Compte de résultats d'entreprise

Charges 1)	6761.0
Charges de personnel	Parts 1610.0
Dépenses de choses	
Amortissements	
Intérêts	
Dépenses d'investissements non activables	
Autres charges	
Contribution d'infrastructure CFF 5)	0.0
Excédent de produits	

Produits	6498.3
Trafic voyageurs/marchandises	Part 4) 67.0
Prestations d'exploitation	
Indemnité	
Produits accessoires	
Prestations propres	
Autres produits	
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3)	1543.0
Déficit	262.7

Compte de résultats de l'infrastructure

Charges brutes 2)	1610.0
Amortissements	Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)
Intérêts	
Entretien ordinaire	
Dépenses d'investissements non activables	
Charges nettes	1543.0

Produits	
Contribution d'infrastructure CFF 6)	0.0
Prestation d'infrastructure Confédération 7)	Saldo: 1543.0

Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1996

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et les propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 14 septembre 1995;

vu le message du Conseil fédéral du 18 octobre 1995¹⁾,

arrête:

Article premier

Les CFF sont exemptés de fournir la contribution aux dépenses d'infrastructure prévue par le mandat de prestations 1987²⁾.

Art. 2

¹ Le budget du compte des investissements bruts, d'un montant de 2350 millions de francs (taxe sur la valeur ajoutée non comprise), est approuvé. Après déduction des contributions de tiers, de 109 millions de francs, une somme de 2241 millions de francs est mise à la charge des CFF.

² Le budget du compte de résultats de l'entreprise est approuvé; il accuse un déficit de 263 millions de francs, les charges atteignant 6761 millions et les produits 6498 millions.

³ Le budget relatif à l'effectif du personnel, qui se monte à 33 158 postes, est approuvé.

Art. 3

Il est pris acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1997 à 2001.

Art. 4

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

N37946

¹⁾ FF 1995 IV 1177

²⁾ RS 742.37

Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1996 du 18 octobre 1995

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.054
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	28.11.1995
Date	
Data	
Seite	1177-1206
Page	
Pagina	
Ref. No	10 108 438

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.