

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1995**

du 17 avril 1996

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 1995.

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

17 avril 1996

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Delamuraz
Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N38446

Condensé

Le compte de résultats d'entreprise 1995 des CFF se clôt par un déficit de 495,7 millions de francs, soit 183,4 millions de plus que prévu. Les objectifs budgétisés n'ont donc de loin pas été atteints. Ce résultat défavorable se caractérise par une chute massive des produits et par le cumul de charges extraordinaires. Il s'ensuit que les mesures d'économie et de rationalisation doivent encore être poursuivies systématiquement. Par la même occasion, il importe de créer au niveau politique, dans le cadre de la réforme des chemins de fer, des structures aussi efficaces que possible pour le trafic ferroviaire. Le projet d'une telle réforme sera mis en consultation avant la fin de cette année. Enfin, l'évolution des conditions-cadres (instauration de la vérité des coûts) revêt une grande importance. Le rail menace de perdre encore du terrain dans la concurrence avec la route.

Les charges n'ont que légèrement dépassé le montant du budget (+ 0,3 %), bien que les dépenses extraordinaires pour les préretraites, les amortissements et les provisions aient été considérables. Par rapport à l'année précédente, les frais de personnel ont encore diminué (- 1 %). L'effondrement des produits résulte notamment de la faiblesse de la conjoncture, des problèmes du secteur touristique et de l'introduction de la TVA. La charge de la Confédération s'est alourdie de 13,2 pour cent (sans déficit: + 1,1%) pour atteindre 2748 millions de francs (+ 321 mio. de fr.).

Le compte de résultats d'infrastructure s'est soldé par des charges de 1450 millions, soit 24 millions de plus que prévu. Cette détérioration est imputable surtout aux amortissements accrus résultant de l'augmentation des installations. Le budget des investissements bruts (2216,5 mio. de fr.), fixé par les Chambres fédérales, n'a pas été entièrement utilisé par les CFF (- 402 mio. de fr.). Cet écart s'explique entre autres par des adjudications de travaux à des conditions favorables et par des retards dans l'ouverture des chantiers.

Ces prochains mois, les milieux politiques pourront, par leurs décisions en matière de transport, participer à la définition des futures structures et des futures tâches des CFF. Dans le cadre des réformes à venir et lors de la fixation des conditions-cadres y relatives, ils devront répondre à une question fondamentale: quelle offre les transports publics devront-ils fournir et à quel prix?

La subdivision du présent message en deux parties a été accentuée par rapport aux précédents messages sur les comptes. La première partie présentant en détail les chiffres et les faits, les résultats sont commentés dans la seconde.

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 22 mars 1996 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1995. Bien que le résultat des comptes 1995 soit insatisfaisant, la productivité de l'entreprise a été encore améliorée. Nous tenons donc à exprimer notre appréciation du travail de tous les collaborateurs des CFF et à les remercier de leur dévouement.

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 1994	Budget 1995	Compte 1995	Différence avec Co 1994 Bu 1995	
Trafic voyageurs:						
- Trains-kilomètres	mio. km	92.1	90.7	90.4	-1.8%	-0.3%
- Voyageurs transportés	mio.	264.5	260.3	253.2	-4.3%	-2.7%
- Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	12094.6	12078.0	11711.5	-3.2%	-3.0%
Trafic marchandises:						
- Trains-kilomètres	mio. km	27.1	26.7	26.4	-2.6%	-1.1%
- Tonnes transportées	mio. t	47.5	47.5	47.3	-0.4%	-0.4%
- Tonnes-kilomètres	mio. tkm	8058.4	7821.9	8155.9	1.2%	4.3%
Entreprise:						
- Trains-kilomètres	mio. km	119.2	117.4	116.8	-2.0%	-0.5%
- Effectif du personnel	personnes	35226	34686	33529	-4.8%	-3.3%
- Heures de travail	mio. h	62	60.7	58.7	-5.4%	-3.3%

Tableau 2

CRE	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1994	1995	1995	Co 1994	Bu 1995
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Produits de transport	3804.4	3805.5	3566.7	-6.2%	-6.3%
- Trafic voyageurs	1702.1	1710.7	1578.4	-7.3%	-7.7%
- Trafic marchandises	1122.5	1112.0	1032.7	-8.0%	-7.1%
- Prestations d'exploitation	149.8	163.0	133.3	1)	-18.2%
- Utilis. de l'infrastructure p. des tiers	0.0	3.1	4.1		32.3%
- Indemnité TVR Confédération	725.0	693.0	693.0	-4.4%	0.0%
- Indemnité TVR cantons/tiers		13.7	15.2	1)	10.9%
- Indemnité ferroutage	105.0	110.0	110.0	4.8%	0.0%
Produits de location des domaines	220.4	213.7	216.5	1)	1.3%
Produits accessoires	407.7	452.2	487.8	1)	7.9%
Prestations propres pour le					
compte des investissements	310.8	330.0	311.5	0.2%	-5.6%
Prestations propres pour AlpTransit	6.2	8.6	8.1	30.6%	-5.8%
Prestations pour ordres de magasin	75.7	76.0	76.8	1.5%	1.1%
Prestations pour le compte de					
résultats de l'infrastructure	1399.0	1425.3	1449.7	3.6%	1.7%
Prélèvements sur les provisions	2.0	0.0	19.8		
Produits hors exploitation					
et extraordinaires	120.5	96.6	107.1	-11.1%	10.9%
Total des produits	6346.7	6407.9	6244.0	-1.6%	-2.6%
Charges de personnel	3516.9	3516.3	3481.1	-1.0%	-1.0%
Dépenses de choses	1286.1	1373.8	1277.8	-0.6%	-7.0%
Amortissements	743.9	794.5	846.4	13.8%	6.5%
Intérêts	664.0	699.4	675.9	1.8%	-3.4%
Dépenses d'investissements					
non activables	290.1	223.0	286.2	-1.3%	28.3%
Contribution d'infrastructure	0.0	0.0	0.0		
Constitution de provisions	3.6	1.0	82.3		
Déduction limitée impôt préalable TVA		91.0	27.4		
Charges hors exploitation					
et extraordinaires	40.2	21.2	62.6	55.7%	195.3%
Total des charges	6544.8	6720.2	6739.7	3.0%	0.3%
Excédent de produits				0.0%	0.0%
Déficit	198.1	312.3	495.7	150.2%	58.7%

1) Autre comptabilisation jusqu'en 1994. Les chiffres ne sont donc pas directement comparables.

Tableau 3

CRI	Compte 1994	Budget 1995	Compte 1995	Différence avec	
				Co 1994	Bu 1995
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Amortissements	374.6	386.6	416.0	11.1%	7.6%
Intérêts	387.9	396.6	407.3	5.0%	2.7%
Entretien ordinaire	495.8	528.3	508.5	2.6%	-3.7%
Dépenses d'investissements non activables	202.7	158.3	184.9	-8.8%	16.8%
Déduction limitée impôt préalable TVA		23.5			
Total des charges brutes	1461.0	1493.3	1516.7	3.8%	1.6%
Part infrastructure de l'indemnité ferroutage	-62.0	-66.0	-65.0	4.8%	-1.5%
Part infrastructure des indemnités selon la LTP	0.0	-2.0	-2.0		
Total des charges nettes	1399.0	1425.3	1449.7	3.6%	1.7%
Contribution d'infrastructure CFF	0.0	0.0	0.0		
Prestation d'infrastructure Confédération	1399.0	1425.3	1449.7	3.6%	1.7%
Total des produits	1399.0	1425.3	1449.7	3.6%	1.7%

13 Résumé des principaux résultats

La majeure partie des objectifs budgétaires n'a pas pu être atteinte. Les produits sont restés nettement inférieurs aux attentes et le montant des charges prévu au budget a été dépassé.

131 Objectifs

Le mandat de prestations 1987 sert de base aux objectifs fixés par le Parlement et par nos soins. Les buts suivants ont été fixés:

- L'indemnité pour le transport régional des voyageurs a été fixée (en termes nominaux) à 693 millions de francs, ce qui correspond à 32 millions de moins qu'en 1994. En 1995, la Confédération prend à sa charge, pour la dernière fois, entièrement, les coûts non couverts de ce trafic. Depuis le 1er janvier 1996, les cantons doivent aussi participer à leur couverture en vertu de la loi révisée sur les chemins de fer.
- Au chapitre du ferroutage, il a fallu faire passer de 105 à 110 millions de francs le montant de l'indemnité nécessaire au maintien de l'offre de base de 44 trains par jour.

- ✚
- c. En ce qui concerne les investissements, l'objectif assigné a reflété les moyens financiers restreints de la Confédération. Le volume des investissements bruts a été limité à 2216,5 millions de francs.

Selon le budget CFF, l'ensemble de la charge fédérale devait atteindre 2228 millions, à l'exclusion du déficit budgétisé (312 mio. de fr.).

132 Résultats

Tant le trafic-voyageurs que le trafic-marchandises ont enregistré un recul considérable de leurs produits. Dans le premier, le produit global a reculé pour la première fois depuis 1946. Le marché n'a pas accepté le relèvement tarifaire occasionné par la TVA. La persistance du marasme économique et la propension à consommer modérément se sont aussi répercutées sur le résultat. Dans le secteur des marchandises, la situation de la concurrence s'est encore aggravée par rapport à la route.

Par ailleurs, l'exercice 1995 a été marqué par une série de charges extraordinaires. Mentionnons notamment les coûts élevés des préretraites administratives, des amortissements et des provisions pour Cargo Domicile SA et DACH Hotelzug SA. Ces facteurs ont contribué dans une très large mesure au déficit record de 495,7 millions de francs. La charge fédérale, y compris le déficit à reporter à compte nouveau, s'est alourdie de 13,2 pour cent pour s'établir à 2748 millions.

132.1 Objectifs de l'entreprise

Etant donné la pression financière, les CFF ont aussi été obligés en 1995 de poursuivre systématiquement leurs efforts de rationalisation et leur gestion rigoureuse des coûts.

Compte de résultats d'entreprise: Les *produits* ordinaires ont été largement inférieurs aux prévisions. En revanche, les CFF ont pu réduire les *charges* ordinaires et compenser au moins en partie le recul des recettes. Diverses charges extraordinaires ont cependant eu de lourdes répercussions, ce qui a empêché d'atteindre les objectifs budgétisés.

Compte de résultats d'infrastructure: Les dépenses d'infrastructure sont surtout influencées par les coûts consécutifs aux investissements. Alors que l'entretien ordinaire n'a que faiblement progressé par rapport à l'année précédente (+ 2,6 %) et qu'il est resté en deçà du montant du budget, il a fallu procéder à des amortissements plus élevés que prévu (+ 11,1 %). Cette hausse résulte principalement de la forte augmentation des installations. Comparativement au compte de résultats d'entreprise, la charge d'intérêt a augmenté plus fortement (+ 5 %) dans le compte de résultats d'infrastructure. Cela est imputable à un transfert de certains montants à la charge de l'infrastructure. L'ensemble des coûts d'infrastructure s'est élevé à 1516,7 millions de francs (bruts).

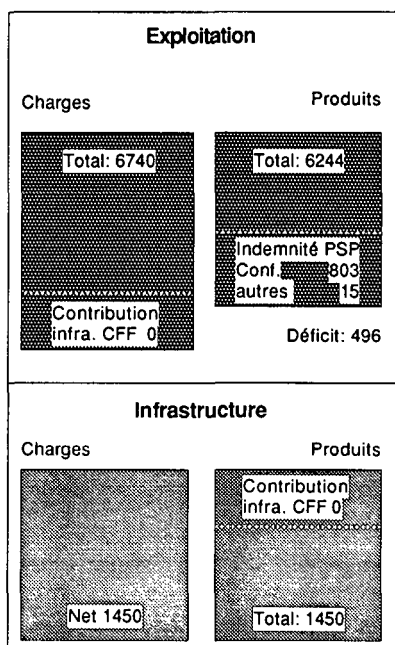
132.2 Charge de la Confédération et des cantons

Vu le mandat de prestations 1987, la charge de la Confédération se compose de la prestation d'infrastructure et des indemnités. Pour 1995, la Confédération a dû dépenser à ce titre 2253 millions de francs, soit une augmentation de 1,1 pour cent par rapport à 1994. Compte tenu du déficit, la charge fédérale passe à 2748 millions de francs, ce qui équivaut à un taux de croissance de 13,2 pour cent. Pour l'année suivante, une provision affectée au déficit est constituée dans le compte de résultats de la Confédération. Afin d'apprécier entièrement les répercussions des comptes CFF sur la Confédération, il faudrait aussi prendre en considération tous les effets de la TVA (recettes fiscales de la Confédération, réductions de l'impôt préalable).

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

Figure 1

Comptes CFF 1995



Versements de la Confédération en faveur des CFF

Prestations fédérales	Charges Conf.		
	Bu 95	Co 95	Diff.
Indemnité pour les prestations de service public			
- Trafic régional	693	693	0
- Ferroutage	110	110	0
Prest. infra. de la Conf. (à la charge du co. 96)	1425	1450	24
Total (sans déficit)	2228	2253	24
Constitution de provision pour déficit	312	496	183
Total (incl. déficit)	2541	2748	208

En 1995 pour la première fois, le compte de résultats de l'entreprise présente séparément les contributions des cantons et des tiers (15,2 mio. de fr.). Jusqu'à présent, elles figuraient dans les produits accessoires. Elles englobent notamment des paiements assez importants des cantons de Zurich et de Berne pour leurs réseaux RER. Dès 1996, les cantons participe-

ront à la couverture des coûts du trafic régional voyageurs des CFF, conformément à la loi révisée sur les chemins de fer.

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, à savoir celles du trafic régional et du ferroutage. Les prestations du secteur de l'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 de résultats d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie de 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.

En 1995 également, les CFF ont entrepris de gros efforts pour réduire leurs coûts. Par rapport à l'année précédente, les frais de personnel ont été diminués de un pour cent. Depuis 1991, l'effectif de l'entreprise est passé de 38 419 à 33 529 collaborateurs. D'autres rationalisations et d'autres réductions du personnel sont prévues. Le processus d'adaptation structurelle n'est pas encore terminé. Les frais de personnel représentent 51,7 pour cent des charges globales. Les amortissements et les intérêts n'offrent guère de marge de manœuvre, car ils sont influencés dans une large mesure par le volume des investissements et par le marché des capitaux. Pour ce qui est des charges, diverses dépenses extraordinaires ont annulé les économies sur les charges ordinaires.

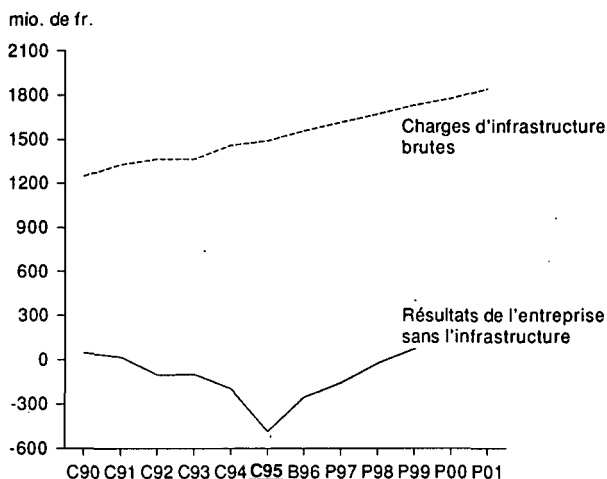
La chute des recettes a eu diverses causes. Outre la faiblesse de la conjoncture, le trafic touristique a subi une forte pression en raison du cours élevé du franc suisse et des difficultés qu'a connues le tourisme. L'introduction de la TVA a aussi eu des effets défavorables. Il n'a pas été possible de reporter cette taxe par des relèvements tarifaires différenciés. Le marché n'a pas accepté la hausse et a réagi par une baisse de la demande. On ne sait pas quelle part de la diminution de la demande générale est imputable au fléchissement de la consommation et quelle part est due à l'augmentation des tarifs. Par ailleurs, des imputations à une autre période (achats à titre de réserves) se sont aussi répercutées au détriment des produits de 1995.

La situation concurrentielle par rapport à la route s'est encore aggravée. Dans les conditions-cadres actuelles, la route bénéficie, au niveau des coûts, de nets avantages par rapport au rail, ce qui se manifeste par la chute des prix dans le trafic-marchandises. Seuls les produits du transit ont augmenté légèrement en 1995.

La figure 2 montre l'évolution des charges d'infrastructure et du rendement de l'entreprise. L'écart entre les deux courbes s'est encore accentué durant l'année écoulée.

Figure 2

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

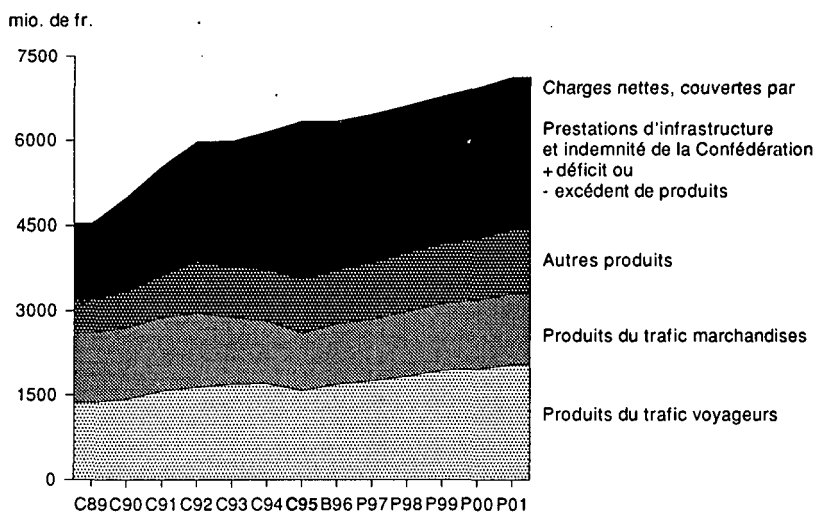


La figure 3 montre que la chute drastique des produits n'a pas permis à ceux-ci de suivre l'augmentation des charges effectives.

Figure 3

Couverture des charges nettes

(sans imputation interne, y compris l'infrastructure)



141.2 Comparaison avec le budget 1995 et les comptes 1994

Le résultat de 1995 est beaucoup plus défavorable que prévu, puisque le déficit budgétisé a été dépassé de 183,4 millions. La Confédération doit fournir une contribution d'infrastructure supérieure de 24,4 millions au montant budgétisé. La somme des investissements figurant dans le budget (2216,5 mio. de fr. bruts) n'a pas été entièrement utilisée.

Au chapitre des produits, le résultat global s'est détérioré de 1,6 pour cent (- 102,7 mio de fr.) par rapport à 1994; il est inférieur de 2,6 pour cent à la valeur budgétisée (- 163,9 mio. de fr.) *Dans le secteur des voyageurs*, tant les prestations que les produits de transport ont diminué. L'entreprise a transporté 253,2 millions de personnes (- 4,3 %; voyageurs-kilomètres - 3,2 %). Le produit y relatif est de 1578,4 millions (- 7,3 %). On a enregistré des pertes tant dans le trafic régional et d'agglomération (- 7,3 %) que dans le trafic sur de longues distances en Suisse (- 4,7 %) et particulièrement dans le trafic international (- 15,8 %).

Dans le secteur des marchandises, le rendement s'est encore détérioré. Alors que les tonnages sont restés à peu près les mêmes, les produits ont enregistré une baisse de 8 pour cent. Ce manque à gagner de 89,8 millions de francs est imputable, à raison de 64,2 millions, au transfert du trafic de détail (Cargo Domicile) à la SA CDS. Quant au transport des envois postaux, les produits ont reculé de 6,7 pour cent. Dans le transit, les produits ont augmenté de 1,9 pour cent. Dans le secteur des marchandises, le résultat reste nettement influencé par la concurrence de la route et par la conjoncture économique défavorable.

Quant aux charges, le résultat global dépasse légèrement la valeur budgétisée (+ 0,3 %). Dans ce domaine, diverses charges extraordinaires se sont répercutées négativement sur le résultat. Mentionnons notamment à ce propos les dépenses pour les préretraites (140 mio. de fr.), les amortissements extraordinaires (29,7 mio. de fr.) et les provisions (81,3 mio. de fr.). La réduction de la déduction de l'impôt préalable au titre de la TVA (27,4 mio. de fr.) a aussi été comptabilisée dans les charges extraordinaires.

Pour les charges ordinaires, les résultats sont parfois inférieurs aux montants budgétés. Cette amélioration résulte des mesures d'économie systématiques. Ainsi, les frais de personnel ont diminué (- 1 %; sans les préretraites: - 3 %), de même que les frais de choses (- 0,6 %; par rapport au budget: - 7 %). Les charges d'intérêt (675,9 mio. de fr.) ont aussi été inférieures au montant budgétisé (- 3,4 %). Les investissements ne pouvant être portés à l'actif ont été inférieurs de 1,3 pour cent au montant correspondant des comptes de 1994.

141.3 Efficacité des CFF

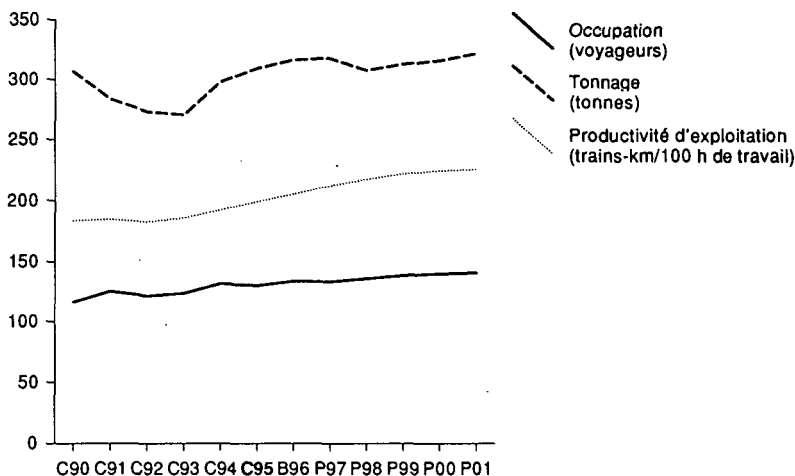
Les indices de productivité (figure 4) montrent que le taux d'utilisation (tonnes-kilomètres par train-kilomètre) a augmenté. Dans le secteur des voyageurs, le taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres par train-kilomètre) a légèrement diminué. La productivité de l'exploitation (heures de personnel par train-kilomètre) a continué de s'améliorer. Ce résultat est dû princi-

palement à la diminution de l'effectif du personnel. Il n'est toutefois pas possible de la sorte de déterminer les frais de capitaux et de choses qui se produisent en raison de la réduction de l'effectif.

Figure 4

Indices de productivité

(nouvelle méthode de calcul dès 1991; dès 1996 selon le plan à moyen terme)



142 Secteurs bénéficiant de l'indemnité

142.1 Transport régional des voyageurs (TRV)

En 1995, les CFF ont reçu de la Confédération 693 millions de francs pour l'indemnisation du trafic régional. 15,2 millions ont été fournis par les cantons et des tiers. Seul le calcul définitif de l'indemnité, qui se fait vers le milieu de l'année, permettra d'indiquer avec certitude dans quelle mesure l'objectif aura été atteint.

Etant donné certains malentendus, il importe de relever ce qui suit: les produits du "trafic régional et d'agglomération", qui figurent dans le rapport de gestion de l'entreprise, ne correspondent pas aux produits des trains régionaux, mais englobent les recettes provenant de certaines catégories de titres de transport. Ainsi, les billets individuels pour de courtes distances, importants pour les trains régionaux, sont attribués à la catégorie de produits "trafic suisse sur de longues distances".

142.2 Ferroutage

Pour les coûts non couverts du ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles; les conteneurs ne font pas partie de ce trafic), les CFF disposaient de 110 millions selon le compte planifié. Sur cette somme, 65 millions ont trait aux coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts consécutifs aux investissements concernant le corridor de ferroutage. Ici aussi, le calcul définitif ne sera disponible qu'au milieu de l'année.

143 Secteur de l'économie de marché

143.1 Transport voyageurs sur de longues distances

Dans le transport suisse sur de longues distances, le recul des produits a été inférieur à la moyenne de l'ensemble du trafic-voyageurs. On ne dispose toutefois pas encore de chiffres détaillés et significatifs. Une véritable chute de produits a eu lieu dans le trafic international (- 15,8 %). Cette diminution reflète la faiblesse de toute la branche touristique et la situation actuelle en matière de devises. Le recul du nombre des voyageurs a aussi entraîné une baisse du taux d'utilisation (occupation) des trains (cf. tableaux 1 et 4).

Tableau 4

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic voyageurs	Unité	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1994-1995
Produits 1)		2)	2)					
- par course	fr.	5.82	6.26	6.63	6.63	6.44	6.23	-3.1%
- par voyageur-km	ct.	12.93	13.02	14.28	14.50	14.07	13.48	-4.2%
Occupation	vkm/train-km	116.2	125.3	121.4	123.7	131.6	130.0	-1.2%

1) sans l'indemnité pour le TVR

2) nouvelle méthode de calcul dès 1991

143.2 Trafic marchandises

La situation difficile du marché a eu pour effet que les produits commerciaux par tonne ou par tonne-kilomètre ont continué de diminuer. Alors que le tonnage a quasiment pu être maintenu, les produits se sont réduits à cause, notamment, du transfert de Cargo Domicile et de la persistance du marasme économique. Les manques à gagner sont dus à la fermeture des aciéries de Monteforno, à la baisse des transports militaires consécutive à la réforme Année 95, à la modification du marché de l'huile minérale et au recul des envois postaux. Une augmentation du tonnage a été réalisée aux chapitres des transports de déblais des

grands chantiers et des exportations de ferraille. Les quantités acheminées dans le trafic combiné ont légèrement augmenté. La situation critique du trafic-marchandises s'explique notamment par la diminution constante des prix de transport en termes réels, ce qui est imputable à la concurrence dans l'ensemble du marché des transports de marchandises. Le rail étant relativement défavorisé par rapport à la route, cela se répercute sur les tonnages et les produits. En 1995, les CFF ont mis l'accent, dans le secteur marchandises, sur la réduction des coûts et l'amélioration des solutions individuelles, adaptées aux clients, pour les services de ramassage et de distribution.

Tableau 5

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic	Unité	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1994 - 95
Produits 1)								
- par tonne	fr.	24.83	25.81	27.75	26.86	23.63	21.83	-7.6%
- par tonne-km	ct.	15.49	16.14	17.16	16.18	13.93	12.66	-9.1%
Tonnage	tkm/train-km	306.4	283.5	272.7	270.4	297.4	308.9	3.9%

1) sans l'indemnité pour le ferroutage

144 Personnel

Comparativement à l'année précédente, il a été possible de réduire encore une fois tant les charges que l'effectif du personnel (- 1 % et - 4,8 % respectivement). Les adaptations structurelles nécessaires se sont poursuivies. A la fin de 1995, l'effectif du personnel atteignait 33 529 collaborateurs, soit 1697 de moins que l'année précédente. Il sera encore réduit ces prochaines années. Le contrat social (interdiction des licenciements) a néanmoins pour effet que la réduction de l'effectif entraîne aussi des coûts considérables. Il a fallu dépenser 140 millions uniquement pour les préretraites. Ce montant ne tient pas compte des investissements de rationalisation supplémentaires qui ont découlé de la réduction de l'effectif.

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 la limitation des coûts consécutifs aux mises de fonds, qui ne peuvent guère être modifiées ultérieurement.

Bien que les investissements aient été plafonnés à 1581 millions de francs, les CFF ont dépensé 14,1 pour cent de moins que prévu, ce qui correspond à une baisse brute de 10,2 pour cent par rapport à l'année précédente (tableau 6; figure 5). 77,7 pour cent de la somme des investissements bruts ont été consacrés aux installations et équipements, 20,4 pour cent aux

véhicules. Si le budget ordinaire n'a pas été entièrement utilisé, cela est dû au fait que des travaux ont été adjugés à des conditions plus favorables, que l'approbation de certains plans n'a pas été obtenue et que l'ouverture de certains chantiers a pris du retard. S'agissant des projets hors budget ordinaire, il a fallu encore tenir compte des difficultés géologiques et de la réserve affichée lors de l'achat du terrain pour de grands ouvrages (RAIL 2000 et Alp-Transit).

Tableau 6

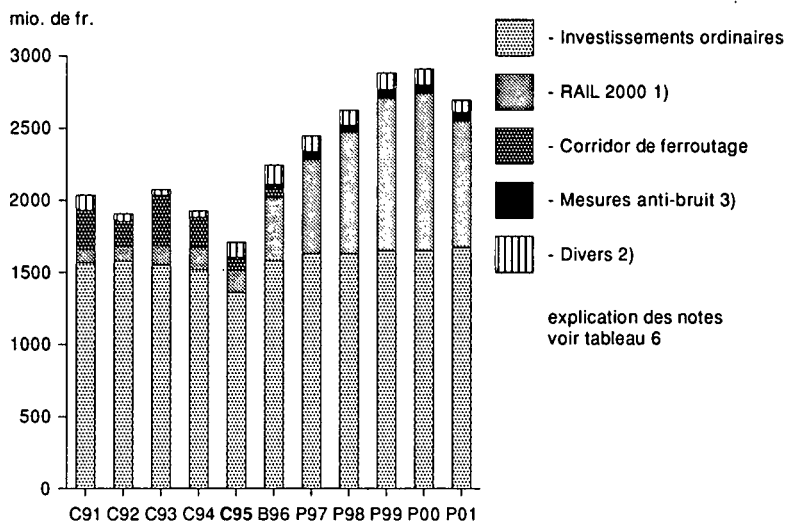
Cl	Compte 1993	Compte 1994	Budget 1995	Compte 1995	Différence avec	
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.	Co 94	Bu 95
Investissements bruts	2147.6	2020.6	2216.5	1814.4	-10.2%	-18.1%
Contributions de tiers	73.7	94.2	94.6	88.9	-5.6%	-6.0%
Divers produits	3.3	3.1		18.6		
Investissements nets						
à la charge des CFF	2070.6	1923.3	2121.9	1706.9	-11.3%	-19.6%
dont						
- Investissements ordinaires	1550.1	1519.4	1581.0	1358.3	-10.6%	-14.1%
- RAIL 2000 1)	137.7	155.9	313.3	154.7	-0.8%	-50.6%
- Corridor de feroutage	343.8	205.5	84.1	89.3	-56.5%	6.2%
- Mesures anti-bruit 3)	0.0	0.0	15.0	1.4		-90.7%
- Divers 2)	39.1	42.5	128.5	103.2	142.8%	-19.7%

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

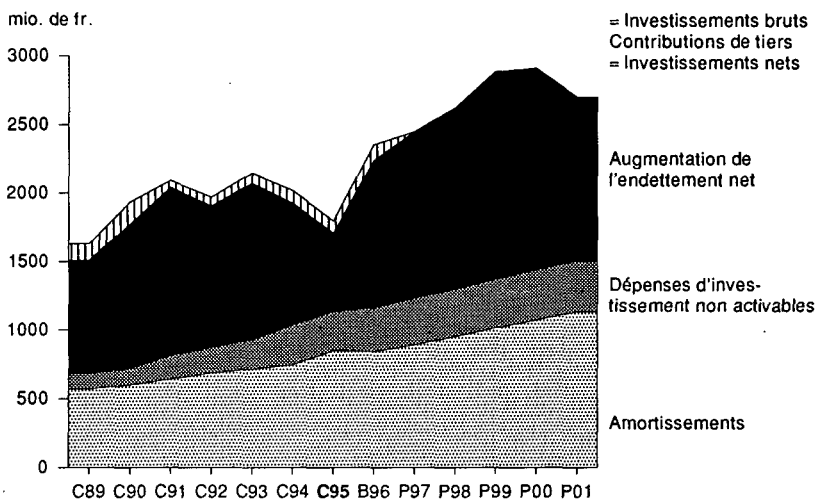
Investissements



La diminution du volume des investissements a ralenti la hausse de l'endettement net. Mais les investissements augmenteront à nouveau ces prochaines années, notamment en raison des grands projets (RAIL 2000, lutte anti-bruit). La figure 6 montre qu'à long terme, ni les investissements nécessaires au maintien de l'appareil de production ni les investissements pour l'extension de celui-ci ne pourront être financés uniquement par les amortissements. 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 productivité. Dans la figure 6, les fonds nécessaires aux investissements sont comparés aux amortissements et aux coûts des investissements ne pouvant être portés à l'actif (amortissements directs). Les fonds d'amortissement servent à financer de nouveaux investissements. Toute partie du volume des investissements qui dépasse ces fonds indique les besoins de financement à couvrir par la Confédération ou des tiers, d'où une augmentation de l'endettement des CFF.

Investissements

et augmentation de l'endettement net



15 AlpTransit (NLFA)

151 Compte spécial pour AlpTransit (compte d'investissement)

En juillet 1994, CFF AlpTransit a estimé à 169,8 millions de francs les fonds nécessaires en 1995 (les 13 millions demandés par le RhB et le FO pour les aménagements de la ligne de la Surselva sont inclus). Le budget 1995 reposait toujours sur l'hypothèse que l'on pourrait planifier et réaliser les travaux au Saint-Gothard selon le calendrier initial (hypothèse pour l'établissement du budget 1995: "variante vraisemblable"). En 1995, nous avons approuvé 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 a été différée.

Le programme de planification et de construction pour 1995 comprenait les travaux suivants:

Travaux de planification:

- Elaboration des projets à mettre à l'enquête, y compris le rapport d'impact 3e degré; échelon de l'axe intégral
- Projet de construction de l'installation extérieure de Surselva et galerie d'accès/puits de Sedrun
- Suivi de l'approbation des plans du tunnel de base du Saint-Gothard
- Direction des travaux de la galerie de sondage de Piora
- Appel d'offres pour les installations extérieures de Surselva
- Appel d'offres pour le tunnel de base, lot du puits de Sedrun

Travaux de construction:

- Poursuite du sondage; galerie de Piora, 1ère phase
- Début des aménagements RhB et FO
- Travaux de sondage pour les projets à mettre à l'enquête

Acquisition de terrains:

- Acquisition de terrains et de droits pour garantir le tracé et le site de tout l'axe

A la mi-décembre 1994, la Confédération a approuvé le budget réduit, qui s'établissait à 123,5 millions de francs. Ce montant comprenait les dépenses pour les CFF, le RhB, le FO, une partie de la surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts sur le compte courant et les prêts (intérêts sur crédit de construction).

En 1995, le compte courant AlpTransit CFF a été grevé à raison de 62 millions de francs. A cela s'ajoutent les investissements de 2,3 millions pour l'aménagement de la ligne de Surselva (RhB/FO), ceux de 2,9 millions pour la part de la surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts de 7,2 millions sur le crédit de construction. Dans l'ensemble, le compte AlpTransit CFF (Saint-Gothard) a été grevé à raison de 74,4 millions de francs. Les CFF font état de charges globales de 80,4 millions dans leurs comptes. La différence entre les fonds effectivement utilisés et les charges attestées par les CFF s'explique par les dates différentes des dépenses et des paiements.

Les fonds utilisés l'ont été pour des planifications et des travaux de construction. Les planifications portaient sur les projets suivants: mises à l'enquête des CFF, du RhB et du FO, mandats supplémentaires du Conseil fédéral, projets de construction et appels d'offres pour l'attaque intermédiaire de Sedrun et aménagements de la ligne de Surselva. Les travaux de construction portaient sur les domaines suivants: sondages, galerie de sondage de Polmengo (dépression de Piora) et aménagements de la ligne de Surselva (renouvellement de la superstructure RhB).

Par rapport au budget 1995, l'écart peut se justifier comme suit:

- Le budget 1995 a été dressé sur la base du calendrier initial, à savoir sur la "variante vraisemblable" de juillet 1994.
- Dans le cadre de l'approbation des avant-projets, nous avons approuvé en avril 1995 le tracé du tunnel de base du Saint-Gothard avec les portails Erstfeld Nord et Bodio Sud, ainsi que les attaques intermédiaires d'Amsteg et de Faido et l'avant-projet du portail de Bodio du tunnel de base jusqu'au nord de la jonction de Giustizia. L'approbation des avant-projets pour les autres tronçons de l'axe du Saint-Gothard a été différée.
- Compte tenu de l'approbation des plans, des oppositions et de la libération du 2e crédit d'engagement, les travaux de construction à Sedrun débiteront seulement au printemps 1996 et non, comme prévu, en automne 1995.
- L'acquisition du terrain a été comptabilisée à la charge des comptes CFF et sera rectifiée plus tard par un jeu d'écritures.

Etant donné les nouvelles conditions, les CFF ont réduit le crédit de paiement 1995 à 80,4 millions en avril 1995 pour le ramener finalement à 65 millions en novembre de la même année.

Tableau 7

CI AT Saint-Gothard	Compte 1994	Budget 95 (CFF)	Compte 1995	Différence avec Co 1994 Bu 1995	
	mio. de fr.		mio. de fr.		
Total des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit (y compris EMCC)	62.6	169.8	74.4	18.8%	-56.2%
dont financés par					
- Prêts de trésorerie	55.8		71.0	27.2%	
- Prêts produit droits de douane sur les carb.	6.2		3.0	-51.6%	
- Crédit de construction (compte courant)	0.6		0.4	-33.3%	

152 Compte spécial AlpTransit pour le raccordement de la Suisse orientale (compte des investissements)

Le compte relatif au raccordement de la Suisse orientale a été ouvert le 1er janvier 1995. Cela étant, aucune dépense n'a encore été attestée l'année passée.

En juillet 1994, CFF AlpTransit a communiqué que les besoins d'investissement pour 1995 se montaient à 5,2 millions de francs. Le budget 1995 contenait 4,5 millions pour les planifications et 0,7 million pour les travaux de construction et les sondages.

A la mi-décembre 1994, la Confédération a approuvé le budget actualisé de 1995, soit 4,9 millions.

Le compte courant AlpTransit Raccordement de la Suisse orientale a été grevé de 0,86 million en 1995. Ce montant englobe un intérêt sur compte courant de 0,02 million. Le compte courant, y compris les intérêts, a été converti en un prêt de trésorerie de 0,8 million. Le solde de 0,06 million a été porté à compte nouveau.

Les charges globales du compte CFF AlpTransit (raccordement de la Suisse orientale) 1995 s'élève à 2,3 millions. Comme ci-dessus, la différence entre ce chiffre du rapport de gestion des CFF et les fonds utilisés de 0,86 million s'explique par les dates différentes des dépenses et des paiements.

L'écart par rapport au budget 1995 peut se justifier comme suit:

- Les travaux relatifs aux avant-projets ont été entrepris trois mois plus tard que prévu.
- Les travaux d'ingénieurs ont pu être adjugés à des conditions plus favorables que prévu.

Tableau 8

CI AT Raccordement Suisse orientale	Budget 95 (CFF)	Compte 1995	Différ. avec budget 1995
	mio. de fr.	mio. de fr.	
Total des investissements			
Suisse orientale à la charge d'AlpTransit	5,20	0,86	-83,5%
dont financés par			
- Prêts de trésorerie		0,80	
- Prêts produit droit de douane sur les carb.			
- Crédit de construction (compte courant)		0,06	

21

Résultat

Après l'évolution positive des deux dernières années, qui offrait de bonnes perspectives, le déficit record de 1995 marque un recul. Une grande partie du déficit découle certes d'événements extraordinaires, mais le résultat est dans l'ensemble défavorable et décevant. Les espoirs trop optimistes quant à une amélioration rapide des comptes ont ainsi été déçus: Le déficit figurant dans le bilan des CFF (pertes cumulées depuis 1992) se rapproche du milliard de francs.

Les causes du résultat défavorable de 1995 résident non seulement dans les charges extraordinaires, mais aussi dans la véritable chute des produits. Ainsi, une légère adaptation des prix dans le trafic voyageurs due à l'introduction de la taxe sur la valeur ajoutée a provoqué une baisse de la demande. Les défauts structurels inhérents aux CFF sont connus. Une réforme de l'entreprise est en cours. Les problèmes structurels des transports publics en général et du trafic ferroviaire en particulier doivent être traités dans le cadre d'une réforme fondamentale. La réforme des chemins de fer devra porter spécialement sur ce point. L'aménagement de la politique des transports est cependant l'élément décisif. A l'heure actuelle, le rail est moins compétitif que la route. L'apreté de la concurrence - notamment dans le trafic-marchandises - conduit à une chute des prix, à des diminutions des produits et à la perte des parts de marché détenues par le rail.

Ces prochaines années, il faudra prendre des mesures appropriées, fondées sur un large consensus politique afin d'améliorer les résultats des CFF et d'empêcher ainsi une nouvelle augmentation des déficits. C'est pourquoi les économies et les rationalisations potentielles doivent continuer d'être mises à profit systématiquement. Il convient surtout de créer sur le plan politique les bases d'une amélioration à long terme de la situation. Les autorités politiques doivent veiller, par leur politique des transports, à ce que les CFF puissent tirer profit de leur marge de manoeuvre sur le marché et améliorer leurs résultats. La tendance positive, telle qu'elle est décrite dans le plan à moyen terme 1997-2001, doit, comme par le passé, servir de référence à l'évolution de ces prochaines années.

22

Situation et conditions-cadres du trafic ferroviaire

Les CFF jouent un rôle central dans les transports publics, remplissant ainsi un mandat important dans le cadre d'un vaste service public. La concurrence entre le rail et la route s'est aggravée au cours de ces dernières années. Dans certaines parties du trafic-marchandises, les conditions-cadres de la politique des transports ont provoqué un transfert du rail vers la route. Dans les conditions-cadres actuelles, cette dernière dispose par rapport au rail non seulement de certains atouts qualitatifs, mais aussi de nets avantages au niveau des coûts. Ainsi, une étude établie en 1994 par la Direction de l'économie publique du canton de Zurich montre que les transports d'huile de chauffage entre le port rhénan de Bâle et la ville de Zurich peuvent être effectués par la route à des prix sensiblement plus bas que par le trafic combiné rail/route (rail: train-bloc jusqu'à l'entrepôt; route: répartition capillaire). Avec un

transport purement routier, le prix par tonne acheminée est de quatre francs moins cher qu'avec le transport combiné. Pour le consommateur, la différence pour une livraison de 10 t se monte à 40 francs, le prix total du transport atteignant environ 300 francs.

Si les avantages des transports publics et notamment du trafic ferroviaire (surtout la préservation des ressources, la compatibilité avec l'environnement) doivent porter leurs fruits, le rail doit être concurrentiel au niveau financier. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'établir progressivement la vérité des coûts. Le trafic routier doit supporter ses coûts externes non couverts.

Par ailleurs, les autorités politiques devront déterminer ce que les chemins de fer peuvent offrir sur le marché, ainsi que la quantité qu'ils peuvent offrir et le prix qu'ils peuvent demander. La politique des transports devra être conforme à la réponse donnée, que ce soit en garantissant des conditions-cadres judicieuses ou en engageant des fonds. Nous estimons que les offres actuelles des CFF sont justifiées en principe et qu'il n'est pas opportun pour l'instant, de réduire notablement les prestations du trafic voyageurs ou marchandises. Mais il existe certainement des possibilités d'optimisation dans les deux secteurs (p. ex. trafic marchandises: réduction des installations de chargement, optimisation de la production en fonction des clients; trafic-voyageurs: amélioration de l'attrait des prestations du trafic régional).

A l'avenir aussi, la mise à disposition d'une offre ferroviaire couvrant le territoire national entraînera des coûts élevés. Pour contenir le plus possible la charge des pouvoirs publics, les CFF doivent poursuivre systématiquement leurs mesures d'économie et apporter la preuve de leur réalisation. Il doit être possible de rationaliser encore et d'améliorer la productivité. Mais il importe de constater que les rationalisations ne sont pas possibles sans investissements. Ces fonds doivent donc être accordés aux CFF.

Avec la réforme de l'entreprise (déjà mise en oeuvre en tant qu'élément de la réforme des chemins de fer), les CFF ont, pour leur part, déjà fait un pas pour rendre leur entreprise plus légère et plus efficace. Outre les réformes d'ordre fondamental (p. ex. révision de la loi sur les chemins de fer, réforme des chemins de fer), le Groupe de réflexion a déjà reconnu la nécessité d'un programme de réforme interne propre aux CFF. Ceux-ci ont mis en place cette réforme. Elle se trouve en cours de réalisation et comprend notamment une réorganisation, la séparation de l'infrastructure et des transports sur le plan de l'organisation, ainsi qu'un renforcement de la gestion régionale par la décentralisation.

En tant que mesure structurelle et politique d'ordre supérieur, la réforme des chemins de fer augmentera l'efficacité de tout le secteur ferroviaire et tendra à améliorer la compétitivité du rail. Il convient aussi d'améliorer le rapport coûts-bénéfices pour les pouvoirs publics. Un projet est en cours d'élaboration et sera soumis à une procédure de consultation dans le courant de cette année. En liaison avec la réforme des chemins de fer, les autorités politiques seront confrontées à diverses questions fondamentales: le désendettement des CFF dans le domaine de l'infrastructure, les nouvelles modalités du financement, l'avenir du trafic-marchandises, l'introduction de mécanismes d'incitation supplémentaires, l'ampleur de l'octroi de l'accès au réseau, la forme juridique des CFF ou le contenu des futurs objectifs politiques attribués à l'entreprise.

231 Premiers pas en direction de la régionalisation

Ces derniers mois, le Conseil fédéral et le Parlement ont souligné l'importance du trafic régional en prenant diverses décisions et en réalisant les premières réformes. La révision de la loi sur les chemins de fer a modifié la structure de ce trafic.

Le Groupe de réflexion avait déjà constaté que les aspects liés au marché, à la gestion et au financement devaient être mieux pris en considération dans ce trafic. Une régionalisation judicieuse permet de mieux tenir compte des exigences des clients. On est aussi en droit d'admettre que des unités régionales permettent un engagement plus efficace des fonds, allégeant ainsi la charge des pouvoirs publics.

Avec la loi révisée sur les chemins de fer, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1996, les cantons seront intégrés davantage dans l'aménagement et le financement du trafic régional. La Confédération et les cantons commandent en commun l'offre de ce trafic, faisant ainsi un premier pas important en direction de la régionalisation. L'ensemble du trafic régional est donc soumis à une clé de financement unique, indépendamment de l'identité de l'entreprise qui fournit la prestation commandée. Les cantons fourniront dorénavant des contributions aux CFF. En contrepartie, leurs prestations financières aux entreprises de transport concessionnaires (ETC) seront réduites. Avec la révision de la loi, ils obtiennent un droit de regard dans la commande de toutes les prestations du transport régional des voyageurs. La Confédération fixe pour chaque canton un cadre financier pour les prestations, à l'intérieur duquel ils peuvent procéder à des mutations. Une telle démarche permet d'optimiser l'offre.

Les CFF ont aussi tenu compte de l'idée de la régionalisation et du nouvel aménagement du trafic régional. En effet, des directeurs régionaux, résidant dans les différentes zones, sont entrés en fonction le 1er janvier 1996 dans le cadre de la réforme de l'entreprise, notamment au niveau du trafic en question.

Nous avons pris une autre décision pour mettre à l'épreuve un nouveau concept de la régionalisation. Les CFF transféreront intégralement, à titre d'essai, la ligne dite du lac de Constance (Schaffhouse - Romanshorn) à une entreprise de transport concessionnaire (ETC), la Mittelthurgaubahn. Celle-ci exploitera la ligne pendant dix années. Cet essai-pilote d'une durée limitée permettra de tester le nouveau concept précité. Grâce à une stratégie offensive, à des rationalisations ciblées et à de meilleures prestations commerciales, le résultat pourra être amélioré. Si cette approche s'avérait judicieuse, elle pourrait devenir déterminante pour tous les chemins de fer, y compris les CFF et améliorer considérablement les résultats du trafic régional. L'essai-pilote peut donner de nouvelles impulsions à ce trafic et fournir de précieux enseignements à l'avenir. Le transfert de la ligne n'est pas définitif et n'anticipe pas sur les futures décisions. Avant de pouvoir prendre de nouvelles mesures, il faudra attendre les résultats de l'essai. Nous sommes persuadés que les CFF profiteront aussi de ce dernier.

Ces décisions permettront d'acquérir de l'expérience dans le domaine des régionalisations. Elles font partie d'une stratégie qui vise à créer des structures performantes dans tous les transports publics. Les CFF y jouent un rôle-clé, étant donné qu'il s'agit de l'entreprise la

plus forte et du plus important opérateur du secteur. Ils seront ainsi en mesure de garantir une offre complète et aussi économique que possible.

232 Transferts difficiles

Les CFF ont rencontré des difficultés en transférant certains secteurs de leur entreprise. Le remplacement de Cargo Domicile par Cargo Domicile Suisse SA (CDS SA) n'a pas encore eu le succès souhaité. Les CFF sont le principal créancier et l'actionnaire majoritaire de CDS SA. En 1995, ils ont dû à ce titre procéder à des amortissements et à des provisions totalisant 60,5 millions de francs. La charge imposée aux comptes CFF par Cargo Domicile a néanmoins pu être réduite de 42,2 millions par rapport à l'année précédente.

Il apparaît que les intéressés ont sous-estimé les difficultés du transfert et surestimé les potentialités de la nouvelle entreprise. Diverses lacunes ont empêché de tirer entièrement profit des possibilités du marché. Des décisions erronées telles que l'introduction précipitée d'un nouveau système informatique ont en outre compliqué le démarrage de la nouvelle entreprise. Une restructuration fondamentale de CDS SA est de nouveau en cours. Les CFF sont d'ailleurs engagés dans des négociations avec des partenaires privés. Il est indispensable d'améliorer les résultats pour que le service Cargo Domicile, qui a le chemin de fer pour partenaire, soit maintenu. Cet objectif doit être atteint en temps utile, même si le contrat social fixe certaines limites en l'occurrence.

Malgré ces difficultés, il faut relever que le passage de Cargo Domicile à CDS SA a aussi eu des effets positifs. Par rapport à la situation antérieure, la nouvelle entreprise a apporté plus de transparence en ce qui concerne le résultat et le financement. Il s'est ainsi avéré que l'état de Cargo Domicile et la charge des CFF avant le transfert étaient encore plus critiques qu'à l'heure actuelle. Le transfert a permis de réduire de 42,2 millions de francs la charge imposée aux comptes CFF.

DACH Hotelzug SA, la deuxième entreprise à laquelle participent les CFF, est financée en commun par les CFF, la Deutsche Bahn SA et les Chemins de fer d'Etat autrichiens. Elle exploite des trains-hôtels qui circulent entre les trois pays. Cette entreprise a aussi enregistré de mauvaises affaires de sorte que les CFF ont dû procéder en 1995 à des provisions de 17,5 millions sur les créances et les participations. Divers problèmes liés à l'exploitation et au marketing de DACH Hotelzug SA sont cause de ce résultat défavorable. Ici aussi, des modifications ont été entreprises pour améliorer la situation.

Les difficultés initiales de ces projets, qui n'ont pas un caractère général, ne devraient pas inciter les CFF à renoncer aux projets de transfert déjà entamés. Il est possible que les répercussions des transferts aient auparavant été estimées de manière trop optimiste. A plus long terme, ils ne manqueront certainement pas d'améliorer le résultat de l'entreprise, à condition toutefois que les problèmes initiaux soient surmontés promptement.

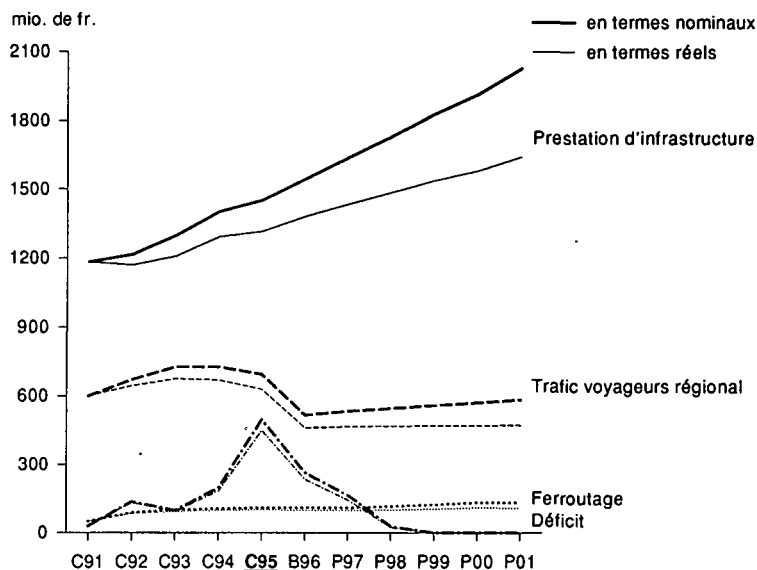
Dans le secteur des marchandises, la part du rail n'a cessé de diminuer dans l'ensemble du trafic intérieur et du trafic d'importation et d'exportation. Simultanément, les prix ont été soumis à une pression toujours plus forte. Pour faire face à cette situation critique, les CFF ont décidé depuis 1993 des mesures ciblées dans le cadre de l'opération "renversement de tendance pour le trafic des wagons complets isolés". La stratégie qu'ils appliquent dans ce trafic vise à rentabiliser les transports actuels en collaborant étroitement avec les clients sur le plan de la logistique, en adaptant les prix pour les trafics déficitaires, en cherchant de nouveaux trafics rentables et en renonçant à ceux qu'il est impossible de rentabiliser. Dans l'ensemble, les diverses mesures précitées doivent apporter des améliorations de quelque 120 millions. La mise en oeuvre du projet est en cours. De nombreux emplois ont déjà été supprimés dans le cadre d'une adaptation structurelle. Le parc des wagons a passé de 20 000 à 16 000 depuis 1992. Le réseau des gares de triage et l'horaire des trains marchandises sont optimisés en permanence, ce qui a déjà permis des économies considérables. Les mesures ciblées d'administration et d'exploitation touchant la collaboration avec les gros clients, l'acquisition de nouveaux trafics et la fixation des prix seront concrétisées d'ici à 1997. Ces mesures seront complétées par l'élaboration d'indices en matière de ventes et d'exploitation. Il sera ainsi possible d'optimiser à tous les niveaux les coûts et les résultats.

Même dans le secteur des marchandises, des mesures sont donc en cours pour améliorer les résultats. La future évolution des conditions-cadres de la politique des transports (limite du poids des camions, redevances, etc.) exercera une influence déterminante à ce propos. Il appartiendra aux autorités politiques, dans le cadre de la réforme des chemins de fer, de décider du rôle que le trafic ferroviaire des marchandises jouera à l'avenir.

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 1993	Compte 1994	Compte 1995
- Trafic voyageurs régional 1)	725	725	693
- Ferroutage 2)	99	105	110
- Prestation d'infrastructure 3)	1215	1297	1399
Total	2039	2127	2202

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, une provision correspondant au déficit de l'année précédente est constituée dans le compte de résultats de la Confédération. Il faut donc ajouter 198 millions de francs (provision pour le déficit de 1994) aux 2202 millions réservés pour l'exercice 1995. Les prêts de la trésorerie fédérale pour le financement des investissements se font encore par le compte capital. Ils n'apparaissent donc ni dans le compte financier ni dans le compte de résultats de la Confédération.

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 des CFF

Bilan (en mio. de fr.)	1994	1995
Immobilisations	14913	15469
- Immeubles, inst., véhicules	23181	24002
- Amortissements	-14283	-14850
- Ouvrages inachevés	5705	6034
- Participations et avances de tiers	310	283
Fonds de roulement	3248	3418
- Caisse, compte postal, avances	33	34
- Adm. féd. des finances	0	0
- Banques	68	83
- Prestations Conféd p. l'infrastructure	1399	1450
- Prêts et titres en portefeuille	803	828
- Stocks	390	352
- Autres créances	556	672
Actifs transitoires	339	452
Dette CPS	675	547
Découvert du bilan	322	818
TOTAL ACTIFS	19497	20704
Capital de dotation	3000	3000
Engagements à long terme	11457	12597
- Prêts de la Confédération	6020	6860
- Prêts de la CPS	5110	5410
- Autres prêts	327	327
Engagements à court terme	3977	4048
- Adm. féd. des finances	1151	1046
- Institutions sociales des CFF	1706	1723
- Autres	1069	1238
- Provision grands dommages	52	42
Engag. cumulés de la CPS	675	547
Passifs transitoires	388	512
Réserve pour futurs déficits	0	0
TOTAL PASSIFS	19497	20704

Fonctionnement du mandat de prestations de 1987

1. Le compte des investissements (infrastructure et véhicules) 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 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 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 au plus tard par l'arrêté du 14 juin 1994. Il est prévu de le remplacer dans le cadre de la réforme des chemins de fer.

Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1995 (en mio. de fr.)

Compte de résultats d'entreprise

Charges 1)	6739.7
Charges de personnel	
Dépenses de choses	
Amortissements	
Intérêts	
Dépenses d'investissements non activables	
Autres charges	
Parts 1516.7	
Contribution d'infrastructure CFF 5)	0.0
Excédent de produits	

Produits	6244.0
Trafic voyageurs/marchandises	
Prestations d'exploitation	
Indemnité	
Rendement locatif des biens-fonds	
Produits accessoires	
Prestations propres	
Autres produits	
Part 4)	67.0
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3)	1449.7
Déficit	495.7

Compte de résultats de l'infrastructure

Charges brutes 2)	1516.7
Amortissements	
Intérêts	
Entretien ordinaire	
Dépenses d'investissements non activables	
Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)	-67.0
Charges nettes	1449.7

Produits	
Contribution d'infrastructure CFF 6)	0.0
Prestation d'infrastructure Confédération 7)	Solde: 1449.7

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1995

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 3, alinéa 2^{bis}, et 7, lettre c, de la loi du 23 juin 1944¹⁾ sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1995;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF le 22 mars 1996;

vu le message du Conseil fédéral du 17 avril 1996²⁾,

arrête:

Article premier

¹ Les comptes de 1995 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1995 sont approuvés.

² Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1995 est approuvé.

Art. 2

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

N38446

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1996 II 846

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1995 du 17 avril 1996

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	96.011
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.05.1996
Date	
Data	
Seite	846-875
Page	
Pagina	
Ref. No	10 108 613

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.