

97.011

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1996**

du 16 avril 1997

Madame la Présidente, Monsieur le Président, 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 1996.

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

16 avril 1997

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Koller

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N39249

Condensé

Le compte de résultats d'entreprise 1996 des CFF se clôt par un déficit de 292,6 millions de francs, soit 29,9 millions de plus que prévu. La dissolution des réserves latentes des biens-fonds et, partant, le remboursement des dettes vis-à-vis de la caisse de pensions et de secours (CPS) ont contribué notablement à améliorer le résultat annuel, le versement annuel de 123,4 millions de francs n'étant plus nécessaire. Malgré le recul persistant des recettes, surtout dans le trafic marchandises, le déficit a été réduit par rapport à l'année précédente. Nous venons connaissance avec satisfaction des mesures d'économie et de rationalisation considérables prises par les CFF. Elles devront être poursuivies systématiquement. La situation du trafic marchandises s'est détériorée de manière inquiétante. Le maintien des parts du marché et du rendement du transport ferroviaire des marchandises exige des CFF qu'ils prennent davantage de mesures en faveur de la clientèle; il implique aussi que les autorités politiques arrêtent des décisions claires pour engager rapidement la réforme des chemins de fer et établir la vérité des coûts.

Abstraction faite de l'amortissement de la dette vis-à-vis de la CPS, les charges ont été inférieures de 4,2 pour cent au budget. Des économies sensibles sont enregistrées tant au chapitre des coûts du personnel qu'à celui des frais de choses. Les produits ont fléchi surtout dans le trafic marchandises. Les recettes du trafic voyageurs ont tout juste été maintenues. La situation difficile du marché et de la conjoncture explique l'évolution défavorable des recettes. Etant donné, notamment, que les cantons participaient pour la première fois à l'indemnisation du trafic régional, la charge de la Confédération a diminué de 12,9 pour cent par rapport à l'année précédente (sans déficit: - 6,7 %) pour s'inscrire à 2394 millions de francs (- 354,4 mio. de fr.).

Le compte de résultats d'infrastructure s'est soldé par des charges de 1497 millions, soit 46 millions de mieux que prévu. Le montant des investissements bruts (2350 mio. de fr.), fixé dans le budget par les Chambres fédérales, n'a pas été entièrement utilisé par les CFF (- 454 mio. de fr.).

Les décisions politiques qui s'imposent au sujet de la réforme des chemins de fer, de la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations et des négociations bilatérales seront déterminantes pour la future rentabilité et l'efficacité du transport ferroviaire.

Si la réforme des chemins de fer peut se dérouler selon le calendrier prévu, les présents comptes seront les avant-derniers de leur genre. Au lieu d'approuver le budget et les comptes des CFF, le Parlement se prononcera sur une convention sur les prestations qui inclura un plafond de dépenses valable pour une période de quatre années. Il approuvera les crédits destinés aux CFF lors de l'examen du budget de la Confédération.

Message

1 Comptes et rapport de gestion

11 Introduction

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 21 mars 1997 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1996. Le résultat des comptes 1996 se caractérise par la situation difficile en matière de recettes et de trafic, surtout dans le secteur des marchandises. Le résultat est nettement meilleur qu'en 1995, étant donné que les CFF ont réalisé des économies considérables et amorti leurs engagements vis-à-vis de leur caisse de pensions en revalorisant leurs propres biens-fonds. Bien que les salaires du personnel aient fait l'objet de mesures d'économie rigoureuses en 1997, les employés de l'entreprise ont manifesté une nouvelle fois un dévouement remarquable et contribué à mettre en place une excellente offre ferroviaire. Nous leur exprimons nos remerciements à cet égard.

12 Aperçu des principaux résultats

121 Production et prestations de trafic

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

Tableau 1

Production et prestations de trafic	Unité	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
		1995	1996	1996	Co 1995	Bu 1996
Trafic voyageurs:						
- Trains-kilomètres	mio. km	90.4	91.0	89.8	-0.7%	-1.3%
- Voyageurs transportés	mio.	253.2	263.3	256.3	1.2%	-2.7%
- Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	11711.5	11989.0	11662.0	-0.4%	-2.7%
Trafic marchandises:						
- Trains-kilomètres	mio. km	26.4	27.4	26.3	-0.4%	-4.0%
- Tonnes transportées	mio. t	47.3	51.2	44.1	-6.8%	-13.9%
- Tonnes-kilomètres	mio. tkm	8155.9	8650.0	7381.6	-9.5%	-14.7%
Entreprise:						
- Trains-kilomètres	mio. km	116.8	118.4	116.1	-0.6%	-1.9%
- Effectif du personnel	personnes	33529	33158	32581	-2.8%	-1.7%
- Heures de travail	mio. h	58.7	57.7	57.0	-2.8%	-1.2%

Tableau 2

CRE	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1995	1996	1996	Co 1995	Bu 1996
	mio. de fr.		mio. de fr.		
Produits de transport	3566.7	3723.4	3443.4	-3.5%	-7.5%
- Trafic voyageurs	1578.4	1697.3	1575.1	-0.2%	-7.2%
- Trafic marchandises	1032.7	1077.0	932.7	-9.7%	-13.4%
- Prestations d'exploitation	133.3	131.9	114.4	-14.2%	-13.2%
- Utilis. de l'infrastructure p. des tiers	4.1	3.2	4.9	19.5%	52.1%
- Indemnité TVR Confédération	693.0	516.0	494.3	-28.7%	-4.2%
- Indemnité TVR cantons/tiers	15.2	188.0	212.0		12.8%
- Indemnité ferroutage	110.0	110.0	110.0	0.0%	0.0%
Produits de location des domaines	216.5	236.6	225.4	4.1%	-4.7%
Produits accessoires	487.8	488.3	440.9	-9.6%	-9.7%
Prestations propres pour le compte des investissements	311.5	330.0	318.2	2.2%	-3.6%
Prestations propres pour AlpTransit	8.1	9.0	9.5	17.3%	5.6%
Prestations pour ordres de magasin	76.8	78.0	74.7	-2.7%	-4.2%
Prestations pour le CRI	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%
Déduction limitée impôt préalable TVA			18.0		
Prélèvements sur les provisions	19.8	0.0	73.6		
Revalorisation des bien-fonds			583.7		
Produits hors exploitation et extraordinaires	107.1	90.0	82.4	-23.1%	-8.4%
Total des produits	6244.0	6498.3	6766.9	8.4%	4.1%
Charges de personnel	3481.1	3410.3	3258.6	-6.4%	-4.4%
Dépenses de choses	1277.8	1358.7	1233.4	-3.5%	-9.2%
Amortissements	846.4	841.0	883.4	4.4%	5.0%
Intérêts	675.9	760.5	691.0	2.2%	-9.1%
Dépenses d'investissements non activables	286.2	320.0	241.3	-15.7%	-24.6%
Contribution d'infrastructure	0.0	0.0	0.0		
Constitution de provisions	82.3	1.0	52.0		
Déduction limitée impôt préalable TVA	27.4	46.0	54.4	98.5%	18.3%
Diminution des dettes vis-à-vis de la CPS			583.7		
Charges hors exploitation et extraordinaires	62.6	23.5	61.7	-1.4%	162.6%
Total des charges	6739.7	6761.0	7059.5	4.7%	4.4%
Déficit	495.7	262.7	292.6	-41.0%	11.4%

Tableau 3

CRI	Compte		Budget		Différence avec	
	1995	1996	1996	Co 1995	Bu 1996	
	mio. de fr.		mio. de fr.		%	
Amortissements	416.0	408.4	404.7	-2.7%	-0.9%	
Intérêts	407.3	443.7	406.4	-0.2%	-8.4%	
Entretien ordinaire	508.5	527.5	513.0	0.9%	-2.7%	
Dépenses d'investissements non activables	184.9	230.4	203.8	10.2%	-11.5%	
Total des charges brutes	1516.7	1610.0	1527.9	0.7%	-5.1%	
Part infrastructure de l'indemnité ferroutage	-65.0	-67.0	-63.0	-3.1%	-6.0%	
Part infrastructure des indemnités selon la LTP	-2.0	0.0	0.0			
Déduction limitée imp. TVA (forfait 2.2 %)			32.2			
Total des charges nettes	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%	
Contribution d'infrastructure CFF	0.0	0.0	0.0			
Prestation d'infrastructure Confédération	1449.7	1543.0	1497.1			
Total des produits	1449.7	1543.0	1497.1	3.3%	-3.0%	

13 Résumé des principaux résultats

Le déficit a été réduit par rapport à l'année précédente. Il n'a cependant pas été possible d'atteindre l'objectif budgétaire. Les recettes sont restées très inférieures aux chiffres du budget, notamment dans le trafic marchandises. Quant aux charges, les résultats ont été conformes aux prévisions, voire inférieures à celles-ci.

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:

- a. Depuis le 1er janvier 1996, les cantons doivent aussi, conformément à la loi révisée sur les chemins de fer, participer aux coûts non couverts du transport régional des voyageurs CFF. Selon la capacité financière et les conditions structurelles, la part cantonale oscille entre 6 et 48 pour cent (jusqu'à 68 % durant la phase transitoire), la

moyenne s'établissant à 25 pour cent. L'indemnité totale était budgétisée à 704 millions, la part de la Confédération à 516 millions.

- b. Au chapitre du ferroutage, l'indemnité convenue reste inchangée; le montant de 110 millions correspond au maintien de l'offre de base de 44 trains par jour.
- c. Par rapport à l'année précédente, les investissements ont de nouveau été augmentés en 1996. Leur volume brut a été fixé à 2350 millions de francs.

Selon le budget CFF, l'ensemble de la charge fédérale devait atteindre 2169 millions, à l'exclusion du déficit budgétisé (262,7 mio. fr.).

132 Résultats

Il a été possible, en 1996, de stabiliser à un bas niveau le recul considérable des recettes du trafic voyageurs. Quant au trafic marchandises, ses revenus sont toujours en forte baisse. Dans ce secteur, la faiblesse de la conjoncture et le renforcement de la concurrence de la route continuent d'avoir de grandes répercussions sur la demande et les prix.

Au chapitre des coûts en général, des mesures d'économie draconiennes ont permis de briser la tendance à l'augmentation. Le recul des préretraites et la compression des effectifs, toujours en vigueur, ont réduit sensiblement les frais de personnel. Suite à l'amortissement des engagements vis-à-vis de la caisse de pensions et à la revalorisation des biens-fonds qui l'a accompagné, les recettes et les charges ont progressé chacune de 583,7 millions de francs. Cela étant, les totaux des recettes et des charges ne peuvent donc pas être comparés automatiquement à ceux des années précédentes. Mis à part cette opération neutre quant au compte de résultats, les charges ont diminué de 3,9 pour cent par rapport à 1996, bien que les provisions et les amortissements nécessaires n'aient pas diminué. L'évolution réjouissante des charges et le nouveau financement du trafic régional, consécutif à la loi révisée sur les chemins de fer, ont eu pour effet que malgré la baisse des recettes, la charge de la Confédération a été réduite de 354 millions (12,9 %) comparativement à l'année précédente. Cela étant, elle s'établit à 2394 millions (y compris le déficit) pour l'exercice 1996.

132.1 Objectifs de l'entreprise: degré de réalisation

Etant donné la pression financière, notamment en raison du déficit record de 1995, les CFF ont été obligés en 1996 de poursuivre systématiquement leurs efforts de rationalisation.

Compte de résultats d'entreprise: Il s'en faut de beaucoup pour que les *recettes* effectivement réalisées atteignent les montants budgétisés tant dans le trafic voyageurs que dans celui des marchandises. Les *charges* ont été nettement réduites par rapport à l'année précédente. L'apurement des participations à CDS SA et à DACH Hotelzug SA a continué de peser sur le résultat de l'exercice.

Compte de résultats d'infrastructure: Contrairement à de nombreuses dépenses d'exploitation, les dépenses d'infrastructure ne peuvent être influencées qu'à long terme, no-

tamment par le montant des investissements opérés antérieurement. Leurs coûts subséquents comprennent les amortissements, les intérêts, l'entretien et les dépenses d'investissement ne pouvant être portées à l'actif. En 1996, toutes les dépenses d'infrastructure ont été inférieures de 5,1 pour cent aux prévisions budgétaires. Par rapport à l'année précédente, la hausse a été très modérée (0,7 %). Cela étant, les charges brutes d'infrastructure se sont élevées à 1527,9 millions de francs, abstraction faite de la déduction limitée de l'impôt préalable (TVA) de 32,2 millions (forfait de 2,2 % de la contribution fédérale).

132.2 Charge de la Confédération et des cantons

La charge de la Confédération se compose de la prestation d'infrastructure et des indemnités pour le trafic régional et le ferroutage. Pour 1996, la Confédération a dû dépenser à ce titre 2101 millions de francs, soit une diminution de 6,7 pour cent par rapport à 1995. Compte tenu du déficit, sa charge passe à 2394 millions de francs, ce qui équivaut à une baisse de 12,9 pour cent par rapport à l'année précédente. Pour 1997, vu l'arrêté fédéral sur le budget 1997, la Confédération compensera les déficits des CFF cumulés depuis 1991, soit 1110,7 millions, par un amortissement unique des prêts accordés à l'entreprise et par les provisions constituées à cette fin, afin de réduire la charge d'intérêt des CFF. Les prestations fédérales comprennent la réduction limitée de l'impôt préalable au titre de la TVA (18 mio. de fr. pour les indemnités et 32,2 mio. de fr. pour l'infrastructure).

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

Comptes CFF 1996

Versements de la Confédération
en faveur des CFF

Exploitation		Versements de la Confédération en faveur des CFF			
Charges	Produits	Prestations fédérales	Charges Conf.		
			Bu 96	Co 96	Diff.
Total: 7060	Total: 5951	Indemnité pour les prestations de service public			
Contribution infra. CFF 0	Indemnité PSP Conf. 604 autres 212	- Trafic régional	516	494	-22
	Déficit: 293	- Ferroutage	110	110	0
Infrastructure		Prest. infra. de la Conf. (à la charge du co. 97)	1543	1497	-46
Charges	Produits	Total (sans déficit)	2169	2101	-68
Net 1497	Contribution infra. CFF 0 Total: 1497	Constitution de provision pour déficit non couvert	263	293	30
		Total (incl. déficit)	2432	2394	-38

En 1996, les cantons ont, pour la première fois, participé avec près de 200 millions de francs à l'indemnisation du trafic régional des CFF. Ceux de Zurich et de Berne, notamment, ont effectué volontairement des paiements pour leurs réseaux RER.

14 Appréciation détaillée des résultats comptables

141 Efficacité de l'entreprise

141.1 Réalisation du mandat de prestations

Le mandat de prestations 1987, prorogé, s'applique jusqu'à la fin de 1997 aux relations entre la Confédération et les CFF. Il 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. Le secteur des CFF relevant de l'économie de marché comprend surtout le transport des voyageurs sur de longues distances et le trafic marchandises. Ce dernier devrait 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

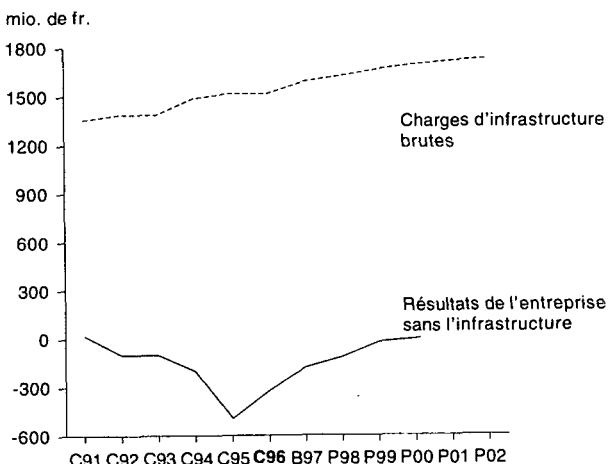
résultats d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie du marché ne suffisent toutefois plus pour couvrir les charges d'exploitation. Il est renoncé à la contribution d'infrastructure des CFF et le déficit d'exploitation est porté à compte nouveau.

Les CFF entreprennent de grands efforts pour maîtriser l'évolution des coûts. Ils ont obtenu des succès remarquables en 1996, puisque la part des frais de personnel dans les coûts globaux est passée de 51,7 (année précédente) à 46,2 pour cent. La rationalisation de l'entreprise se poursuivra. Les recettes dépendent des conditions du marché. Aussi longtemps que les conditions-cadres de la concurrence entre le rail et la route ne sont pas modifiés fondamentalement, un relèvement général des tarifs ferait perdre de grandes parts du marché, tant dans le trafic voyageurs que dans celui des marchandises. Les déficits s'alourdiraient. La relance de la conjoncture améliorerait, certes, le rendement dans une modeste mesure, mais elle ne provoquerait pas une redistribution fondamentale des parts du marché entre le rail et la route. Pour que le chemin de fer puisse maintenir sa part du trafic marchandises, il est indispensable de grever plus lourdement le trafic routier. Dans la situation actuelle, les CFF sont obligés de réagir au recul des transports ferroviaires en procédant à des restructurations (diminution des capacités et réduction des coûts).

La figure 2 montre l'évolution des coûts d'infrastructure et du résultat économique de l'entreprise. La légère stagnation de ces coûts en 1996 est imputable à la faible baisse des investissements au cours de ces deux dernières années. A moyen terme, la gestion rigoureuse des coûts par les CFF permettra à nouveau aux deux courbes d'évoluer dans une direction positive à condition toutefois que les recettes commerciales puissent être maintenues au cours des années à venir. L'année 1996 a marqué un début.

Figure 2

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

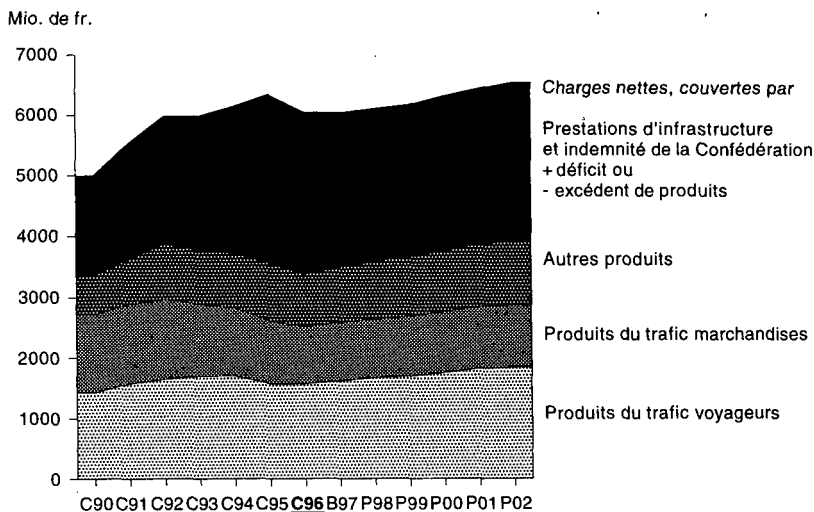


La figure 3 montre qu'il a tout juste été possible de maintenir les recettes du trafic voyageurs, que celles du trafic marchandises ont continué à reculer fortement, mais que la tendance insatisfaisante des charges a pu être freinée. Les autres postes des produits ont évolué favorablement.

Figure 3

Couverture des charges nettes

(sans imputation interne, y compris l'infrastructure)



141.2 Comparaison avec le budget 1996 et les comptes 1995

Les objectifs financiers n'ont pas été atteints entièrement en 1996. Le déficit effectif est supérieur de 29,9 millions à celui qui a été prévu. Comparativement à l'année précédente, l'amélioration a été de 203,1 millions de francs. Ce résultat aurait été détérioré de 123 millions si les engagements des CFF vis-à-vis de leur caisse de pensions n'avaient pas été amortis à l'aide de la revalorisation de leurs biens-fonds. La prestation d'infrastructure fournie par la Confédération a été 45,9 millions plus faible que prévu, mais elle dépasse de 47,4 millions le montant versé en 1995. La contribution budgétisée pour les investissements bruts n'a pas été entièrement utilisée (- 454,1 mio. de fr.).

Au chapitre des produits et abstraction faite de la revalorisation des biens-fonds, le résultat global s'est détérioré de 1 pour cent (- 60,8 mio. de fr.) par rapport à 1995; il est inférieur de 4,8 pour cent (315,1 mio. de fr.) à la valeur budgétisée. *Dans le secteur des voyageurs*, tant les prestations que les produits de transport ont légèrement diminué.

L'entreprise a transporté 256,3 millions de personnes (+ 1,2 %) de plus qu'en 1995. Cela signifie que l'on a utilisé davantage le chemin de fer, mais sur une distance moyenne plus courte. Il en résulte des recettes de 1575,1 millions de francs (- 0,2 %). Le trafic régional et les transports sur de longues distances ont progressé (+ 3 % et + 9,8 % respectivement). Le trafic international a enregistré des pertes importantes comme les années précédentes (- 11,6 %).

Dans le secteur des marchandises, le rendement s'est encore détérioré dans une mesure considérable par rapport à l'année précédente. Alors que les tonnages ont reculé de 6,7 pour cent (- 3,2 mio. de t.), les recettes ont baissé de 9,7 pour cent (100 mio. de fr.). Les deux tiers des pertes sont imputables à Cargo Rail Suisse, un tiers à Cargo Transit. L'établissement du budget 1996 a été beaucoup trop optimiste. Dans le secteur des marchandises, le résultat a été nettement influencé, comme auparavant, par les conditions-cadres régissant la concurrence avec la route et par la situation économique défavorable.

Le produit de la location des immeubles n'a pas atteint l'objectif visé, mais a enregistré une hausse de 4,1 pour cent comparativement à l'année précédente. Les produits accessoires ne correspondent pas non plus aux chiffres budgétisés. Ils ont diminué de 9,6 pour cent par rapport à 1995.

Quant aux **charges**, on relève une évolution positive. Abstraction faite de l'amortissement des dettes vis-à-vis de la CPS, elles ont baissé de 263,9 millions (3,9 %) par rapport à l'année précédente et de 285 millions (4,2%) comparativement au budget. Les économies sur les frais de personnel, de 6,4 pour cent par rapport à l'année précédente et de 4,4 pour cent par rapport au budget, résultent principalement de la nouvelle réduction de l'effectif du personnel, du délestage au titre de l'amortissement de la charge supplémentaire du capital de couverture de la CPS et du net recul des préretraites. Une politique de dépenses restrictive a permis de diminuer aussi les frais de choses de 3,5 pour cent comparativement à l'année précédente et de 9,2 pour cent par rapport au budget. Les amortissements et les intérêts se sont alourdis par rapport à l'année précédente, mais les seconds restent inférieurs à la valeur budgétisée. Les provisions à constituer continuent d'être importantes, étant donné la restructuration des affaires de Cargo Domicile.

Un groupe de travail fédéral institué par nos soins a examiné sur la question de la réduction de l'impôt préalable, dans le cadre du train de mesures relatives au budget 1997. La réglementation actuelle reste valable jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi sur la TVA, qui est actuellement examinée par les Chambres. Elle prévoit que les subventions et les contributions des pouvoirs publics ne sont pas imposables, mais que la déduction de l'impôt préalable doit être réduite proportionnellement aux subventions obtenues. Une réduction forfaitaire de 2,2 pour cent des subventions allouées est appliquée pour les transports publics. La Confédération et les cantons reconnaissent cette réduction de l'impôt préalable comme une charge. Celle-ci donne droit dès lors à l'indemnité et le tout constitue une opération blanche pour les CFF. Elle apparaît, d'une part, comme charge fiscale, et de l'autre, comme produit au titre de l'indemnité pour le trafic régional et de la prestation d'infrastructure de la Confédération.

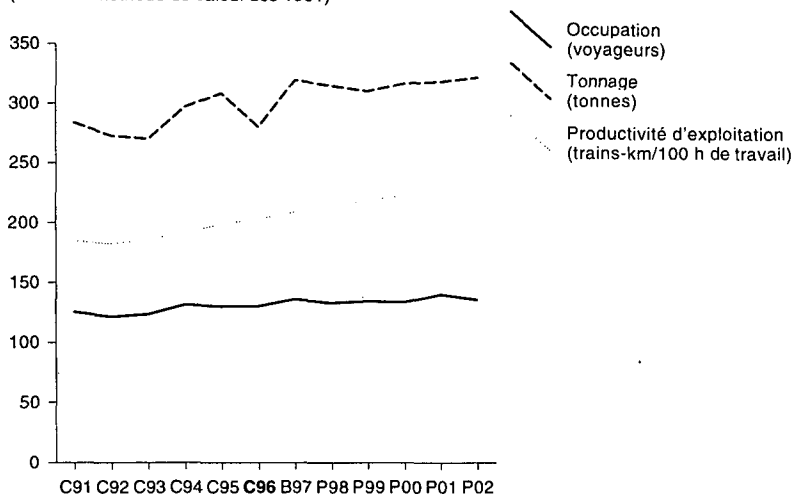
141.3 Efficacité des CFF

La productivité reflète le rapport entre les moyens employés et la prestation obtenue (figure 4). Dans le secteur des voyageurs, le taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres par train-kilomètre) ne s'est pas modifié. Le trafic marchandises enregistre une évolution négative au chapitre de l'utilisation (tonnes-kilomètres par train-kilomètre). Etant donné la compression de l'effectif, la productivité de l'exploitation (heures de personnel par train-kilomètre) a continué d'augmenter.

Figure 4

Indices de productivité

(nouvelle méthode de calcul dès 1991)



142 Secteurs bénéficiant de l'indemnité

142.1 Transport régional des voyageurs (TRV)

L'entrée en vigueur de la loi révisée sur les chemins de fer a modifié, le 1er janvier 1996, le principe du financement du trafic régional. Cela étant, le mandat de prestations 1987 ne sera plus applicable au transport régional des voyageurs. L'année 1996 est une année de transition, au cours de laquelle les nouvelles règles de financement sont certes entrées en vigueur, sans que la procédure de commande au préalable ait été appliquée. Les dispositions transitoires prévoient que l'offre actuelle sera financée selon les nouvelles règles jusqu'à l'expiration de la période d'horaire 1995/97, mais au plus tard jusqu'en 1999. Les cantons ont, pour la première fois, participé au financement du transport régional des voyageurs. Suivant leur capacité financière, leur part oscille actuellement entre 6 et 68 pour cent. Rapportée à toute la Suisse, elle équivaut, en moyenne, à 25 pour cent. La budgétisation de la part fédérale était fondée sur cette proportion. Mais il est apparu que les CFF desservent

surtout des cantons relativement riches, dotés de solides structures, alors que les entreprises de transport concessionnaires (ETC) sont plutôt implantées dans des cantons financièrement faibles, aux structures fragiles, d'où un résultat inférieur à la prévision pour la part fédérale et un dépassement pour les contributions cantonales. La participation moyenne des cantons est de 28,5 pour cent en ce qui concerne les CFF. De ce fait, les fonds fédéraux non employés pour les CFF ont dû être affectés aux ETC.

Abstraction faite de quelques écarts, l'indemnisation globale du transport régional des voyageurs CFF par les pouvoirs publics a correspondu en 1996 tant au budget qu'aux résultats de l'année précédente.

Etant donné certaines incertitudes, 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

Le mandat de prestations 1987 est encore déterminant pour le ferroutage de 1996. Pour les coûts non couverts du ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles, les conteneurs n'en faisant pas partie), les CFF ont disposé de 110 millions de francs sur la base de leurs comptes planifiés ad hoc. Sur cette somme, 63 millions concernent les coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts consécutifs aux investissements dans le corridor de ferroutage. 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

Le transport suisse sur de longues distances a progressé de 1 pour cent en 1996, mais les attentes ne se sont pas réalisées. Le trafic international recule à nouveau en 1996, ses produits étant en baisse de 4,3 pour cent. Cette diminution s'explique en particulier, comme auparavant, par la récession économique, par le cours élevé du franc suisse, qui n'a baissé que vers la fin de l'année, et par la concurrence de l'aviation au niveau des prix. Dans le secteur des titres de transport, l'abonnement général a remporté un très grand succès cette année (+ 13 %), alors que les ventes de l'abonnement demi-prix ont baissé (- 4 %). Durant l'année sous revue, un plus grand nombre de personnes a effectué des parcours plus petits, de sorte que la recette par trajet a légèrement diminué. Le taux d'utilisation est resté à peu près constant (cf. tableaux 1 et 4).

Tableau 4

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic voyageurs	Unité	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995-1996
Produits 1)								
- par course	fr.	6.26	6.63	6.63	6.44	6.23	6.15	-1.4%
- par voyageur-km	ct.	13.02	14.28	14.50	14.07	13.48	13.51	0.2%
Occupation	vkm/train-km	125.3	121.4	123.7	131.6	130.0	130.3	0.2%

1) sans l'indemnité pour le TVR

143.2 Trafic marchandises

Alors que ces dernières années les recettes ont certes reculé mais que les tonnages acheminés étaient maintenus, ceux-ci ont aussi diminué en 1996. Cette baisse est imputable à la faiblesse de la conjoncture et à la pression accrue que la route exerce sur les prix. La concurrence et la lutte sur les prix se sont encore renforcées, notamment dans le transit. Dans les transports intérieurs, la baisse a surtout porté sur les matériaux de construction et les produits sidérurgiques (gravier, ciment, acier, etc.), ainsi que sur le secteur militaire. Par ailleurs, la concurrence en matière de transport des colis postaux a conduit à de notables transferts sur la route. Des transports supplémentaires ont été enregistrés aux chapitres de l'huile minérale, des matériaux d'excavation et des betteraves à sucre. La situation du trafic marchandises exige de la souplesse, de nouveaux efforts de vente, l'assistance individuelle aux clients et des mesures propres à réduire les coûts. Les CFF ont déjà pris des mesures dans ce sens et de nouveaux efforts seront nécessaires. Mais seule la modification des conditions-cadres de la politique des transports et l'instauration de la vérité des coûts apporteront une amélioration sensible.

Tableau 5

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation
trafic marchandises	Unité	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1995 - 96
Produits 1)								
- par tonne	fr.	25.81	27.75	26.86	23.63	21.83	21.15	-3.1%
- par tonne-km	ct.	16.14	17.16	16.18	13.93	12.66	12.64	-0.2%
Tonnage	tkm/train-km	283.5	272.7	270.4	297.4	308.9	280.7	-9.1%

1) sans l'indemnité pour le ferroutage

143.3 Restructuration des participations à Cargo Domicile Suisse SA et DACH Hotelzug SA

La restructuration de la participation à Cargo Domicile Suisse SA (CDS SA) a aussi entraîné de grandes charges en 1996 aussi, à savoir 42,7 millions de francs contre 60,5 millions nets en 1995. Il s'agit d'amortissements qui ont été au-delà de la dissolution des provisions de l'année précédente et de la constitution de nouvelles provisions pour l'assainissement du bilan. Après de longues négociations, les CFF ont vendu pour le 31 octobre 1996 leur participation à CDS SA aux partenaires du consortium Transvision. A la fin de 1996, il restait encore 36 millions pour faire face aux créances encore ouvertes. Dans l'optique actuelle, ce montant devrait être suffisant.

La SA DACH Hotelzug grève encore les comptes de 1996 à raison de 2,7 millions de francs (année précédente: 17,5 mio. de fr.) en raison de l'amortissement des créances. Les provisions encore disponibles devraient suffire pour couvrir les éventuels risques résiduels.

144 Personnel

En 1996, l'effectif moyen (32 581 collaborateurs) était inférieur de 948 personnes à celui de l'année précédente. A moyen terme, il faut s'attendre à ce que l'effectif diminue encore pour atteindre la barre de 30 000 unités, le "contrat social" restant toujours en vigueur (pas de licenciements). Une telle politique entraîne cependant des coûts pour les préretraites. Durant l'année sous revue, les frais de personnel ont été notablement diminués (- 222,5 mio. de fr.; - 6,4 %). Trois faits expliquent cette évolution: les économies résultant de la réduction du personnel, la baisse sensible du nombre des préretraites, la suppression des parts à amortir vis-à-vis de la caisse de pensions, la dette étant amortie par la revalorisation des biens-fonds de l'entreprise.

La revalorisation des biens-fonds consiste en la dissolution de réserves latentes qui se sont produites en raison de la valeur modique qui leur a été attribuée (prix d'acquisition). Une entreprise de conseil externe a examiné les comptes et a estimé qu'il s'agissait bel et bien de réserves latentes. Le capital de couverture a dû chaque fois être augmenté pour incorporer les allocations de renchérissement dans les rentes servies par la caisse de pensions et de secours (CPS). Les CFF ont porté à l'actif du bilan ce versement supplémentaire et l'ont amorti par tranches les années suivantes. L'acompte s'est élevé à 120-150 millions de francs par année. A la fin de 1996, ces engagements financiers totalisaient 583,7 millions, ce qui correspond au montant de la revalorisation des biens-fonds. Cette opération n'influe pas sur les résultats et n'entraîne aucun gain pour les CFF. Le délestage se traduit par le fait que la tranche d'amortissement prévue (136 mio. de fr.) est supprimée et disparaîtra à l'avenir. L'amortissement de la dette des CFF vis-à-vis de la CPS était prévu à la fin de 1996 dans le cadre des mesures envisagées pour le budget 1997 et adoptées par le Parlement.

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 sont guère influençables ultérieurement.

Comme les investissements ont déjà diminué très fortement en 1995 par rapport aux années précédentes, les CFF n'ont pas entièrement utilisé en 1996 les fonds ad hoc disponibles, plafonnés à 1581,0 millions (- 10,3 %). Comparativement à l'année précédente, ils ont investi davantage en termes bruts (+ 4,5 %) (tableau 6, figure 5). Le budget n'a pas été entièrement mis à contribution, car des décisions d'approbation des plans ont fait défaut, l'ouverture des chantiers a été retardée, des travaux ont été adjugés à des conditions plus favorables, des difficultés géologiques sont apparues au sujet du tunnel de l'Adler et l'on a renoncé à acheter préventivement du terrain pour les grands projets.

Tableau 6

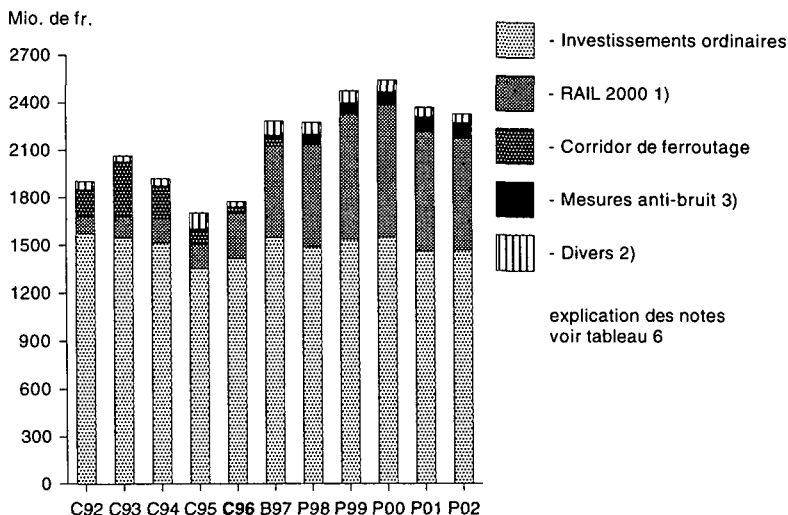
Cl	Compte	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1994	1995	1996	1996	Co 95	Bu 96
	mio. de fr. mio. de fr.		mio. de fr. mio. de fr.			
Investissements bruts	2020.6	1814.4	2350.0	1895.9	4.5%	-19.3%
Contributions de tiers	94.2	88.9	108.7	80.0	-10.0%	-26.4%
Divers produits	3.1	18.6		35.5		
Investissements nets						
à la charge des CFF	1923.3	1706.9	2241.3	1780.4	4.3%	-20.6%
dont						
- Investissements ordinaires	1519.4	1358.3	1581.0	1418.3	4.4%	-10.3%
- RAIL 2000 1)	155.9	154.7	437.3	291.6	88.5%	-33.3%
- Corridor de feroutage	205.5	89.3	71.5	35.3	-60.5%	-50.6%
- Mesures anti-bruit 3)	0.0	1.4	17.5	1.6		-90.9%
- Divers 2)	42.5	103.2	134.0	33.6	-67.4%	-74.9%

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

2) Réduction de l'impôt préalable (dès 95), acquisitions de biens-fonds et invest. mises en valeur

3) Financement par la voie ordinaire jusqu'à la décision relative au financement des transports pu

Investissements

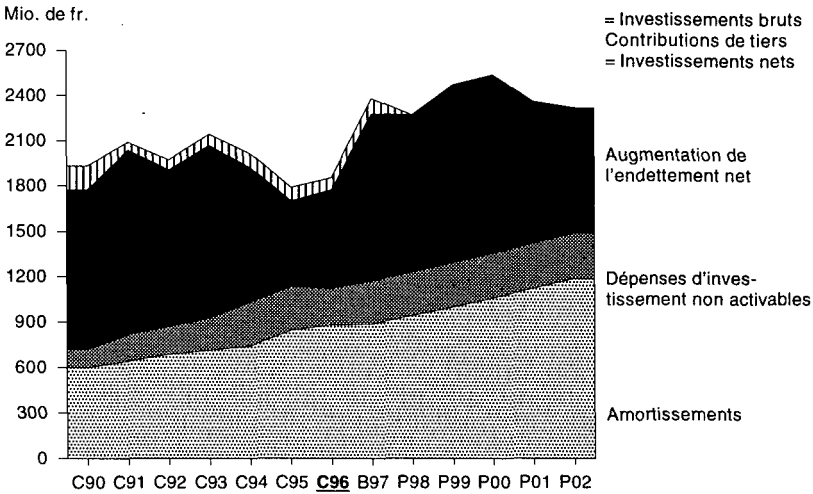


La diminution du volume des investissements a ralenti la hausse de l'endettement net. Mais les investissements augmenteront à nouveau ces prochaines années, notamment en raison des grands projets (RAIL 2000, etc). Dans la figure 6, les fonds nécessaires aux investissements sont mis en comparaison avec les amortissements et les 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 que la Confédération ou des tiers couvriront par des prêts, d'où une augmentation de l'endettement des CFF.

En ce qui concerne les années de planification, la figure ci-dessous doit être relativisée eu égard à la réforme des chemins de fer et aux modifications du financement en 1997 (cf. ch. 222).

Investissements

et augmentation de l'endettement net



15 AlpTransit (NLFA)

151 Compte spécial pour AlpTransit, axe du Saint-Gothard, (compte d'investissement)

En juillet 1995, les CFF, à savoir la Direction du projet AlpTransit Saint-Gothard, ont estimé à **302,7 millions de francs** les besoins d'investissement pour 1996 (y compris les aménagements de la ligne de la Surselva du RhB/FO, 25 mio. de fr.).

Le budget 1996 était fondé sur nos arrêtés du 5 et du 12 avril 1995, sur le message concernant un deuxième crédit d'engagement (crédit intermédiaire) et sur les avant-projets approuvés. Cela étant, de nouvelles conditions-cadres ont été créées pour la poursuite des travaux de la NLFA.

Le programme de planification et de construction pour 1996 comprenait les travaux suivants:

Travaux de planification:

- Mandats supplémentaires selon notre arrêté du 12 avril 1995
- Planification du projet de construction pour le tunnel de base du Saint-Gothard

Travaux de construction:

- Puits de Sedrun
- Galerie de sondage de la dépression de Piora
- Galerie de sondage de Sigirino
- Aménagements de la ligne de la Surselva

Acquisition de terrains et de droits:

- Sedrun
- Sigirino
- Acquisition de terrains et de droits pour garantir le tracé et le site

A la mi-décembre 1995, la Confédération a approuvé le budget réduit, qui s'établissait à 250,5 millions de francs. Ce montant comprenait les dépenses pour les CFF, le RhB, le FO, une partie des coûts de surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts sur le compte courant et les prêts (intérêts intercalaires).

Comme nous nous étions prononcés le 24 avril 1996, quant au fond, sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, le budget de juillet 1996 a été révisé et ramené à 109,7 millions.

En 1996, le compte courant AlpTransit CFF a été grevé à raison de 72,8 millions de francs. A cela s'ajoutent les investissements de 7,4 millions pour l'aménagement de la ligne de Surselva (RhB/FO), la part de 8,6 millions pour la surveillance du projet par l'OFT et l'EMCC, ainsi que les intérêts intercalaires de 10,9 millions. Dans l'ensemble, le compte AlpTransit CFF (Saint-Gothard) a été grevé à raison de 99,7 millions.

Par rapport au budget 1996, les différences peuvent se justifier comme suit:

- Comme nous avons ordonné la révision générale du programme des investissements et du financement, le programme de planification et de construction a été modifié et ralenti.
- La construction de la galerie de sondage de Sigirino n'a pas pu commencer en 1996.

Tableau 7

CI AT Saint-Gothard	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1995 (CFF)	199	1996	Co 1995	Bu 1996
	mio. de fr. mio. de fr. mio. de fr.				
Total des investissements au Saint-Gothard à la charge d'AlpTransit (y compris EMCC)	74.4	302.7	99.7	34.0%	-67.1%
dont financés par					
- Prêts de trésorerie	71.0		97.3		
- Prêts produit droits de douane sur les carb.	3.0		1.7		
- Crédit de construction (compte courant)	0.4		0.7		

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

En juillet 1995, les CFF, à savoir la Direction du projet AlpTransit Saint-Gothard, ont communiqué que les besoins d'investissement pour 1996 se montaient à 5,8 millions de francs. Le budget 1996 contenait 5,30 millions pour les planifications et 0,5 million pour les sondages.

A la mi-décembre 1995, la Confédération a approuvé le budget de 1996, soit 6,2 millions. Ce montant comprend les dépenses des CFF de 6 millions et les intérêts intercalaires de 0,15 million.

Le compte courant AlpTransit "Raccordement de la Suisse orientale" a été grevé de 3,3 millions en 1996. Ce montant comprend des intérêts intercalaires de 0,2 million.

Le compte courant, y compris les intérêts, a été converti en un prêt de trésorerie de 3,2 millions. Le solde de 0,1 million est porté à compte nouveau.

Les charges globales du compte CFF AlpTransit "Raccordement de la Suisse orientale" s'élèvent à 3,3 millions en 1996.

Les différences par rapport au budget 1996 peuvent se justifier comme suit:

- Comme nous avons ordonné la révision générale du programme d'investissement et du financement, le programme de planification et de construction a été modifié et ralenti.
- Une partie des sondages a été reportée à la phase du projet concernant les mises à l'enquête.
- Les travaux d'ingénieurs ont pu être adjugés à des conditions plus favorables que prévu.

Tableau 8

CI AT Raccordement Suisse orientale	Budget	Compte	Différ. avec
	96 (CFF)	1996	budget 1996
	mio. de fr.	mio. de fr.	
Total des investissements			
Suisse orientale à la charge d'AlpTransit	5,8	3,3	-43,1%
dont financés par			
- Prêts de trésorerie		2,3	
- Prêts produit droit de douane sur les carb.		0,0	
- Crédit de construction (compte courant)		0,1	

2 Commentaires, appréciations et perspectives

21 Résultat

Après le déficit record de 1995, l'exercice 1996 a apporté une légère amélioration. Une partie du déficit 1995 était due à des événements extraordinaires, qui ont encore déployé certains effets en 1996, comme par exemple la restructuration de la participation à Cargo Domicile Suisse SA. Les recettes de transport reculent toujours. La situation du marché du transport des marchandises est particulièrement grave. Dans les conditions-cadres actuelles, les CFF et les chemins de fer en général n'ont guère de possibilités d'accroître leurs recettes. Seule une modification des conditions-cadres politiques inhérentes au rapport rail - route permettra de changer le rendement en général. Au niveau des coûts, les attentes auxquelles sont confrontés les CFF sont, à juste titre, élevées. Les restructurations qui ont commencé lors de l'émergence des déficits, les mesures de rationalisation et les efforts d'économie ont conduit à des succès remarquables en 1996. D'autres pas sont envisagés dans ce sens. A elles seules, les économies ne pourront toutefois pas conduire à un renversement de tendance, tel qu'il est prévu dans le plan à moyen terme 1998 - 2002. Il appartient maintenant aux autorités politiques de créer les bases d'un assainissement à long terme des CFF et de l'ensemble du transport ferroviaire, par exemple en appliquant la réforme des chemins de fer ou en instituant la vérité des coûts dans le trafic marchandises.

22 Modifications en cours dans les transports publics

221 La loi sur les chemins de fer, révisée au 1er janvier 1996

L'entrée en vigueur de la loi révisée sur les chemins de fer (RS 741.101) a suscité diverses attentes. La régionalisation doit permettre de mieux tenir compte des besoins des clients. La responsabilité de l'offre incombe aux régions et, partant, aux cantons. Des unités régionales doivent garantir un emploi plus efficace des fonds et délester ainsi les pouvoirs publics. Dorénavant, les prestations de transport régional pourront faire l'objet d'appels d'offres. Pour une entreprise de transport, cela signifie que chacune de ses prestations devra être concurrentielle. Il ne faut pas s'attendre à une nuée d'appels d'offres, étant donné que la possibilité de lancer un tel appel provoque déjà un comportement plus efficace. Les prestations de transport couvrant l'ensemble du territoire nécessiteront toujours des indemnités dans certaines limites. La révision de la loi sur les chemins de fer a fortement uniformisé le financement de l'ensemble du transport régional. Les cantons participent ainsi pour la première fois à celui des CFF. Contrairement aux entreprises de transport concessionnaires, ils ne cofinancent pas les amortissements de l'infrastructure, les intérêts et l'entretien des constructions des CFF, ces coûts étant couverts par la Confédération au moyen de sa prestation d'infrastructure. Les cantons sont intégrés dans la mise au point du trafic régional. Conjointement avec la Confédération, ils passent des commandes et obtiennent dès lors un droit de regard.

La procédure de la commande occupe une place fondamentale dans la détermination de l'offre du transport régional. Dans une première étape, nous fixerons d'avance pour une période de

quatre années les fonds disponibles pour le trafic régional. Ceux-ci seront attribués aux cantons suivant la pratique suivie jusqu'ici pour les prestations fédérales. Afin que le trafic régional puisse être adapté à l'horaire, les CFF informeront chaque année de leurs nouveaux projets en matière de transport sur de longues distances. Lorsque ces conditions-cadres sont connues, les cantons et la Confédération peuvent demander aux entreprises de leur présenter une offre ou, éventuellement, plusieurs variantes. Si aucune des offres n'est satisfaisante, le mandat est mis à nouveau au concours. Lorsque les commanditaires sont d'accord sur une offre, ils en informent l'entreprise de transport. Si cette dernière confirme la commande, la convention valable pour une année de l'horaire est réputée conclue. Le montant de l'indemnité est donc fixé à l'avance et ne devrait plus se modifier pendant l'année. Pour la deuxième année comprise dans une période d'horaire bisannuelle, on se contente d'une procédure simplifiée. Comme en 1996, le montant facturé pour l'indemnité CFF concernant le trafic régional ne correspondra plus, à l'avenir, au montant comptabilisé, car la budgétisation se fait beaucoup plus tôt que la conclusion des conventions.

Les années 1996, 1997 et 1998 sont des années de transition de l'ancien au nouveau droit. Cela signifie que les nouvelles règles de financement portent déjà leurs fruits, mais que la procédure de commande, prise intégralement, ne fonctionnera entièrement qu'à partir du changement d'horaire 1999. Les dispositions transitoires de la loi sur les chemins de fer prévoient que l'offre donnant droit à l'indemnité à la fin de 1995 doit tout au plus être financée jusqu'en 1999.

222 Réforme des chemins de fer

En tant que mesure supérieure, structurelle et politique, la réforme des chemins de fer (FF /1997 I 853) doit augmenter l'efficacité de tout le trafic ferroviaire, améliorer sa position concurrentielle, contribuer à un financement et à une gestion des dépenses transparents et assumer l'adaptation aux directives de l'UE. Des réformes de ce genre ne sont judicieuses que par étapes. Dans un premier temps, il faudra introduire le libre accès au réseau, étendre le principe de la commande à tous les secteurs et assainir et garantir l'autonomie des CFF. Ceux-ci sont touchés par toutes ces mesures. La réforme sera traitée au Parlement en 1997, ne pourra pas être mise en vigueur avant le 1er janvier 1998. Si les Chambres l'acceptent, il en résultera les modifications suivantes pour les CFF:

Pour assumer l'accès au réseau, il faut en premier lieu séparer sur le plan comptable l'infrastructure et les transports. Les CFF accomplissent cette opération avec la réforme des chemins de fer, terminée en 1997. Les concessions seront délivrées séparément pour l'infrastructure et les transports. Les CFF auront désormais besoin de concessions pour le secteur des transports. Il est renoncé à la concession pour le secteur de l'infrastructure. On s'attend à ce que l'accès au réseau relance surtout le trafic marchandises.

La procédure de commande et d'indemnité dans le trafic combiné sera harmonisée avec celle du trafic régional. En principe, il ne faut créer aucun nouvel élément donnant droit à une indemnité. Il sera toutefois possible de passer des commandes dans d'autres domaines, éventuellement dans le trafic marchandises.

Le financement des investissements des CFF correspondra à celui qui est valable pour les entreprises de transport concessionnaires. Dorénavant, les objets nécessaires à l'infrastructure seront financés à l'aide de prêts conditionnellement remboursables et portant un intérêt variable. Les investissements relatifs aux transports et les autres mises de fonds continueront de produire des intérêts normaux et d'être remboursables.

Les CFF seront transformés en une société anonyme de droit public, dont la Confédération sera, provisoirement, le seul actionnaire. Lors du refinancement, une partie des prêts de la Confédération sera convertie en capital propre, une autre en prêts à intérêt variable, le reste produisant un intérêt fixe. L'amortissement des déficits cumulés du bilan est déjà décidé dans le cadre de la série de mesures prévues par le budget 1997: il se fera par le biais de l'imputation des provisions ad hoc de la Confédération.

Dorénavant le Parlement approuvera non les comptes et le budget, mais une convention sur les prestations comprenant un plafond de dépenses pour les quatre années suivantes. Nous approuverons les comptes et le budget. Avec ces modifications, les rapports entre la Confédération et les CFF seront redéfinis en vue de rendre plus transparente la répartition des tâches. La Confédération se limitera à fixer les objectifs politiques et financiers, la responsabilité de la gestion opérationnelle incombant aux CFF. Cependant, la Confédération disposera toujours d'une large palette d'instruments, clairement définis, pour exercer son influence sur les CFF:

- convention sur les prestations et plafond des dépenses pour quatre années, le Parlement étant appelé à donner son approbation,
- approbation des crédits CFF lors de l'examen du budget fédéral par le Parlement,
- exercice des compétences lors de l'assemblée générale (la Confédération étant le seul actionnaire),
- approbation des comptes et du budget par le Conseil fédéral,
- activité des représentants de la Confédération dans le conseil d'administration,
- législation.

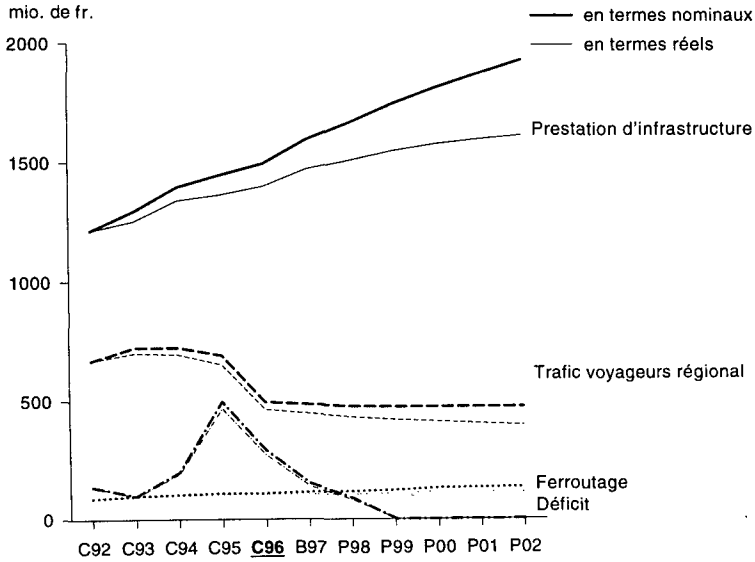
Lors d'autres étapes, la réforme des chemins de fer sera harmonisée avec le reste de la politique des transports et l'évolution de la réglementation en Europe. Elle ne saurait remplacer une politique des transports vaste et coordonnée, dont elle est une partie intégrante. Elle ne résout pas non plus tous les problèmes du trafic ferroviaire et des transports publics et nécessite des mesures d'appoint pour rapprocher les conditions de concurrence du rail et de la route et leur imputer les coûts externes.

3 Répercussions financières sur la Confédération

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

Figure 7

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



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

Prestations financières de la Confédération (Optique Conféd.)	Compte 1994	Compte 1995	Compte 1996
- Trafic voyageurs régional 1)	725	693	494
- Ferroutage 2)	105	110	110
- Prestation d'infrastructure 3)	1297	1297	1450
Total	2127	2100	2054

1) Compte tenu des mesures d'assainissement de confédération; dès 1996, participation des cantons
2) Financement au moyen du produit affecté des droits d'entrée sur les carburants
3) Couverture des coûts d'infrastructure de l'année précédente

Jusqu'en 1998, la prestation d'infrastructure sera 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 496 millions de francs (provision pour le déficit de 1995) aux 2054 millions réservés pour l'exercice 1996. En 1997, les provisions provenant des années déficitaires depuis 1992 seront dissoutes et compensées avec le déficit cumulé des CFF. Jusqu'en 1996, les prêts de la trésorerie fédérale pour le financement des investissements se sont faits entièrement par le biais du compte capital. Ils n'apparaissent 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.)	1995	1996
Immobilisations	15469	16741
- Immeubles, inst., véhicules	24002	25772
- Amortissements	-14850	-15491
- Ouvrages inachevés	6034	6170
- Participations et avances de tiers	283	290
Fonds de roulement	3418	3445
- Caisse, compte postal, avances	34	53
- Adm. féd. des finances	0	0
- Banques	83	94
- Prestations Conféd p. l'infrastr.	1450	1497
- Prêts et titres en portefeuille	828	830
- Stocks	352	344
- Autres créances	672	627
Actifs transitoires	452	945
Dette CPS	547	0
Découvert du bilan	818	1111
TOTAL ACTIFS	20704	22242
Capital de dotation	3000	3000
Engagements à long terme	12597	14087
- Prêts de la Confédération	6860	7850
- Prêts de la CPS	5410	5910
- Autres prêts	327	327
Engagements à court terme	4048	4555
- Adm. féd. des finances	1046	1126
- Institutions sociales des CFF	1723	1834
- Autres	1238	1558
- Provision grands dommages	42	37
Engag. cumulés de la CPS	547	0
Passifs transitoires	512	601
Réserve pour futurs déficits	0	
TOTAL PASSIFS	20704	22243

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 détermine 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 1996 (en mio. fr.)

Compte de résultats d'entreprise

Charges 1)	7059.5				
Charges de personnel	<table border="1"> <tr> <td>Parts</td> <td>1527.9</td> </tr> <tr> <td>TVA forfait</td> <td>32.2</td> </tr> </table>	Parts	1527.9	TVA forfait	32.2
Parts		1527.9			
TVA forfait		32.2			
Dépenses de choses					
Amortissements					
Intérêts					
Dépenses d'investissements non activables					
Autres charges					
Contribution d'infrastructure CFF 5)	0.0				
Excédent de produits					

Produits	6766.9		
Trafic voyageurs/marchandises	<table border="1"> <tr> <td>Part 4)</td> <td>63.0</td> </tr> </table>	Part 4)	63.0
Part 4)		63.0	
Prestations d'exploitation			
Indemité			
Rendement locatif des biens-fonds			
Produits accessoires			
Prestations propres			
Autres produits			
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3)	1497.1		
Déficit	292.6		

Compte de résultats de l'infrastructure

Charges brutes 2)	1527.9								
Amortissements	<table border="1"> <tr> <td>Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)</td> <td>-63.0</td> </tr> <tr> <td>Déduction de l'impôt préalable</td> <td></td> </tr> <tr> <td>TVA</td> <td>32.2</td> </tr> <tr> <td>Charges nettes</td> <td>1497.1</td> </tr> </table>	Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)	-63.0	Déduction de l'impôt préalable		TVA	32.2	Charges nettes	1497.1
Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)		-63.0							
Déduction de l'impôt préalable									
TVA		32.2							
Charges nettes		1497.1							
Intérêts									
Entretien ordinaire									
Dépenses d'investissements non activables									
Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)									
Déduction de l'impôt préalable									
TVA									
Charges nettes									

Produits	
Contribution d'infrastructure CFF 6)	0.0
Prestation d'infrastructure Confédération 7)	Solde: 1497.1

✚

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1996

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 3, alinéa 2^{bis}, et l'article 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 1996;
vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil
d'administration des CFF le 21 mars 1997;
vu le message du Conseil fédéral du 16 avril 1997²⁾,

arrête:

Article premier

¹ Les comptes de 1996 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre
1996 sont approuvés.

² Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1996 est approuvé.

Art. 2

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

N39249

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1997 III 543

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1996 du 16 avril 1997

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1997
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	22
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	97.011
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.06.1997
Date	
Data	
Seite	543-571
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 058

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.