

98.013

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1997**

du 8 avril 1998

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 1997 et nous vous proposons de l'approuver.

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

8 avril 1998

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Cotti

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Le compte de résultats 1997 des CFF se clôt par un déficit de 195,6 millions de francs, soit 43 millions de plus que prévu. Il est donc clair que les mesures à court terme décidées lors de l'élaboration du budget 1997, les économies générales réalisées systématiquement par les CFF et le lent redressement de la conjoncture ont conduit à un résultat nettement plus positif dans les comptes de 1997. Mais le rendement des trafics voyageurs et marchandises pose toujours problème. Au cours de l'année sous revue, les recettes ne se sont pas du tout améliorées. Elle se sont maintenues à un bas niveau dans le secteur des marchandises et ont enregistré un léger recul dans celui des voyageurs, bien que le volume du trafic ait progressé dans les deux cas, respectivement de 6,2 et de 10,6 pour cent. Le déficit enregistré montre que les chemins de fer ne peuvent pas équilibrer leurs comptes si les conditions-cadres, notamment la réforme des chemins de fer et l'instauration de la vérité des coûts, ne sont pas améliorées.

Abstraction faite de la dissolution, l'année dernière, des réserves latentes, les charges de 1997 ont correspondu à celles de 1996 et dépassent de 0,6 pour cent la prévision budgétaire. Les CFF ont fait des économies considérables sur les frais de personnel et de choses. La raison du dépassement budgétaire réside dans l'augmentation des amortissements et des dépenses d'investissement non activables.

Par rapport à l'année précédente, la charge fédérale, y compris le déficit, a légèrement diminué (- 20 mio. de fr.) pour s'inscrire à 2374 millions de francs. La Confédération a consacré moins de fonds pour l'indemnisation du trafic régional; en revanche, elle en a versé plus pour l'infrastructure.

Le compte de résultats de l'infrastructure s'est soldé par des charges de 1597,5 millions, soit 0,8 million de moins que la valeur budgétisée. Il comprend les coûts consécutifs aux anciens amortissements, assez importants. Ces derniers ne peuvent être influencés à long terme que par le biais de la planification des mises de fonds. Au chapitre des investissements bruts, les CFF ont dépensé 413 millions de francs de moins que le montant fixé au budget par les Chambres fédérales (2411 mio. de fr.).

En avril 1997, les CFF ont procédé à leur réforme et à la subdivision comptable et organisationnelle des transports et de l'infrastructure, conformément à la réforme des chemins de fer. Cette réorganisation ne se répercutera cependant que sur les comptes de 1998. Si la réforme des chemins de fer entre en vigueur, comme prévu, le 1^{er} janvier 1999, il nous appartiendra d'approuver définitivement les comptes et le budget CFF. Le Parlement sera alors appelé à approuver une convention sur les prestations, comprenant un plafond de dépenses pour une période de quatre ans. Les crédits prévus pour les CFF seront approuvés lors des délibérations sur le 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 23 mars 1998 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1997. Le résultat des comptes 1997 reflète la situation toujours difficile en matière de recettes voyageurs et marchandises et les mesures prises pour diminuer les coûts. Nous reconnaissons les prestations du personnel, lequel a fourni une excellente offre ferroviaire malgré les mesures salariales fort contestées, décidées dans le cadre du budget 1997. Nous exprimons nos remerciements aux collaborateurs et aux collaboratrices de l'entreprise.

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. En avril 1997, ils ont terminé la réforme de leur entreprise et séparé les transports et l'infrastructure sur le plan de l'organisation et des comptes. Ceux de 1997 sont cependant clôturés selon l'ancienne réglementation. La nouvelle structure de l'entreprise produira ses effets pour la première fois dans le cadre des comptes 1998.

Tableau 1

Production et prestations de trafic	Unité	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
		1996	1997	1997	Co 1996	Bu 1997
Trafic voyageurs:						
- Trains-kilomètres	mio. km	89.8	92.0	90.7	1.0%	-1.4%
- Voyageurs transportés	mio.	256.3	266.0	264.2	3.1%	-0.7%
- Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	11,662.0	12197.0	12386.2	6.2%	1.6%
Trafic marchandises:						
- Trains-kilomètres	mio. km	26.3	24.7	26.1	-0.8%	5.7%
- Tonnes transportées	mio. t	44.1	46.0	47.5	7.7%	3.3%
- Tonnes-kilomètres	mio. tkm	7381.6	7910.0	8166.0	10.6%	3.2%
Entreprise:						
- Trains-kilomètres	mio. km	116.1	116.7	116.8	0.6%	0.1%
- Effectif du personnel	personnes	32581	32000	31792	-2.4%	-0.6%
- Heures de travail	mio. h	56.4	55.4	54.4	-3.5%	-1.8%

Tableau 2

CR	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1996	1997	1997	Co 1996	Bu 1997
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Produits de transport	3443.4	3531.1	3364.5	-2.3%	-4.7%
- Trafic voyageurs	1575.1	1620.0	1555.3	-1.3%	-4.0%
- Trafic marchandises	932.7	960.0	934.1	0.2%	-2.7%
- Prestations d'exploitation	114.4	131.7	101.8	-11.0%	-22.7%
- Utilis. de l'infrastructure p. des tiers	4.9	18.4	10.2	108.2%	-44.6%
- Indemnité TVR Confédération	494.3	485.4	465.2	-5.9%	-4.2%
- Indemnité TVR cantons/tiers	212.0	200.8	182.6		-9.1%
- Indemnité ferroutage	110.0	114.8	115.3	4.8%	0.4%
Produits de location des domaines	225.4	236.1	224.8	-0.3%	-4.8%
Produits accessoires	440.9	438.1	532.2	20.7%	21.5%
Prestations propres pour le compte des investissements	318.2	330.0	298.3	-6.3%	-9.6%
Prestations propres pour AlpTransit	9.5	13.0	10.9	14.7%	-16.2%
Prestations pour ordres de magasin	74.7	80.0	82.0	9.8%	2.5%
Prestations pour le CRI	1497.1	1598.3	1597.5	6.7%	-0.1%
Déduction limitée impôt préalable TVA	18.0		17.3		
Prélèvements sur les provisions	73.6	0.0	42.8		
Revalorisation des bien-fonds	583.7		0.0		
Produits hors exploitation et extraordinaires	82.4	91.1	145.5	76.6%	59.7%
Total des produits	6766.9	6317.7	6315.8	-6.7%	0.0%
Charges de personnel	3258.6	3186.5	3147.8	-3.4%	-1.2%
Dépenses de choses	1233.4	1300.0	1237.4	0.3%	-4.8%
Amortissements	883.4	888.4	967.2	9.5%	8.9%
Intérêts	691.0	714.8	678.9	-1.8%	-5.0%
Dépenses d'investissements non activables	241.3	286.5	306.2	26.9%	6.9%
Contribution d'infrastructure	0.0	0.0	0.0		
Constitution de provisions	52.0	0.0	6.2	-88.1%	
Déduction limitée impôt préalable TVA	54.4	59.7	73.5	35.1%	23.1%
Diminution des dettes vis-à-vis de la CPS	583.7		0.0		
Charges hors exploitation et extraordinaires	61.7	34.4	94.2	52.7%	173.8%
Total des charges	7059.5	6470.3	6511.4	-7.8%	0.6%
Déficit	292.6	152.6	195.6	-33.2%	28.2%

CRI	Compte	Budget	Compte	Différence avec		
	1996	1997	1997	Co 1996	Bu 1997	
	mio. de fr.		mio. de fr.		%	
Amortissements	404.7	437.6	487.1	20.4%	11.3%	
Intérêts	406.4	461.1	412.6	1.5%	-10.5%	
Entretien ordinaire	513.0	520.4	501.6	-2.2%	-3.6%	
Dépenses d'investissements non activables	203.8	206.3	221.3	8.6%	7.3%	
Total des charges brutes	1527.9	1625.4	1622.6	6.2%	-0.2%	
Part infrastructure de l'indemnité ferroutage	-63.0	-61.5	-59.5	-5.6%	-3.3%	
Part infrastructure des indemnités selon la LTP	0.0	0.0	0.0			
Réduction limitée impôt préalable TVA	32.2	34.4	34.4	6.8%	0.0%	
Total des charges nettes	1497.1	1598.3	1597.5	6.7%	-0.1%	
Contribution d'infrastructure CFF	0.0	0.0	0.0			
Prestation d'infrastructure Confédération	1497.1	1598.3	1597.5	6.7%	-0.1%	
Total des produits	1497.1	1598.3	1597.5	6.7%	-0.1%	

13 Détail des résultats comptables**131 Performance de l'entreprise****131.1 Réalisation du mandat de prestations**

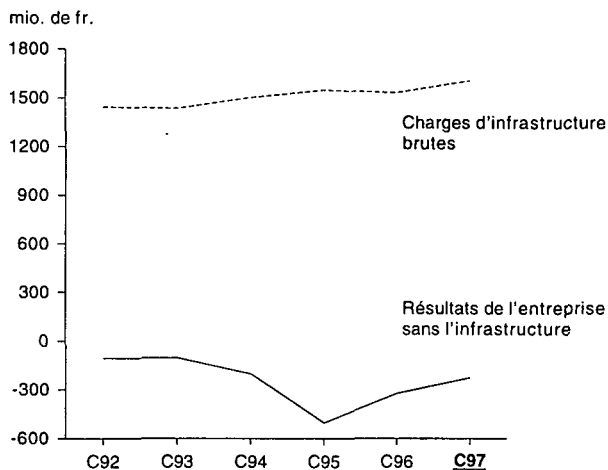
Les rapports entre la Confédération et les CFF ont été régis jusqu'à la fin de 1997 par le mandat de prestations octroyé en 1987, qui a été prolongé. La Confédération indemnise les CFF pour les coûts planifiés non couverts des prestations de service public. Sont considérées comme telles les prestations fournies dans le trafic régional et le ferroutage. Le reste du trafic-marchandises et le transport des voyageurs sur de longues distances font partie des secteurs relevant de l'économie de marché, où les CFF sont tenus de couvrir par les recettes correspondantes les frais d'exploitation et une partie, fixée par la Confédération, des coûts d'infrastructure. Comme les années précédentes, les CFF n'ont pas été à même de prendre en charge une partie des coûts d'infrastructure en 1997. Les recettes réalisées dans le secteur de l'économie de marché ne suffisent pas pour couvrir les frais d'exploitation correspondants. La Confédération renonce dès lors à une contribution d'infrastructure et couvre

tous les coûts de ce domaine. Vu le mandat de prestations 1987, le paiement s'effectue l'année suivante. Avec le nouveau mandat de prestations 1998 et la réforme des chemins de fer, qui entrera vraisemblablement en vigueur dès 1999, l'indemnisation des coûts d'infrastructure se fera durant la-même période.

Les CFF entreprennent de grands efforts pour compenser la baisse des recettes par celle des coûts. Dans le secteur des voyageurs, ils ont à nouveau réalisé des économies de 110,8 millions (3,4%) par rapport à l'année précédente. Les frais de personnel ont ainsi diminué ces dernières années en termes constants. La rationalisation de l'entreprise se poursuit. Les CFF ne peuvent cependant influencer que partiellement sur les recettes de transport. Certains résultats peuvent être obtenus par une offre attrayante, un service intensif à la clientèle et des mesures générales de marketing. Les nombreuses offres présentées en 1997 à l'occasion des 150 ans des chemins de fer ont montré que des tarifs spéciaux permettaient de gagner de nouveaux clients; ces passagers supplémentaires peuvent être transportés moyennant de faibles coûts additionnels, ce qui justifie les bas tarifs appliqués en l'occurrence. La plupart du temps, les clients habituels profitent aussi de ces tarifs spéciaux, de sorte que les recettes moyennes diminuent sensiblement et que les campagnes de promotion ne sont pas rentables quant au résultat global. Les paramètres de la concurrence entre le rail et la route fixent les critères pour la formation des tarifs. L'expérience montre que des relèvements généraux des prix de transport entraînent des pertes de parts du marché disproportionnées, d'où des déficits plus élevés dans les trafics voyageurs et marchandises. On s'attend à ce que la réforme des chemins de fer améliore le rendement. L'encouragement du rail et, surtout, la promotion du transport ferroviaire des marchandises appellent toutefois, comme l'exige également l'UE, de nouvelles mesures, à savoir l'ouverture de l'accès au réseau de manière cohérente sur le plan européen, une politique des prix des sillons coordonnée au niveau de l'Europe et adaptée aux conditions du trafic routier, ainsi qu'une plus lourde imposition de ce trafic.

Le figure 1 compare l'évolution des charges d'infrastructure et du compte de résultats de l'entreprise. Il est clair qu'après l'effondrement de 1995, les déficits ont nettement reculé en 1996 et en 1997. Ainsi, les courbes des dépenses d'infrastructure et du résultat de l'entreprise ont à nouveau la même direction. Pour garantir la santé financière de l'entreprise, il est indispensable que les deux courbes ne s'écartent pas à long terme. L'évolution des charges d'infrastructure reflète les investissements réalisés antérieurement et les taux d'intérêt appliqués. La légère augmentation est imputable à la hausse des amortissements et à la charge résultant des dépenses d'investissement non activables.

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

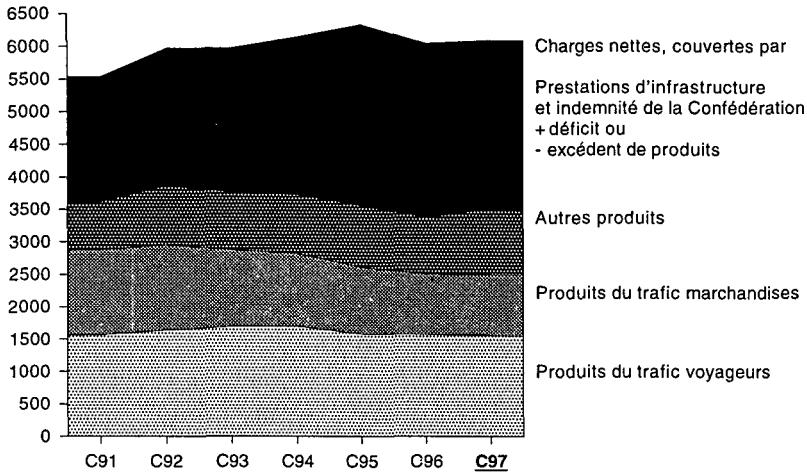


La figure 2 montre que les recettes marchandises ont juste été maintenues et que les recettes voyageurs ont légèrement reculé. Les CFF ont donc réussi à interrompre pour le moment la baisse de leurs produits. Quant aux charges, la tendance insatisfaisante des années précédentes a déjà été enrayée en 1996. Les autres rubriques des recettes se sont développées positivement.

Couverture des charges nettes

(sans imputation interne, y compris l'infrastructure)

Mio. de fr.



131.2 Comparaison avec le budget 1997 et les comptes 1996

Les objectifs financiers n'ont pas été entièrement atteints en 1997. Le déficit réalisé a été supérieur de 43 millions de francs à celui qui a été budgétisé. Par rapport à l'année précédente, on constate une amélioration de 97 millions. En 1997, la contribution fédérale d'infrastructure a correspondu au budget et a dépassé de 100 millions celle de l'année précédente. La rubrique budgétaire pour les investissements bruts n'a pas été épuisée (- 413 mio. de fr.).

Du côté des **recettes**, le résultat global de 1997, abstraction faite de la revalorisation des biens-fonds en 1996, s'est amélioré de 2,1 pour cent (132,6 mio. de fr.) par rapport à l'année précédente. Il est cependant légèrement inférieur (1,9 mio. de fr.) à la valeur budgétisée. Dans le *secteur des voyageurs*, le nombre des voyageurs-kilomètres a enregistré une augmentation réjouissante (+ 6,2 %), notamment en raison des nombreuses offres présentées à l'occasion des 150 ans des chemins de fer. L'entreprise a transporté 264,2 millions de personnes, soit 3,1 pour cent de plus qu'en 1996. Les recettes n'ont pas suivi l'évolution précitée, d'où une perte de 19,8 millions de francs (+ 1,3 %) par rapport à l'année précédente. Les recettes du trafic régional et d'agglomération (titres de transport pour communautés de trafic, abonnements de parcours, cartes multi-parcours) ont reculé de 2,9 pour cent. Le total des recettes du trafic sur de longues distances (abonnements généraux, cartes voie 7, cartes journalières, voyages en groupes, tarif normal) s'est légèrement amélioré (+ 0,4 %; + 4,3 mio. de fr.), alors que les produits du trafic international ont continué de baisser suite

aux transferts d'activité au profit de diverses sociétés d'exploitation telles que Cisalpino SA (- 5,7%). Ces transferts font diminuer non seulement les recettes, mais aussi les charges.

Les recettes du *trafic-marchandises* se sont maintenues au bas niveau de l'année précédente, tout en enregistrant une légère amélioration (+ 0,2 %; + 1,4 mio. de fr.). Les tonnages ont augmenté (+ 7,7 %; 47,5 mio. de t.), la plus forte progression se produisant dans le transit. Le recul des transports a, certes, été arrêté en 1997, mais le rendement reste difficile.

Le produit de la location des immeubles n'a pas atteint l'objectif visé, mais il s'est maintenu par rapport à l'année précédente. Les produits accessoires ont permis de réaliser un résultat réjouissant tant par rapport au budget que comparativement à l'année précédente.

S'agissant des **charges**, le potentiel des économies semble épuisé pour le moment, sauf dans le secteur des frais de personnel. Abstraction faite de la dissolution des réserves latentes en 1996, les charges se sont amplifiées de 35,6 millions de francs comparativement à l'année précédente. Les objectifs fixés dans le budget n'ont pas été entièrement atteints (+ 41 mio. de fr.). Les augmentations sont surtout imputables aux amortissements, aux dépenses d'investissement non activables et aux autres recettes résultant des réévaluations des participations. Les économies sur les frais de personnel, qui se montent à 3,4 pour cent par rapport à l'année précédente et à 1,2 pour cent par rapport au budget, proviennent surtout de la poursuite de la diminution de l'effectif, des mesures de réduction des salaires et du net recul des préretraites. Les frais de choses se sont alourdis de 4 millions de francs (0,4 %) comparativement à l'année précédente. Suite à plusieurs coupes effectuées ultérieurement, les dépenses sont inférieures au budget (62,6 mio. de fr.). Les montants des amortissements ont fait un bond de 9,5 pour cent (83,8 mio. de fr.) et dépassé les valeurs du budget dans la même mesure. Cette augmentation est imputable à la valeur élevée des immobilisations et aux amortissements de la valeur comptable résiduelle (24,8 mio. de fr.) de la plate-forme de la gare de l'aéroport de Zurich-Kloten (vente de l'installation), qui ne figurait pas dans le budget. Etant donné l'amortissement du déficit accumulé, la charge d'intérêts a été réduite de 1,8 pour cent. Comme les années 1995 et 1996 se sont caractérisées par les grandes provisions constituées en raison de la restructuration des services Cargo Domicile et Trains-hôtels Dach, seules de faibles provisions ont été faites durant l'exercice 1997.

Un groupe de travail fédéral institué par nos soins a examiné la question de la réduction de l'impôt préalable lié à la TVA dans le cadre du train de mesures concernant le budget 1997. La réglementation actuelle reste valable jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi sur la TVA, qui est traitée actuellement par les Chambres fédérales. Cette loi prévoit que les subventions et les contributions des pouvoirs publics ne sont pas imposables et que la déduction de l'impôt préalable doit être diminuée proportionnellement aux subventions obtenues. Pour les transports publics, la déduction forfaitaire équivaut à 2 pour cent des subventions allouées. La réduction de l'impôt préalable est reconnue comme charge par la Confédération et les cantons; elle donne droit à une indemnité et constitue donc une opération blanche pour les CFF. Elle apparaît, d'une part, comme charge fiscale et, de l'autre, comme recette au titre de l'indemnisation du trafic régional et de la contribution d'infrastructure de la Confédération.

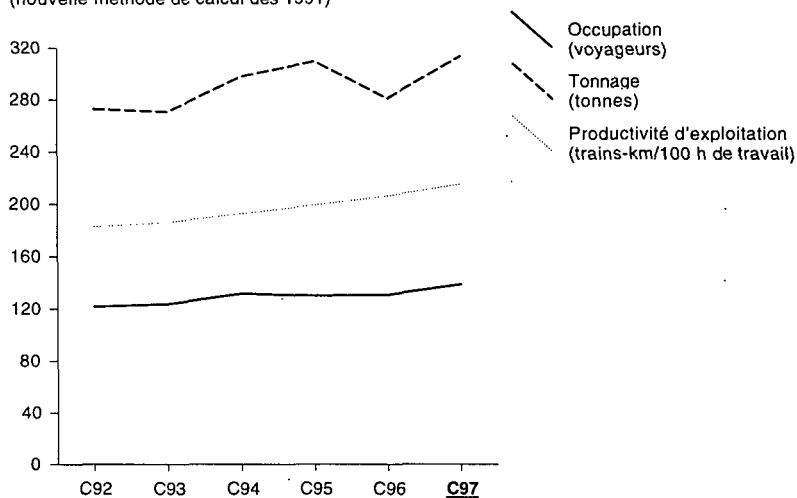
131.3 Productivité des CFF

La productivité reflète le rapport entre les moyens engagés et la prestation offerte (figure 3). Dans le secteur des voyageurs, le taux d'occupation des trains (voyageurs-kilomètres divisés par les trains-kilomètres) s'est légèrement amélioré. Dans le secteur des marchandises, on constate une nette reprise (tonnes-kilomètres par train-kilomètre), après la grande baisse des tonnages enregistrée en 1996. En 1997 également, la productivité de l'exploitation (trains-kilomètres par heure de personnel) a progressé sensiblement, surtout en raison de la compression de l'effectif du personnel.

Figure 3

Indices de productivité

(nouvelle méthode de calcul dès 1991)



132 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 feroutage. En 1997, la Confédération a dépensé à ce titre 2178 millions de francs, soit 3,6 pour cent de plus qu'en 1996. Compte tenu du déficit, sa charge passe à 2374 millions, soit 0,8 pour cent de moins qu'en 1996. A l'instar des déficits antérieurs, celui de 1997 sera compensé par des prêts fédéraux et par les provisions constituées à cette fin. Les prestations fédérales comprennent la réduction de l'impôt préalable lié à la TVA au titre des indemnités (17,3 mio. de fr.) et de la part concernant l'infrastructure (34,4 mio. de fr.).

La figure ci-après renseigne sur le fonctionnement du mandat de prestations 1987:

Comptes CFF 1997

Exploitation	
Charges	Produits
Total: 6511	Total: 5552
Contribution infra. CFF 0	Indemnité PSP Conf. 580 autres 183
	Déficit: 196

Infrastructure	
Charges	Produits
Net :1598	Contribution infra. CFF 0
	Total: 1598

Versements de la Confédération en faveur des CFF

Prestations fédérales	Charges Conf.		
	Bu 97	Co 97	Diff.
Indemnité pour les prestations de service public			
- Trafic régional	485	465	-20
- Ferroutage	115	115	0
Prest. infra. de la Conf. (à la charge du co. 97)	1598	1598	0
Total (sans déficit)	2198	2178	-20
Constitution de provision pour déficit non couvert	153	196	43
Total (incl. déficit)	2351	2374	-23

En 1997, les cantons et les tiers ont participé à raison de 183 millions de francs à l'indemnisation du trafic régional des CFF, conformément aux dispositions de la loi du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (RS 742.101).

133 Secteurs indemnisés

133.1 Transport régional des voyageurs

Depuis 1996, le principe du financement du trafic régional s'est modifié en fonction de la loi révisée sur les chemins de fer, du 20 décembre 1957. Dès lors, le mandat de prestations octroyé en 1987 n'est plus applicable. La période allant de 1996 au changement d'horaire de fin mai 1997, doit être considérée comme une phase transitoire durant laquelle les nouvelles règles de financement étaient certes valables, mais la procédure de commande préalable n'était pas encore exécutoire. En vertu des dispositions transitoires, l'offre actuelle doit être financée selon les anciennes règles jusqu'à la fin de la période d'horaire 1995/1997, mais jusqu'en 1999 au plus tard. Dans ces conditions, la procédure de commande selon la nouvelle ordonnance sur les indemnités a été appliquée la première fois au début de 1997 pour

l'année de l'horaire 1997/98. Les cantons ont pour la première fois participé de manière déterminante à la commande des prestations du transport régional des voyageurs. Suivant leur capacité financière, ils financent en moyenne un quart des coûts planifiés non couverts. Cette part fait actuellement l'objet de discussions dans le cadre du projet "nouvelle péréquation financière" et du programme de stabilisation 98. A moyen terme, il est proposé que la Confédération et les cantons participent au financement à parts égales en moyenne. Les instruments de la péréquation financière directe seront renforcés pour garantir la compensation.

Avec des offres plus favorables et des transferts de prestations en faveur des entreprises de transport concessionnaires, les CFF n'ont de loin pas atteint les chiffres de l'indemnisation de l'année précédente ni ceux du budget.

La remarque suivante s'impose par souci de clarté: les recettes du trafic régional et d'agglomération, attestés dans le rapport de gestion, ne correspondent pas aux produits des trains régionaux, mais englobent les recettes de certaines catégories de titres de transport. C'est ainsi que les billets isolés pour de courtes distances, importants pour les trains régionaux, sont attribués à la catégorie de recettes "transports suisses sur de longues distances".

133.2 Ferroutage

Le mandat de prestations 1987 est encore déterminant pour le ferroutage de 1997. Vu le compte planifié ad hoc, les CFF disposaient de 115 millions de francs pour les coûts non couverts du ferroutage (acheminement de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles; les conteneurs ne font pas partie du ferroutage). Sur ce montant, 60 millions concernent les coûts d'infrastructure (coûts complets), y compris les coûts subséquents des investissements pour le corridor de ferroutage. Le résultat de la vérification comptable ne sera disponible que vers le milieu de l'année.

134 Secteur de l'économie de marché

134.1 Transport de voyageurs sur de longues distances

En 1997, les recettes du transport de voyageurs sur de longues distances se sont légèrement amplifiées, mais il n'a pas été possible d'atteindre les objectifs fixés. L'évolution du trafic international est encore négative en 1997, avec un recul des recettes de 5,7 pour cent par rapport à l'année précédente. Ce recul reflète les transferts d'activité aux nouvelles sociétés d'exploitation Cisalpino SA, City Night Line et G.E.I.E. France - Italie de Nuit. Si l'on tient compte de ces recettes, l'évolution peut être considérée comme positive.

Le programme de l'offre "Impulsions 97" et les nombreuses offres présentées à l'occasion des 150 ans du rail se sont traduits par une hausse significative des voyageurs-kilomètres consommés (9,4%) et des courses (5,8%). C'est surtout en raison des rabais accordés que la recette par course a diminué. La vente de l'abonnement général continue d'enregistrer des taux de croissance de deux chiffres.

Tableau 4

Indices de produits trafic voyageurs	Unité	Compte						Variation 1996/97
		1992	1993	1994	1995	1996	1997	
Produits 1)								
- par course	fr.	6.63	6.63	6.44	6.23	6.15	5.89	-4.2%
- par voyageur-km	ct.	14.28	14.50	14.07	13.48	13.51	12.56	-7.0%
Occupation	vkm/train-km	121.4	123.7	131.3	129.8	130.3	138.4	6.2%

1) sans l'indemnité pour le TVR

134.2 Trafic-marchandises

Il serait prématuré de considérer que l'interruption de la baisse du trafic ferroviaire des marchandises, intervenue en 1997, constitue un revirement de tendance. En fait, les recettes ont été légèrement améliorées par rapport à l'année précédente. Si l'on compare la stagnation des recettes à l'augmentation sensible des tonnages, on constate toujours un effondrement des prix par tonne transportée. Cette situation reflète la concurrence avec la route et la relance très timide de la conjoncture. Le trafic de transit a enregistré un développement réjouissant. Ses recettes ayant augmenté de 19 pour cent, il a compensé les pertes subies dans le trafic intérieur. Les exportations se sont légèrement contractées, alors que les importations ont progressé de 9,3 pour cent. Les transports des huiles minérales, d'acier et de déchets ont augmenté. Le secteur de la construction et, surtout, les colis postaux ont vu leur trafic diminuer nettement. La perte de parts du marché dans ce dernier secteur et le transfert sur la route ont contribué à la baisse du trafic postal. Dans le domaine du transit, les transports d'acier et de bois par wagons complets et les trafics combinés, y compris la chaussée roulante au St-Gothard, ont augmenté. Les CFF devront encore renforcer leurs efforts dans le secteur des marchandises en rapport avec la future ouverture du marché liée à la réforme des chemins de fer, ce qui exigera de la souplesse, de nouveaux efforts de vente, un accueil personnalisé de la clientèle et des mesures d'économie. Avec les stratégies exposées dans le document "Le trafic marchandises à la croisée des chemins", les CFF ont montré qu'ils se rendent compte du défi à relever. Il serait cependant erroné de croire que les efforts des chemins de fer suffiront, à eux seuls, à transférer une grande part du trafic de la route vers le rail. Pour atteindre un tel objectif, il faut encore modifier les conditions-cadres de la politique des transports et, notamment, introduire la redevance poids lourds proportionnelle aux prestations (RPLP).

Tableau 5

Indices de produits		Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Compte	Variation	
trafic marchandises		Unité	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1996/97
Produits 1)									
- par tonne	fr.		27.74	26.88	23.63	21.83	21.15	19.67	-7.0%
- par tonne-km	ct.		17.16	16.18	13.93	12.66	12.64	11.44	-9.5%
Tonnage	vkm/train-km		272.7	270.4	297.4	308.9	280.7	312.9	11.5%
1) sans l'indemnité pour le ferroutage									

135 Personnel

En 1997, l'effectif moyen du personnel (31 792 collaborateurs) était inférieur de 789 personnes à celui de l'année précédente et de 208 à celui du budget. On constate donc qu'il ne cesse de baisser depuis le record atteint en 1992 avec plus de 38 000 employés. A moyen terme, il sera ramené à 30 000 unités, le "contrat social" (renonciation aux licenciements pour raisons économiques) étant toujours appliqué. Les économies sur les frais de personnel sont imputables non seulement à la diminution de l'effectif, mais aussi aux mesures d'économie sur les salaires, aux préretraites (un peu moins nombreuses que par le passé).

136 Investissements

Selon l'ordonnance sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements des CFF. Leur plafonnement garantit notamment la limitation des coûts subséquents, qui ne peuvent guère être influencés ultérieurement. Il s'agit notamment des amortissements, des intérêts et de l'entretien des constructions.

Depuis 1995, les CFF ont réduit considérablement les investissements par rapport aux années précédentes et n'ont généralement pas atteint la limite supérieure que nous avons fixée. C'est ainsi que leurs investissements bruts pour 1997 se sont montés à 1997,7 millions de francs, soit 5,4 pour cent de plus que l'année précédente, mais 17,1 pour cent de moins que le budget (tableau 6). Cette situation s'explique, comme par le passé, par l'absence de décisions d'approbation des plans, les retards enregistrés dans les procédures d'approbation des plans et l'envoi des décisions, le retard ou le report des projets et l'abandon de l'achat des terrains nécessaires aux grands projets. Les trois quarts de tous les investissements ont été opérés dans les installations et équipements des chemins de fer, des usines électriques et des

ateliers. Le solde a servi à l'acquisition de véhicules, plus de la moitié des fonds étant réservés aux voitures à voyageurs.

Tableau 6

CI	Compte	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1995	1996	1997	1997	Co 96	Bu 97
	mio. de fr.		mio. de fr.			
Investissements bruts	1814.4	1895.9	2411.1	1997.7	5.4%	-17.1%
Contributions de tiers	88.9	80.0	99.3	89.8	12.3%	-9.6%
Divers produits	18.6	35.5	22.1	27.2		
Investissements nets à la charge des CFF	1706.9	1780.4	2289.7	1880.7	5.6%	-17.9%
dont						
- Investissements ordinaires	1358.3	1418.3	1553.7	1329.6	-6.3%	-14.4%
- RAIL 2000 1)	154.7	291.6	576.0	463.5	59.0%	-19.5%
- Corridor de ferroutage	89.3	35.3	54.0	47.7	35.1%	-11.7%
- Mesures anti-bruit 3)	1.4	1.6	15.0	1.9		-87.3%
- Divers 2)	103.2	33.6	91.0	38.0	13.1%	-58.2%

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

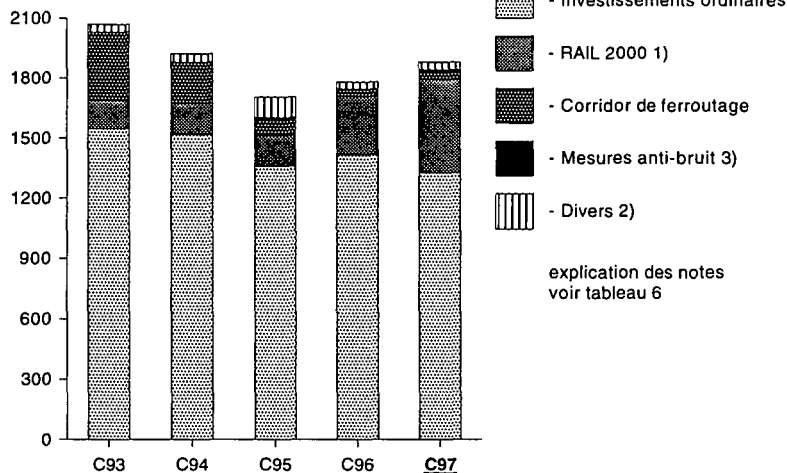
2) Réduction de l'impôt préalable (dès 95), acquisitions de biens-fonds et invest. mises en valeur comm.

3) Financement par la voie ordinaire jusqu'à la décision relative au financement des tr. pub.

Figure 5

Investissements

Mio. de fr.



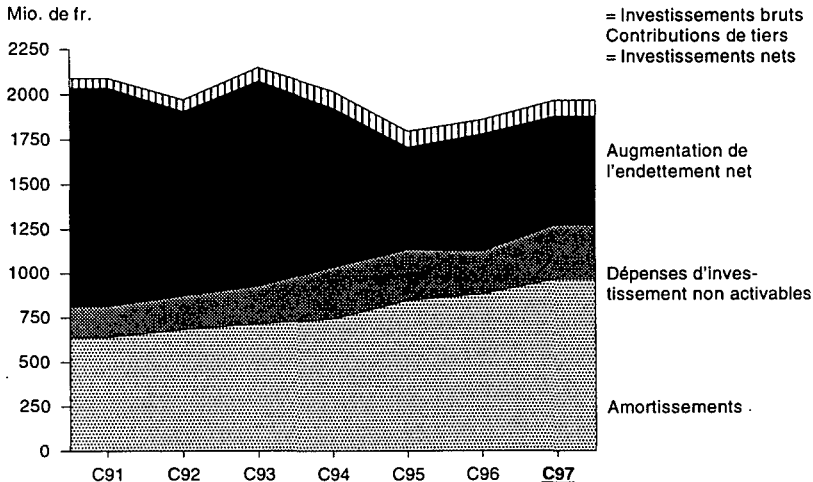
Au cours de ces dernières années, les investissements ordinaires ont subi une diminution, ce qui a ralenti la hausse de l'endettement net. Mais la somme des investissements a déjà recommencé à augmenter en 1996 et, surtout, en 1997 en raison des grands projets (RAIL 2000, etc.) (figure 5). Cette tendance devrait se maintenir à moyen terme. On compare, dans la figure 6, les fonds des investissements avec les amortissements et les coûts d'investissement non activables (amortissements directs). Les fonds des amortissements sont disponibles pour financer de nouveaux investissements. Tout investissement supplémentaire par rapport aux ressources disponibles conduit à un besoin de financement qui doit être couvert par des prêts de la Confédération ou des tiers, ce qui augmente d'autant l'endettement des CFF.

En 1997, vu la nouvelle ordonnance sur les finances de la Confédération et en conformité avec la réforme des chemins de fer, les CFF ont pour la première fois financé leurs investissements d'infrastructure par des prêts à intérêt variable et conditionnellement remboursables, prélevés sur le compte financier de la Confédération. Ces investissements ont représenté 240 millions pour les besoins de base et 370 millions pour RAIL 2000. Les CFF se verront ainsi déchargés d'une part considérable de la charge d'intérêts au cours des années à venir.

Figure 6

Investissements

et augmentation de l'endettement net



14 AlpTransit (NLFA)

141 Compte spécial AlpTransit, axe du Saint-Gothard (compte d'investissement, CI)

A l'origine, les CFF ont reçu 202 millions de francs pour l'axe du Saint-Gothard (à l'exclusion de la part pour la surveillance du projet par l'Office fédéral des transports (OFT)/Etat-major de contrôle et de coordination (EMCC). Suite au blocage d'une partie du crédit, ce montant a d'abord baissé à 199 millions de francs pour atteindre ensuite *217 millions* (y compris la part pour la surveillance du projet par l'OFT/EMCC) lors de la procédure du crédit supplémentaire 1/97, compte tenu du déblocage du crédit et de l'adjonction des intérêts intercalaires.

Le programme de planification et de construction pour 1997 prévoyait surtout les travaux suivants:

Travaux de planification:

- Travaux de planification sur l'ensemble de l'axe (projets préalables, de mise à l'enquête et de construction), compte tenu du redimensionnement de la "variante réseau" prévue par le message du 26 juin 1996 sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics (cf. FF 1996 IV 648)

Préparation de la construction:

- Sondages (notamment la galerie de la Piora)
- Acquisition des terrains et des droits dans les secteurs nord et sud
- Préparatifs de la construction dans la Riviera et au Ceneri

Travaux de construction:

- Attaque intermédiaire de Sedrun (installations extérieures, galerie d'accès et d'aération)
- Aménagements de la Surselva pour l'accès au chantier de Sedrun (renouvellement de la superstructure, alimentation en énergie, tunnel de Disentis)

Le budget réservait aussi des fonds pour la part des CFF concernant la surveillance du projet par l'OFT/EMCC et pour les intérêts intercalaires.

En 1997, le compte courant AlpTransit CFF a été grevé à raison de *147,4 millions de francs*. La baisse par rapport au budget a été de *69,6 millions*.

Les écarts par rapport au budget 1997 peuvent se justifier comme il suit:

- Les frais de surveillance du projet ont grevé le premier crédit d'engagement concernant la planification de la liaison de la Suisse orientale au Saint-Gothard.
- De nombreux travaux de planification et de nombreuses acquisitions de terrains n'ont pas été réalisés, les questions de financement et d'échelonnement étant en suspens (message sur la réalisation et le financement de l'infrastructure des transports publics, cf FF 1996 IV 648).
- Les travaux de construction de Sedrun (perçement du puits) ont subi un retard.
- Les travaux de construction de la Riviera n'ont pas encore commencé.

- Les travaux de construction de la Riviera n'ont pas pu commencer indépendamment de la galerie pilote de Bodio, dont le financement est en suspens.
- Le paiement de l'OFT pour les mandats complémentaires préfinancés n'a pu être crédité qu'en 1998.

Tableau 7

CI AT Saint-Gothard	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1996	1997	1997	Co 1995	Bu 1996
	mio. de fr.		mio. de fr.		
Total des investissements au Saint-Gothard					
à la charge d'AlpTransit	99.7	214	147.4	47.8%	-31.1%
dont financés par					
- Prêts de trésorerie	97.3		131.4		
- Prêts produit droits de douane sur les carb.	1.7		14.6		
- Report sur compte courant 1998	0.7	214.0	1.4		

142 Compte spécial AlpTransit "raccordement de la Suisse orientale" (compte d'investissement, CI)

En 1997, les CFF ont bénéficié, à l'origine, de 6,3 millions de francs pour le raccordement de la Suisse orientale. Suite au blocage d'une partie du crédit, ce montant a d'abord baissé à 6,2 millions de francs pour augmenter ensuite à **6,5 millions** lors de la procédure du crédit supplémentaire I/97, compte tenu du déblocage et de l'adjonction des intérêts intercalaires.

Le programme de planification et de construction pour 1997 prévoyait surtout les travaux suivants:

Travaux de planification:

- Etablissement de l'avant-projet pour les tunnels de Zimmerberg et de l'Hirzel

Travaux de construction:

- Sondages

Le budget a aussi réservé des fonds pour les intérêts intercalaires.

En 1997, le compte courant "raccordement de la Suisse orientale" a été grevé à raison de **5,47 millions de francs**, soit une baisse de **1,03 million** par rapport au budget.

L'écart par rapport au budget 1997 s'explique de la manière suivante:

- Charge des frais de surveillance du projet par l'OFT/EMCC, prévus pour AlpTransit St-Gothard

- L'avant-projet a pu être planifié à un coût plus favorable que prévu.

Tableau 8

CI AT Raccordement Suisse orientale	Compte	Budget	Compte	Différence avec	
	1996	1997 (CFF)	1997	Co 96	Bu 97
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Total des investissements					
Suisse orientale à la charge d'AlpTransit	3,3	6,5	5,5	67,8%	-15,8%
dont financés par					
- Prêts de trésorerie	3,2		5,4	68,8%	
- Prêts produit droit de douane sur les carb.			0,0		
- Report sur compte courant 1998	0,1		0,1	66,7%	

2 Commentaires, appréciations et perspectives

21 Résultat

Bien que la situation des recettes continue d'être défavorable, les mesures à court terme prises par la Confédération (cf. ch. 22) et les efforts d'économie et de rationalisation consentis par les CFF ont permis d'obtenir un résultat nettement meilleur que celui des années précédentes. Même si le résultat est encore fortement négatif il a été possible de réduire sensiblement le déficit par des mesures spécifiques. L'opinion publique n'a guère pris acte du résultat de 1997 et il semble que son intérêt et ses attentes se concentrent maintenant sur la réforme de l'entreprise, qui produira ses premiers effets sur les comptes de 1998, et sur celle des chemins de fer, qui sera vraisemblablement appliquée dès 1999. Ces modifications structurelles permettront-elles aux CFF de devenir une entreprise saine et concurrentielle? Le désendettement prévu suffira-t-il pour soutenir la concurrence des autres chemins de fer, surtout dans le trafic marchandises? Ces questions sont à juste titre plus intéressantes que le résultat d'une année déterminée, lequel correspond grosso modo à la planification. Malgré les nombreux espoirs mis dans la réforme des chemins de fer, il ne faut toutefois pas oublier que des réformes structurelles ne donnent, à elles seules, aucune garantie pour le succès des CFF sur le marché des transports. Pour cela, il faut disposer d'un personnel qui puisse s'enthousiasmer pour les nouveaux défis et qui lutte pour abaisser les coûts et satisfaire la clientèle. Il faut aussi, sans aucun doute, des mesures d'appoint pour égaliser les conditions de concurrence entre le rail et la route.

Outre les mesures que les CFF ont arrêtées pour accroître les recettes et diminuer les charges, la Confédération a, depuis le déficit record de 1995, effectué ou planifié diverses mesures qui doivent restreindre la hausse des déficits. La récapitulation ci-dessous donne un aperçu des mesures qui ont concerné ou concerneront directement les CFF. Elle ne comprend pas les futures améliorations prévues dans les conditions-cadres du trafic ferroviaire, p.ex. la redevance poids lourds ou l'introduction de l'accès au réseau.

Diminution des engagements courants envers la CPS	Comptes 1996
Modification de la loi sur les finances de la Confédération: les nouveaux prêts pour l'infrastructure, conditionnellement remboursables, portent un intérêt variable	Comptes 1997
Amortissement du déficit accumulé	Comptes 1997
Indemnisation durant l'exercice des coûts d'infrastructure non couverts	Comptes 1998
Attribution du capital de dotation au secteur des transports	Comptes 1998
Reprise de la charge d'intérêts dans le secteur de l'infrastructure	Comptes 1998
Désendettement des CFF	Comptes 1999
Reprise, par la Confédération, du découvert d'env. 5 milliards de la caisse de pensions des CFF	Date à déterminer

La plupart des mesures mentionnées sont en rapport avec la future réforme des chemins de fer et doivent contribuer à préparer les CFF à l'ouverture du marché dans le cadre de l'accès au réseau.

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 compte CFF en termes nominaux et réels (chiffres corrigés du renchérissement sur la base de 1990)

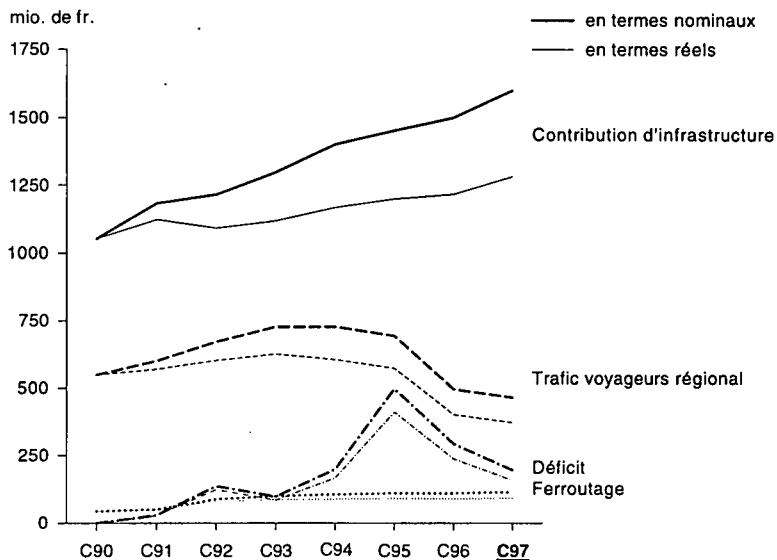


Tableau 9

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

Prestations financières de la Conf.(optique fédérale)	Comptes	Comptes	Comptes
	1995	1996	1997
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.
<u>Législation ord. CFF</u>			
Trafic rég. voy. 1)	693	494	465
Ferroutage 2)	110	110	115
Prestation d'infrastr. 3)	1399	1450	1497
<u>Prêts p. infrastructure</u>			
Besoin de base	0	0	240
Rail 2000	0	0	370
Total charge fédérale	2202	2054	2688

- 1) Compte tenu des mesures féd. d'assainissement, dès 1996 partic. cant.
- 2) Financement par impôts sur huiles minérales à affectation obligatoire
- 3) Couverture des coûts d'infrastructure de l'année précédente
- 4) Prêts du compte financier de la Conf., condit. rembours. et à int. var.

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. Le déficit cumulé jusqu'à fin 1996 a été amorti par les provisions de la Confédération, dans le cadre de la série de mesures à court terme de 1997. Cela a conduit à une diminution notable de la charge d'intérêts. En 1997, les CFF bénéficient, pour la première fois, de prêts pour les projets d'infrastructure prélevés sur le compte financier de la Confédération; ils portent un intérêt variable et sont conditionnellement remboursables. Cela étant, le financement des investissements est pour la première fois aligné sur celui des entreprises de transport concessionnaires. Comme les années précédentes, les autres projets ont été financés par des prêts de la trésorerie fédérale, 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.)	1996	1997
Immobilisations	16741	17415
- Immeubles, inst., véhicules	25772	27612
- Amortissements	-15491	-16014
- Ouvrages inachevés	6170	5487
- Participations et avances de tiers	290	330
Fonds de roulement	3447	4392
- Caisse, compte postal, avances	53	48
- Adm. féd. des finances	0	0
- Banques	94	139
- Prestations Conféd. pour l'infrast.	1497	1598
- Prêts et titres en portefeuille	830	1257
- Stocks	344	323
- Autres créances	628	1027
Actifs transitoires	945	788
Dette CPS	0	0
Découvert du bilan	1111	196
TOTAL ACTIFS	22243	22791
Capital de dotation	3000	3000
Engagements à long terme	14087	14268
- Prêts de la Confédération	7850	7499
- Prêts de la CPS	5910	5910
- Autres prêts	327	859
Engagements à court terme	4555	4725
- Adm. féd. des finances	1126	670
- Institutions sociales des CFF	1834	1761
- Autres	1558	2257
- Provision grands dommages	37	37
Engag. cumulés de la CPS	0	0
Passifs transitoires	601	798
Réserve pour futurs déficits	0	0
TOTAL PASSIFS	22243	22791

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. Le mandat de prestations d'une année, octroyé aux CFF pour 1998, est entré en vigueur comme solution transitoire jusqu'à l'introduction de la réforme des chemins de fer.

Figure 8

Présentation du mandat de prestations 1987 avec les chiffres des comptes pour 1997 (en mio. de fr.)

Compte de résultats d'entreprise

Charges 1)	6511
Charges de personnel Dépenses de choses Amortissements Intérêts Dépenses d'investissements non activables Autres charges	Parts 1564 TVA forfait 34
Contribution d'infrastructure CFF 5)	0.0
Excédent de produits	

Produits	6315
Trafic voyageurs/marchandises Prestations d'exploitation Indemnité Rendement locatif des biens-fonds Produits accessoires Prestations propres Autres produits	Part 4) 59
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure 3)	1598
Déficit	196

Compte de résultats de l'infrastructure

Charges brutes 2)	1623
Amortissements Intérêts Entretien ordinaire Dépenses d'investissements non activables Parts de l'infrastructure dans les indemnités 4)	-59
Déduction limitée de l'impôt préalable lié à la TVA	34
Charges nettes	1598

Produits	
Contribution d'infrastructure CFF 6)	0.0
Prestation d'infrastructure Confédération 7)	Solde: 1598

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1997

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 1997;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil d'administration des CFF, le 23 mars 1998;

vu le message du Conseil fédéral du 8 avril 1998²,

arrête:

Article premier

¹ Les comptes de 1997 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre 1997 sont approuvés.

² Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1997 est approuvé.

Art. 2

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

39957

¹ RS 742.31

² FF 1998 2361

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1997 du 8 avril 1998

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1998
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	98.013
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.05.1998
Date	
Data	
Seite	2361-2387
Page	
Pagina	
Ref. No	10 109 443

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.