

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1993 et la prorogation
de l'arrêté fédéral sur le mandat de prestations 1987**

du 20 avril 1994

Madame la Présidente, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message nous soumettons à votre approbation les projets d'arrêtés fédéraux concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993, d'une part, et la prorogation de l'arrêté fédéral sur le mandat de prestations 1987, de l'autre. Nous vous proposons de les approuver.

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

20 avril 1994

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Stich
Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

Les résultats des CFF pour 1993 ont été nettement meilleurs que prévu. Le déficit de 98 millions de francs est inférieur de 136 millions au budget et de 38 millions à la valeur de l'année précédente. Grâce à la discipline appliquée en matière de dépenses et à la réduction de l'effectif du personnel, la croissance des charges a pu être abaissée à 0,6 pour cent (+41 mio. de fr.). Ce succès mérite d'être relevé. Par la même occasion, nous attendons de la direction générale des CFF qu'elle poursuive les mesures engagées pour améliorer l'efficacité de l'entreprise.

Malgré le faible accroissement des charges, celle de la Confédération s'est alourdie de 6,5 pour cent pour atteindre 2121 millions de francs (+130 mio. de fr.). Compte tenu du déficit, l'augmentation s'élève à 4,4 pour cent, ce qui est imputable à l'affaiblissement du produit du trafic marchandises (environ 10 %, -129 mio. de fr.). En revanche, il a été possible d'accroître le produit du trafic voyageurs de 3 pour cent (+49 mio. de fr.) et les produits accessoires de près de 6 pour cent (+43 mio. de fr.). Il apparaît clairement que seules des modifications des conditions-cadres de la politique des transports (p. ex. redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations) permettront d'améliorer substantiellement le produit du trafic marchandises.

La prestation de la Confédération pour l'infrastructure (1297 mio. de fr.) est inférieure de 53 millions à la valeur budgétisée, mais elle dépasse de 82 millions le résultat de l'année précédente. La baisse des taux fait face à une hausse des dépenses pour les amortissements et l'entretien. Cela est dû à la nécessité d'augmenter les investissements des transports publics, insuffisants jusqu'ici. Avec 2148 millions de francs, les investissements bruts ont été inférieurs de 9 pour cent au montant alloué, ce qui est dû à l'adjudication favorable des travaux et à la révision des programmes d'investissement.

Le mandat de prestations 1987, en vigueur actuellement, échoit à la fin de 1994. Un groupe d'experts (groupe de réflexion) a présenté des propositions permettant d'améliorer la situation financière des CFF. C'est sur cette base qu'a été élaborée la conception politique directrice des CFF. Etant donné l'importance politique du projet, il s'écoulera encore un certain temps avant que les Chambres fédérales aient approuvé la réglementation qui fera suite au mandat de prestations. La durée du mandat actuel sera donc prolongée de trois ans au maximum, jusqu'à la fin de 1997, d'autant plus que les mesures déjà mises en oeuvre permettront au moins de stabiliser la situation financière.

Message

1 Partie générale

Le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a remis le 30 mars 1994 les comptes et le rapport de gestion de l'exercice 1993.

Les CFF ont de nouveau eu une année difficile en 1993. L'obligation de faire des économies et la persistance de la récession ont exigé de leur part des décisions parfois rigoureuses que les intéressés ne comprennent pas toujours. Mais ils ne peuvent réaliser les économies exigées des autorités politiques s'ils ne procèdent pas à ces mesures parfois peu populaires. Nous apprécions à leur juste valeur les efforts consentis par la direction des CFF et par ses collaborateurs consciencieux. Nous soutenons les efforts de l'entreprise, qui travaille à diminuer systématiquement les coûts dans une mesure acceptable par le marché. Les premiers résultats de cette politique ont été obtenus en 1993; ils sont importants.

11 Aperçu des principaux résultats

111 Production et prestations de trafic

Tableau 1

Production et prestations de trafic	Unité	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
		1992	1993	1993	les comptes 1992	le budget 1993
Trafic-voyageurs:						
-Trains-kilomètres	mio. km	94.8	94.0	94.4	-0.4%	0.4%
-Voyageurs transportés	mio.	268.3	264.4	270.9	1.0%	2.5%
-Voyageurs-kilomètres	mio. vkm	11831.1	11683.0	11958.7	1.1%	2.4%
Trafic-marchandises:						
-Trains-kilomètres	mio. km	28.1	27.2	26.8	-4.6%	-1.5%
-Tonnes transportées	mio. t	47.4	50.8	44.1	-7.0%	-13.2%
-Tonnes-kilomètres	mio. tkm	7663.1	8267.8	7327.9	-4.4%	-11.4%
Entreprise:						
-Trains-kilomètres	mio. km	122.9	121.2	121.2	-1.4%	0.0%
-Effectif du personnel	personnes	38271	38163	37193	-2.8%	-2.5%
-Heures de travail	mio. h	67.4	67.2	65.5	-2.8%	-2.5%

Remarque: Pour des raisons techniques, le point apparaît dans les tableaux comme signe décimal

112 Comptes de résultats

112.1 Compte de résultats d'entreprise

Tableau 2

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1992	1993	1993	les comptes 1992	le budget 1993
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Produit de transport	3716.6	3925.3	3702.6	-0.4%	-5.7%
- Trafic-voyageurs	1643.9	1700.9	1693.0	3.0%	-0.5%
- Trafic-marchandises	1314.7	1400.4	1185.6	-9.8%	-15.3%
- Indemnité pour les prestations de service public	758.0	824.0	824.0	8.7%	0.0%
Produits accessoires	725.3	713.8	767.9	5.9%	7.6%
Propres prestations pour le compte des investis.	289.5	315.0	314.5	8.6%	-0.2%
Propres prest. pour Alptransit	-	-	3.6	.	.
Prest. pour ordres de magasin	71.3	72.0	77.6	8.8%	7.8%
Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	1215.0	1350.0	1296.9	6.7%	-3.9%
Prélèvement sur les provisions	0.0	0.0	0.0	.	.
Produit neutre et extraordinaire	182.8	90.5	116.1	-36.5%	28.3%
Total des produits	6200.5	6466.6	6279.2	1.3%	-2.9%
Charges du personnel	3534.6	3651.6	3537.4	0.1%	-3.1%
Frais de choses	1246.8	1387.8	1273.0	2.1%	-8.3%
Amortissements	684.5	676.0	714.9	4.4%	5.8%
Intérêts	656.4	773.1	620.9	-5.4%	-19.7%
Dépenses d'invest. non activables	185.6	196.0	211.6	14.0%	8.0%
Contrib. d'infra. versée à la Confédération	0.0	0.0	0.0	.	.
Constitution de réserves	0.0	0.0	0.0	.	.
Charge neutre et extraordinaire	28.6	16.1	19.4	-32.2%	20.5%
Total des charges	6336.5	6700.6	6377.2	0.6%	-4.8%
Excédent des produits	-	-	-	.	.
Déficit	136.0	234.0	98.0	-27.9%	-58.1%

112.2 Compte de résultats d'infrastructure

Tableau 3

	Comptes	Budget	Comptes	Différence avec	
	1992	1993	1993	les comptes 1992	le budget 1993
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Amortissements	332.5	307.0	347.1	4.4%	13.1%
Intérêts	379.6	442.0	360.3	-5.1%	-18.5%
Entretien ordinaire	480.1	514.0	495.9	3.3%	-3.5%
Dépenses d'invest. non activables	116.3	149.0	148.6	27.8%	-0.3%
Total des charges brutes	1308.5	1412.0	1351.9	3.3%	-4.3%
Part de l'infrastructure dans l'indemnité pour le ferroutage	55.0	62.0	55.0	0.0%	-11.3%
Réduction des frais à la charge du c. de résultats de l'entreprise	38.5	0.0	0.0		
Total des charges nettes	1215.0	1350.0	1296.9	6.7%	-3.9%
Contri. d'infrastructure des CFF	0.0	0.0	0.0		
Prestations d'infra. (solde) Conféd	1215.0	1350.0	1296.9	6.7%	-3.9%
Total des produits	1215.0	1350.0	1296.9	6.7%	-3.9%

12 Appréciation succincte des principaux résultats

Compte tenu des nouvelles conditions économiques (situation financière de la Confédération, récession), le Conseil fédéral et les Chambres ont assigné aux CFF des objectifs clairs dans le cadre du budget. L'entreprise a réussi parfois à les dépasser.

121 Objectifs

Le mandat de prestations 1987 sert de base aux objectifs imposés par le Conseil fédéral et le Parlement. Les buts suivants ont notamment été fixés:

- a. Les CFF ont été priés de poursuivre l'optimalisation de l'offre dans les domaines non rentables que sont le transport régional et le ferroutage. Les indemnités ad hoc, qui atteignent respectivement 725 et 99 millions de francs, délimitent le cadre financier.
- b. Les prestations d'infrastructure de la Confédération ont été budgétisées à 1350 millions pour les comptes de 1993. Par la même occasion, le volume total des investissements a été limité à 2358 millions.

Cela étant, la charge budgétisée pour la Confédération totalisait 2174 millions, alors que le déficit était fixé à 234 millions.

122 Résultats

Les efforts entrepris par les CFF pour freiner la croissance des charges commencent à produire des effets. Au cours de l'année 1993, le montant budgétisé pour la charge fédérale n'a pas été atteint. Par ailleurs, le déficit a été nettement moins lourd que prévu; il est même moins important que celui de l'année précédente.

122.1 Objectifs de l'entreprise

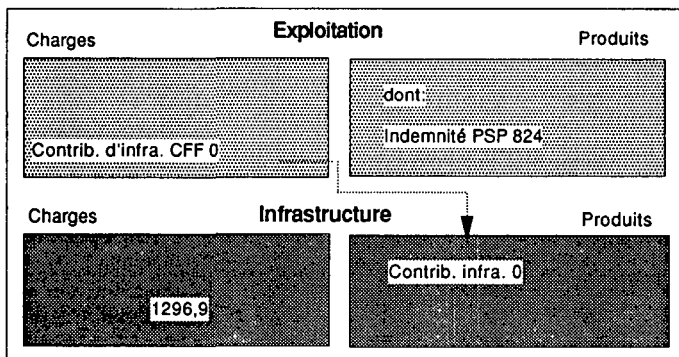
En 1993, les objectifs de l'entreprise consistaient à améliorer les produits dans une certaine mesure et, notamment, à limiter la forte croissance des charges.

Exploitation: Les produits ont été nettement inférieurs aux prévisions. La mauvaise conjoncture s'est fait gravement ressentir sur le trafic des marchandises. Le résultat obtenu a été de 15,3 pour cent inférieur à l'objectif fixé. Dans le secteur des voyageurs, le résultat a correspondu au montant budgétisé. En revanche, l'entreprise a pris les mesures qui s'imposaient en ce qui concerne les charges, du fait des problèmes liés aux produits. Les frais de personnel et les charges d'intérêt ont parfois été considérablement inférieurs aux prévisions, grâce aux restrictions imposées. De la sorte, le déficit s'est réduit de plus de la moitié par rapport au budget.

Infrastructure: Les dépenses d'infrastructure ne peuvent être influencées que dans une mesure limitée. Elles reflètent surtout les coûts consécutifs aux investissements. Les CFF ont pu maintenir en-dessous des valeurs budgétisées les coûts de l'entretien ordinaire et les dépenses d'investissements ne pouvant être portées à l'actif. Mais les amortissements légaux ont dépassé encore une fois les montants budgétisés. Les intérêts exercent une grande influence sur les dépenses d'infrastructure. La détente enregistrée sur le marché des intérêts a cependant amélioré nettement la situation. Le compte de résultats de l'infrastructure se clôture donc par 1296,9 millions de francs, soit 53,1 millions de mieux que prévu.

La figure ci-après ne reflète pas la forme correcte du point de vue comptable (cf. à ce sujet l'annexe). Elle illustre cependant les effets du mandat 1987 dont il faut tenir compte sur le plan politique.

Figure 1



122.2 Charge de la Confédération

Le mandat de 1987 dispose que la Confédération prend en charge les dépenses d'infrastructure des CFF. Comme pour les comptes de 1992, la Confédération a renoncé à exiger une contribution d'infrastructure des CFF, compte tenu du déficit budgétisé. La détente enregistrée sur le marché des intérêts a réduit les dépenses d'infrastructure par rapport au budget, d'où une baisse de la charge de la Confédération. Avec 6,5 pour cent (soit 4,4%, compte tenu du déficit), celle-ci a toutefois augmenté plus fortement que le PIB.

Comptes 1993

Versements Conf. en faveur des CFF

Exploitation		Charges Conf.	BU 93	CO 93	Diff.
Charges	Produits				
Contrib. infra. CFF	dont: Indemnité PSP	Indemnité PSP (à la charge du compte 1993 de la Conf.)			
		- Trafic régional	725	725	0
		- Ferroulage	99	99	0
Charges 1296,9		Prest. infra. Conf. (à la charge du compte 1994 de la Conf.)	1350	1297	-53
Produits 1296,9		Total	2174	2121	-53

13 Appréciation détaillée des résultats

131 Efficacité de l'entreprise

131.1 Résultat des CFF par rapport au mandat de prestations

Le mandat prévoit que la Confédération indemnise les CFF des coûts non couverts prévisionnels des prestations de service public. Sont considérés comme tels le transport régional et le ferroulage. Les prestations de l'économie de marché doivent permettre de couvrir les dépenses d'exploitation, ainsi qu'une partie des coûts d'infrastructure, fixée par le Conseil fédéral. La Confédération couvre l'année suivante les coûts résiduels du compte d'infrastructure. Depuis 1992, les produits du secteur de l'économie de marché ne suffisent cependant plus pour financer les charges d'exploitation. La contribution d'infrastructure n'est plus demandée et le déficit d'exploitation est reporté à compte nouveau.

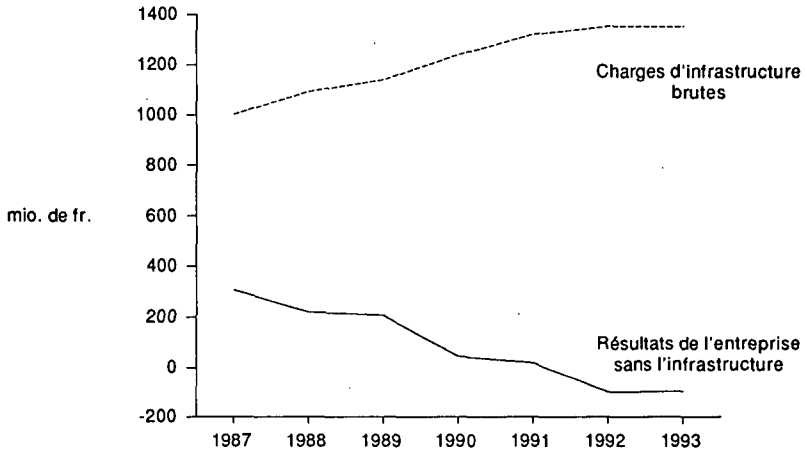
Dans le secteur des transports, l'évolution des coûts est marquée par la grande part des frais de personnel, ainsi que par les coûts qui résultent inévitablement des investissements (amortissements, intérêts). En 1993, ces trois catégories de charges ont représenté à elles seules 76,4 pour cent des charges globales. Les frais de personnel ont largement subi le renchérissement; les amortissements et les intérêts ont évolué en fonction du volume des investissements. Les intérêts ont, en outre, été influencés par les variations du marché des capitaux. En revanche, les tarifs doivent aussi tenir compte de la concurrence. Etant donné les disparités concernant le trafic routier (les prix des carburants ne sont pas adaptés au renchérissement), une hausse des prix du rail en fonction de l'évolution des coûts conduirait à des pertes de trafic et, partant, à des déficits encore plus élevés en fin de compte. C'est

pourquoi les charges et les produits tendent en principe à s'éloigner toujours plus les uns des autres. Cette évolution divergente s'accroît durant les phases de récession, au cours desquelles la demande, notamment dans le secteur du trafic marchandises, stagne ou s'effondre alors que la part des coûts fixes du rail reste inchangée.

La figure ci-jointe montre l'évolution enregistrée ces dernières années en chiffres réels (après correction du renchérissement). La baisse du rendement du secteur d'économie de marché fait face à la hausse des charges d'infrastructure.

Figure 3

Résultats nets de l'entreprise, charges d'infrastructure
après correction du renchérissement, base des prix 1993.



Contrairement aux intentions initiales du mandat de prestations, il n'est pas possible de mesurer la performance de l'entreprise en fonction du montant de la contribution d'infrastructure. Lors de l'appréciation, il faut surtout vérifier dans quelle mesure les CFF réussissent à éviter un déficit ou à en réduire le montant.

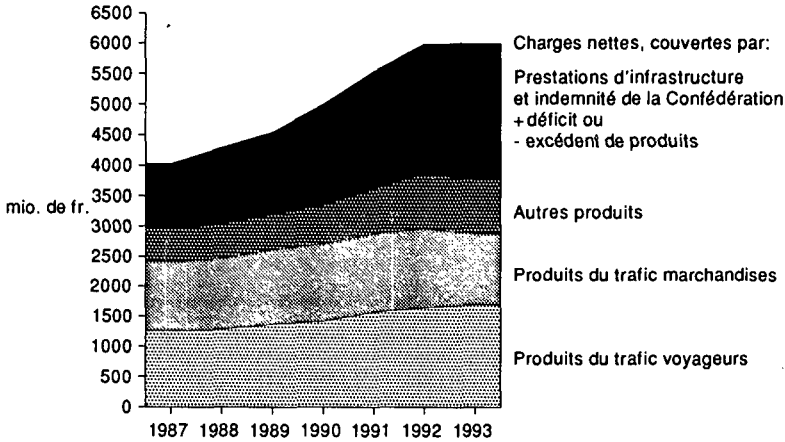
Ils ont su au moins stabiliser la situation, malgré les difficultés. La baisse des taux d'intérêts les ont aidés. Mais il ne faut pas sous-estimer les efforts qui ont aussi été nécessaires. Dans ce contexte, il importe de poursuivre les mesures engagées pour améliorer l'efficacité de l'entreprise. C'est grâce à elles - et au recul du trafic marchandises - qu'il a été possible de réduire l'effectif du personnel de 1078 personnes en 1993; elles faciliteront aussi ces prochaines années une nouvelle réduction dans le cadre des départs naturels. Les bases d'une stabilisation durable sont donc posées.

Malgré tout, on ne saurait s'attendre, dans les conditions actuelles, à ce qu'une amélioration permanente soit possible et que les CFF puissent à nouveau couvrir une part notable des charges d'infrastructure. La direction de l'entreprise est cependant tenue de réaliser d'autres mesures pour améliorer les résultats.

Figure 4

Couverture des charges nettes

(sans imputation interne, y compris l'infrastructure)



131.2 Comparaison avec le budget

Les CFF ont réussi à atteindre les objectifs budgétaires fixés par la Confédération. La prestation d'infrastructure fournie par celle-ci est inférieure de 53,1 millions aux prévisions. Il en va de même du déficit (-136 mio. fr.) et des investissements (-23,9 mio. par rapport à la limite supérieure).

Pour ce qui est des charges, il faut mentionner notamment la baisse des charges d'intérêt, celles-ci étant inférieures de 152,2 millions de francs (-19,7%) au budget. Grâce à la baisse de l'effectif du personnel (plus de 1000 postes ont été supprimés), il a été possible de réduire les charges y relatives (-114,2 mio., -3,1%), ainsi que les frais de choses (-114,8 mio., -8,3%). En revanche, les amortissements ont dépassé de près de 39 millions (+5,8%) la valeur budgétisée.

Pour ce qui est des produits, les plus grands écarts se rapportent une nouvelle fois au trafic marchandises. Non seulement l'objectif mentionné dans le budget n'a pas été atteint, mais les produits sont inférieurs de 9,8 pour cent à ceux de l'année précédente. Il semble évident qu'on n'a pas fait des prévisions appropriées et qu'on a visiblement mal estimé la réalité (récession). Par contre, il a été possible de réaliser en grande partie les produits planifiés dans le trafic voyageurs, ce qui est imputable partiellement à un versement complémentaire

effectué par la communauté tarifaire du nord-ouest de la Suisse en fonction de la nouvelle base de calcul. Comme les mesures tarifaires prises par la Confédération (diminution du prix de l'abonnement à demi-tarif et des abonnements de parcours) se sont terminées, il a fallu compenser les manques à gagner par un relèvement du tarif de l'abonnement à demi-prix et par une réduction du rabais accordé pour les abonnements annuels. Ces mesures ont eu des répercussions négatives sur les chiffres des ventes. Mais la grande augmentation enregistrée au chapitre des abonnements généraux laisse supposer qu'un certain transfert a eu lieu.

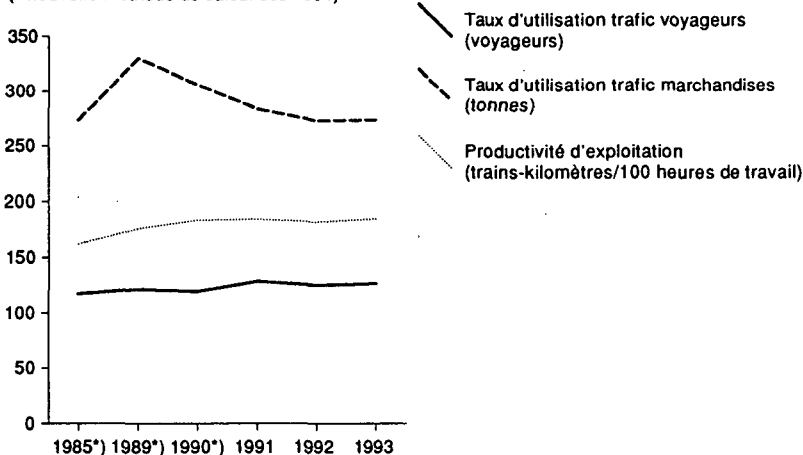
131.3 Efficacité des CFF

Etant donné la baisse de la demande de transport, l'entreprise a aussi réduit de 4,6 pour cent les trains marchandises-kilomètres. Comme cette réduction a été plus forte que le recul de la demande (4,4% de tonnes-kilomètres en moins), le **taux d'utilisation** (tonnes-kilomètres par train-kilomètre) des trains de marchandises a été légèrement amélioré. Dans le secteur des voyageurs, on a procédé uniquement à une légère diminution des trains-kilomètres (-0,4%), de sorte que l'augmentation de la demande (+ 1,1% au chapitre des voyageurs-kilomètres) a fait augmenter une nouvelle fois le taux d'utilisation (voyageurs-kilomètres par train-kilomètre).

Figure 5

Indices de productivité

(* nouvelle méthode de calcul dès 1991)



La **productivité d'exploitation** (trains-kilomètres par heure de travail) indique le volume de production atteint avec le personnel disponible. L'augmentation de cet indice montre que l'effectif du personnel a été réduit dans une plus forte mesure que les prestations exprimées en trains-kilomètres.

Cet indice n'indique cependant pas si la prestation fournie a été demandée par le marché. A cet égard, le taux d'utilisation des moyens de production est déterminant.

Il faut en outre observer que le recours accru à des tiers (p. ex. pour le nettoyage des wagons) entraîne une hausse de la productivité d'exploitation, alors que la réduction des prestations de tiers (p.ex. diminution des mandats d'entretien confiés à des entreprises externes) conduit à une baisse de l'indice. Ce dernier ne constitue donc pas un critère absolu pour mesurer l'efficacité; il indique surtout les prestations du personnel.

Dans l'ensemble, les CFF ont réussi à adapter de manière satisfaisante la production aux nouvelles conditions du marché.

132 Appréciation des secteurs bénéficiant de l'indemnité

Les secteurs bénéficiant de l'indemnité englobent le transport régional des voyageurs et le ferroutage. L'indemnité étant fixée de manière contraignante au préalable, la Confédération peut intervenir, en connaissance de cause, sur ces secteurs dès la phase de planification.

132.1 Transport régional des voyageurs (TRV)

Etant donné la situation initiale difficile, on a surtout veillé, pour 1993, à réduire le montant de l'indemnité calculée par les CFF et la fixation d'une prestation (trains-kilomètres) pour un prix donné est passée à l'arrière-plan. Il n'est pas possible d'évaluer avec précision les résultats du trafic régional sur le plan des prestations et des finances, car on ne dispose pas encore de la vérification du compte de l'indemnité (forme spécifique du compte du résultat par ligne). Ces documents sont généralement fournis à la fin de l'été et pourront donc être commentés dans le message sur le budget des CFF.

Même pour les produits de 1993, on ne peut guère fournir de renseignement circonstanciés. Les produits de transport attestés dans les documents comptables des CFF à la rubrique "transport régional et d'agglomération" (340,4 mio. de fr.) ne comprennent que la vente de certaines *catégories de titres de transport* utilisés surtout dans le trafic régional (abonnement combiné, abonnement de parcours), mais ils n'englobent pas la part des produits qui doit effectivement être attribuée aux trains régionaux. Outre les mesures tarifaires (voir ch. 131.2), le taux de chômage relativement élevé a contribué à atténuer la demande de prestations de transports régionaux (navetteurs).

On se rend compte que les mesures mises en oeuvre en 1990 commencent lentement à produire leurs effets. Mentionnons à ce titre le remplacement de lignes ferroviaires par des services de bus, la réduction de l'effectif dans les gares ou la transformation de stations en arrêts non desservis par du personnel, l'institution du service à un seul agent, l'optimisation de la production imputable à la rotation des véhicules et l'utilisation de rames correspondant mieux à la demande. Il apparaît ici que les innovations nécessitent des durées de rodage relativement longues. Ajoutons cependant que les optimisations précitées ne sont pas

terminées. Il est indispensable d'en poursuivre systématiquement la réalisation afin que les objectifs budgétaires pour 1995 et 1996 puissent être atteints sans des modifications considérables de l'horaire.

Seule la collaboration de tous les intéressés (cantons, CFF, entreprises de transport concessionnaires (ETC) et Service des cars postaux) permettra de disposer d'une offre de transport régional satisfaisante, répondant aux besoins spécifiques et qui puisse aussi être financée. La réalisation de cet objectif facilite la régionalisation, c'est-à-dire l'instauration d'une gestion, coordonnée sur le plan *régional*, de tout le trafic régional des CFF, des PTT et des ETC, que ce soit sous la direction d'une ETC ou de structures régionales des CFF et des PTT. Il faut pour cela harmoniser le financement, comme le prévoit la révision de la loi sur les chemins de fer (message 93.091). Les nouvelles solutions adaptées aux conditions régionales doivent cependant conduire aussi à une plus grande efficacité. Les transports publics sont appelés à développer leurs techniques de production de la même manière que l'économie privée, sinon les pouvoirs publics n'arriveront plus à les financer. Il ne saurait donc être question d'utiliser abusivement les fonds disponibles pour le transport régional afin de maintenir certaines structures, notamment au niveau des emplois. Cet aspect revêt aussi de l'importance pour la vérité des coûts dans les transports.

132.2 Trafic combiné rail/route

L'indemnité pour le ferroutage (transport de camions, de semi-remorques et de caisses mobiles, mais non de conteneurs) atteint 99 millions de francs et reflète l'objectif politique qui consiste à encourager ce mode de transport, même si ses tarifs ne couvrent pas les coûts. Il ne faut pas oublier que la commercialisation et la vente des prestations de tout le trafic combiné, y compris l'acquisition et l'entretien du matériel roulant spécialisé, se trouvent entre les mains de sociétés de droit privé (auxquelles les CFF participent parfois dans une mesure déterminante). Ces sociétés rémunèrent les CFF et les autres chemins de fer pour qu'ils acheminent, selon l'horaire, des convois ou des groupes de wagons de ferroutage d'une frontière à l'autre ou à un terminal. Le montant de l'indemnité couvre en principe deux genres de coûts:

- les coûts d'exploitation CFF qui ne sont pas financés par le dédommagement versé par les compagnies de ferroutage;
- les coûts d'infrastructure CFF qui ne sont pas couverts par ce dédommagement.

L'indemnité pour l'infrastructure est portée au crédit du compte de résultats d'infrastructure (55 mio. de fr. en 1993). Les versements pour les coûts d'exploitation des diverses sociétés de ferroutage ne se font ni par la Confédération ni par les CFF. Par analogie au transit routier, ces derniers profitent uniquement du fait qu'ils ne doivent pas prendre en charge tous les coûts.

L'évolution du trafic à travers les Alpes (Saint-Gothard et Simplon) est différenciée: alors que le trafic accompagné (chaussée roulante) a subi un recul de 5 pour cent de son tonnage, le trafic non accompagné a enregistré une augmentation de 1½ pour cent malgré la récession et en dépit de l'âpre concurrence au niveau des prix de transport.

Comme les coûts consécutifs à la solution transitoire (corridor de ferroutage) sont en hausse, les prestations de ce trafic sont soumises à une pression accrue. Etant donné qu'il n'est guère possible actuellement de procéder à des augmentations de prix sur le marché, les CFF doivent produire leurs offres de manière aussi rationnelle que possible.

La réalisation de la solution transitoire au Saint-Gotthard a été terminée à la fin de l'année, d'où une augmentation de la capacité. Les gains de productivité ainsi obtenus ont dû cependant, vu la concurrence, être attribués aux autres usagers par le biais des tarifs. La progression du trafic qui est intervenue depuis lors a confirmé la justesse de cette mesure.

La situation actuelle des finances fédérales donne une importance supplémentaire à la problématique des prix dans le trafic de ferroutage. Mais la politique des transports et de l'environnement est tout aussi importante. Ainsi il apparaît que d'éventuels relèvements des tarifs entraîneraient irrémédiablement un transfert vers la route ou vers les passages alpins des pays étrangers. En outre - ce qui est encore plus grave - cette évolution générerait l'application de l'initiative des Alpes (transfert du transit sur le rail) et porterait atteinte aux intérêts de la Suisse sur le plan européen.

Le transfert du trafic transalpin de la route vers le rail ne doit cependant pas se faire au moyen de réductions sur les prix, ce qui grèverait encore plus les finances de la Confédération. Il doit avoir lieu par l'intermédiaire de la redevance sur les poids lourds proportionnelle aux prestations, que le peuple a adoptée. Nous nous efforçons de faire avancer rapidement les travaux qui permettront de prélever cette redevance. La non-discrimination des transporteurs étrangers s'en trouvera renforcée et la compétitivité du trafic ferroviaire des marchandises sera en outre nettement améliorée, ce qui permettra d'alléger finalement les finances fédérales.

133 Appréciation des autres secteurs de l'entreprise

Pour apprécier le résultat de l'entreprise, il ne faut pas tabler uniquement sur les secteurs de service public, mais aussi sur les offres relevant de l'économie de marché. La Confédération ne peut et ne veut intervenir que si l'objectif global de l'entreprise est touché de manière durable.

133.1 Transport de voyageurs sur de longues distances

Par rapport à l'année précédente, la demande a augmenté encore une fois. On a enregistré une augmentation de 3,5 pour cent des produits du trafic intérieur et une amélioration de 1,3 pour cent au chapitre des titres de transport internationaux. A noter cependant qu'il est difficile de délimiter le trafic régional (voir ch. 132.1) et d'en attribuer les produits.

Toutes les prestations en voyageurs-kilomètres (trafic régional et trafic sur de longues distances) ont progressé de 1,1 pour cent. Depuis 1991, l'offre est restée pratiquement constante et le taux d'utilisation moyen a évolué évidemment en fonction de la demande. Malgré les adaptations tarifaires, les produits moyens par voyageur-kilomètre n'ont été

améliorés que de 1,9 pour cent. Cela s'explique par le fait que certains voyageurs, en raison de la récession, ont passé de la première à la seconde classe. Il semble donc que les mesures tarifaires incitent les clients à rechercher des solutions de rechange meilleur marché avant de payer un prix plus élevé.

Tableau 4

Indices	1989 2)	1990 2)	1991	1992	1993	Variation par rapport à 1992
Produit dans le trafic-voyageurs 1)						
- par course (fr.)	5.28	5.39	5.79	6.13	6.25	2.0%
- par voyageur-km (ct.)	12.42	12.86	12.69	13.89	14.16	1.9%
Taux d'utilisation (vkm: train-km)						
	121.3	116.8	128.6	124.8	126.7	1.5%
1) sans l'indemnité pour le TRV						
2) nouvelle méthode de calcul dès 1991						

133.2 Trafic marchandises

La persistance de la récession a fait encore baisser de 4,4 pour cent la prestation de transport comparativement à 1992. Les plus grandes diminutions ont concerné les importations et le trafic de transit classique (sans trafic combiné). Les produits ont même diminué de 9,8 pour cent, ce qui est dû principalement à la pression exercée sur les prix dans le trafic de transit. Les produits moyens ont donc reculé dans la même proportion.

Tableau 5

Indices	1989	1990	1991	1992	1993	Variation par rapport à 1992
Recettes du trafic-marchandises 1)						
- par tonne (fr.)	24.47	24.83	25.81	27.74	26.87	-3.1%
- par tonne-km (ct.)	15.23	15.49	16.14	17.16	16.18	-5.7%
Taux d'utilisation (tkm: train-km)						
	297.9	306.4	283.5	272.7	273.4	0.3%
1) sans l'indemnité pour le ferroutage						

Les produits du trafic-marchandises, insuffisants depuis des années, mettent en évidence les problèmes liés au mandat de prestations. Si l'on s'en tenait strictement au mandat de faire en sorte que le trafic-marchandises, à l'exception du ferroutage, soit géré selon les critères de l'économie de marché, il faudrait suspendre immédiatement l'offre dans ce domaine, du moins dans de larges secteurs. Même si cela semble irréaliste, des adaptations sont indispensables. Les mesures ad hoc (Cargo Domicile 2000, "turn-around" dans le trafic des wagons complets) ont été mises en oeuvre.

134 Personnel

Avec plus de 3,5 milliards de francs, les charges de personnel constituent le poste de dépenses de loin le plus important. Bien qu'on ait compensé le renchérissement à raison de 3 pour cent (charges supplémentaires de 104 mio. de fr.), les dépenses n'ont augmenté que de 2,8 millions (0,1%) par rapport à 1992. La suppression de 1078 postes a été déterminante pour ce plafonnement. Elle a permis d'économiser 71 millions, dont 15 doivent être utilisés à nouveau pour les rentes servies aux préretraités. Une charge supplémentaire de 23 millions de francs pour les primes de l'assurance chômage et de la CNA fait face à des économies de 66 millions au chapitre des versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours (surtout paiements uniques au titre de l'augmentation des salaires réels en 1991). Par ailleurs, la réduction du supplément spécial versé sur l'allocation de résidence a permis d'économiser 16 millions de francs. Il apparaît clairement que certaines charges héritées du passé (caisse de pensions), qui peuvent difficilement être influencées, et diverses décisions prises à l'extérieur de l'entreprise (allocations de renchérissement, allocations de résidence, primes d'assurance) jouent un rôle important en ce qui concerne les *frais* de personnel. Seul l'*effectif* de celui-ci peut en pratique encore être modifié par la direction de l'entreprise.

D'autres réductions de l'effectif suivront. La généralisation du service à un seul agent dans le trafic régional et la réduction de l'effectif dans les stations offrent les plus grandes possibilités d'économie. L'analyse coûts/bénéfices, en cours actuellement auprès des services centraux, fera éventuellement apparaître un nouveau potentiel d'économie. Nous estimons que la direction de l'entreprise choisit une procédure adaptée à la situation actuelle, puisque le "contrat social" qu'elle a conclu avec le personnel prévoit simplement de ne pas repourvoir certains emplois devenus vacants et de réduire ainsi l'effectif sans licenciements. En contrepartie, on demande que le personnel fasse preuve d'une certaine souplesse en ce qui concerne le lieu de travail et le cahier des charges.

135 Investissements

Selon l'ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF, nous fixons chaque année le volume des investissements de l'entreprise. Ce plafonnement garantit une certaine vue d'ensemble des coûts subséquents qui ne peuvent plus être influencés par la suite.

En 1993, les CFF ont disposé pour leurs investissements ordinaires d'un montant net de 1550 millions de francs, complété par 24 millions destinés à la construction du dépôt de Bâle. Ces fonds supplémentaires ont été compensés par la vente de terrains aux PTT (produit neutre extraordinaire). Mis à part les investissements ordinaires, les CFF bénéficient d'autres fonds pour RAIL 2000, la construction du corridor de ferroutage et les utilisations commerciales. Alors que leur budget tablait sur un total de 2358,2 millions de francs, ils n'ont investi que 2147,6 millions, soit 210,6 millions de moins que prévu. Sur cette somme, 594,7 millions (27,7%) ont été utilisés pour les véhicules, le reste étant dépensé pour les installations et les équipements. Etant donné les objectifs figurant dans l'arrêté sur le transit alpin, les investissements relatifs à la NLFA sont enregistrés dans un compte spécial et n'apparaissent pas ici.

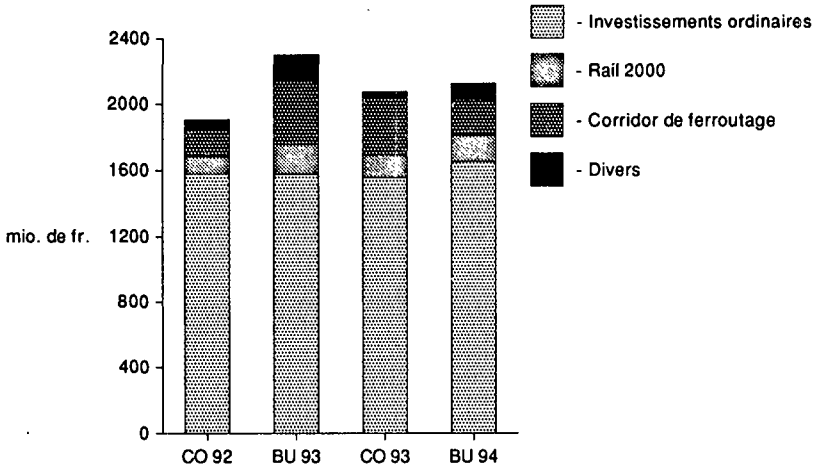
Tableau 6

	Comptes		Comptes	Différence avec	
	1992	Budget 1993		1993	les comptes 1992
	mio. de fr.	mio. de fr.	mio. de fr.		
Investissements bruts	1970.9	2358.2	2147.6	9.0%	-8.9%
Contributions de tiers	63.8	58.8	73.7	15.5%	25.3%
Divers produits	1.8	0.0	3.3		
Investissements nets (à la charge des CFF)	1905.3	2299.4	2070.6	8.7%	-9.9%
dont					
- Investissements ordinaires	1578.6	1574.0	1550.1	-1.8%	-1.5%
- Rail 2000	102.1	182.3	137.7	34.8%	-24.5%
- Corridor de ferroutage	173.6	379.3	343.8	98.0%	-9.4%
- Divers	51.0	163.8	39.1	-23.4%	-76.1%

La rubrique "Divers" comprend notamment l'acquisition de biens-fonds (imputation encore pendante) et les investissements rentables (mise en valeur commerciale)

La limite supérieure des investissements ordinaires n'a pas été atteinte (- 1,5%). Généralement, les prix avantageux obtenus lors des adjudications, imputables à la récession, et la baisse du renchérissement ont conduit à des économies. Au chapitre des investissements pour RAIL 2000, la renonciation provisoire au tunnel de Brütten, prêt à être percé, a apporté une autre réduction importante. En ce qui concerne le corridor de ferroutage, le retard dans la livraison des locomotives a permis de rester en-deçà de la prévision budgétaire. Plus de la moitié de la différence constatée par rapport au budget des investissements est due à la réserve qu'on s'est imposée lors de l'achat de terrains, notamment en vue de l'échelonnement de RAIL 2000, à l'ajournement des travaux de construction sur les terrains des gares et au recours accru à des tiers pour les investissements commerciaux.

Figure 6



Les chiffres du plan à moyen terme pour la prestation d'infrastructure de la Confédération dictent une politique restrictive en matière d'investissements. Rappelons que le compte de résultats de l'infrastructure sert, pour l'essentiel, à gérer les coûts consécutifs aux investissements. Mise à part la réduction de l'effectif du personnel, les diminutions des investissements constituent la seule possibilité de faire des économies effectives sans amputer les prestations. Une telle diminution ne peut toutefois porter que sur les investissements destinés aux extensions et aux rationalisations. Les investissements de remplacement peuvent dans le meilleur des cas être différés quelque peu. Si on réduit les investissements servant aux extensions, les objectifs de RAIL 2000 et d'AlpTransit, approuvés par le peuple, seront remis en question. La baisse des investissements de rationalisation diminue, en revanche, les possibilités de réduire l'effectif du personnel. S'il fallait malgré tout restreindre l'offre pour atteindre un objectif en matière d'économie, il en résulterait des coûts de désinvestissements élevés. Car sans réduction des installations, du parc des véhicules et de l'effectif du personnel, les diminutions des prestations n'aboutissent tout au plus qu'à des économies marginales.

Il est clair que la politique des investissements menée par la direction de l'entreprise constitue, en son genre, un exercice de haute voltige: si l'on investit trop de fonds, les coûts subséquents augmentent dans une mesure considérable; si l'on n'investit pas suffisamment, les transports publics perdent de leur attrait vis-à-vis du trafic privé, ce qui va à l'encontre des objectifs de la politique des transports admis en général. Seul un choix clair des priorités, assorti d'une vérification approfondie des normes actuelles d'investissement, permet de fournir ici une réponse qui soit plus ou moins satisfaisante.

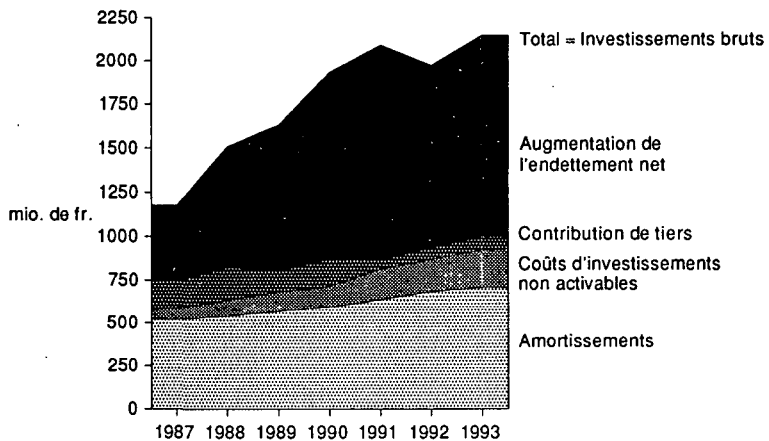
Les coûts résultant des investissements peuvent être caractérisés de la manière suivante:

Les dépenses d'investissements qui n'augmentent pas la valeur de l'entreprise (en moyenne 10% du montant global) sont réputées non-activables et sont comptabilisées comme telles.

Le reste des investissements provoque cependant des amortissements accrus et à de nouvelles dépenses d'entretien. Ceux-ci représentent 5 à 8 pour cent du volume des investissements. De plus, la part des mises de fonds qui ne peut pas être couverte par les amortissements ou par les contributions de tiers augmente l'endettement des CFF et crée dès lors des charges d'intérêts supplémentaires. Le graphique ci-dessous montre que plus de la moitié du volume des investissements a augmenté l'endettement.

Figure 7

Augmentation de l'endettement net suite aux investissements



136 Revirement de tendance dans le trafic des wagons complets isolés

Les résultats défavorables du trafic marchandises expliquent, pour une très large part, le déficit des CFF. Selon le mandat de prestations 1987, ce secteur relève de l'économie de marché et devrait au moins couvrir ses coûts d'exploitation, ce qui n'est cependant pas le cas à l'heure actuelle. Etant donné qu'une profonde restructuration a été mise en place avec Cargo Domicile, un mode d'exploitation plus rationnel sera aussi appliqué dans le trafic par wagons complets.

Le projet "turn-around" porte sur les wagons complets isolés du trafic intérieur et du trafic d'exportation et d'importation (sans les trains complets ni le transit). Il vise principalement à optimiser les coûts. Il s'agit donc d'appliquer un programme d'exploitation aussi efficace que possible pour le triage, la desserte capillaire, les trains-marchandises sur de longues distances et l'utilisation des wagons. Les premiers essais de restructuration de la desserte

en surface sont déjà en cours dans les zones attribuées aux diverses équipes. Les exigences du marché, les besoins de la clientèle, les tarifs et les normes de qualité sont analysés avec soin. Si tous les potentiels sont exploités, on s'attend à ce que les résultats soient améliorés d'environ 150 millions de francs.

14 AlpTransit

141 Compte spécial pour AlpTransit (compte d'investissement)

Outre les investissements des CFF dans le cadre des comptes ordinaires, des fonds supplémentaires considérables sont nécessaires pour la construction du tunnel de base au Saint-Gothard au titre d'AlpTransit. Ces fonds sont enregistrés séparément dans un compte ad hoc.

En 1993, la Confédération a budgétisé 87 millions de francs pour le projet Alptransit au Saint-Gothard. Jusqu'à la fin de l'année, le montant des factures a atteint uniquement 51,4 millions. Ces fonds ont été utilisés pour des travaux de planification (fin des études des variantes, traitement des avant-projets), de petites études géologiques et, surtout, pour le percement de la galerie de sondage de Polmengo (dépression de Piora), entrepris durant l'été 1993. (Les CFF enregistrent une charge globale de 72,2 millions de francs dans leurs documents comptables, parce qu'ils comptabilisent les factures dans le mois au cours duquel les prestations sont fournies. Par conséquent, le bilan comprend un poste "créditeurs" pour 21 mio. de fr.)

Les écarts par rapport au budget ont diverses causes. Le début des travaux pour la galerie de sondage a été retardé. La planification et le sondage ont été concentrés sur les travaux qui se trouvent sur le chemin critique. Par ailleurs, la facturation des travaux déjà exécutés a subi des retards, si bien que les paiements ne seront dus qu'en 1994.

Tableau 7

Comptes	Budget	Comptes	Différence avec		
			les comptes	le budget	
1992	1993	1993	1992	1993	
mio. de fr.		mio. de fr.		mio. de fr.	
Total des invest. au Saint-Gothard à la charge d'Alptransit (y c. EMCC)	-	87.0	51.4	-	-40.9%
Dont financés par					
- Prêts de trésorerie			45.9		
- Prêts produit droits de douane sur les carburants			5.1		
- Crédateurs et compte courant			0.4		

2 Prorogation du mandat de prestations 1987

Selon l'article 3, alinéa 2^{bis}, de la loi sur les chemins de fer (RS 742.31), le mandat de prestations décrit les tâches que les CFF doivent remplir. L'arrêté fédéral sur le mandat en vigueur (RS 742.37) est valable jusqu'à la fin de 1994 au plus tard et doit donc être remplacé par une autre réglementation.

Le mandat de 1987 n'a donné satisfaction qu'en partie. Il n'a notamment pas tenu assez compte des conditions-cadres de la politique des transports. Il prévoit ainsi que les CFF devraient être à même de fournir une contribution d'infrastructure. Les CFF ne sont plus en mesure de le faire depuis les comptes de 1992; ils présentent même un déficit. Cela signifie que les prestations dites d'économie de marché ne permettent plus de couvrir leurs coûts d'exploitation. Cette évolution s'est renforcée sensiblement à cause du niveau des intérêts, en constante augmentation jusqu'en 1992, et de la forte récession, qui a débuté en 1991.

Le résultat de 1993 et, plus encore, les perspectives actualisées pour 1994, 1995 et 1996 indiquent que la situation va s'améliorer et que les déficits pourront baisser massivement une nouvelle fois. Quant à savoir si les contributions, d'infrastructure pourront à nouveau être fournies, cela dépend dans une très large mesure de la compétitivité du rail.

Diverses mesures sont nécessaires pour améliorer sensiblement la situation financière des CFF. Un groupe d'experts (groupe de réflexion) nommé par le chef du DFCE a énuméré les solutions possibles dans son rapport final. Ce dernier demande surtout que les autorités instaurent les conditions de l'économie de marché dans le secteur des transports et que les effets externes des prestations de trafic soient imputés selon le principe de causalité. Il importe aussi que les autorités politiques délimitent clairement les tâches des CFF et que ceux-ci puissent se concentrer entièrement sur la gestion de l'entreprise. On s'attend à ce qu'une réforme de celle-ci, une vérification approfondie des diverses méthodes et une concentration sur les points forts des CFF améliorent sensiblement leur efficacité.

Etant donné les propositions du groupe d'experts, nous avons fait élaborer un projet de conception politique directrice des CFF. Celle-ci sera soumise aux milieux intéressés dans le cadre d'une large consultation. Il est prévu de la présenter l'année prochaine aux Chambres fédérales. Nous fondant sur une conception à long terme, nous négocierons ensuite avec les CFF une nouvelle réglementation pour le mandat de prestations, qui sera soumise à son tour à l'approbation du Parlement.

Dans ce contexte et vu l'incertitude qui règne à propos du calendrier en la matière, nous estimons judicieux de prolonger le mandat de prestations 1987 de trois années au maximum, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1997. Une telle prolongation est judicieuse parce que les CFF ont déjà mis en oeuvre d'importantes mesures d'amélioration des résultats, indépendamment de la nouvelle réglementation. Les décisions de nature fondamentale qui amélioreraient de manière décisive leur situation financière et celle des transports publics seront arrêtées hors de la réglementation qui les concerne spécifiquement.

3 Répercussions financières pour la Confédération

Le compte de résultats de l'entreprise comprend les prestations suivantes de la Confédération:

Tableau 8

Prestations financières de la Confédération	1991	1992	1993
	en millions de francs		
Au titre de la légis. ord. concer. les CFF			
- Transport rég. des voyageurs	600	670	725
- Ferroutage	50	88	99
- Prestation d'infrastructure 1)	1183	1215	1297
	1833	1973	2121
Autres arrêtés fédéraux			
- Allègements tarifaires dans les transports publics	39	17	0
- Transport des autom. au Simplon	1	1	0
Total	1873	1991	2121

1) Paraît dans le compte de la Confédération une année plus tard.

La prestation d'infrastructure est versée par la Confédération l'année suivante. Durant l'année de comparaison, le montant global figurant dans le compte de la Confédération diverge donc du total du tableau 8. Compte tenu du décalage du paiement, ce compte enregistre les sommes suivantes:

- 1991 1743 millions de francs,
- 1992 1959 millions de francs (y compris le crédit supplémentaire de 38 millions selon les comptes CFF pour 1991),
- 1993 2039 millions de francs.

4 Bases légales

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 doivent être soumis à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

D'après l'article 3, alinéa 2^{bis}, de cette loi, les CFF disposent d'un mandat de prestations. L'arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des CFF et l'indemnisation de leurs prestations de service public (RS 742.37) expirera à la fin de 1994 en vertu de l'article 8, 2^{ème} alinéa, et nécessitera donc une réglementation subséquente.

Fonctionnement du mandat de prestations de 1987

1. Les résultats du compte des investissements n'influent qu'indirectement sur le compte de résultats de l'entreprise. Il fournit uniquement les données de base relatives aux coûts annuels des investissements (intérêts et amortissements).
2. Selon le mandat de prestations 1987, 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. 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 premier temps, les amortissements, les intérêts et les dépenses pour l'entretien des constructions grèvent le compte de résultats de l'infrastructure (2). Ce montant est porté simultanément dans le côté "produits" du compte de résultats de l'entreprise (3). On en déduit le montant des charges d'infrastructure qui est déjà compris dans l'indemnité pour le ferroutage.

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 (4). Pour leur compte de résultats d'infrastructure, elle constitue en revanche un produit (5). La prestation d'infrastructure de la Confédération (6) représente la différence entre les charges du compte de résultats d'infrastructure et la contribution des CFF.

Le graphique ci-après présente le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure (compte 1993 en mio. de fr.).

Figure 8

Compte de résultats d'entreprise

Charges 1)	(6377,2)	
Frais de personnel		Parts (1296,9)
Frais de choses		
Amortissements		
Intérêts		
Dépenses d'invest. non activables		
Autres charges		
Contrib. d'infrastructure 4)	(0)	
<hr/>		
Excédent des produits		

Produits	(6279,2)	
Trafic-voyageurs/		Prestations pour compte de résultats d'infra. 3)
Trafic-marchandises		
Indemnité		
Produits accessoires		
Propres prestations (compte invest., magasin)		
Autres produits		
		(1296,9)
<hr/>		
Déficit	98,0	

Compte de résultats d'infrastructure

Charges 2)	(1296,9)
Amortissements	
Intérêts	
Entretien ordinaire	
Dépenses d'invest. non activables	

Produits	
Contrib. d'infrastructure CFF 5) (0)	
Prest. d'infra. Confédération 6)	(Solde: 1296,9)

N36756

Arrêté fédéral sur les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993

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 fédérale du 23 juin 1944¹⁾
sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1993;
vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le conseil
d'administration des CFF le 30 mars 1994;

vu le message du Conseil fédéral du 20 avril 1994²⁾,

arrête:

Article premier

¹ Les comptes de 1993 et le bilan des Chemins de fer fédéraux au 31 décembre
1993 sont approuvés.

² Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993 est approuvé.

Art. 2

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

N36756

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1994 II 1249

Arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public

Modification du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu le message du Conseil fédéral du 20 avril 1994¹⁾,
arrête:

I

L'arrêté fédéral du 9 octobre 1986²⁾ fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public est modifié comme il suit:

Art. 8, 3^e al.

³ La durée de validité de l'arrêté est prorogée jusqu'à la fin de 1997 au plus tard.

II

¹ Le présent arrêté est de portée générale. Il n'est cependant pas sujet au référendum, vu l'article 7, lettre d, de la loi fédérale du 23 juin 1944³⁾ sur les Chemins de fer fédéraux.

² Il entre en vigueur le 1^{er} janvier 1995.

N36756

¹⁾ FF 1994 II 1249

²⁾ RS 742.37

³⁾ RS 742.31

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1993 et la prorogation de l'arrêté fédéral sur le mandat de prestations 1987 du 2 avril 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	23
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.022
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	14.06.1994
Date	
Data	
Seite	1249-1274
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 790

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.