

**Message
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1983**

du 3 novembre 1982

Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, un projet d'arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1983 et vous proposons de l'approuver.

Veuillez agréer, Madame et Monsieur les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

3 novembre 1982

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Honegger
Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le budget des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) pour 1983 prévoit des charges de 3757,6 millions de francs et des produits de 3365,0 millions, donc un déficit de 392,6 millions. Compte tenu des mesures financières figurant dans le mandat de prestations, le déficit prévisible s'alourdit de 90,7 millions par rapport au budget pour 1982. Le trafic voyageurs devrait augmenter dans une faible mesure. Dans le secteur des marchandises, on s'attend à une nouvelle baisse du volume de transport en raison de la conjoncture défavorable, des itinéraires de contournement et de la concurrence de la route. Pour des raisons tenant à la compétitivité du rail, cette évolution ne peut être enrayée que partiellement au moyen des adaptations de prix.

Le volume des investissements pour les immeubles, installations et véhicules est estimé à 825 millions de francs. Du fait, notamment, du renchérissement, ce montant dépasse de 80 millions celui qui figure dans le budget pour 1982.

Aux termes du mandat de prestations, les CFF présentent pour la première fois un plan financier et des investissements. Celui-ci se rapporte aux années 1984/85 et table sur des mises de fonds brutes de 850 et de 900 millions respectivement. Le compte de résultats, qui repose sur diverses prévisions et sur divers objectifs, enregistre un excédent de charges s'élevant à 465 millions en 1984 et à 477 millions en 1985.

Etant donné cette situation, de nouvelles mesures de gestion revêtent une importance primordiale pour améliorer les résultats. L'équilibre des comptes ne sera toutefois pas possible si les distorsions de concurrence entre le rail et la route ne sont pas éliminées conformément aux recommandations de la CGST.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le 4 octobre 1982, le conseil d'administration des CFF nous a soumis le budget pour l'année 1983 et, pour la première fois, le plan financier et des investissements pour 1984/85, prescrit par l'article 8, 2^e alinéa, de l'arrêté fédéral fixant les principes du mandat de prestations (RO 1982 310). Nous commenterons ci-après les budgets des comptes de construction, d'exploitation et de pertes et profits. Un chapitre spécial est consacré au plan financier et des investissements. Nous nous contentons d'expliquer les données principales et vous renvoyons, pour les détails, au rapport des CFF.

Le budget 1983 prend pour la première fois en considération les retombées du mandat de prestations, entré en vigueur le 1^{er} janvier 1982. En vue de permettre la comparaison, les rubriques suivantes du budget 1982 ont été adaptées: indemnisation pour les prestations de service public non rentables, aide initiale pour le ferroutage et frais financiers.

12 Compte de construction

	Comptes					Budgets	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
	en millions de francs						
Immeubles et installations	597,1	541,9	497,2	485,0	538,2	541,2	616,9
- Transformations et extensions des installations ferroviaires	497,9	437,2	430,4	428,0	475,5	463,3	528,4
- Usines électriques	74,1	73,4	38,4	38,0	40,6	53,2	56,4
- Ateliers	16,5	16,8	19,6	9,4	9,8	10,0	12,6
- Biens mobiliers	8,6	14,5	8,8	9,6	12,3	14,7	19,5
Véhicules	220,3	140,2	154,6	165,3	187,7	199,8	198,1
Imprévus	—	—	—	—	—	4,0	10,0
Total	817,4	682,1	651,8	650,3	725,9	745,0	825,0

Le volume d'investissement pour 1983 s'établit à 825 millions de francs et dépasse de 80 millions la somme budgétisée pour l'année en cours. Etant donné que les investissements annuels grèvent fortement les comptes par le biais des amortissements ainsi que des frais financiers et d'entretien, les CFF continuent de faire preuve de réserve dans leur politique en la matière. Les fonds disponibles sont donc utilisés en priorité pour renouveler les installations, améliorer constamment la sécurité et achever les travaux ou acquisitions en cours.

Les nouveaux projets, au nombre de 51, nécessiteront une mise de fonds de 358,7 millions, dont 79 millions – soit à peine 10 pour cent des dépenses de construction – seront dépensés au cours de l'exercice. Ces investissements répondent à long terme à l'intérêt de l'entreprise, car ils ont été sélectionnés selon de sévères critères.

Près des trois quarts du montant du budget concernent les immeubles et les installations. La mise de fonds prévue pour la transformation et l'extension des installations ferroviaires dépasse de 65,1 millions le montant figurant au budget 1982. Cet accroissement est dû, pour une large part, à la rubrique «construction de nouvelles lignes et doublement de voies», dont le montant fait un bond de 29,7 millions. Les fonds affectés à la transformation et à l'extension de gares et de bâtiments de service s'accroissent de 18,6 millions. Ceux qui sont réservés au perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie s'amplifient de 13,9 millions. Enfin, le renouvellement des voies et branchements requiert 2,9 millions supplémentaires.

Au chapitre de la construction de nouvelles lignes et du doublement de voies, les principaux projets se rapportent au raccordement ferroviaire de l'aéroport de Genève, ainsi qu'aux lignes de jonction et aux doubléments de voie à Sargans ainsi que dans la région de Zurich. La somme prévue pour la transformation et l'extension de gares et de bâtiments de service sert surtout à achever les ouvrages déjà commencés. Les projets les plus importants concernent les gares de Genève, Chiasso, Lucerne, Rapperswil, Wetzikon et Zurich, ainsi que le centre de formation «Löwenberg» près de Morat. Le budget attribue 22,2 millions à la suppression de passages à niveau dans le cadre du programme à long terme. Par ailleurs, il est prévu de renouveler 160,7 km de voies (162,5 km en 1982) et 549 branchements (556), ce qui reviendra à 93,4 millions.

Les sommes affectées aux usines électriques se répartissent de la manière suivante: 9,6 millions de francs pour les centrales électriques et les stations de convertisseurs, 26,5 millions pour les lignes de transport et 20,3 millions pour les sous-stations. Le montant accordé aux ateliers (12,6 mio. fr.) est destiné à la rationalisation de l'entretien des véhicules, conformément au programme à long terme. L'acquisition de mobilier, de machines et d'ustensiles (19,5 mio. fr.) englobe non seulement l'équipement informatique, les véhicules routiers pour la manutention des marchandises et les autres véhicules de service, mais aussi – et surtout – les imprimeuses de guichet et les distributeurs automatiques de billets. Le montant prévu pour l'achat de véhicules est inférieur de 1,7 million à l'estimation du budget 1982. Les dépenses pour les voitures à voyageurs et les fourgons postaux s'alourdissent de 18,4 millions, alors que les investissements pour les véhicules moteurs (- 8,2 mio. fr.), pour les wagons à marchandises et les véhicules de service (- 10,6 mio. fr.) ainsi que pour les bateaux (- 1,3 mio. fr.) régressent. Dans la somme de 198,1 millions affectée à l'achat du matériel roulant, 161,9 millions échoient aux livraisons en cours et 36,2 millions à de nouveaux achats. Les nouvelles commandes de véhicules provoquent une dépense totale de 190 millions.

13 Compte d'exploitation

	Comptes					Budgets	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ¹⁾	1983 ²⁾
en millions de francs							
Produits d'exploitation	2308,8	2363,4	2444,2	2651,6	2661,3	3241,0	3336,0
- Produits de transport	1828,7	1837,3	1902,8	2071,4	2072,8	2286,0	2350,0
- voyageurs	842,2	863,0	868,2	942,5	966,6	1056,0	1128,0
- marchandises	986,5	974,3	1034,6	1128,9	1106,2	1230,0	1222,0
- Produits accessoires	285,1	276,1	291,4	311,2	319,5	335,0	360,0
- Indemnisation pour les prestations de service public non rentables	195,0	250,0	250,0	269,0	269,0	610,0	618,0
- Aide initiale pour le ferroutage	—	—	—	—	—	10,0	8,0
Charges d'exploitation	2298,0	2296,4	2336,0	2480,3	2624,0	2832,2	3002,8
- Frais de personnel ¹⁾	1715,6	1715,0	1751,5	1835,4	1956,2	2125,6	2238,1
- Frais de choses ²⁾	582,4	581,4	584,5	644,9	667,8	706,6	764,7
Excédent des charges d'exploitation	10,8	67,0	108,2	171,3	37,3	408,8	333,2

¹⁾ Sans les dépenses qui apparaissent au compte de profits et pertes.

²⁾ Selon les instructions de l'Office fédéral du personnel, les dépenses pour les ouvriers d'entrepreneurs (qui ne sont pas employés directement par les CFF) doivent, depuis 1979, être comptabilisées à la rubrique des frais de choses. Afin que les données puissent être comparées, nous avons adapté les chiffres des tableaux à partir de 1977.

³⁾ Y compris les adaptations nécessitées par le mandat de prestations.

Le montant des produits s'élève à 3336,0 millions de francs et celui des charges à 3002,8 millions; il en résulte un excédent de 333,2 millions, soit une détérioration de 75,6 millions par rapport au budget 1982. Grâce à l'augmentation de l'indemnité compensatrice et à l'aide initiale pour le ferroutage (+ 357 mio. fr. au total), l'excédent d'exploitation dépasse de 295,9 millions celui qui figure dans les comptes de 1981. Comme par le passé, les produits et les charges dénotent différents taux de croissance. Alors que les produits budgétisés, à l'exclusion de l'indemnité compensatrice et de l'aide initiale pour le ferroutage, progressent de 317,7 millions (+ 13,3%) par rapport aux comptes de 1981, les charges prévues s'alourdissent de 378,8 millions (+ 14,4%).

Environ 75 pour cent des charges sont imputables aux frais de personnel. La planification table sur un effectif de 39 481 collaborateurs, soit 690 de plus qu'en 1981. Les services de la traction (+ 376 agents), des gares (+ 146) et de l'accompagnement des trains (+ 128) sont ceux qui enregistrent les plus fortes hausses. La réduction de la durée du travail, que nous avons décidée, exigera en tout l'engagement de 1300 personnes. 355 apprentis et candidats au service des trains sont prévus à ce titre dans le budget 1983. Les autres postes supplémentaires sont dus au recrutement accru, nécessité par les départs pour raison d'âge. En outre, les prestations supplémentaires liées à l'horaire cadencé

se répercutent pleinement pour la première fois sur les effectifs. La diminution du nombre des agents de l'administration et des services centraux (- 70 unités) est une première conséquence du réexamen de l'organisation de ce secteur, projet qui figure au programme d'action 1982-1984.

Le renforcement de l'effectif entraîne une charge supplémentaire de 23,2 millions de francs. Par rapport aux comptes de 1981, la principale augmentation des charges de personnel provient de la compensation du renchérissement (+ 213,8 mio. fr.) et du relèvement des salaires réels en 1982 (+ 80,4 mio. fr.). La hausse des dépenses de choses s'explique surtout par le renchérissement général constaté dans les achats de matériel et dans les prestations de tiers. De plus, une forte progression apparaît dans les locations de véhicules, les prestations d'exploitation fournies par des tiers et les achats de courant de traction.

Les produits de transport budgétisés dépassent de 277,2 millions de francs les recettes réalisées en 1981. Le trafic voyageurs rapportera 161,4 millions supplémentaires et le trafic marchandises 115,8.

Dans le secteur des voyageurs, l'augmentation des produits repose sur l'hypothèse d'une hausse du nombre des personnes transportées (+ 4,5%), notamment en raison de l'application de l'horaire cadencé. Des recettes complémentaires de 116 millions sont en outre escomptées à la faveur du relèvement tarifaire du 1^{er} mars 1982 et de celui qui est prévu pour le 28 avril 1983. Dans le secteur des marchandises, il faut s'attendre à ce que le tonnage de 1983 soit inférieur de 1,2 pour cent à celui de 1981, en raison de la situation conjoncturelle défavorable. Les recettes supplémentaires budgétisées seront réalisées au moyen des adaptations tarifaires de 1982 et 1983.

Les produits accessoires devraient s'améliorer de 40,5 millions (+ 12,7%) par rapport à 1981, étant donné que l'on prévoit une augmentation du chiffre d'affaires et des adaptations tarifaires, celles-ci étant imputables au renchérissement. Les recettes supplémentaires proviendront des prestations d'exploitation en faveur de tiers (+ 12,9 mio. fr.), des fermages et loyers (+ 11,2 mio. fr.), des fournitures et prestations assurées pour des tiers (+ 8,8 mio. fr.) et d'autres produits (+ 7,6 mio. fr.).

L'indemnité compensatrice pour les services non rentables a été modifiée en 1982 par l'application du mandat des CFF. Les 618 millions prévus pour 1983 se répartissent de la manière suivante: 493 millions pour le trafic régional des voyageurs et 125 millions pour les envois de détail. L'aide initiale pour les frais de ferroutage non couverts, qui figure également dans le mandat des CFF, est budgétisée à 8 millions.

Aux termes de l'article 3, 3^e alinéa, du mandat de prestations, le Conseil fédéral, chaque année, adapte au préalable à l'évolution en cours le montant de l'indemnité pour les prestations de service fournies dans le transport régional des voyageurs, la première fois pour 1983. A cet effet, il a tenu compte des répercussions du relèvement des salaires réels au 1^{er} janvier 1982, du renchérissement et de la hausse des tarifs. Le nouveau montant de l'indemnité passe ainsi de 460 à 493 millions de francs.

14 Compte de profits et pertes

	Comptes					Budgets	
	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ¹⁾	1983 ¹⁾
	en millions de francs						
Produits	114,9	183,9	219,8	285,5	169,4	539,6	470,6
- Excédent d'exploitation	10,8	67,0	108,2	171,3	37,3	408,8	333,2
- Amortissements et intérêts inclus dans les charges d'ex- ploitation, autres produits ..	104,1	116,9	111,6	114,2	132,1	130,8	137,4
Charges	803,2	806,5	844,2	879,0	929,8	841,5	863,2
- Amortissements des immobi- lisations	340,3	344,9	384,6	403,6	426,9	445,4	462,3
- Frais financiers	329,9	326,4	328,7	336,1	348,5	220,9	220,6
- Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, allocations de ren- chérissement aux bénéficiai- res de rentes	128,9	133,0	128,9	137,3	151,6	172,8	177,9
- Autres charges	4,1	2,2	2,0	2,0	2,8	2,4	2,5
Déficit de l'exercice	688,3	622,6	624,4	593,5	760,4	301,9	392,6

¹⁾ Y compris les adaptations nécessitées par le mandat des CFF et l'augmentation du capital de dotation.

Le budget du compte de profits et pertes présente un déficit de 392,6 millions de francs. La comparaison avec l'exercice 1981, abstraction faite des mesures résultant du mandat de prestations et de l'augmentation du capital de dotation, aboutit à un déficit supérieur de 132,3 millions. L'excédent de charges budgétisé pour 1982 est dépassé de 90,7 millions.

Par rapport aux comptes de 1981, l'augmentation de 35,4 millions au chapitre des amortissements est due à l'accroissement des investissements d'environ 600 millions pour chacune des années 1981 et 1982. Le taux moyen d'amortissement des immeubles, installations et véhicules (3,5%) reste inchangé. Grâce à la conversion de prêts de la Confédération s'élevant à 2200 millions en capital de dotation non rémunéré, les frais financiers régresseront de 143,1 millions. L'augmentation nette de 15,2 millions est due principalement aux besoins accrus de capitaux de tiers pour les investissements. Ces besoins sont surtout couverts par les prêts de la Confédération, ainsi que par les engagements à long terme de la caisse de pensions et de secours. La part des frais financiers résultant des engagements à court terme est de 21,5 pour cent.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, de même que les allocations de renchérissement servies aux bénéficiaires de rentes s'alourdissent de 26,2 millions en raison du renchérissement.

15 Plan financier et des investissements 1984/1985

Aux termes de l'article 8, 2^e alinéa, du mandat de prestations, les CFF sont tenus de présenter simultanément à l'Assemblée fédérale leur budget et une

planification pluriannuelle. Le plan financier et des investissements pour 1984 et 1985 se compose des chapitres: objectifs de l'entreprise, plan des investissements, plan financier et plan de financement. A l'avenir, les CFF ont l'intention de préparer un plan des investissements s'étendant sur une période de plus de deux ans, comme ils le font déjà pour la prévision à moyen terme. Cet objectif n'a pas encore été réalisé parce que d'importants concepts (p. ex. ceux qui sont afférents au trafic par wagons complets et au trafic de détail) sont toujours à l'étude et que les conclusions qui en résulteront pour la stratégie à suivre ne seront disponibles qu'au début de la prochaine planification. Par ailleurs, les objectifs de l'entreprise, qui figurent pour la première fois dans le rapport des CFF «Plan financier et des investissements 1984/85» du 4 octobre 1982, n'ont pas encore fait l'objet de discussions au sein de l'administration fédérale. Cela étant, nous avons uniquement approuvé le plan financier et des investissements au sens étroit du terme (ch. 152 à 154) et l'avons transmis, pour information, au Parlement. Nous nous prononcerons ultérieurement sur les objectifs de l'entreprise, y compris sur la planification de la capacité.

151 Objectifs de l'entreprise

L'octroi du mandat a permis de remanier et de préciser la politique de l'entreprise. Les objectifs supérieurs des CFF ont été définis en fonction de cette orientation, compte tenu du programme d'action 1982-1984. Il en résulte les objectifs suivants pour les prochaines années:

- Réduction des déficits au moyen de nouvelles économies, d'améliorations de l'offre et d'une politique tarifaire souple,
- Amélioration supplémentaire des résultats par des mesures structurelles telles que la rationalisation des lignes régionales, la transformation de nouvelles gares en stations sans personnel permanent et la révision de l'offre,
- Investissements permettant de renouveler et d'aménager l'appareil de production selon les dispositions légales,
- Renforcement de la gestion.

152 Plan des investissements

En raison de la planification d'entreprise, les installations fixes (infrastructure ferroviaire, usines électriques, ateliers) et les véhicules bénéficieront de mises de fonds s'élevant à 850 millions de francs en 1984 et à 900 millions en 1985. Outre le renouvellement systématique des installations et des véhicules, et les investissements visant à rationaliser l'appareil de production, l'accent est mis sur les projets destinés à accroître la capacité conformément aux objectifs déterminés pour le trafic voyageurs et marchandises.

Investissements	Budget	Plan financier	
	1983	1984	1985
	en millions de francs		
Installations ferroviaires (y compris les biens mobiliers)	548	542	576
Usines électriques	56	69	72
Ateliers	13	16	17
Véhicules	198	213	225
Imprévus	10	10	10
Total	825	850	900

La majeure partie des fonds sera utilisée pour achever les travaux commencés les années précédentes. De nouveaux projets, déclenchant des investissements de 665 et 748 millions de francs, seront mis en chantier en 1984 et en 1985. Les dépenses engagées lors de chacune de ces années se monteront respectivement à 100 et à 88 millions.

153 Plan financier

Etabli en fonction du trafic ainsi que des prestations d'exploitation et de l'effectif du personnel prévus, le compte de résultats fournit des renseignements sur ce que les CFF envisagent d'entreprendre.

Pour le trafic-voyageurs, ce plan table sur un nombre de voyageurs à peu près équivalent, mais sur un parcours par personne augmentant en moyenne de 1,4 pour cent par année. Pour le trafic-marchandises, il mise sur un accroissement de volume de 1,6 pour cent par année.

Les prestations d'exploitation prévues sur la base des conceptions correspondant à ces deux genres de trafic, et qui sont nécessaires pour l'acheminement des volumes pronostiqués, passeront de 110,3 millions de km en 1983 à 111,6 millions de km en 1985. Pour les années 1984 et 1985, la limite supérieure de l'effectif du personnel a été fixée à 39 300 et 39 000 unités respectivement. En raison de la réduction de la durée du travail, il y aura lieu d'engager 1300 personnes d'ici à 1986, dont 975 au cours de la période considérée.

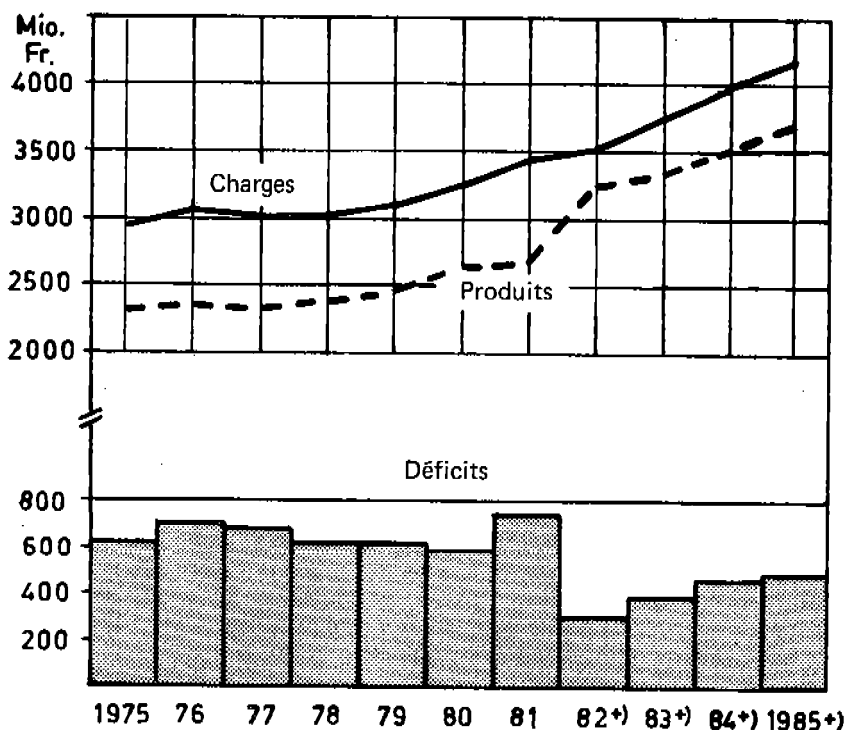
Compte de résultats	Budget	Plan financier	
	1983	1984	1985
	en millions de francs		
Produits	3365	3525	3677
- Produits de transport	2350	2476	2620
- Indemnité compensatrice et aide initiale pour le ferroutage	626	647	640
- Autres produits	389	402	417
Charges	3758	3990	4154
- Frais de personnel	2416	2575	2664
- Frais de choses	659	697	731
- Amortissements, frais financiers	683	718	759
Excédent des charges	393	465	477

Le compte de résultats repose sur diverses prévisions et sur divers objectifs ainsi que sur un renchérissement moyen estimé à quatre pour cent. Par rapport à 1983, les produits sont censés progresser de 4,5 pour cent par année, la part des recettes de transport étant d'environ 70 pour cent. Quant aux charges, on prévoit une hausse annuelle moyenne de 5,4 pour cent comparativement à l'année de référence. Etant donné que les charges s'accroissent plus rapidement que les produits, les déficits passeront de 393 millions de francs en 1983 à quelque 470 millions en 1984 et 1985, le degré de couverture des coûts s'inscrivant à 88 pour cent pour chacune de ces deux années.

Le plan financier des CFF ne correspond pas entièrement à celui de la Confédération. Les différences se montent à 175 millions de francs pour 1984 et à 109 millions pour 1985. Sur le plan formel, elles s'expliquent par le fait que les deux planifications n'ont pas été terminées au même moment. En effet, le budget et le plan financier des CFF reposent sur l'estimation des résultats des huit premiers mois de 1982, alors que le plan financier de la Confédération, mis au net au milieu du mois d'août 1982, table sur des chiffres plus anciens. Il est prévu de coordonner davantage les travaux d'élaboration des prévisions.

Quant au fond, les écarts résultent surtout des estimations moins optimistes concernant les produits du trafic marchandises. L'actualisation, au printemps 1983, de la planification des CFF montrera si les diverses hypothèses se rapprochent l'une de l'autre, l'évolution conjoncturelle étant déterminante en la matière. Quoi qu'il en soit, nous mettrons tout en œuvre pour que les mesures prescrites par le mandat de prestations en vue de la rationalisation de l'exploitation et de l'amélioration des résultats soient réalisées aussi rapidement que possible. Le budget des CFF que nous vous présentons dans ce message, traduit déjà les premiers résultats de ces efforts, puisque soixante-dix postes ont été supprimés dans les services administratifs.

Evolution des charges, des produits et des déficits



- ⁺) Répercussions du mandat de prestations et de l'augmentation du capital de dotation:
- Accroissement de l'indemnité pour les prestations de service public
 - Aide initiale pour le ferroutage
 - Allègement des frais financiers

154 Plan de financement

Origine des fonds	Budget	Plan financier	
	1983	1984	1985
	en millions de francs		
Amortissements, dépenses de construction ne pouvant être portées à l'actif	579	608	641
Fonds de la caisse d'épargne	20	20	20
Fonds de la caisse de pensions et de secours ..	125	125	150
Augmentation des prêts de la Confédération ..	96	312	171
Couverture du déficit de l'année précédente ..	485	393	465
Total	1305	1458	1447

Utilisation des fonds	Budget 1983	Plan financier 1984	1985
	en millions de francs		
Investissements	825	850	900
Participations, achat de terrains à titre prévisionnel, etc.	35	30	30
Remboursement de capitaux	52	113	40
Déficit	393	465	477
Total	1305	1458	1447

2 Partie spéciale

Le nouveau calcul de l'indemnité compensatrice, effectué à la faveur du mandat et en fonction du transport régional des voyageurs, ainsi que l'aide initiale pour le ferroutage et la réduction des intérêts résultant de l'augmentation du capital de dotation se répercutent sur le budget des CFF pour 1983. Malgré cet allègement de 500,1 millions de francs, le déficit restant (392,6 mio. fr.) reflète la situation financière de l'entreprise, toujours aussi précaire, qui exige impérieusement d'autres diminutions des coûts, ainsi que des produits supplémentaires. Nous avons souligné à maintes reprises les causes de cette évolution, notamment les distorsions de la concurrence, le renchérissement, les fluctuations de la conjoncture et le renforcement de la concurrence provoqué par l'extension du réseau des routes nationales.

Après l'approbation du mandat de prestations par le Parlement, la situation du trafic voyageurs et marchandises se présente de la manière suivante, étant donné le compte des coûts de transport pour 1980:

Dans l'optique actuelle, les CFF peuvent, même avec l'horaire cadencé, couvrir tous les frais du transport des voyageurs à longue distance, y compris ceux des bagages, conformément à l'objectif du mandat précité. Les trains régionaux, en revanche, ne couvrent que 30 pour cent de leurs coûts. Les indemnités que la Confédération est appelée à verser pour le trafic régional doivent, dans la mesure du possible, être limitées grâce à une offre rationnelle et favorable à la clientèle. Pour atteindre cet objectif, il y a lieu d'utiliser de manière optimale toutes les possibilités offertes par le marché au niveau des prix. C'est pourquoi il est prévu d'avancer à la fin du mois d'avril 1983 le relèvement différencié des tarifs qui n'était envisagé à l'origine que pour l'automne de la même année.

Par l'horaire cadencé, les CFF ont développé de 21 pour cent en moyenne leur offre afférente au trafic voyageurs. Les premières expériences qui ont été faites montrent que cette nouveauté donne satisfaction, malgré des exigences élevées sur le plan de la technique et de l'exploitation. Dans l'ensemble, les réactions de la clientèle sont positives. Par ailleurs, il semble prématuré de tirer des conclusions de l'évolution plutôt décevante du trafic durant la phase de démarrage. Il faut pour cela disposer d'une période un peu plus longue et de l'analyse systématique d'enquêtes particulières. La progression prévue du

nombre des personnes transportées, estimée à 4,5 pour cent par rapport à 1981, doit notamment être envisagée dans cette optique. Les CFF continueront d'adapter leur offre aux exigences du marché, au gré des conditions fixées par leur mandat. L'horaire d'hiver 1982/83 prend déjà en considération les modifications qui s'imposent, généralement sur le plan local. Des corrections un peu plus importantes sont prévues pour le printemps de 1983.

La situation économique dans le secteur des marchandises est préoccupante. Jusqu'en 1974, le trafic par wagons complets couvrait ses coûts et produisait d'importants excédents permettant d'éponger les pertes des autres services. Depuis lors, le degré de couverture des coûts n'a cessé de se dégrader. En 1980, il n'atteignait plus que 78 pour cent. Les CFF ont encore un long chemin à accomplir avant de pouvoir satisfaire à l'exigence du mandat de prestations selon laquelle tous les frais du trafic par wagons complets doivent, dans la mesure du possible, être de nouveau couverts d'ici à 1986. Cette situation peu réjouissante découle principalement de modifications structurelles du système des transports. La construction des autoroutes en Suisse et à l'étranger accroît constamment la productivité et la qualité des prestations du trafic routier lourd et augmente sa compétitivité tant sur le plan suisse qu'au niveau international. Relevons à cet égard que dans l'axe nord-sud, la capacité insuffisante des chemins de fer adjacents entrave fréquemment la capacité concurrentielle du rail et provoque un amenuisement des courants de trafic.

La couverture des coûts du trafic par wagons complets d'ici à 1986 est un objectif difficile à atteindre par les CFF. Ceux-ci devront donc tirer parti de la liberté accrue qui leur a été accordée, et prendre toutes les mesures adéquates. Les adaptations tarifaires prévues pour 1983 permettront d'améliorer sensiblement les produits. De plus, les CFF révisent leur politique quantitative et tarifaire, et formulent également une nouvelle stratégie de l'offre. Par ailleurs, ils revoient celle du trafic de détail, où le degré de couverture des coûts ne s'élève qu'à 39 pour cent (selon le compte des coûts de transport de 1980). L'organisation de ce service sera modifiée de manière à conserver au rail l'acheminement des colis qui est étroitement lié au trafic par wagons complets, ce dernier étant intéressant du point de vue économique. Les résultats de ces deux genres de trafic seront disponibles à la fin de 1982.

En vertu du premier article du mandat de prestations, les CFF sont tenus d'équilibrer leurs comptes selon les principes d'une saine gestion. Cet objectif présuppose notamment que les investissements soient opérés d'après des critères relevant de l'économie d'entreprise. Les CFF s'efforcent de mettre en œuvre les nouveaux projets en observant de sévères règles de gestion. Certains investissements conduisent à une détérioration financière de leurs comptes. Cela se produit surtout lorsqu'ils doivent procéder à des mises de fonds dictées par des considérations inhérentes à l'économie régionale. Il importe de modifier cette situation en accroissant la participation financière des tiers, comme le prévoient la loi sur les CFF et la CGST.

Les impératifs de l'économie d'entreprise doivent cependant céder le pas quand il s'agit d'améliorer la sécurité de l'exploitation ferroviaire, notamment lors de la suppression des passages à niveau. Nous soutenons tous les efforts visant à remplacer ces passages par des ouvrages dénivelés ou à les doter de barrières

automatiques. Dans ce contexte, il faut accorder une attention particulière à la sûreté des installations desservies manuellement. Les CFF ont été chargés d'élaborer un programme des travaux qui doivent être exécutés d'urgence.

Conformément à l'article 8 du mandat de prestations, le budget des CFF pour 1983 est pour la première fois assorti d'un plan financier et des investissements pour les années 1984 et 1985. Les résultats sont peu réjouissants. L'excédent probable des charges annuelles devrait, durant la période considérée, se situer à environ 470 millions de francs, compte tenu du mandat précité. Etant donné ces résultats de planification, il n'est donc pas possible d'atteindre l'objectif visé par ledit mandat, à savoir améliorer la situation financière de l'entreprise.

Du fait de ces prévisions, d'autres mesures de gestion revêtent une importance primordiale pour améliorer les résultats. Les CFF doivent utiliser entièrement la marge de manœuvre qui leur a été accordée. Leurs efforts porteront essentiellement sur les points suivants:

- Projet inclus dans le programme d'action 1982 à 1984

Dans ce domaine, les enquêtes seront particulièrement intensifiées quant à la nouvelle réglementation des processus de gestion et de décision, ainsi qu'au sujet de la révision de l'organisation des services centraux. On s'attend à ce que ces deux mesures améliorent les résultats. Nous ferons rapport à ce propos dans notre message sur les comptes et le rapport de gestion des CFF pour 1982;

- Révision des conceptions du trafic par wagons complets et du trafic de détail;

- Mesures tirées du Rapport 1977 «Nouvelles conceptions possibles de l'offre des CFF et mesures d'accompagnement». On envisage notamment de transformer encore 70 à 80 gares en stations sans personnel permanent, et de poursuivre la rationalisation des lignes régionales ou de transformer leur mode d'exploitation lorsqu'elles écoulent un faible trafic;

- Révision des projets d'investissement à long terme.

Les améliorations financières réalisables avec ces mesures ne peuvent pas encore être chiffrées. On peut toutefois supposer qu'elles ne permettront pas d'équilibrer les comptes de l'entreprise. Un tel résultat exige un système de transport ordonné. Pour y parvenir, il importe de réaliser les recommandations de la CGST. Cette remarque s'applique particulièrement à l'élimination des distorsions de concurrence entre le rail et la route, exigée par ladite conception, à la redevance couvrant les coûts du trafic lourd, à l'harmonisation de la durée du travail des chauffeurs de poids lourds, ainsi qu'au contrôle accru du respect des dispositions légales concernant la durée du travail, les charges et les vitesses maximales. La concrétisation de ces mesures aurait certainement un effet positif sur les résultats comptables des CFF.

**Arrêté fédéral
approuvant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1983**

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et les propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 4 octobre 1982;

vu le message du Conseil fédéral du 3 novembre 1982¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1983 est approuvé; il comprend:

1. le budget du compte de construction, s'élevant à 825 millions de francs, dont 708 millions à la charge du compte des immobilisations et des amortissements, et 117 millions à celle du compte d'exploitation;
2. le budget du compte d'exploitation, se montant, en produits, à 3336 millions et, en charges, à 3002,8 millions, et se soldant par un excédent d'exploitation de 333,2 millions;
3. le budget du compte de profits et pertes, s'établissant à 470,6 millions aux produits et 863,2 millions aux charges, et se soldant par un déficit présumé de 392,6 millions.

² Le budget 1983 tient compte de la création des 355 postes qu'exige la réduction de la durée du travail prévue pour le 1^{er} janvier 1984.

Art. 2

Il est pris acte du plan financier et des investissements 1984/85 des Chemins de fer fédéraux.

Art. 3

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

27888

¹⁾ FF 1982 III 707

Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1983 du 3 novembre 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	23.11.1982
Date	
Data	
Seite	707-721
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 548

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.