

83.057

**Message  
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux  
pour 1984**

du 2 novembre 1983

---

Messieurs 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 1984 et vous proposons de l'approuver.

Par la même occasion, nous vous proposons de classer l'intervention parlementaire ci-après:

1983 M 83.003 Renforcement de l'économie. Mesures.  
(N et E 17. 3. 83, Commission du Conseil des Etats)

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

2 novembre 1983

Au nom du Conseil fédéral suisse:

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

---

## Vue d'ensemble

*Le budget 1984 des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) apparaît pour la première fois sous une forme entièrement nouvelle: celle du compte de résultats d'entreprise. Ce compte prévoit des charges de 4131,3 millions de francs et des produits de 3668,7 millions, donc un excédent de dépenses de 462,6 millions. S'établissant à 913 millions, les dépenses nettes du compte des investissements dépassent à peine en termes nominaux celles qui figurent dans le budget pour 1983.*

*Par rapport au compte de 1982, le déficit budgétisé représente une amélioration de 35,8 millions de francs. Ce résultat est imputable à l'accroissement de l'indemnité pour les prestations de service public, y compris l'aide initiale pour le ferroutage (57 mio. fr.), ainsi qu'aux transferts du compte de résultats au compte des immobilisations (57 mio. fr.), qui découlent du nouveau système de gestion financière et de comptabilité des CFF. Par ailleurs, les dépenses s'alourdissent de 248,2 millions, notamment en raison du renchérissement. Les recettes supplémentaires prévues se montent à 170 millions. Pour le secteur des voyageurs, on s'attend à une légère augmentation du nombre des personnes transportées, alors que dans le secteur des marchandises, on table sur un léger recul du volume acheminé, compte tenu des perspectives conjoncturelles toujours incertaines.*

*Les objectifs de la politique d'entreprise, qui ont été redéfinis lors de l'attribution du mandat de prestations, figurent dans le plan financier et le plan des investissements pour 1985 et 1986. Les projets d'investissement absorberont 947 millions de francs en 1985 et 923 millions en 1986. Le compte de résultats, fondé sur divers plans et prévisions, accusera un excédent de charges de 470 millions en 1985 et de 490 millions en 1986.*

*Vu les difficultés financières de la Confédération et eu égard à leurs propres intérêts en matière de gestion, les CFF sont tenus d'agir sur les charges et les produits, de manière à réduire le plus possible leurs déficits. La réalisation du programme d'action 1982-1984 et des projets se déroulant en parallèle contribuera, dans une large mesure, à améliorer les résultats.*

*Pour satisfaire à la motion que les Chambres ont adoptée lors des débats sur les mesures de relance de l'économie suisse, nous estimons judicieux de remplacer prochainement par 50 nouvelles voitures unifiées IV les voitures VU III (dites «Swiss-Express»), utilisées dans les trains intercités et qui ne donnent pas satisfaction sur le plan de la technique et de l'exploitation.*

*Eu égard à l'uniformité de la politique budgétaire de la Confédération, les CFF doivent, eux aussi, renoncer à incorporer le renchérissement dans le gain assuré. Cela étant, le déficit se réduit de 25,4 millions de francs et s'inscrit à 437,2 millions.*

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Introduction

Le conseil d'administration des CFF nous a soumis le 5 octobre 1983 le budget pour 1984, ainsi que le plan financier et celui des investissements pour 1985 et 1986. Un nouveau système de gestion financière et de comptabilité ayant progressivement été introduit aux CFF, le budget de 1984 paraît pour la première fois sous une forme complètement différente, celle du compte de résultats d'entreprise. Subdivisé en un compte de résultats et en un compte des investissements, ce dernier fournit des informations pour la reddition externe des comptes et la gestion financière de l'entreprise. Il permet de mieux délimiter les divers genres des coûts et les divers domaines de responsabilité et améliore le contrôle permanent du budget.

L'ancien compte de résultats à deux échelons (compte d'exploitation et compte de profits et pertes) est remplacé par un compte global de résultats à un niveau. Cette présentation est conforme à l'ordonnance du 20 juin 1977 sur la comptabilité des chemins de fer (RS 742.221) et elle répond à l'usage général en matière de publication des comptes. L'ancien compte de construction s'intitulera désormais compte des investissements. Comme par le passé, il sera structuré en fonction des projets et sera en outre établi d'après les mêmes critères de charges et de produits que le compte de résultats. Le nouveau système de gestion financière et de comptabilité a aussi des conséquences quant au fond, étant donné que les investissements seront dorénavant répartis entre le compte des immobilisations et celui de résultats selon des principes partiellement différents. Cela concerne surtout les renouvellements de la superstructure qui, pour des raisons inhérentes à l'économie d'entreprise, seront à l'avenir portés à l'actif du compte des immobilisations. Grâce à ces transferts, le compte de résultats se trouvera allégé de 57 millions de francs.

Nous commenterons ci-après les budgets du compte des investissements et du compte de résultats. La planification financière et celle des investissements sont traitées dans un chapitre spécial. Cela étant, nous nous contentons d'expliquer les données principales et vous renvoyons, pour les détails, au rapport des CFF. A titre de comparaison, les chiffres des comptes de 1982 et du budget 1983 ont été adaptés à la nouvelle présentation.

### 12 Compte des investissements

Le compte des investissements remplace, formellement, l'ancien compte de construction. Il porte sur tous les nouveaux investissements de construction et d'extension, ainsi que sur ceux qui sont destinés au remplacement de parties d'installations autonomes. Il s'agit d'un compte placé avant ceux des immobilisations et des résultats. A la fin de l'année, les dépenses pou-

vant être portées à l'actif seront imputées au compte des immobilisations, le reste grevant le compte de résultats.

Les investissements obèrent fortement le compte de résultats des CFF par le biais des intérêts et des amortissements. C'est pourquoi l'entreprise fait toujours preuve de retenue en la matière. Compte tenu de sévères critères économiques et vu les objectifs de la planification d'entreprise, les fonds sont affectés principalement au remplacement, nécessaire, des installations, ainsi qu'à d'autres mesures de sécurité et de rationalisation. Une partie des 78 nouvelles réalisations a déjà été évaluée d'après les critères de la stratégie des investissements qui a été remaniée. Les nouveaux projets nécessiteront des dépenses de 602,2 millions de francs, dont 76,3 millions en 1984.

## 121 Compte des investissements selon les charges et produits par nature

	Compte	Budgets	
	1982	1983	1984
	en millions de francs		
Matières .....	126,4	146,5	162,1
Prestations de tiers pour les nouvelles constructions .....	554,0	644,2	700,5
Autres prestations de tiers .....	63,1	71,2	71,9
Propres prestations .....	146,1	150,1	145,4
<i>Total des charges</i> .....	<u>889,6</u>	<u>1012,0</u>	<u>1079,9</u>
Produits accessoires .....	63,9	100,0	166,9
Gros entretien à la charge du compte de résultats d'entreprise .....	191,3	204,0	101,0
Investissements actifs à la charge du compte des immobilisations .....	634,4	708,0	812,0
<i>Total des produits</i> .....	<u>889,6</u>	<u>1012,0</u>	<u>1079,9</u>

Le compte des investissements, établi pour la première fois selon la nature des charges et des produits, comporte des dépenses de 1079,9 millions de francs. Après déduction des participations de tiers et de diverses recettes figurant dans les produits accessoires (166,9 mio. fr.), les mises de fonds nettes s'élèvent à 913 millions, dont 101 millions sont comptabilisés comme gros entretien à la charge du compte de résultats d'entreprise et 812 millions comme augmentation de l'actif du compte des immobilisations. Abstraction faite des transferts occasionnés par le nouveau système comptable, les dépenses globales dépassent de 114,3 millions (+ 12,8%) celles qui ont été enregistrées dans les comptes de 1982. Les recettes accessoires comprennent la contribution de 110 millions que le canton de Zurich

alloue pour la construction du réseau express zurichois. Par rapport à 1982, la nouvelle manière de comptabiliser les renouvellements de la superstructure entraîne la diminution du gros entretien et l'augmentation correspondante des investissements pouvant être portés à l'actif.

## 122 Compte des investissements par groupes d'objet

	Compte	Budgets	
		1982	1983
en millions de francs			
Immeubles et installations .....	536,7	616,9	686,3
- Transformation et extension des installations ferroviaires .....	468,2	528,4	593,1
- Biens mobiliers .....	12,4	19,5	21,4
- Usines électriques .....	48,6	56,4	57,7
- Ateliers .....	7,5	12,6	14,1
Véhicules .....	208,4	198,1	214,7
Imprévus .....	-	10,0	12,0
	745,1	825,0	913,0
Entretien des installations (compte d'exploitation) .....	80,6	87,0	-
Total .....	825,7	912,0	913,0

Les trois quarts de la somme du budget concernent les immeubles et installations. Les rubriques «perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie» (+ 60,3 mio. fr.) et «renouvellement des voies et des branchements» (+ 64,6 mio. fr.) enregistrent la plus forte augmentation comparativement à 1982. Les chiffres précités englobent les coûts de rénovation et d'entretien, inscrits pour la première fois dans le compte des investissements. En 1982, ces frais, qui s'élevaient à 80,6 millions, étaient imputés directement à l'entretien des installations. Les fonds réservés à la transformation et à l'extension de gares et de bâtiments de service se réduisent de 20,7 millions. Ceux qui sont destinés à la construction de nouvelles lignes et au doublement de voies s'amplifient de 20,7 millions.

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 doublement de voies dans la région de Zurich (réseau express régional). 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 et Lucerne. Les plus grands nouveaux chantiers sont prévus dans les gares de Winterthour et de Gossau SG. Le budget attribue 25,1 millions de francs à la suppression des passages à niveau dans la mesure où ils ne sont pas en rapport avec les

constructions appartenant au chemin de fer. Les autres points forts du perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie sont constitués par diverses mesures visant à accroître l'efficacité, la pose du bloc de ligne, le réseau interne de télécommunications, ainsi que des rénovations de ponts et de tunnels. Par ailleurs, il est prévu de renouveler 149,9 km (160,7 km en 1983) et 651 branchements (549 en 1983), ce qui reviendra à 164,4 millions de francs.

L'acquisition de mobilier, de machines et d'ustensiles (21,4 mio. fr.) englobe non seulement l'équipement informatique, les véhicules routiers, mais aussi – et surtout – les imprimeuses de guichet et les distributeurs automatiques de billets. Les 57,7 millions de francs affectés aux usines électriques se répartissent de la manière suivante: 11 millions pour les centrales électriques et les stations de convertisseurs, 29,6 millions pour les lignes de transport et 17,1 millions pour les sous-stations. Le montant de 14,1 millions accordé aux ateliers est destiné à la rationalisation de l'entretien des véhicules, conformément au programme à long terme.

Le montant de 214,7 millions prévu pour les véhicules est supérieur de 6,3 millions à la somme enregistrée dans les comptes de 1982. Les dépenses s'alourdissent de 12,4 millions pour les véhicules moteurs et de 33,2 millions pour les voitures à voyageurs et les fourgons à bagages, alors que les investissements pour les wagons à marchandises et les véhicules de service (- 37,3 mio. fr.), ainsi que pour les bateaux (- 2 mio. fr.) sont en diminution. Sur la somme de 182,1 millions affectée aux commandes de matériel roulant, 30,8 millions doivent être réservés pour l'année budgétaire.

### **13 Compte de résultats**

Le nouveau compte de résultats, qui n'est plus divisé en compte d'exploitation et compte de profits et pertes, contient tous les éléments ayant une influence sur l'exercice. Ces derniers sont classés d'après la nature des charges et des produits.

Le déficit budgétisé (462,6 mio. fr.) est inférieur de 35,8 millions à celui de 1982. Cette amélioration résulte de l'augmentation de l'indemnité compensatrice et de l'aide initiale pour le ferroutage (57 mio. fr.), ainsi que des transferts du compte de résultats au compte des immobilisations, prévus dans le nouveau système comptable (57 mio. fr.). Les charges et les produits continueront de se développer à des rythmes différents. Alors que les produits, sans l'indemnité compensatrice et l'aide initiale pour le ferroutage, progressent de 170 millions (+ 4,9%) comparativement à 1982, les dépenses font un bond de 248,2 millions (+ 6,3%). 88 pour cent des dépenses sont couverts par des produits. La comparaison avec le budget 1983 laisse entrevoir une détérioration de 75,2 millions pour 1984. En fait, le déficit de l'année en cours dépassera vraisemblablement de 163 millions les prévisions.

	Compte	Budgets	
	1982	1983	1984
en millions de francs			
Produits de transports .....	2734,6	2976,0	2968,8
- Trafic voyageurs .....	1011,9	1128,0	1129,4
- Trafic marchandises .....	1102,7	1222,0	1162,4
- Indemnité pour les prestations de service public non rentables .....	610,0	618,0	659,0
- Aide initiale pour le ferroutage .....	10,0	8,0	18,0
Produits accessoires .....	407,6	422,6	418,1
Propres prestations pour investissements .....	146,1	150,1	145,4
Prestations pour ordres de magasin ..	98,8	105,1	101,3
Prélèvements sur les provisions .....	13,5	-	-
Produits hors exploitation et extraordinaires .....	41,1	30,4	35,1
<i>Total des produits</i> .....	<i>3441,7</i>	<i>3684,2</i>	<i>3668,7</i>
Charges de personnel .....	2293,8	2362,6	2432,0
Frais de choses .....	783,8	819,4	855,8
Amortissements .....	446,1	463,5	503,3
Intérêts .....	221,1	219,8	235,6
Gros entretien résultant d'ordres d'investissements .....	191,2	204,0	101,0
Constitution de provisions .....	1,5	1,5	1,5
Charges hors exploitation et extraordinaires .....	2,6	0,8	2,1
<i>Total des charges</i> .....	<i>3940,1</i>	<i>4071,6</i>	<i>4131,3</i>
<i>Déficit</i> .....	<i>498,4</i>	<i>387,4</i>	<i>462,6</i>

Cinquante-neuf pour cent des charges inscrites au présent budget se rapportent aux frais de personnel. L'effectif de ce dernier sera de 38 500 collaborateurs, soit 713 de moins qu'en 1982. Outre l'adaptation du nombre des agents à l'évolution du trafic, la révision de l'organisation des services centraux, prévue dans le programme d'action 1982-1984, contribuera à cette évolution. Les projets que la direction générale a terminés à la fin du mois de juillet 1983 entraîneront la suppression de cinq sections et de 38 postes (économie: 3,16 mio. fr.). Les plus grandes compressions de personnel concernent les secteurs suivants: production (- 523), construction, entretien et service des barrières (- 101), services centraux (- 72).

Par rapport à 1982, la réduction de l'effectif procurera un allègement de

33,4 millions de francs. Les frais de personnel augmenteront malgré tout de 138,2 millions, ce qui est imputable principalement à la compensation du renchérissement (135,1 mio. fr.). Les frais de choses attestés sont supérieurs de 72 millions à ceux de 1982. Après la correction due à l'adaptation comptable, les charges supplémentaires atteindront 47,5 millions de francs (+6,1%). Les amortissements dépasseront de 57,2 millions ceux de 1982. Cette somme se décompose comme il suit: 32,1 millions proviennent de l'augmentation des immobilisations en 1982 et 1983, 25 millions de la revalorisation de la superstructure due au nouveau système comptable et 0,1 million des fonds de roulement. Les immeubles, installations et véhicules sont amortis au taux moyen de 3,6 pour cent de leur valeur d'établissement ou d'acquisition. Les intérêts s'accroissent de 14,5 millions en raison des nouveaux besoins de trésorerie découlant des investissements. Le gros entretien résultant d'ordres d'investissements comprend les dépenses non actives du compte des investissements. La mise à l'actif des renouvellements de la superstructure apportera un allègement d'une centaine de millions par rapport à 1982.

Les produits de transport budgétisés dépassent de 234,2 millions ceux qui ont été réalisés en 1982. Cette augmentation se décompose comme il suit: 117,5 millions pour le trafic voyageurs, 59,7 millions pour le trafic marchandises et 57 millions pour l'indemnité compensatrice et l'aide initiale au ferroutage. Dans le secteur des voyageurs, les prévisions sont fondées sur une progression de 2,3 pour cent du nombre des personnes transportées. Les relèvements tarifaires qui ont déjà été effectués en 1982/83 et qui sont prévus pour le 1<sup>er</sup> novembre 1984 apporteront des recettes supplémentaires de 91 millions. Dans le secteur des marchandises, en raison des perspectives conjoncturelles toujours incertaines, on s'attend à un recul du tonnage de 2,9 pour cent par rapport à 1982. Le surcroît de recettes budgétisées sera assuré par des adaptations tarifaires. L'indemnisation des prestations de service public est désormais réglée par le mandat de prestations des CFF. Sur les 659 millions budgétisés, 559 seront destinés au transport régional des voyageurs. L'aide financière pour le trafic de détail sera amputée de 25 millions et elle s'inscrira dès lors à 100 millions. Quant à l'aide initiale pour le ferroutage, également prévue dans le mandat de prestations, le compte spécial, établi pour la première fois pour 1982, fait apparaître un déficit de 18 millions de francs. Ce résultat est beaucoup plus défavorable que prévu.

Nous fixons l'indemnisation du transport régional des voyageurs en fonction du compte des coûts de transport. Le compte de 1978 a servi de base de calcul lors de l'introduction du mandat de prestations 1982. C'est sur cette base que les effets de l'augmentation des salaires réels, des tarifs et du renchérissement ont été pris en considération. Le montant de l'indemnité pour 1984 sera déterminé à l'aide du compte des coûts de transport de 1982.

Par rapport à 1982, les produits accessoires sont censés progresser de 10,5 millions de francs ou de 2,6 pour cent. Les recettes supplémentaires proviendront surtout des prestations d'exploitation pour des tiers

(+7,1 mio. fr.) ainsi que des fermages et loyers (+12,1 mio. fr.). En revanche, on s'attend à une baisse des rentrées aux chapitres de la vente de courant (-8,3 mio. fr.) et de divers produits (-3,1 mio. fr.). Les propres prestations pour les investissements et les prestations pour les ordres de magasins apparaissent pour la première fois au budget. Elles sont tributaires de l'effectif du personnel disponible et restent approximativement au même niveau que dans les comptes des années précédentes.

Les dépenses et produits hors exploitation et extraordinaires englobent avant tout les intérêts actifs et les bénéfices de change qui ne sont pas liés directement à l'exploitation.

## **14 Plan financier et plan des investissements pour 1985 et 1986**

Vu l'article 8, 2<sup>e</sup> alinéa, de l'arrêté fédéral du 19 mars 1982 sur le mandat de prestations (RS 742.37), une planification pluriannuelle, accompagnée du budget des CFF, doit être présentée à l'Assemblée fédérale, pour information. Les plans précités comprennent les chapitres «objectifs de l'entreprise», «plan des investissements», «plan financier», «plan de financement» et «remarques finales». Les CFF ont l'intention de présenter dorénavant une planification pluriannuelle de la capacité et des investissements, comme cela se fait pour le plan à moyen terme. Cet objectif n'a pas encore pu être atteint, parce que certaines décisions concernant les stratégies à appliquer font encore défaut. Des conceptions fondamentales (p. ex. pour le trafic par wagons complets et le trafic de détail) sont toutefois disponibles, mais elles ne sont pas encore prises en compte dans la planification. A l'avenir, nous incluerons également dans nos messages la planification pluriannuelle de la capacité et des investissements.

### **141 Objectifs de la gestion des CFF**

Dans le cadre de la politique d'entreprise, l'attribution du mandat de prestations a permis de redéfinir et de fixer les objectifs à atteindre. Les principaux buts visés par les CFF sont les suivants:

- Dans le cadre de leur mandat, les CFF servent les intérêts de la collectivité et de l'économie.
- Par des prestations attractives, adaptées aux besoins de la clientèle et conformes aux avantages spécifiques du chemin de fer, les CFF consolident leur position importante sur le marché des transports et la renforcent à chaque occasion.
- Les CFF s'efforcent d'équilibrer entièrement leurs comptes selon les principes d'une saine économie. Ils tirent pleinement parti de la liberté d'entreprise qui leur est accordée.
- Les CFF coopèrent étroitement avec les entreprises suisses de transports publics ainsi qu'avec les chemins de fer étrangers et ils entretiennent des relations avec les autres modes de transport.

- Ils cherchent à harmoniser les exigences de l'entreprise et les aspirations de leurs collaborateurs.
- Ils participent activement à la création d'un système de transport équilibré, qui assure à tous les modes des conditions comparables et qui garantisse le maintien de la capacité des transports publics et leur développement.

Les différents objectifs portent sur le trafic voyageurs, sur le trafic marchandises et sur les investissements.

En trafic voyageurs, l'entreprise offrira des prestations conformes au marché qui permettront de couvrir au moins les coûts dans le secteur libre. Il convient, dès lors, d'encourager en priorité le trafic touristique et les voyages d'affaires, conformément aux besoins. Dans le secteur de service public, les points forts et les chances des CFF se trouvent dans le trafic d'agglomération, les coûts devant être couverts intégralement, compte tenu de l'indemnité compensatrice.

En trafic marchandises, les atouts du chemin de fer résident dans le transport de grandes unités sur de longues distances. Afin d'éviter les mouvements de manœuvre et les transbordements, on mettra l'accent sur la construction et l'extension des voies de raccordement. Une collaboration accrue sera recherchée avec les autres moyens de transport et les maisons d'expédition. Dans le trafic par wagons complets et dans le trafic de détail, il y a lieu d'augmenter la part du marché des transport offrant une contribution convenable à la couverture des coûts. Dans le trafic combiné, qui doit couvrir tous ses frais, il importe de renforcer la position du rail dans les liaisons internationales et de respecter les temps de parcours prévus, qui correspondent aux besoins du marché.

Les investissements doivent, d'une part, assurer le bon fonctionnement de toutes les installations et de tous les véhicules nécessaires à la production. D'autre part, pour accroître la sécurité et la productivité, il est nécessaire d'améliorer constamment les installations et le parc des véhicules, et de les développer selon les besoins du marché. Enfin, la construction de tronçons modernes préparera l'avenir du chemin de fer.

Les objectifs fixés pour ces prochaines années prévoient une réduction des déficits grâce à de nouvelles économies et améliorations de l'offre, ainsi que par une politique souple en matière tarifaire. Les résultats seront encore améliorés par des mesures à long terme, de caractère structurel, à savoir la réorientation de l'offre et des structures tarifaires. La rationalisation des lignes régionales et la transformation de gares en stations sans personnel seront poursuivies. La direction renforcée de l'entreprise est appelée à appliquer les objectifs de gestion, tels qu'ils figurent notamment dans le programme d'action 1982-1984.

## **142 Plan des investissements**

La planification des investissements des années 1985 et 1986 est fondée sur le principe énoncé à l'article 8 de l'arrêté fédéral sur le mandat, qui prévoit

que les CFF décideront de leurs investissements en fonction de l'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Les mises de fonds envisagées s'élèveront à 947 millions en 1985 et à 923 millions en 1986.

## Investissements

	Budget	Plan financier	
	1984	1985	1986
	en millions de francs		
Installations ferroviaires (y compris objets mobiliers) .....	614	634	622
Usines électriques .....	58	73	76
Ateliers .....	14	17	18
Véhicules .....	215	208	182
Imprévus .....	12	15	25
<b>Total</b> .....	<b>913</b>	<b>947</b>	<b>923</b>

Les ressources seront surtout utilisées pour poursuivre les travaux commencés les années précédentes. Les nouveaux projets d'investissements exigeront 139 millions de francs en 1985 et 86 millions en 1986. Les priorités des divers projets seront réexaminées avant l'établissement du budget pour 1985 afin que le volume des investissements de chacune des années 1985 et 1986 soit ramené à 900 millions, ce qui constitue une dimension économiquement supportable.

## 143 Plan financier

Les résultats probables sont estimés sur la base des prévisions de trafic, des prestations d'exploitation envisagées et de l'effectif du personnel.

### Prévisions

	Budget	Plan financier	
	1984	1985	1986
<i>Volume de transport</i>			
Nombre de voyageurs (mio.) .....	222	223	223
Tonnage (mio. t) .....	40,7	41,1	41,5
<i>Prestations d'exploitation</i>			
Trains de voyageurs (mio. km) .....	80,5	81,0	81,3
Trains de marchandises (mio. km) ...	26,2	26,9	27,2
<i>Effectif du personnel</i> .....	38 500	38 450	38 400

Pour le secteur des voyageurs, le plan financier admet que le nombre de personnes transportées restera pour ainsi dire stationnaire, mais que la distance parcourue par voyage augmentera en moyenne d'à peu près 1 pour cent par année. Pour le secteur des marchandises, il suppose que le tonnage augmentera dans la même proportion. Les prestations d'exploitation prévues sur la base des conceptions en matière de trafic voyageurs et marchandises se maintiendront, avec une augmentation moyenne de 0,9 pour cent, dans les limites des accroissements du volume de transport prévus. La limite supérieure de l'effectif a été fixée à 38 450 unités en 1985 et à 38 400 en 1986. Ces chiffres tiennent compte de la suppression de 50 postes par année dans les services centraux.

### Compte de résultats

	Budget	Plan financier	
	1984	1985	1986
	en millions de francs		
Produits de transport .....	2969	3092	3195
– Trafic voyageurs et marchandises ..	2292	2407	2515
– Indemnité compensatrice et ferro- tage .....	677	685	680
Autres produits .....	699	734	764
<i>Total des produits</i> .....	3668	3826	3959
Charges de personnel .....	2432	2512	2592
Frais de choses .....	856	893	921
Autres charges .....	843	891	936
<i>Total des charges</i> .....	4131	4296	4449
<i>Excédent des charges</i> .....	463	470	490

Le compte de résultats table sur diverses prévisions et estimations, compte tenu d'un renchérissement moyen de 3,5 pour cent par année. Les produits globaux progresseront en moyenne de 3,9 pour cent comparativement à 1984, l'augmentation étant de 5,3 pour cent dans le secteur des voyageurs et de 4,2 pour cent dans celui des marchandises. Les charges augmenteront en moyenne de 3,8 pour cent par année et les frais de personnel de 3,2 pour cent. Estimé à 463 millions de francs en 1984, le déficit passera à 470 millions en 1985 et à 490 millions en 1986. Dans ces deux dernières années, les charges seront couvertes à 89 pour cent par les produits.

Même si l'on fait preuve d'optimisme lors de l'estimation des possibilités de gestion, l'évolution envisagée par le plan à moyen terme jusqu'en 1989 ne laisse pas entrevoir l'équilibre des comptes. Le déficit prévu sera nettement supérieur à 400 millions de francs. Pour le trafic voyageurs, on mise

sur un accroissement significatif de la demande, la distance moyenne par passager continuant d'augmenter. Pour le trafic marchandises, on s'attend à de faibles taux de croissance en raison des perspectives modérées en matière de conjoncture et du renforcement de la concurrence. L'effectif du personnel reculera légèrement au début pour se stabiliser par la suite. Les prestations supplémentaires pourront être compensées par des mesures de rationalisation. Des problèmes particuliers résultent du vieillissement du personnel et des difficultés de recrutement, notamment pour le personnel ouvrier des régions de Bâle, Winterthour et Zurich.

## 144 Plan de financement

	Budget	Plan financier	
	1984	1985	1986
en millions de francs			
<i>Origine des fonds</i>			
Amortissements, gros entretien . . . . .	604	635	670
Caisse d'épargne, augmentation . . . . .	50	55	55
Fonds de la Caisse de pensions et de secours . . . . .	150	150	150
Prêts de la Confédération, augmentation . . . . .	175	184	150
Couverture du déficit de l'exercice précédent . . . . .	550	463	470
<b>Total . . . . .</b>	<b>1529</b>	<b>1487</b>	<b>1495</b>
<i>Utilisation des fonds</i>			
Investissements . . . . .	913	947	923
Participations, acquisition de terrains à titre prévisionnel, etc. . . . .	40	30	30
Remboursement de capitaux . . . . .	113	40	52
Déficit . . . . .	463	470	490
<b>Total . . . . .</b>	<b>1529</b>	<b>1487</b>	<b>1495</b>

Les besoins de fonds s'élèveront à 1,5 milliard de francs pour chacune des années 1985 et 1986. Environ un tiers de cette somme sera consacré à la couverture du déficit. Le financement des travaux de construction absorbera 312 millions de francs en 1985 et 253 millions en 1986.

## 145 Charge financière imposée à la Confédération en raison des prestations fournies aux CFF

En 1984 et 1985/86, les finances fédérales seront grevées de la manière suivante par les prestations fournies aux CFF (sans l'aide pour les constructions):

	Budget	Plan financier	
	1984	1985	1986
	en millions de francs		
Indemnité compensatrice pour le transport régional des voyageurs . . . . .	559	590	610
Aide financière pour le trafic de détail . . . . .	100	75	50
Aide initiale pour le feroutage . . . . .	18	18	20
Couverture du déficit (année précédente) . . . . .	550	463	470
Non-rémunération du capital de dotation <sup>1)</sup> . . . . .	120	120	120
<b>Total de la charge pesant sur la Confédération . . . . .</b>	<b>1347</b>	<b>1266</b>	<b>1270</b>

<sup>1)</sup> En raison du mandat de prestations, des prêts fédéraux de 2200 millions de francs ont été transformés en capital de dotation, ce dernier passant alors de 800 à 3000 millions. Ces fonds, qui sont mis gratuitement à la disposition des CFF, ont dû être empruntés et rémunérés. Etant donné un taux d'intérêt de 4 pour cent (art. 16 de la loi sur les CFF), il en résulte pour la Confédération des frais s'élevant à 120 millions de francs par année.

Pour ce qui est de son budget 1984, la Confédération a renoncé à incorporer le renchérissement dans le gain assuré. Or, les CFF ont prévu cette intégration. Afin d'aboutir à une politique budgétaire uniforme pour la Confédération et ses entreprises, il y a lieu de biffer également dans le budget des CFF le montant de 25,4 millions de francs inscrit au titre de l'incorporation du renchérissement. Cela étant, le déficit se réduit à 437,2 millions. Aucune adaptation n'est nécessaire dans la planification financière.

## 2 Partie spéciale

### 21 Généralités

Il ne sera pas possible d'atteindre en 1984 l'objectif du mandat de prestations, qui est de réduire à court terme le déficit à un niveau supportable. Malgré la nouvelle réglementation de l'indemnisation compensatrice (prise en compte du transport régional des voyageurs), l'aide initiale pour le

ferroutage, la diminution des intérêts passifs résultant de l'augmentation du capital de dotation, il convient de budgétiser un excédent de charges de 437,2 millions de francs. En 1984, l'ensemble des prestations fédérales pour les CFF se montera à 1347,0 millions de francs. A notre avis, cette charge reste trop élevée, compte tenu de la précarité des finances fédérales. D'autres économies et la réalisation de produits supplémentaires sont donc indispensables pour réduire le plus possible les futurs déficits.

Les raisons de cette inquiétante évolution se trouvent du côté des charges, mais surtout du côté des produits. En effet, depuis des années, les produits du trafic marchandises stagnent malgré un renchérissement massif. De plus, l'évolution structurelle, qui échappe à l'influence des CFF, est encore aggravée par le fléchissement de l'activité économique. Ces dernières années, seule une politique souple en matière tarifaire et de grands efforts de marketing ont permis de limiter le recul des produits, ce qui n'a pas été le cas du tonnage. L'entreprise est dans l'impossibilité d'accroître ses recettes pour couvrir les coûts plus élevés. Même dans le trafic voyageurs, il est toujours plus difficile de reporter le renchérissement sur les usagers, car la récession ne favorise pas les déplacements. La hausse des prix se répercute également sur les prestations de service public, ce qui entraîne l'augmentation de l'indemnité compensatrice.

Le mandat de prestations 1982 fixe des objectifs pour les divers secteurs des transports. Les CFF mettent tout en œuvre pour atteindre de manière optimale ces buts. Il ressort toutefois du compte des coûts de transport de 1982 que les taux de couverture des frais a encore baissé dans tous les domaines d'activité. A l'heure actuelle, seul l'acheminement des envois postaux est rentable.

### Structure des résultats du compte des coûts de transport 1982 selon les critères du mandat de prestations

Taux de couverture des coûts 1982	
Transport de voyageurs sur de longues distances (y compris les bagages) .....	87
Transport régional de voyageurs <sup>1)</sup> .....	28
Trafic habituel par wagons complets .....	68
Trafic de ferroutage .....	47
Trafic de détail <sup>1)</sup> .....	38

<sup>1)</sup> Sans l'indemnité compensatrice.

Même si la diminution des parts du marché détenues par les CFF parlent en faveur d'une politique modérée en matière tarifaire, des augmentations de prix sont indispensables pour améliorer le taux de couverture des coûts. C'est pourquoi les tarifs du trafic par wagons complets seront relevés de 4 pour cent le 1<sup>er</sup> janvier 1984.

Sur le plan interne, les années à venir seront certainement marquées par la

réalisation du programme d'action 1982-1984 et des projets se déroulant en parallèle. De l'extérieur, on remarquera de plus en plus que l'entreprise systématisé davantage ses efforts en fonction des exigences du marché. Ces mesures de gestion contribueront notablement à améliorer les résultats. Dans le message sur les comptes de l'exercice 1983, nous ferons rapport sur les mesures présentées dans le programme d'action en vue de redresser la situation financière. Les économies et les recettes supplémentaires ne peuvent pas encore être estimées de manière sûre. Leur ampleur et le moment de leur réalisation dépendent de toute une série de conditions. Cela concerne notamment le trafic par wagons complets et le trafic de détail. Dans le premier domaine, l'entreprise a déjà commencé à appliquer des mesures visant à réduire les coûts et à augmenter les prix. Leur grandeur et leur calendrier dépendent aussi fortement de la conjoncture et des conditions-cadres régissant la concurrence. Le Conseil fédéral s'attend à ce que le déficit des CFF pour 1986 - que la Confédération supportera en 1987 - puisse être réduit de 40 millions de francs, en sus des améliorations de 60 millions prévues dans le programme annexe. Il a donc procédé à une réduction de 40 millions dans le plan financier de la Confédération. Les CFF devront effectuer cette adaptation dans le cadre de leur planification permanente.

Les succès remportés font l'objet d'un contrôle permanent. Cela est d'autant plus important que d'autres évolutions non influençables par l'entreprise peuvent diminuer ou compenser les résultats.

Enfin, le budget montre une fois de plus que les efforts de gestion ne sauraient améliorer durablement les résultats des CFF si le rôle de ceux-ci dans le système de transport n'est pas revu fondamentalement. Il faudra en tenir compte pour la définition du nouveau mandat de prestations valable à partir de 1987.

## **22 Acquisition de voitures à voyageurs**

Lors des débats concernant le message du 31 janvier 1983 sur les mesures propres à renforcer l'économie suisse (FF 1983 I 813), les deux conseils législatifs ont demandé que les CFF aient la possibilité d'acheter 50 voitures unifiées supplémentaires du type IV (VU IV) pour remplacer les 72 voitures VU III (dénommées «Swiss-Express») qui ne donnent pas satisfaction sur le plan technique et de l'exploitation. La Confédération devrait participer à cette acquisition à raison de la valeur résiduelle des véhicules à remplacer, soit 50,6 millions de francs. Les avis sont toutefois partagés au sujet des effets d'une telle commande sur l'emploi. On a relevé que l'acquisition imminente de 100 voitures VU IV mettra ces prochains temps entièrement à contribution les fabriques de matériel roulant. On a également critiqué le fait que le programme d'emploi confectionné à court terme financerait une commande dont les effets sur le niveau d'occupation ne se produiraient que dans deux ans. Les deux conseils ont finalement adopté la motion suivante à titre de compromis:

Le Conseil fédéral est chargé de présenter, avec le message sur le budget des CFF 1984, un rapport sur les besoins à moyen terme en nouvelles voi-

tures et de faire à ce propos des propositions pour l'octroi des crédits nécessaires au remplacement des voitures unifiées III qui ont besoin d'être réparées.

Nous présentons ci-après le rapport demandé par cette motion:

Des études approfondies des CFF ont confirmé entre temps qu'il est souhaitable que les voitures unifiées III soient remplacées avant les prochaines révisions principales, leur emploi sur les lignes intervalles ne donnant pas satisfaction. Les défauts de ces véhicules sont notamment apparus lors de la dernière canicule, durant laquelle en raison du fonctionnement insatisfaisant de leurs installations de climatisation, il a fallu les retirer du service pendant plusieurs semaines et les remplacer par les voitures unifiées IV qui venaient d'être livrées. Ces pannes étaient causées par la puissance relativement faible des installations de climatisation, ainsi que par des problèmes inhérents au nettoyage des pièces encrassées. D'autres défauts sont enregistrés:

- au niveau des bogies, qui ont tendance à geler en hiver,
- au niveau des caisses des voitures; la construction en aluminium à petit profil, choisie à l'époque, n'est pas satisfaisante et fatigue prématurément le matériel lorsque d'importantes prestations d'exploitation sont effectuées à des vitesses élevées.

L'attelage central n'est pas fonctionnel, car il ne permet pas d'utiliser librement les véhicules. Pour le trafic voyageurs sur de longues distances, la conception d'exploitation des CFF prévoit d'équiper les trains inter-cités de matériel roulant climatisé. Les VU IV commandées jusqu'ici et les VU III disponibles suffisent pour cela. L'utilisation ultérieure des VU III occasionnera de coûteuses révisions principales à partir de 1988. Chacune d'entre elles coûterait plus de 400 000 francs par voiture. Elles seraient évitables si les 72 VU III étaient remplacées par 50 VU IV. Ces dernières sont très appréciées par les voyageurs en raison de leurs excellentes qualités de roulement, de leur bonne isolation phonique et de leurs puissantes installations de climatisation. Le remplacement de 72 voitures unifiées III par 50 voitures du type IV se justifie par le fait que celles-ci ont davantage de places assises et que le parc de véhicules de réserve est déjà disponible. Si les voitures en question étaient commandées l'année prochaine, elle pourraient être livrées à partir de 1986. Pour le moment, on examine si les VU III ne pourraient pas mieux être utilisées ailleurs, en fonction de leurs caractéristiques. Une commande d'appoint en plus de la série en cours n'est possible qu'en 1984.

Le remplacement prématuré des 72 VU III est nécessaire du point de vue de la gestion. Leur mise hors service, en 1988, entraînerait un amortissement unique du solde de la valeur comptable de ces véhicules, soit 40 millions de francs à ce moment-là. Si 50 voitures d'une valeur d'environ 65 millions sont commandées en 1984, il convient de prévoir un premier acompte dans le budget des investissements pour 1985.

L'acquisition de 50 VU IV est également souhaitable sous l'angle de la politique de l'emploi. Les fabriques de matériel roulant s'efforcent d'adap-

ter leur capacité aux commandes réduites des CFF et de simplifier leurs structures. L'adjudication supplémentaire permettra d'éviter un manque de travail avant l'octroi des commandes pour le réseau express régional de Zurich. Elle participe donc à la mise à contribution équilibrée des fabriques sans maintenir leur capacité excédentaire. Relevons, pour terminer, que les véhicules supplémentaires contribueront à améliorer encore l'offre de lignes CFF intéressantes sur le plan commercial, qui aujourd'hui déjà sont attrayantes.

Nous fondant sur ces explications, nous estimons qu'il est judicieux de remplacer les 72 voitures unifiées III. Nous sommes d'avis que l'amortissement du solde de la valeur comptable (sous déduction du produit éventuel de la mise en valeur des véhicules) doit être réparti sur plusieurs années. Les modalités de l'opération seront réglées dans le cadre des futurs budgets des CFF.

28669

# **Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984**

*Projet*

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu le rapport et les propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 5 octobre 1983;

vu le message du Conseil fédéral du 2 novembre 1983<sup>1)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend:

1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1079,9 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers et de divers produits (166,9 mio. fr.), 812 millions sont mis à la charge du compte des immobilisations et 101 millions à celle du compte de résultats;
2. Le budget du compte de résultats, s'établissant à 3668,7 millions de francs aux produits et à 4105,9 millions aux charges, et se soldant par un déficit présumé de 437,2 millions.

## **Art. 2**

Il est pris acte du plan financier et du plan des investissements des Chemins de fer fédéraux pour 1985 et 1986.

## **Art. 3**

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

28669

<sup>1)</sup> FF 1983 IV 183

## Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1984 du 2 novembre 1983

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1983
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	45
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	83.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.11.1983
Date	
Data	
Seite	183-201
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 868

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.