

84.057

**Message**

**concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1985**

du 31 octobre 1984

---

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 1985 et vous proposons de l'approuver. Nous vous présentons également le plan à court terme 1986/87 et vous demandons d'en prendre acte.

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

31 octobre 1984      Au nom du Conseil fédéral suisse:

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

---

## Vue d'ensemble

Le budget 1985 des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) prévoit des charges de 4219,1 millions de francs et des produits de 3798,3 millions, soit un déficit de 420,8 millions. Ce dernier se situe approximativement au niveau du résultat de 1983 et de la perte présumée de l'exercice en cours. Le volume des investissements pour les immeubles, installations et véhicules est estimé à 883 millions, ce qui correspond à peu près aux dépenses selon le compte des investissements pour 1983.

Le déficit budgétisé du compte de résultats, en baisse de 10,9 millions par rapport à 1983, ne constitue pas une véritable amélioration dans la mesure où il contient un allègement de 58 millions résultant du nouveau système comptable. Les recettes s'amplifieront de 186,7 millions par rapport à 1983. L'augmentation des produits de transport (+ 169 mio. de fr.) provient du trafic voyageurs (+ 65,8 mio. de fr.), du trafic marchandises (+ 47,2 mio. de fr.), ainsi que de l'indemnité compensatrice et de l'aide initiale pour le ferroutage (+ 56 mio. de fr.). En ce qui concerne le secteur des voyageurs, on s'attend à une stagnation du nombre des personnes transportées. Dans le secteur des marchandises, on table en revanche sur une légère reprise de la conjoncture et, partant, sur un relèvement de 4,6 pour cent du tonnage. Etant donné la pression accrue de la concurrence, il sera néanmoins toujours plus difficile de procéder à des adaptations tarifaires qui soient tolérables par l'usager. Malgré la réduction de l'effectif du personnel, les dépenses s'alourdiront de 175,8 millions, surtout en raison du renchérissement.

Le plan à court terme pour les années 1986 et 1987 présente le développement vraisemblable des CFF, les objectifs concrets et les mesures ordonnées pour améliorer les résultats.

---

---

Les projets d'investissement pour 1986 et 1987 se montent à 900 millions pour chaque année. Le compte de résultats, fondé sur divers objectifs et prévisions, enregistrera un déficit de 440 millions en 1986 et de 470 millions en 1987.

## **MESSAGE**

### **1           Partie générale**

#### **11           Introduction**

Le conseil d'administration des CFF nous a soumis le 4 octobre 1984 le budget pour 1985, ainsi que le plan à court terme 1986/87. Nous commenterons ci-après les budgets du compte des investissements et du compte des résultats. Un chapitre spécial est consacré au plan à court terme. Cela étant, nous nous contentons d'expliquer les données principales, les détails pouvant être tirés des rapports des CFF.

#### **12           Compte des investissements**

Le compte des investissements 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 pouvant être portées à l'actif sont imputées au compte des immobilisations, le reste grevant le compte de résultats.

Etant donné la politique d'investissement des CFF et les nouveaux critères pour l'appréciation du point de vue économique des mises de fonds, les ressources seront surtout utilisées pour le remplacement, nécessaire, des installations, ainsi que pour d'autres mesures de sécurité et de rationalisation. Les nouveaux projets ne sont pris en considération que s'ils sont exigés par le plan de production et s'ils sont supportables dans l'optique de l'économie d'entreprise. Les 119 nouvelles réalisations nécessiteront des dépenses de 682,1 millions de francs, dont 134,9 millions en 1985.

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

	Compte	Budgets	
	1983	1983	1985
en millions de francs			
Matériels	191,0	192,1	196,1
Prestations de tiers pour les constructions	563,1	661,3	642,0
Honoraires et autres prestations de tiers	80,4	81,1	92,5
Propres prestations	162,6	145,4	160,2
<b>Total des charges</b>	<b>997,1</b>	<b>1079,9</b>	<b>1090,8</b>
Produits accessoires	105,9	166,9	207,8
Solde du compte des investissements	891,2	913,0	883,0
<b>Total des produits</b>	<b>997,1</b>	<b>1079,9</b>	<b>1090,8</b>

L'ensemble des charges à imputer sur le compte des investissements est estimé à 1090,8 millions de francs. Après déduction des participations de tiers et de divers produits inclus dans les produits accessoires (207,8 mio. de fr.), le solde du compte des investissements sera de 883 millions, soit 8,2 millions de moins (- 0,9 %) qu'en 1983. Sur ce solde, 89 millions seront comptabilisés comme gros entretien à la charge du compte de résultats d'entreprise et 794 millions comme augmentation de l'actif du compte des immobilisations. Les produits accessoires, qui progresseront de 101,9 millions par rapport à 1983, englobent la contribution de 137,6 millions que le canton de Zurich verse pour la construction de son réseau express régional.

	Compte	Budgets	
	1983	1984	1985
en millions de francs			
Immeubles et installations	674,6	686,3	695,2
- Transformation et extension des installations ferroviaires	604,6	593,1	588,9
- Biens mobiliers	13,0	21,4	25,7
- Usines électriques	51,4	57,7	72,4
- Ateliers	5,6	14,1	8,2
- Véhicules	216,6	214,7	177,8
- Imprévus	-	12,0	10,0
Total	891,2	913,0	883,0

Près de 80 pour cent des projets d'investissement concernent les immeubles et les installations. S'inscrivant à 695,2 millions de francs, ils dépasseront de 20,6 millions le résultat de 1983. Comparativement à cette année, la rubrique "transformation et extension des installations ferroviaires" reculera de 15,7 millions pour se stabiliser à 588,9 millions. Les coûts de ces projets se répartissent de la manière suivante: 198,7 millions pour le perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie, 159,1 millions pour la transformation et l'extension de gares et de bâtiments de service, 151,2 millions pour le renouvellement des voies et des branchements et 79,9 millions pour la construction de nouvelles lignes et le doublement de voies. En ce qui concerne le perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie, l'accent sera mis sur les mesures destinées à accroître les prestations, l'installation du bloc de ligne, le réseau interne de télécommunications et la réparation des ponts. Une somme de 22 millions est affectée aux suppressions de passages à niveau qui ne sont pas prévues en

liaison avec des travaux du chemin de fer. Le montant réservé à la transformation et à l'extension des gares et des bâtiments de service servira principalement à poursuivre les travaux déjà commencés. Parmi ces nouveaux projets, les plus importants concernent une installation de nettoyage et d'entretien de voitures, à Bâle CFF, une nouvelle installation de sécurité et l'extension des quais, à Lucerne, ainsi qu'un nouveau poste directeur, accompagné d'une modernisation de la gare aux voyageurs, à Winterthour. Au chapitre des nouvelles lignes et du doublement des voies, mentionnons surtout le raccordement de l'aéroport de Genève, ainsi que de nouvelles lignes de liaison et doubles voies dans la région de Zurich (réseau express régional). Le programme de renouvellement de la superstructure porte sur 151,4 km de voies (année précédente: 149,9 km) et sur 665 unités de branchement (année précédente 651).

Une somme de 25,7 millions est budgétisée pour les biens mobiliers. Près de la moitié de ce montant est destinée au développement de l'équipement informatique. Le reste servira surtout à l'acquisition de véhicules routiers, d'imprimeuses de guichet, de distributeurs automatiques de billets et de consignes automatiques. Les investissements de 72,4 millions prévus pour les usines électriques (+ 21 mio. de fr. par rapport à 1983) se répartissent à peu près à parts égales entre les centrales électriques et les stations de convertisseurs, les lignes de transport ainsi que les sous-stations. Le montant de 8,2 millions accordé aux ateliers est destiné à la rationalisation de l'entretien des véhicules, conformément au programme de construction à long terme.

Les investissements envisagés pour les véhicules s'élèvent à 177,8 millions, soit 38,8 millions de moins qu'en 1983. Les dépenses s'alourdiront de 28,6 millions pour les véhicules moteurs, alors qu'elles diminueront de 67,4 millions pour les voitures, les fourgons à bagages, les wagons, les véhicules de service et les bateaux. Les nouvelles commandes de véhicu-

les (238,7 mio. de fr.) comprennent 216,5 millions pour les véhicules moteurs. En 1985, 36,7 millions devront être réservés pour les nouvelles acquisitions.

### 13 Compte de résultats

Le compte de résultats d'entreprise contient tous les éléments ayant une influence sur l'exercice. Ces derniers sont classés d'après la nature des charges et des produits.

	Compte 1983	Budgets	
		1984	1985
en millions de francs			
Charges de personnel	2361,5	2406,6	2482,3
Frais de choses	796,5	855,8	895,5
Amortissements	455,5	503,3	516,0
Intérêts	223,6	235,6	232,9
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	200,5	101,0	89,0
Autres charges	5,7	3,6	3,4
<b>Total des charges</b>	<b>4043,3</b>	<b>4105,9</b>	<b>4219,1</b>
Produits de transport	2864,0	2968,8	3033,0
- Trafic voyageurs	1088,2	1129,4	1154,0
- Trafic marchandises	1132,8	1162,4	1180,0
- Indemnité pour les prestations de service public non rentables	618,0	659,0	679,0
- Aide initiale pour le ferroulage	25,0	18,0	20,0
Produits accessoires	440,1	418,1	464,8
Propres prestations pour investissements	162,6	145,4	160,2
Prestations pour ordres de magasin	94,2	101,3	99,0
Autres produits	50,7	35,1	41,3
<b>Total des produits</b>	<b>3611,6</b>	<b>3668,7</b>	<b>3798,3</b>
<b>Déficit</b>	<b>431,7</b>	<b>437,2</b>	<b>420,8</b>

Les charges s'établissant à 4219,1 millions de francs et les produits à 3798,3 millions, le budget du compte de résultats prévoit un déficit de 420,8 millions. La différence de 10,9 millions par rapport au compte de 1983 ne représente pas une véritable amélioration dans la mesure où elle tient compte d'une somme de 58 millions passée du compte de résultats à celui des investissements en raison du nouveau système comptable. Une légère amélioration de la situation économique de la Suisse et des pays limitrophes laisse entrevoir une augmentation des produits de transport. Malgré tout, le déficit budgétisé restera approximativement au niveau des résultats des années précédentes, car les produits de transport et les mesures de gestion revêtant une certaine importance seront notamment annulés par les frais supplémentaires dus au renchérissement. Les charges seront couvertes à raison de 90 pour cent par les produits.

Cinquante-neuf pour cent de toutes les charges budgétisées pour 1985 concernent le personnel. L'effectif de ce dernier se réduira de 1599 unités par rapport à 1983. Ce recul est surtout imputable à la nouvelle conception de l'offre du trafic de détail, mais il découle également des mesures de rationalisation et de l'adaptation à la situation du trafic. Par ailleurs, la réduction de la durée du travail, prévue pour le 1er juin 1986, nécessitera l'engagement de 302 personnes en 1985. L'effectif budgétisé pour 1985 sera ainsi de 37'802 collaborateurs, soit 1'297 (- 3,3 %) de moins qu'en 1983.

La diminution de l'effectif du personnel comparativement à 1983 allégera le compte de résultats de 44,4 millions de francs. Si les dépenses de personnel s'alourdissent cependant de 120,8 millions, cela est dû principalement à la compensation du renchérissement (109,2 mio. de fr.) et à la charge supplémentaire résultant de son incorporation dans la caisse de pensions et de secours (37 mio. de fr.). On s'attend à ce que la réduction de la durée du travail accroisse les charges

de 11,8 millions en 1985. Les frais de choses budgétisés (895,5 mio. de fr.) dépasseront de 99 millions ceux de 1983. Abstraction faite de divers transferts dus à l'adoption d'un nouveau système comptable, cette différence atteindra encore 69,4 millions de francs (8,7 %). Par rapport à 1983, les amortissements s'alourdiront de 60,5 millions. Alors qu'ils baissent à 1 million (- 0,1 mio. de fr.) au chapitre des liquidités, ils passent à 515 millions (+ 60,6 mio. de fr.) au chapitre des immobilisations. Cette augmentation s'explique par l'accroissement des immobilisations (+ 34,6 mio. de fr.) et par la revalorisation du groupe "superstructure", liée à la réorganisation comptable (+ 26 mio. de fr.). Les immeubles, installations et véhicules sont toujours amortis au taux moyen de 3,6 pour cent de leur valeur d'établissement. Les intérêts s'accroîtront de 9,3 millions (+ 4,2 %) en raison des nouveaux besoins de trésorerie découlant des investissements; 182,9 millions d'intérêts passifs concernent les engagements à long terme et 50 millions les engagements à court terme. Le gros entretien résultant d'ordres d'investissement (89 mio. de fr.) comprend les dépenses non actives du compte des investissements. La nouvelle politique de mise à l'actif des renouvellements de la superstructure allègera le compte de résultats de 111,5 millions par rapport à 1983.

Les produits de transport budgétisés (3033 mio. de fr.) dépassent de 169 millions ceux qui ont été réalisés en 1983. Cette augmentation se décompose comme il suit: 65,8 millions pour le trafic voyageurs, 47,2 millions pour le trafic marchandises et 56 millions pour l'indemnité compensatrice et l'aide initiale pour le ferroutage. Dans le trafic voyageurs, les prestations de transport exprimées en voyageurs-kilomètres ne progressent que de 0,5 pour cent, le nombre des personnes acheminées étant quasiment inchangé. Les recettes supplémentaires escomptées résultent principalement des relèvements tarifaires du 28 avril 1983 et du 1er mai 1985. Dans le secteur des marchandises, la légère reprise conjoncturelle laisse espérer un accroissement de 4,6 pour cent du tonnage.

Les recettes supplémentaires budgétisées devront être réalisées au moyen des adaptations de prix. L'indemnité fédérale pour les prestations de service public est fixée d'après les principes figurant dans le mandat de prestations des CFF. Le montant déterminant pour le transport régional des voyageurs (604 mio. de fr.) est fonction du compte des coûts de transport 1983 des CFF. Selon l'arrêté fédéral que nous proposons au sujet de la participation des cantons à l'indemnisation des prestations de service public fournies par les CFF dans le transport régional des voyageurs (message du 13 mars 1984, FF 1984 I 993), les cantons devront participer par 200-220 millions à l'indemnisation qui s'élèvera à 604 millions en 1985 et à 640 millions en 1987. Le budget et le plan financier de la Confédération ne comprennent donc que les montants résiduels qui lui incombent. L'aide financière pour le trafic de détail sera encore amputée de 25 millions et elle s'inscrira dès lors à 75 millions. Aux termes du mandat de prestations, les coûts non couverts du ferroutage (20 mio. de fr.) sont pris en charge par la Confédération à titre d'aide initiale.

Les produits accessoires sont estimés à 464,8 millions, ce qui représente une amélioration de 24,7 millions par rapport à 1983. La plus grande augmentation (+ 14,1 mio. de fr.) est attendue au chapitre des exploitations affermées. Les propres prestations pour les investissements et les prestations pour ordres de magasin ne s'écarteront guère des résultats des années précédentes. Des modifications peuvent se produire suivant la disponibilité du personnel. Les autres produits, qui englobent les prestations fédérales de 4 millions pour les dépenses faites par les CFF en vue d'encourager l'emploi (équipement radio), reculent de 9,4 millions en raison de la suppression de produits uniques et non périodiques.

## 14 Plan à court terme

Vu l'article 8, 2e 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. C'est à cette fin que le plan financier et le plan des investissements ont été préparés jusqu'à ce jour. Ils seront désormais réunis à un plan à court terme, qui repose sur les mêmes chiffres. Pour les années 1986 et 1987, ce plan se compose des chapitres "objectifs et mesures", "bases de planification" et "résultats de la planification". Les plans détaillés concernent la production, les investissements, le personnel, le compte de résultats et le financement. Les détails peuvent être tirés du rapport des CFF. Le plan a valeur obligatoire pour tous les services de l'entreprise.

## 141 Objectifs et mesures

Les objectifs et les mesures ordonnées pour améliorer les résultats peuvent, pour l'essentiel, se résumer de la manière suivante:

- Réexamen de la structure de l'offre
  - Trafic voyageurs (offre des années nonante, bagages, trafic régional)
  - Trafic marchandises (trafic de détail et par wagons complets, trafic combiné)
- Conditions structurelles d'une meilleure prospection du marché
  - Mise en vigueur de la "planification du marketing à court et à moyen terme"
  - Optimisation des segments du marché
  - Optimisation du trafic en vue de l'utilisation des capacités disponibles

- Autres mesures destinées à améliorer le résultat
  - Programme d'action 1982-1984.
  - Réexamen et adaptation de l'effectif du personnel
  - Réduction des investissements en termes réels

Diverses mesures sont déjà réalisées ou le seront prochainement. C'est ainsi que la nouvelle stratégie de l'offre en matière de wagons complets est en cours de concrétisation et que la nouvelle offre "Cargo Domicile" (trafic de détail) sera mise en vigueur le 1er janvier 1985. Parmi les mesures entreprises au titre du "programme d'action 1982-1984", on peut chiffrer actuellement les résultats de la "révision de l'organisation des services centraux", du "réexamen de la réserve des véhicules moteurs" et de "l'accroissement systématique de la productivité dans les ateliers". Par ailleurs, les objectifs relatifs à l'adaptation des investissements et de l'effectif du personnel ont été repris dans les bases de planification en tant que consignes. Les améliorations des résultats ci-après découlent des répercussions financières que l'on peut déjà estimer.

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
	en millions de francs		
Minimum/Maximum	24,0/27,6	51,0/54,5	58,2/61,7

## 142 Trafic et production

Le plan à moyen terme de 1985 à 1990 a servi de base de calcul. Ses résultats ont été adaptés aux derniers pronostics de trafic, à la planification de marketing à court terme et à l'offre prévue.

## Objectifs

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
<b>Volume</b>			
- Nombre de voyageurs (mio.)	217	219	220
- Tonnage (mio. t)	43,4	44,0	43,7
<b>Prestations d'exploitation</b>			
- Trains voyageurs (mio. km)	80,6	80,9	81,3
- Trains marchandises (mio. km)	27,0	27,2	27,1
Effectif du personnel	37'802	38'092	37'930

Dans le secteur des voyageurs, la reprise de la conjoncture ne se répercutera probablement que dans une faible mesure sur le trafic ferroviaire. On s'attend, en revanche, à ce que la distance parcourue par chaque voyageur augmente en moyenne de 1 pour cent par année. Le trafic marchandises sera caractérisé par un recul du trafic intérieur, par des perspectives incertaines en matière d'importations et d'exportations, ainsi que par un accroissement du trafic de transit et des transports combinés. Le trafic de détail se développera à nouveau, après un recul dû à sa réorganisation.

Conformément à l'évolution du trafic, les prestations d'exploitation nécessaires dans les secteurs des voyageurs (horaire cadencé) et des marchandises (services mis à disposition) ne se modifieront guère. Les besoins en moyens d'exploitation pourront être couverts par le matériel roulant disponible. Etant donné la structure des âges des véhicules moteurs, il y aura lieu de poursuivre leur renouvellement. Les éventuelles acquisitions de voitures ou de wagons s'effectueront en fonction des critères de modernisation et des exigences du marché. En 1986, le personnel prévu progressera de 290 unités (+ 0,8 %) par rapport à 1985. En 1987, l'effectif sera inférieur de 162 agents (- 0,4 %) à celui de 1986. La diminution de l'effectif du personnel, rendue possible par

la nouvelle conception du trafic de détail, les mesures de rationalisation, ainsi que par l'adaptation à l'évolution du trafic, sera partiellement annulée par les besoins de main-d'oeuvre supplémentaire résultant de la réduction de l'horaire de travail prévue pour le 1er juin 1986.

### 143 Plan des investissements

Le plan des investissements repose sur le nouveau processus de planification et d'établissement des projets. Pour 1986 et 1987, le volume des mises de fonds envisagées est de 900 millions de francs par année.

#### Investissements

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
en millions de francs			
Installations ferroviaires (y compris les objets mobiliers)	615	624	603
Usines électriques	72	77	75
Ateliers	8	8	6
Véhicules	178	164	200
Imprévus	10	27	16
<b>Total</b>	<b>883</b>	<b>900</b>	<b>900</b>

Les fonds seront surtout utilisés pour poursuivre les travaux commencés les années précédentes. Les nouveaux projets qui seront réalisés durant la période de planification serviront non seulement à accroître la production, mais surtout à rationaliser et à renouveler l'infrastructure existante.

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
en millions de francs			
Charges de personnel	2482	2558	2641
Frais de choses	895	922	951
Autres charges	842	878	910
<b>Total des charges</b>	<b>4219</b>	<b>4358</b>	<b>4502</b>
Produits de transport	3033	3127	3216
Trafic voyageurs et marchandises	2334	2431	2529
- Indemnité compensatrice et ferroustage	699	696	687
Autres produits	765	791	816
<b>Total des produits</b>	<b>3798</b>	<b>3918</b>	<b>4032</b>
<b>Déficit</b>	<b>421</b>	<b>440</b>	<b>470</b>

Les comptes de résultats 1986 et 87 montrent les répercussions financières des prévisions et des objectifs fondés sur le plan à court terme, compte tenu d'un taux annuel de renchérissement de 3,5 pour cent. On s'attend à ce que les charges augmentent en moyenne de 3,3 pour cent par année. Le chiffre correspondant pour les produits globaux est de 3 pour cent. Le déficit s'élèvera à 440 millions de francs en 1986 et à 470 millions en 1987. Dans ces deux années, les charges seront couvertes à raison de 90 pour cent par les produits.

Selon le plan à moyen terme, les résultats jusqu'en 1990 ne laissent pas entrevoir d'amélioration durable sur le plan fi-

nancier. Malgré les efforts de gestion entrepris pour améliorer les résultats, on s'attend à ce que les déficits s'accroissent chaque année. Dans le secteur des voyageurs, on prévoit une modeste augmentation du nombre des personnes transportées et des prestations. Les faibles taux de croissance du trafic marchandises reflètent l'âpre concurrence de la route, ainsi que les modifications structurelles de l'économie. Etant donné la pression accrue exercée sur les prix, il est toujours plus difficile de procéder à des adaptations tarifaires tolérables par l'usager.

#### 145 Plan de financement

Les besoins financiers se monteront à près de 1,5 milliard de francs par année. Les trois quarts de cette somme se rapporteront à la couverture du déficit, ainsi qu'à l'indemnisation compensatrice et à l'aide initiale pour le ferroutage. Les investissements non financés par les amortissements et les fonds destinés au gros entretien exigeront des ressources supplémentaires de 276 millions en 1986 et de 256 millions en 1987.

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
	en millions de francs		
<u>Origine des fonds</u>			
Augmentation de la Caisse d'épargne	55	52	48
Fonds de la Caisse de pensions			
Augmentation des prêts de la Confédération	175	180	160
Indemnisation compensatrice et aide initiale pour le ferroutage	699	696	687
Couverture du déficit de l'année précédente	395	421	440
<b>Total</b>	<b>1474</b>	<b>1499</b>	<b>1475</b>

	Budget	Plan à court terme	
	1985	1986	1987
	en millions de francs		
<u>Utilisation des fonds</u>			
Financement des constructions	279	276	256
Participations, acquisition de terrains à titre prévisionnel, etc.	35	35	30
Remboursement de capitaux	40	52	32
Déficit	421	440	470
Indemnisation et aide initiale pour le ferroutage	699	696	687
<b>Total</b>	<b>1474</b>	<b>1499</b>	<b>1475</b>

## 2 Partie spéciale

Le budget 1985 des CFF montre une fois de plus qu'il n'est pas possible d'atteindre l'objectif du mandat de prestations 1982, à savoir améliorer durablement le résultat financier de l'entreprise. Les CFF fournissent, certes, un énorme travail pour assainir leur situation précaire autant que possible par leurs propres moyens. Ils sont en train de réaliser leur programme d'action 1982/1984 et de procéder, comme prévu, aux réductions des coûts et aux augmentations des produits. Les répercussions positives des mesures prises sont cependant entravées par des facteurs extérieurs, non influençables par l'entreprise. La situation actuelle s'explique surtout par les conditions de concurrence régnant sur le marché, lesquelles ne cessent de se détériorer pour les chemins de fer.

Le mandat de prestations 1982 contient des objectifs pour chaque secteur de transport. Le tableau représentant ci-après l'évolution des taux de couverture selon le compte des coûts de transport montre que les différences par rapport aux cb-

jectifs du mandat (couverture intégrale des frais) restent importantes.

	Taux de couverture des coûts	
	1982	1983
Transport de voyageurs sur de longues distances (y compris les bagages)	87	90
Transport régional des voyageurs <sup>1)</sup>	28	28
Trafic traditionnel par wagons complets	68	72
Ferroutage	47	53
Trafic de détail <sup>1)</sup>	38	36

1) Sans l'indemnité compensatrice

La situation financière de l'entreprise exige principalement que les charges soient réduites à un volume supportable et que les produits soient accrus. Depuis quelque temps, de nombreuses mesures sont réalisées aux CFF, sous le signe de l'"utilisation des possibilités de gestion". Dans le secteur des marchandises, rappelons la nouvelle conception du trafic de détail "Cargo Domicile", les nouvelles stratégies en matière de trafic par wagons complets et de trafic combiné. Dans le secteur des voyageurs, il convient de mentionner notamment l'horaire cadencé introduit en 1982, le nouveau matériel roulant pour les trains IC, les stratégies de l'offre "Années 90" et "Chemin de fer 2000", l'examen des lignes régionales et la révision du contrôle des titres de transport.

Des deux piliers des produits de transport - voyageurs et marchandises - le second a nettement été le plus fort dans le passé, tant en ce qui concerne le volume des recettes que le taux de couverture des coûts. Cela s'est modifié au cours des dernières années. Alors qu'en 1970, les produits de transport

étaient imputables à raison de 39,4 pour cent - seulement - au trafic voyageurs et à raison de 60,6 pour cent au trafic marchandises, les parts respectives se sont stabilisées à 49 et à 51 pour cent en 1983. Les taux de couverture des coûts ont également subi une profonde mutation. En 1960, le trafic par wagons complets avait encore un taux de couverture de 154 pour cent et pouvait ainsi plus que compenser le déficit du trafic de détail. En 1974, il a couvert tous ses coûts pour la dernière fois. Depuis lors, son taux de couverture a fléchi pour s'inscrire à 72 pour cent en 1983. Ces modifications sont dues principalement aux mutations structurelles du système des transports. La construction d'autoroutes en Suisse et à l'étranger a constamment renforcé la compétitivité des transports de marchandises par la route. L'amélioration de l'infrastructure fait baisser les coûts de production, permettant aux transporteurs routiers d'offrir des prix plus avantageux et de pénétrer sur le marché du transport à longues distances, qui, il y a peu, était encore le domaine du rail.

Afin d'accroître les produits, des relèvements tarifaires sont prévus en 1985, tant dans le trafic voyageurs que dans celui des marchandises. Dans le premier, l'utilisateur s'est toujours accommodé des adaptations tarifaires, de sorte que d'importants produits supplémentaires ont pu être réalisés lors de chaque augmentation. Le renchérissement a pu être compensé au cours des dix dernières années. Pour éviter de fortes réactions du marché, les prix de transport ont été adaptés à l'évolution des coûts, dans de modestes proportions et à des intervalles relativement courts. D'autres relèvements tarifaires doivent néanmoins être envisagés avec tout le soin qui s'impose. En effet, il y a davantage de risques que le niveau des prix atteigne un seuil critique. Les expériences faites jusqu'à présent ne doivent pas nous inciter à penser que le marché tolérerait encore d'énormes augmentations. Sans relèvement des prix, il serait toutefois impossible de maintenir le niveau actuel de couverture des coûts

du trafic voyageurs. Le report du renchérissement sur les usagers est d'autant plus important que l'évolution des coûts de production des CFF se situe toujours légèrement au-dessus de celle des prix à la consommation.

En relation avec les rapports concernant la rapide augmentation de la pollution de l'air et du dépérissement des forêts, de nombreux milieux demandent que l'on favorise l'usage des transports publics. Cette proposition a déjà été concrétisée dans diverses agglomérations, les entreprises de transport local ayant émis des abonnements écologiques à prix fortement réduits. Le manque à gagner non couvert par le surcroît de trafic est pris en charge par les collectivités publiques locales. Les CFF adoptent une attitude positive vis-à-vis de ces mesures. La protection de l'environnement représente cependant un objectif supérieur et ne saurait être financé par les entreprises de transport. Si ces dernières renonçaient à des produits en faveur de ladite protection, elles fourniraient une prestation de service public qui ne figure pas dans le mandat de prestations et qui, dès lors, donne droit à une indemnité. Cela étant, les CFF ne délivreront des abonnements écologiques ou n'y participeront que si le manque à gagner est compensé par le mandant (c'est-à-dire les pouvoirs publics).

Dans le secteur des marchandises, les tarifs du trafic par wagons complets font l'objet d'une vaste révision qui se terminera en 1986. Elle a pour objet de simplifier considérablement l'offre des prix et de mieux l'adapter aux besoins des clients grâce à une plus grande transparence et à une meilleure présence sur le marché. Eu égard à cette réforme des structures, les mesures qui seront appliquées en 1985 dans ce trafic porteront uniquement sur une augmentation linéaire des tarifs publiés (+ 3 %). Les recettes supplémentaires escomptées sont estimées à 18 millions de francs. Par ailleurs, il faut relever que la capacité des CFF en matière de trafic marchandises n'est pas entièrement mise à contribution à

l'heure actuelle. C'est pourquoi ils s'efforcent d'accroître leur trafic dans les meilleurs délais pour mieux utiliser leur capacité sans détériorer le taux de couverture des coûts. Les principaux efforts de prospection touchent le trafic de transit et le trafic international (importations et exportations).

Dans le cadre du mandat de prestations, la Confédération encourage le ferroutage par l'octroi d'une aide initiale. Les CFF accordent une grande attention à ce secteur. Les transports combinés représentent actuellement 11,7 pour cent de l'ensemble du trafic par wagons complets, 6,8 pour cent se rapportant à l'acheminement des grands conteneurs et 4,9 pour cent au trafic de ferroutage proprement dit. Ce dernier s'est multiplié par huit au cours des dix dernières années. Les résultats micro-économiques ne sont toutefois pas entièrement satisfaisants. L'augmentation de la demande permettra néanmoins de rationaliser la production à l'avenir. Par ailleurs, l'évolution technique n'est absolument pas terminée. Le degré de couverture des coûts devrait encore s'améliorer en relation avec les possibilités de les réduire. Le trafic de ferroutage revêt une importance considérable pour la politique des transports. Il permet en effet de ramener au minimum la consommation d'énergie, de diminuer la charge de l'environnement et d'alléger le réseau routier. Etant donné la limite de poids en vigueur sur les routes suisses (28 t), il constitue une solution de rechange pour les camions qui transitent par notre pays et dont le poids correspond aux normes de la CEE. Vu le projet d'arrêté relatif aux droits de douane sur les carburants, il devrait être possible, dans un proche avenir, d'octroyer aux transports combinés des contributions d'investissement et d'exploitation tirées des produits des droits de douane sur les carburants.

Le mandat de prestations 1982 expire à la fin de l'année 1986. Bien que les CFF axent leur activité sur les objectifs qui leur sont imposés, il s'avère que l'équilibre des comptes

prévu ne pourra pas - et de loin - être atteint, les mutations du marché des transports étant trop radicales. Les travaux préparatoires pour le prochain mandat sont en cours. Ce dernier sera applicable dès 1987. Lors de sa rédaction, on partira du principe que les chemins de fer devront également avoir un rôle déterminant dans le futur système des transports. Cette attitude positive se justifie notamment par les avantages et les solutions que le rail peut apporter dans les domaines toujours plus importants que sont la protection de l'environnement et la consommation d'énergie. Le futur mandat doit pouvoir être réalisé objectivement et attribuer aux CFF un cadre de gestion et de politique des transports qui leur permette d'équilibrer leurs comptes moyennant les efforts correspondants.

29511

**Arrêté fédéral  
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux  
pour 1985**

*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 1984;

vu le message du Conseil fédéral du 31 octobre 1984<sup>1)</sup>,

*arrête:*

**Article premier**

Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1985 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend:

1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1090,8 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers et de divers produits (207,8 mio. de fr.), 794 millions sont mis à la charge du compte des immobilisations et 89 millions à celle du compte de résultats;
2. Le budget du compte de résultats, s'établissant à 3798,3 millions de francs aux produits et à 4219,1 millions aux charges, et se soldant par un déficit présumé de 420,8 millions.

**Art. 2**

Il est pris acte du plan à court terme des Chemins de fer fédéraux pour 1986 et 1987.

**Art. 3**

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

29511

<sup>1)</sup> FF 1984 III 982

## Message concernant, le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1985 du 31 octobre 1984

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	84.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1984
Date	
Data	
Seite	982-1005
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 203

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.