

85.027

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1984**

du 1^{er} mai 1985

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons le projet d'arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984 et vous proposons de l'approuver.

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

1^{er} mai 1985

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Furgler

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le compte de résultats d'entreprise 1984 des Chemins de fer fédéraux (ci-après les CFF) se solde par un déficit de 304,2 millions de francs, les produits s'inscrivant à 3734,2 millions et les charges à 4038,4 millions. L'amélioration est de 127,5 millions par rapport au découvert de l'exercice 1983 (431,7 millions) et de 133 millions comparativement au budget. Ce résultat réjouissant est imputable à une série de mesures et d'efforts de gestion, tant du côté des charges que du côté des produits. Le programme d'action 1982-1984, qui portait sur le «renforcement de la gestion», la «réduction des frais administratifs» et la «rationalisation de l'appareil de production», y a notablement contribué.

S'établissant à 3734,2 millions de francs, le total des produits dépasse de 122,6 millions (3,4 %) le montant correspondant des comptes 1983 et de 65,5 millions (1,8 %) celui du budget. Le produit global des transports est conforme aux prévisions budgétaires, alors que les autres produits ont augmenté. Le total des charges (4038,4 millions) est resté inférieur au niveau de l'année précédente (-0,1 %). A cet égard, la nouvelle politique de mise à l'actif liée à l'introduction du système comptable a allégé les comptes. Il s'en est fallu de 67,5 millions (1,6 %) pour que les prévisions relatives aux charges globales soient réalisées. Les dépenses de construction attestées dans le compte des investissements (778,8 millions) ont été inférieures de 112,4 millions (-12,6 %) par rapport aux résultats de 1983 et de 134,2 millions (-14,7 %) par rapport au budget de 1984.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le 11 avril 1985, le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) nous a soumis les comptes et le rapport de gestion 1984. Nous commenterons ci-après les résultats de l'exercice en nous limitant aux données les plus importantes, car les détails peuvent être tirés de ce rapport. De plus, nous vous soumettons un rapport sur l'état d'avancement et les résultats du programme d'action 1982-1984.

12 Trafic et produits de transport

	Compte 1983	Budget 1984	Compte 1984
Personnes transportées (millions)	217,2	222,0	218,1
Recettes du trafic voyageurs (millions de francs) .	1088,2	1129,4	1119,6
Tonnes de marchandises acheminées (millions) ..	41,5	40,7	43,5
Recettes du trafic marchandises (millions de francs)	1132,8	1162,4	1177,8

Les deux catégories de trafic (marchandises et voyageurs) ont enregistré une légère hausse par rapport à l'année précédente. Au chapitre du trafic voyageurs, ce sont surtout les transports intérieurs qui ont progressé. Quant au secteur des marchandises, il a ressenti les effets de l'amélioration générale de la conjoncture et de l'intensification des efforts de vente. Bien que le niveau des prix ait été relevé dans de nombreux segments du marché, l'accroissement des recettes marchandises a été légèrement inférieur à celui du tonnage. Les recettes réalisées avec le trafic marchandises dépassent néanmoins celles qui avaient été budgétisées. Par contre, les résultats du trafic voyageurs n'ont pas correspondu tout à fait aux prévisions, ce qui est dû principalement au recul des transports internationaux et à l'ajournement de l'augmentation des tarifs, prévue pour l'automne 1984 et reportée au printemps 1985. Les pertes ont été compensées partiellement grâce à la progression des courses isolées du trafic intérieur.

Dans le secteur des voyageurs, les CFF ont transporté 218,1 millions de voyageurs, soit 0,9 million (+0,4 %) de plus que l'année précédente. Le trajet moyen (41,5 km) a été semblable à celui des autres exercices. Le nombre des véhicules à moteur accompagnés s'est encore réduit de 6,5 pour cent pour s'établir à 114 648. Les produits du trafic voyageurs (1119,6 millions) dépassent de 31,4 millions (+2,9 %) le résultat de l'année précédente. De nombreuses innovations ont contribué à cette amélioration, à savoir la liaison TGV Lausanne-Paris, l'emploi accru des nouvelles voitures unifiées IV, l'offre de véhicules spéciaux tels que les voitures avec jardin

d'enfants ou les voitures panoramiques, ainsi que la possibilité de louer des automobiles dans les gares. Les recettes du transport des personnes et des bagages se sont amplifiées respectivement de 31,1 millions et de 0,6 million, alors que celles du transport des automobiles se sont contractées de 0,3 million.

Dans le secteur des marchandises, le volume des transports (43,49 millions de tonnes) a progressé de 4,7 pour cent comparativement à 1983. Il se décompose de la manière suivante: trafic par wagons complets: 42,22 millions, trafic de détail: 0,82 million et envois postaux: 0,45 million. A l'exception du trafic de détail, toutes les catégories de trafic ont vu leurs volumes s'accroître par rapport à l'année précédente. Avec une hausse de 1,4 pour cent, le trafic intérieur et celui du commerce extérieur sont presque restés au niveau de 1983. Dans le trafic de transit (+ 14,3 %), ce sont surtout les transports de céréales, des produits sidérurgiques et des matières premières qui ont augmenté. Dans les transports combinés (ferroutage et grands conteneurs), le volume du trafic a fait un bon de 11,8 pour cent. Dans le trafic de détail, le fort recul des dernières années a pu être freiné, la perte de volume étant uniquement de 3,5 pour cent. Le produit global du trafic marchandises (1177,8 millions) a été amélioré de 45 millions (+ 4 %) comparativement à 1983. Les recettes se sont amplifiées aux chapitres des wagons complets (+ 46,6 millions) et des envois postaux (+ 2,2 millions), ce qui n'a pas été le cas du trafic de détail (- 3,8 millions). La recette moyenne par tonne transportée est tombée à 27,08 francs (- 0,7 %). Etant donné la forte concurrence au niveau des prix, il est difficile, tant dans le trafic intérieur que dans le trafic international, d'appliquer des prix adaptés au renchérissement. Les transports avec l'étranger sont en outre influencés par le cours de change défavorable du franc suisse.

13 Compte des investissements

Les dépenses de construction figurant dans le compte des investissements (778,8 millions) ont été inférieures de 112,4 millions (- 12,6 %) au compte de 1983 et de 134,2 millions (- 14,7 %) au budget. Les sévères critères de sélection des projets et la recherche des solutions les plus favorables ont eu pour effet une diminution des charges. Par ailleurs, des retards sont également intervenus dans la planification et l'exécution des travaux.

131 Compte des investissements selon les charges et les produits par nature

	Compte 1983	Budget 1984	Compte 1984
en millions de francs			
Matières	191,0	192,1	152,5
Prestations de tiers pour les nouvelles constructions	563,1	661,3	572,5
Honoraires et autres prestations de tiers	80,4	81,1	83,3
Propres prestations	162,6	145,4	144,7
<i>Total des charges</i>	<i>997,1</i>	<i>1079,9</i>	<i>953,0</i>
Produits accessoires	105,9	166,9	174,2
Solde du compte des investissements	891,2	913,0	778,8
<i>Total des produits</i>	<i>997,1</i>	<i>1079,9</i>	<i>953,0</i>

Les charges d'investissement brutes comptabilisées durant l'exercice (953 millions) sont inférieures de 44,1 millions à celles de l'année précédente et de 126,9 millions aux dépenses budgétisées. Après déduction des participations de tiers et de diverses recettes figurant dans les produits accessoires (174,2 millions), les dépenses nettes inscrites dans le compte des investissements grèvent les CFF à raison de 778,8 millions, dont 105,4 millions sont imputés au compte de résultats en tant qu'amortissement direct de dépenses ne pouvant être portées à l'actif. Les produits accessoires ont progressé de 68,3 millions comparativement à 1983, ce qui résulte de la contribution du canton de Zurich aux frais de construction de son réseau express régional.

132 Compte des investissements par groupes d'objet

	Compte 1983	Budget 1984	Compte 1984
en millions de francs			
Immeubles et installations	674,6	698,3	592,6
- Installations ferroviaires	617,6	626,5	532,4
- Usines électriques	51,4	57,7	50,9
- Ateliers	5,6	14,1	9,3
Véhicules	216,6	214,7	186,2
Dépenses de construction nettes	891,2	913,0	778,8

Les trois quarts des dépenses de construction nettes se sont rapportés aux immeubles et aux installations. Sur cette somme (592,6 millions), 153 millions (25,8 %) ont été utilisés pour le renouvellement des voies et des branchements. Abstraction faite du réseau express régional de Zurich et de la ligne de l'aéroport de Genève, les ouvrages les plus importants concer-

nent les installations des gares de Genève, Lucerne, Olten et Arth-Goldau. L'achèvement des travaux à Rapperswil a permis de terminer la ligne du Heitersberg, longue de 18 km. Par ailleurs, il a fallu engager 52 millions pour la rénovation de nombreux ponts et tunnels datant des années de construction du chemin de fer. Les CFF ont dépensé 13,6 millions pour la suppression ou la modernisation des passages à niveau. Quant aux acquisitions de matériel roulant, leur coût s'est élevé à 186,2 millions (216,6 millions en 1983). 77,7 millions ont été versés pour les véhicules moteurs, 92,1 millions pour les voitures et les wagons et 16,4 millions pour les wagons et les véhicules de service.

14 Compte de résultats d'entreprise

	Compte 1983	Budget 1984	Compte 1984
	en millions de francs		
Charges de personnel	2361,5	2406,6	2392,0
Dépenses de choses	796,5	855,8	818,7
Amortissements	455,5	503,3	496,7
Intérêts	223,6	235,6	220,9
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	200,5	101,0	105,4
Autres charges	5,7	3,6	4,7
<i>Total des charges</i>	<i>4043,3</i>	<i>4105,9</i>	<i>4038,4</i>
Produits de transport	2864,0	2968,8	2967,1
– Trafic voyageurs	1088,2	1129,4	1119,6
– Trafic marchandises	1132,8	1162,4	1177,8
– Indemnité pour les prestations de service public	618,0	659,0	659,0
– Aide initiale pour le ferroutage	25,0	18,0	10,7
Produits accessoires	440,1	418,1	460,2
Propres prestations pour le compte des investissements	162,6	145,4	144,6
Prestations pour ordres de magasin	94,2	101,3	112,2
Autres produits	50,7	35,1	50,1
<i>Total des produits</i>	<i>3611,6</i>	<i>3668,7</i>	<i>3734,2</i>
<i>Déficit</i>	<i>431,7</i>	<i>437,2</i>	<i>304,2</i>

Le compte de résultats d'entreprises se solde par un déficit de 304,2 millions de francs, les produits s'établissant à 3734,2 millions et les charges à 4038,4 millions. Cela correspond à une amélioration de 127,5 millions par rapport au résultat de l'année précédente. Les produits ont augmenté de 122,6 millions et les dépenses ont régressé de 4,9 millions. Cela étant, le

taux de couverture des coûts est passé de 89,3 à 92,5 pour cent. Le déficit enregistré a été inférieur de 133 millions à celui qui avait été prévu. Ce résultat réjouissant découle de toute une série de mesures et d'efforts de gestion, tant du côté des produits que de celui des charges. Le programme d'action 1982/1984, qui fait l'objet d'une partie spéciale du message, y a notablement contribué.

Les produits globaux de transport dépassent de 103,1 millions (+ 3,6 %) le résultat de l'année précédente et correspondent aux estimations du budget. L'indemnisation des prestations de service public non rentables et l'aide initiale pour le ferroutage sont fournies par la Confédération en vertu du mandat de prestations des CFF. Les coûts non couverts du ferroutage, déterminés dans un compte spécial, se sont contractés de 4,34 millions pour s'inscrire à 12 millions. Le montant, attesté, de 10,7 millions résulte des imputations provenant des années précédentes. Les résultats obtenus au chapitre des produits accessoires ont dépassé de 20,1 millions (+ 4,6 %) les chiffres de l'exercice précédent et de 42,1 millions (+ 10,1 %) ceux du budget. Par rapport à 1983, les recettes des fermages et des loyers ont fortement augmenté (+ 14,7 millions). Mais les prestations d'exploitation pour des tiers ainsi que les divers produits sont également supérieurs aux rentrées de 1983. La vente d'énergie est restée nettement en deçà des chiffres de l'année précédente, aucun produit spécial n'ayant été réalisé comme en 1983. Les produits extraordinaires englobent une contribution fédérale de 2,5 millions pour la révision, par l'industrie, des voitures à voyageurs. Le paiement correspondant se fait sur la base de l'arrêté fédéral du 17 mars 1983 (FF 1983 I 1194) ouvrant de nouveaux crédits destinés à promouvoir l'emploi.

Les charges globales sont restées un peu en dessous du résultat de l'année précédente (- 0,1 %). Etant donné la nouvelle politique d'amortissement des renouvellements de la superstructure, le compte de l'exercice a cependant été allégé de 55 millions. Les charges globales sont inférieures de 67,5 millions (- 1,6 %) aux prévisions budgétaires. 59,2 pour cent des ces charges concernaient le personnel, 20,3 pour cent les dépenses de choses, 12,3 pour cent les amortissements, 5,5 pour cent les intérêts et 2,7 pour cent les autres postes. Les dépenses de personnel se sont alourdies de 30,5 millions (+ 1,3 %) comparativement à 1983. La diminution des coûts consécutive à la réduction de l'effectif du personnel n'a permis de couvrir que 42 pour cent des charges supplémentaires découlant de la compensation du renchérissement et de l'incorporation des allocations de renchérissement dans les gains assurés. Avec un accroissement de 22,2 millions (+ 2,8 %) par rapport à l'année précédente, les frais de choses ont, dans l'ensemble, moins augmenté que le coût de la vie. Ces charges ont même été inférieures de 37,1 millions (- 4,3 %) au montant inscrit au budget. Aux chapitres des prestations d'exploitation fournies par des tiers, de la location des véhicules et de l'achat du courant, des charges supplémentaires importantes se sont produites en raison du renchérissement et du développement du chiffre d'affaires. Les dépenses d'entretien, en revanche, ont diminué. Les amortissements des immobilisations se sont alourdies de 41 millions (+ 9 %) pour

s'inscrire à 495,4 millions. Cette hausse est liée à l'augmentation des valeurs immobilisées (+ 14,7 millions) et à la revalorisation du groupe «superstructure», consécutive à l'introduction du nouveau système comptable (+ 26,3 millions). Il s'en faut de 6,8 millions (1,4 %) pour que la somme prévue au budget soit utilisée. Les fonds de roulement ont été amortis à raison de 1,3 million. Ce montant est supérieur de 0,2 million à ceux de l'année précédente et du budget. Quant aux intérêts, ils ont diminué de 2,7 millions. A la suite d'un remboursement anticipé d'un emprunt et de l'allègement des intérêts en résultant, les charges ont reculé de 14,7 millions par rapport aux prévisions budgétaires. Les engagements à long terme ont été rémunérés à un taux moyen de 4,1 pour cent. En ce qui concerne les autres postes de dépenses, la diminution du gros entretien résultant des ordres d'investissement (-95,1 millions) est importante par rapport à 1983. Ce poste a été allégé en raison d'une nouvelle politique de mise à l'actif pour les renouvellements de superstructure.

Effectif du personnel

<i>Secteur d'activité</i>	Compte	Compte	Différence 1983/1984
	1983	1984	
Moyenne annuelle			
Production	26 535	25 749	- 786
- Service des gares	17 945	17 321	- 624
- Accompagnement des trains	3 269	3 265	- 4
- Traction	4 768	4 684	- 84
- Autres services	553	479	- 74
Construction et entretien	8 936	8 750	- 186
- Installations et appareils	4 603	4 486	- 117
- Véhicules et bateaux	4 333	4 264	- 69
Mise à disposition des matériaux et de l'énergie ..	265	263	- 2
Services centraux	3 219	3 138	- 81
Divers	144	259	+ 115
Total	39 099	38 159	- 940

L'effectif du personnel s'est établi à 38 159 agents, soit 940 personnes (- 2,4 %) de moins que l'année précédente. Ce recul est dû principalement à l'optimisation des effectifs et aux mesures de rationalisation. Abstraction faite du poste «Divers», le nombre des personnes occupées a baissé dans tous les secteurs. Les plus fortes diminutions ont été enregistrées dans la production et dans les services centraux. Conformément à la planification de l'effectif à moyen terme, l'entreprise a engagé moins d'apprentis et de personnel de relève.

15 Bilan

	Compte 1983	Compte 1984	Différence 1983/1984
en millions de francs			
Actif	8958,2	9660,5	+ 702,3
- Immobilisations	7641,3	7850,1	+ 208,8
- Fonds de roulement (y compris les actifs transi- toires)	948,8	1052,4	+ 103,6
- Charges à amortir (CPS)	368,1	758,0	+ 389,9
Passif	9389,9	9964,7	+ 574,8
- Fonds propres	3000,0	3000,0	—
- Fonds de tiers	6389,9	6964,7	+ 574,8
- Engagements à long terme	4743,3	4502,6	- 240,7
- Engagements en cours (y compris les passifs transitoires)	1646,6	1704,1	+ 57,5
- Engagements cumulés de la CPS	—	758,0	+ 758,0
Solde passif	431,7	304,2	- 127,5
Déficit de la caisse de pensions et de secours (CPS) (engagements d'intérêt capitalisé)	1799,4	2356,6	+ 557,2

La somme du bilan a augmenté de 574,8 millions de francs pour s'établir à 9964,7 millions à la fin de 1984.

A l'actif, les immobilisations ont progressé de 208,8 millions pour s'inscrire à 7850,1 millions. C'est surtout la valeur des constructions inachevées qui s'est amplifiée (+ 264,8 millions), alors que celle des immeubles, installations et véhicules inscrite au bilan a diminué (- 86,8 millions). Les fonds de roulement se sont accrus de 103,6 millions en raison de la hausse des avoirs en compte courant. Les charges à amortir comprennent les engagements des CFF vis-à-vis de la CPS. L'incorporation des allocations de renchérissement a entraîné une augmentation de 389,9 millions de ce poste.

Au passif, les fonds de tiers, y compris les passifs transitoires, se sont alourdis de 574,8 millions pour s'inscrire à 6964,7 millions. De ce fait, le rapport entre les fonds propres et les fonds de tiers s'est un peu détérioré, puisqu'il est de 1 à 2,3 (année précédente: 1 à 2,1). Les engagements cumulés de la CPS représentent la contre-partie des charges à amortir figurant à l'actif. En 1983, ils étaient encore comptabilisés sous «engagements à long terme».

16 Flux financiers

En complément du compte de résultats et du bilan, nous vous donnons ci-après un bref aperçu de la provenance et de l'affectation des ressources au cours de l'exercice.

Origine des fonds

Autofinancement:

Augmentation des amortissements		417,8
---------------------------------------	--	-------

Financement par des fonds de tiers:

Bons de dépôt de la CPS	200,0	
Engagements cumulés de la CPS	368,1	
Augmentation des engagements en cours (solde) ...	<u>57,5</u>	625,6

Autres rentrées de fonds:

Diminution des biens-fonds acquis à titre prévisionnel	0,5	
Couverture du déficit 1983 par la Confédération ..	<u>431,7</u>	<u>432,2</u>

<i>Augmentation globale des ressources</i>		<i>1475,6</i>
--	--	---------------

Affectation des fonds

Accroissement des immobilisations:

Immeubles, installations, matériel roulant	331,1	
Travaux en cours	264,8	
Participations	<u>31,3</u>	627,2

Accroissement des fonds de roulement (solde)		103,5
--	--	-------

Diminution des engagements à long terme		440,7
---	--	-------

Déficit de l'exercice 1984		<u>304,2</u>
----------------------------------	--	--------------

<i>Total de l'affectation des fonds</i>		<i>1475,6</i>
---	--	---------------

2 Partie spéciale**21 Généralités**

Le compte de résultats d'entreprise 1984 des CFF enregistre un déficit de 304 millions, ce qui correspond à une amélioration de 128 millions par rapport aux comptes de 1983. Ce résultat est réjouissant, bien que la situation financière de l'entreprise reste insatisfaisante. Malgré qu'il soit fondé sur des objectifs rigoureux, le budget 1985 prévoit à nouveau une perte de 421 millions. Les résultats de la planification financière 1986-1991, eux aussi, ne sont guère encourageants. L'analyse des perspectives d'avenir montre que même avec de grands efforts de gestion et une conjoncture favorable, il ne sera pas possible d'éviter une insuffisance de couverture, qui oscillera en termes réels entre 400 et 500 millions de francs par année.

Le mandat de prestations, valable depuis 1982, arrive à échéance à la fin de 1986. Dans l'optique actuelle, il sera possible d'atteindre jusqu'à cette date un objectif du mandat, à savoir améliorer sensiblement l'efficacité des CFF et atteindre les chiffres de production fixés pour le transport régional des voyageurs et les transports combinés. L'entreprise a entièrement axé ses mesures de gestion (programme d'action 1982/84, développement du marketing, adaptation de l'offre voyageurs et marchandises aux exigences

actuelles, utilisation des possibilités en matière de conduite des affaires, etc.) sur les objectifs qui lui avaient été imposés. En revanche, les objectifs financiers ne pourront pas, et de loin, être atteints d'ici à 1986. Les résultats du trafic par wagons complets sont particulièrement éloignés des prévisions. Il en est ainsi en raison notamment du manque de rendement de ce secteur, imputable aux gains élevés de productivité des camionneurs. Ces derniers bénéficient en effet d'une infrastructure en constante amélioration.

Bien qu'il ne soit pas possible, pour le moment, d'améliorer durablement les résultats de l'entreprise, le mandat de prestations peut être considéré de manière positive. La séparation de la politique et de la gestion constitue un progrès. A l'époque, on a cependant estimé avec trop d'optimisme le rythme auquel se réaliseraient les mesures de politique des transports influençant favorablement le rendement des CFF. Un des facteurs en cause concerne l'élimination des distorsions de concurrence. Le projet de nouveau mandat tiendra compte des enseignements qui ont été tirés. Un nouveau cadre de gestion devrait distribuer la responsabilité financière entre la Confédération et les CFF de manière qu'avec des efforts appropriés, l'entreprise puisse couvrir les frais dont elle assume la responsabilité. Nous approuverons un message ad hoc avant la fin de l'année.

Dans le cadre de la lutte contre le dépérissement des forêts, qui implique une diminution de la charge polluante, les CFF auront un rôle-clé à jouer. Il y a donc lieu de les promouvoir et de rendre leur utilisation plus attrayante. Nous avons chargé le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie d'élaborer d'ici à la fin de 1985 un message sur les mesures à prendre, directes et secondaires.

Les investissements sont censés apporter la réponse la plus judicieuse aux multiples demandes de promotion des transports publics. Alors que le réseau routier s'est modifié de manière révolutionnaire au cours de ces dernières décennies, l'infrastructure ferroviaire s'est améliorée uniquement en ce qui concerne le maintien, la modernisation et l'aménagement ponctuel de ce qui existe déjà. Dans ce domaine, les chemins de fer doivent rattraper leur retard s'ils entendent assurer leur avenir. Ce qui compte principalement sur le marché, ce sont les prestations, et celles-ci sont comparées aux services de la concurrence. Le développement du trafic sur la ligne Berne-Zurich, notamment, montre que le marché des transports réagit aux améliorations de l'offre. Les étoffements de l'horaire (+ 20 %) et les réductions des temps de parcours (- 25 %), réalisés sur cet axe depuis 1971, ont fait progresser le trafic de 75 pour cent.

Mais comme le problème de la pollution de l'air est urgent, il convient d'examiner aussi les mesures à prendre en dehors du secteur des investissements et qui pourraient promouvoir les transports publics. Il s'agit surtout, en l'occurrence, de mesures touchant les tarifs. En tant que facteur influençant le choix du moyen de transport, leurs effets ne doivent toutefois pas être surestimés. Les réductions tarifaires ne devraient créer du trafic supplémentaire que si leur ampleur est considérable. Quant à savoir si les chemins de fer sont appelés à introduire de telles mesures, il s'agit là d'une décision politique.

La charge financière qui en résulterait devrait être compensée, ce qui n'est pas encore le cas dans le mandat de prestations en vigueur. Par ailleurs, il ne faut pas oublier que dans le trafic voyageurs, les réserves de capacité ferroviaire se situent surtout en dehors des pointes de trafic des centres les plus saturés. A l'heure actuelle, le taux d'utilisation moyen des trains est inférieur à 30 pour cent. Il ne constitue pas un critère déterminant pour apprécier les possibilités de prise en charge du trafic supplémentaire. De nombreux convois circulent à pleine capacité sur les lignes principales et durant les heures de pointe. Tout surcroît de trafic ne pourrait être assuré que par la mise en service de nouveaux convois. Actuellement, les lignes et le matériel roulant ne le permettent qu'en partie. Les CFF pourraient acheminer rapidement beaucoup plus de marchandises, cela de manière rationnelle et favorable à l'environnement et aux usagers.

Les réductions tarifaires ne sont toutefois qu'un moyen d'accroître l'attrait des transports publics. Il s'agit surtout d'améliorer l'infrastructure par des investissements (lignes, gares, matériel roulant). L'utilisation des maigres ressources de la Confédération doit donc être examinée avec beaucoup de soin. Il conviendrait de donner la priorité aux améliorations durables de l'offre. Privilégier les tarifs équivaldrait à laisser trop peu de fonds pour l'extension des installations.

22 Programme d'action 1982-1984

Comme dans les deux années précédentes, nous vous faisons rapport sur l'état intermédiaire du programme d'action destiné à améliorer davantage l'efficacité et les résultats économiques des CFF.

Le programme est subdivisé en 16 projets qui se recoupent en partie et qui doivent, par conséquent, être traités en commun. Son objectif porte principalement sur:

- le renforcement de la conduite de l'entreprise,
- la réduction des frais administratifs et
- la rationalisation de l'appareil de production.

En ce qui concerne les travaux préparatoires, la formulation de la politique de gestion et la planification de l'entreprise sont terminées. L'application progressive du nouveau système de gestion financière et de comptabilité (FIRE) se fait selon les plans. Outre les éléments qui fonctionnent déjà (compte de résultats d'entreprise, compte des investissements, comparaisons des centres de coûts et des budgets, décompte des mandats pour ouvrages), les projets suivants ont été préparés durant l'exercice pour être réalisés à partir de 1985:

- la planification, la gestion et le décompte des coûts en fonction des projets,
- la première étape du compte «débiteurs» tenu par ordinateur.

Etant donné les résultats du groupe de travail «Gestion supérieure des CFF», nous avons décidé de revoir la loi et l'ordonnance sur les CFF en vue de mieux dissocier la politique et l'entreprise.

Les projets réalisés durant l'exercice représentent une part considérable des mesures prévues. On a même parfois engagé des processus qui vont bien au-delà de la limite temporelle initiale et qui doivent être poursuivis en tant que tâches permanentes. La réglementation des processus de gestion et de décision (projet n° 1) et l'achèvement de l'extension du marketing (projet n° 3) sont par exemple considérés comme des tâches constantes en matière de gestion.

Quant aux résultats des divers projets, nous vous renvoyons au rapport définitif sur le programme d'action 1982-1984 qui figurera dans le message sur le mandat de prestations 1987 des CFF.

Les mesures quantifiables du programme d'action ont abouti jusqu'à la fin de 1984 à une amélioration des résultats de quelque 25 millions de francs par année. Lorsque l'on apprécie ce résultat, il faut tenir compte du fait que seuls les montants chiffrables avec certitude sont pris en considération et que l'entreprise renonce sciemment à améliorer ses performances par des valeurs spéculatives. Les montants qui peuvent effectivement être chiffrés sont mentionnés par projet dans le tableau ci-après.

Résultats quantifiables de l'ensemble des projets du programme d'action 1982-1984

Projets 1)	Résultat durable		Part déjà réalisée	
	Fin 1983	Fin 1984	Fin 1983	Fin 1984
	en millions de francs			
10	11,1 - 13,8	24,1 - 24,4	6,3 - 8,7	18,2 - 18,5
12	-	3,9	-	-
13	2,3	2,3	1,7	2,3
14	4,0 - 5,0	4,0 - 5,0	4,0 - 5,0	4,0 - 5,0
15	0,6 - 0,7	0,6 - 0,7	-	-
Total	18,0 - 21,8	34,9 - 36,3	12,0 - 15,4	24,5 - 25,8

1) 10 = Révision de l'organisation des services centraux

12 = Nouvelle réglementation de la gestion du parc voyageurs

13 = Réexamen de la réserve des véhicules moteurs

14 = Accroissement systématique de la productivité dans les ateliers

15 = Réorganisation du service de la voie

Il ne faut pas oublier que les projets commentés ici ne représentent qu'une part relativement faible des activités de l'entreprise au cours des trois dernières années. Rappelons à ce propos les mesures suivantes, adoptées au cours de la période sous revue et qui auront une influence considérable sur les futurs coûts et produits. Il s'agit des nouvelles conceptions relatives au trafic de détail «Cargo Domicile» et au contrôle des titres de transport, ainsi que des nombreuses mesures visant à optimiser l'exploitation en matière de trafic par wagons complets.

Nous saisissons l'occasion d'exprimer notre gratitude aux cadres et à tous les collaborateurs des CFF pour le travail qu'il ont fourni et pour le grand engagement dont ils ont fait preuve au cours de l'année écoulée.

3 Base légale

Au termes de l'article 7, lettre c, de la loi du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux (RS 742.31), il appartient à l'Assemblée fédérale d'approuver les comptes annuels et le rapport de gestion. Selon l'article 16, 2^e alinéa, elle statue sur la façon de combler le déficit.

29906

Arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 7, lettres c et e, de la loi fédérale du 23 juin 1944¹⁾ sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1984;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le Conseil d'administration des CFF, le 11 avril 1985;

vu le message du Conseil fédéral du 1^{er} mai 1985²⁾;

arrête:

Article premier

Les comptes de 1984 et le bilan au 31 décembre 1984 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

Art. 2

Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984 est approuvé.

Art. 3

Le solde passif de l'exercice 1984, qui s'élève à 304 156 696 francs, est couvert au moyen des ressources générales de la Confédération (art. 16, 2^e al., de la loi fédérale du 23 juin 1944 sur les Chemins de fer fédéraux).

Art. 4

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

29906

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1985 I 1516

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1984 du 1er mai 1985

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	85.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	04.06.1985
Date	
Data	
Seite	1516-1530
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 376

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.