

87.027

**Message  
concernant les comptes et le rapport de gestion  
des Chemins de fer fédéraux pour 1986**

du 29 avril 1987

---

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 1986 et vous proposons de l'approuver.

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

29 avril 1987

Au nom du Conseil fédéral suisse:

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

---

## Condensé

Le compte de résultats d'entreprise 1986 des Chemins de fer fédéraux (ci-après les CFF) se solde par un déficit de 356,8 millions de francs, les produits s'inscrivant à 3903,6 millions et les charges à 4260,4 millions. Le résultat s'est détérioré de 75,6 millions par rapport à l'année précédente. Les dépenses ont augmenté de 109 millions (+ 2,6 %) et les recettes uniquement de 33,4 millions (+ 0,9 %). Les produits des CFF couvrent 91,6 pour cent des charges. L'année précédente, le taux correspondant était encore de 93,2 pour cent. Les CFF ont dépassé de 23,6 millions le déficit budgétisé (333,2 mio. de fr.). Les efforts de gestion consentis par l'entreprise n'ont pas permis de compenser les effets négatifs des problèmes structurels du marché des transports.

Dans le secteur des voyageurs, les CFF ont acheminé 228,5 millions d'usagers, ce qui constitue un record depuis 1971. Ce résultat a été réalisé grâce à l'augmentation du trafic intérieur. Par contre, ils ont enregistré un fléchissement de leur activité dans le trafic international. Dans l'ensemble, le produit du trafic voyageurs a été légèrement supérieur aux valeurs de l'année précédente (+ 15,7 mio. de fr. ou + 1,3 %). Dans le secteur des marchandises, les produits se sont stabilisés au niveau de 1985, bien que le tonnage ait subi une légère hausse (+ 0,6 mio. de tonnes ou + 1,4 %).

Les dépenses supplémentaires se sont surtout produites dans le secteur du personnel et dans celui des frais de choses. Pour les investissements, les CFF ont utilisé 1138 millions de francs, dont 948,2 millions étaient à leur charge. Par rapport à l'année précédente, les frais d'investissement se sont alourdis de 127 millions (+ 12,6 %), ce qui correspond à une diminution de 47,6 millions comparativement au budget.

## MESSAGE

### 1 Partie générale

#### 11 Introduction

Le 7 avril 1987, le Conseil d'administration des CFF nous a soumis les comptes et le rapport de gestion 1986. Nous commenterons ci-après les résultats de l'année écoulée. C'est le dernier exercice qui repose sur le premier mandat de prestations.

Nous nous limiterons aux données les plus importantes, car les détails peuvent être tirés du rapport de gestion des CFF.

#### 12 Trafic et produits de transport

	Compte 1985	Budget 1986	Compte 1986
Personnes transportées (mio.)	224,6	228,0	228,5
Recettes du trafic voyageurs (mio. de fr.)	1191,0	1235,0	1206,7
Tonnes de marchandises acheminées (mio.)	44,5	47,0	45,1
Recettes du trafic marchandises (mio. de fr.)	1178,7	1273,0	1178,7

En 1986, l'évolution du trafic a abouti à des résultats très différenciés. Les deux principaux secteurs des transports, à savoir les voyageurs et les marchandises, se sont développés en sens contraire. On constate cependant différentes tendances même à l'intérieur de ces deux secteurs.

Dans celui des voyageurs, les CFF ont transporté 228,5 millions d'usagers, soit 3,9 millions ou 1,7 pour cent de plus que l'année précédente. Ce résultat réjouissant, le meilleur depuis 1971, est dû principalement au trafic intérieur. La vente des abonnements de parcours a suivi une courbe ascendante (+ 3 %). Les nouvelles facilités tarifaires accordées aux familles ont en outre raffermi la demande en matière de voyages individuels. Dans le trafic international, en revanche, le volume des transports s'est nettement affaîssi (- 4,5 %). Selon les CFF, cette tendance est surtout imputable à l'absence des touristes nord-américains et à la baisse du cours du dollar. Les produits du trafic voyageurs ont progressé globalement en fonction du développement des transports. Ils se sont inscrits à 1206,7 millions, soit 28,3 millions de moins que les prévisions budgétaires. Comparative-ment à l'année précédente, les recettes ont progressé de 15,7 millions, dont 13,5 millions concernent le transport des voyageurs. La croissance des produits du trafic intérieur a été supérieure à celle du volume des prestations. Cette évolution est imputable non seulement aux mesures tarifaires de mai 1985, mais aussi à la vente du nouvel abonnement pour billets à demi-prix à partir de novembre 1986. Dans le trafic international, les produits ont reculé proportionnellement à la baisse des transports. L'acheminement des bagages et des véhicules à moteur accompagnés a apporté 1,1 million de plus que l'année précédente. La majeure partie des recettes supplémentaires est due à l'essor du trafic au Simplon (+ 59 %).

Dans le secteur des marchandises, les CFF ont acheminé un volume de 45,1 millions de tonnes, soit 0,6 million (+ 1,4 %) de plus qu'en 1985. Ce faisant, ils se distinguent de la plupart des chemins de fer européens, qui ont accusé des pertes dans ce secteur. Ce résultat relativement favorable récompense les efforts opiniâtres de l'entreprise en matière de vente. Malgré leur grand engagement, il s'en faut cependant de 1,9 million de tonnes pour qu'ils atteignent le résultat fixé dans le budget. Le trafic par wagons complets (Cargo

Rail) a progressé dans une mesure inférieure à la moyenne (+ 1 %). Le taux de croissance du trafic intérieur (+ 5,2 %) n'a pas permis de compenser les pertes dans le trafic des exportations et du transit (respectivement - 9,8 % et - 6,0 %). Ce recul touche principalement les transports dans les domaines de la sidérurgie, du bois, ainsi que des fruits et légumes. L'économie italienne, par exemple, a davantage recouru aux Etats-Unis d'Amérique pour ses importations de ferraille et au Canada pour ses importations de bois. Pour des raisons d'efficacité, elle a confié de plus en plus à la route ses transports de produits alimentaires à destination des pays du nord de l'Europe. Cargo Combi (ferroutage et transport de conteneurs) et Cargo Domicile ont enregistré des résultats réjouissants, supérieurs à la moyenne (respectivement + 3,3 % et + 4,2 %). Avec 1178,7 millions de francs, les produits globaux du trafic marchandises sont restés stables. Le rendement du trafic par wagons complets est allé de pair avec l'augmentation des transports (+ 1,3 %). En revanche, les produits du trafic combiné ne se sont pas autant amplifiés que le tonnage. Les baisses de prix du carburant et les rabais octroyés pour des raisons politiques sur les itinéraires concurrents n'ont pas permis de réaliser un meilleur résultat. Dans le Cargo Domicile, le volume de transport a augmenté de manière réjouissante, mais les produits ont reculé de 3 pour cent. Ce segment du marché fait l'objet d'une âpre concurrence au niveau des prix. C'est pourquoi les CFF ont accordé des rabais à diverses reprises afin de conserver leur part du marché.

### 13 Compte des investissements

Les dépenses brutes (1138 mio. de fr.) qui figurent dans le compte des investissements 1986 se sont alourdies de 127 millions (+ 12,6 %) comparativement à 1985, mais elles sont néanmoins inférieures de 47,6 millions aux prévisions du bud-

get. Les CFF justifient cette différence par l'application de critères de rentabilité plus sévères, ainsi que par des retards dans la réalisation de certains travaux.

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

	Compte 1985	Budget 1986	Compte 1986
en millions de francs			
Matières	156,1	201,4	184,7
Prestations de tiers pour constructions	624,8	713,1	664,6
Honoraires et autres prestations de tiers	89,7	105,8	108,3
Propres prestations	140,4	165,3	180,4
<b>Total des charges</b>	<b>1011,0</b>	<b>1185,6</b>	<b>1138,0</b>
Produits accessoires	222,5	211,6	189,8
Investissements à la charge des CFF	788,5	974,0	948,2
<b>Total des produits</b>	<b>1011,0</b>	<b>1185,6</b>	<b>1138,0</b>

Les investissements, qui se sont montés à 1138 millions de francs, ne grèvent les CFF qu'à raison de 948,2 millions (83,3 %). Le solde de 189,8 millions est pour l'essentiel versé par des tiers (175,9 mio. de fr., le reste concerne des produits divers) en vertu de l'article 3, 3e alinéa, de la loi sur les CFF (RS 742.31). Sur les 175,9 millions, 135 ont été pris en charge par le canton de Zurich au titre de la réalisation de son réseau express régional. Les investissements de 1138 millions comprennent pour la première fois une tranche du budget supplémentaire dit de la "protection de l'environnement". Cette tranche s'est élevée à 36 millions. Elle sert à améliorer l'attrait du transport des voyageurs.

Les CFF ont financé les investissements mis à leur charge par des fonds d'amortissement (53 %), par le compte de résultats d'entreprise au titre du gros entretien (9 %) et par des capitaux étrangers (38 %).

### 132 Compte des investissements par groupes d'objet

	Compte 1985	Budget 1986	Compte 1986
en millions de francs			
Immeubles et installations	817,1	1034,3	907,1
- Installations ferroviaires	759,3	960,0	851,8
- Usines électriques	53,4	66,5	50,5
- Ateliers	4,4	7,8	4,8
Véhicules	193,9	151,3	230,9
Total	1011,0	1185,6	1138,0
dont:			
Budget supplémentaire "Protection de l'environnement"	-	36,0	36,0

La majeure partie des dépenses d'investissement a été consacrée aux installations ferroviaires. Sur les 851,8 millions de francs affectés à ce titre, 168,2 millions ont été destinés au réseau express zurichois et 38,9 millions à la ligne de l'aéroport de Genève. Le développement général des lignes et des installations de la pleine voie a grevé le compte des investissements à raison de 167 millions. 200 millions supplémentaires ont été investis dans la transformation et l'extension des installations des gares. Les autres dépenses ont servi principalement au renouvellement des équipements existants. Au chapitre des véhicules, les CFF ont engagé 230,9 millions, soit quelque 20 pour cent de l'ensemble des dépenses d'investissement. Ils justifient l'importante différence (+ 79,6 mio. de fr. par rapport au budget) par des écarts entre le plan d'acquisition prévu et le programme effectif des livraisons. Les principales mises de fonds pour le

matériel roulant ont concerné l'achat de véhicules pour le réseau express régional de Zurich (79,1 mio. de fr.), de 60 nouvelles rames navette (32,1 mio. de fr.) et de voitures unifiées IV (60,2 mio. de fr.).

#### 14 Compte de résultats d'entreprise

	Compte 1985	Budget 1986	Compte 1986
en millions de francs			
Charges de personnel	2431,4	2539,9	2501,4
Dépenses de choses	903,5	918,0	928,4
Amortissements	499,4	528,3	505,0
Intérêts	225,1	243,3	231,4
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	85,2	93,0	82,3
Autres charges	6,8	3,9	11,9
<b>Total des charges</b>	<b>4151,4</b>	<b>4326,4</b>	<b>4260,4</b>
Produits de transport	3061,8	3187,0	3063,8
- Trafic voyageurs	1191,0	1235,0	1206,7
- Trafic marchandises	1178,7	1273,0	1178,7
- Indemnité pour les prestations de service public	679,0	662,0	662,0
- Aide initiale pour le ferroutage	13,1	17,0	16,4
Produits accessoires	510,5	487,6	483,1
Propres prestations pour le compte des investissements	140,4	165,3	180,4
Prestations pour ordres de magasin	111,6	117,0	127,7
Autres produits	45,9	36,3	48,6
<b>Total</b>	<b>3870,2</b>	<b>3993,2</b>	<b>3903,6</b>
<b>Déficit</b>	<b>281,2</b>	<b>333,2</b>	<b>356,8</b>

Le compte de résultats d'entreprise se solde par un déficit de 356,8 millions de francs, soit une détérioration de 75,6 millions par rapport à l'année précédente. Le déficit budgétisé était de 333,2 millions.

La différence de 23,6 millions entre le budget et les comptes est imputable à raison de 12,6 millions à l'allocation de renchérissement plus élevée que nous avons autorisée après coup. Par ailleurs, les CFF n'ont pas pu augmenter leurs produits dans la mesure escomptée. Les recettes supplémentaires planifiées se montaient à 123 millions, mais le surcroît effectif des produits s'est élevé à 33,4 millions. Cet écart par rapport aux estimations a été compensé en partie par le fait que les dépenses ne se sont alourdies que de 109 millions et non de 175 millions comme prévu.

Les produits de transport ont progressé de 2 millions comparativement à 1985. L'augmentation prévue était de 125,2 millions. L'indemnisation pour les prestations de service public (662 mio. de fr.) a été convenue d'avance. Elle correspond aux coûts non couverts du transport régional des voyageurs selon le compte des coûts de transport, y compris l'aide pour le trafic de détail de 50 millions de francs. C'est la dernière fois qu'elle est versée sous cette forme. Il en va de même de l'aide initiale pour le ferroutage. Les 16,4 millions attestés comprennent les coûts non couverts de ce trafic tels qu'ils ont été déterminés après coup dans un compte spécial. L'aide pour le trafic de détail a été allouée pour la dernière fois selon les règles du mandat de prestations 1982.

Comme cela était prévu dans le budget, les produits accessoires ont baissé pour la première fois depuis des années. Par rapport à l'année précédente, les produits ont diminué de 27,4 millions. Il s'en faut de 4,5 millions pour que le résultat budgétisé soit atteint. Le recul des produits a été particulièrement prononcé en ce qui concerne les prestations d'exploitation pour d'autres chemins de fer, la location des véhicules et les ordres des clients. Dans le secteur des gérances, les CFF ont réussi à augmenter une nouvelle fois leurs produits grâce à des efforts spécifiques. Le plus fort taux de croissance a été enregistré au chapitre des fermages (+ 5,2 mio. de fr. ou + 6,9 %).

Le montant des propres prestations pour le compte des investissements et les prestations pour ordres de magasin dépendent du volume des investissements, du personnel disponible et du renchérissement. Depuis 1986, les CFF imputent aux travaux de construction les frais internes d'étude et de direction des chantiers qui n'étaient pas pris en considération jusqu'à présent. Cela explique l'augmentation considérable des propres prestations.

Les charges globales ont été inférieures de 66 millions de francs (- 1,5 %) aux prévisions budgétaires, amélioration qui est due aux frais de personnel, aux intérêts et aux amortissements, ainsi qu'au gros entretien. Les frais de personnel représentent 58,7 pour cent de l'ensemble des charges. L'augmentation de 70 millions par rapport à 1985 correspond à la compensation du renchérissement de 2,9 pour cent. Les économies résultant des compressions de personnel ont été compensées par l'incorporation d'une allocation de renchérissement dans le gain assuré de la caisse de secours en faveur du personnel. Le budget prévoyait des dépenses plus élevées (+ 38,5 mio. de fr.). Bien que nous ayons relevé ultérieurement d'un demi pour-cent l'allocation de renchérissement, les CFF ont donc utilisé moins de fonds que prévu. Cela provient du fait qu'ils n'ont pas entièrement mis à contribution l'effectif du personnel autorisé dans le budget.

Au cours de l'année sous revue, les frais de choses se sont amplifiés de 24,9 millions ou de 2,8 pour cent. Les dépenses d'entretien des installations fixes et des véhicules ont continué d'augmenter. Les CFF justifient cette évolution par l'accroissement constant des impératifs d'exploitation. Le dépassement du budget s'établit à 10,4 millions.

L'augmentation des immobilisations portées à l'actif en 1986 a été nettement inférieure à la valeur prévue. C'est pourquoi les amortissements se situent en deçà du montant budgétisé (- 23,3 mio. de fr.). Ils ont néanmoins légèrement augmenté

par rapport à 1985 (+ 5,6 mio. de fr.). Le taux moyen d'amortissement correspond à 3,3 pour cent des valeurs immobilisées. Les intérêts sur les capitaux étrangers ne se sont guère modifiés. Ils sont restés inférieurs aux prévisions budgétaires. Le gros entretien au titre des ordres d'investissement est, lui aussi, resté stable.

### Effectif du personnel

Secteur d'activité	Compte	Compte	Différence 1985/1986
	1985	1986	
	moyenne annuelle		
Production	24787	24783	- 4
- Service des gares	16553	16554	+ 1
- Accompagnement des trains	3191	3137	-54
- Traction	4628	4721	+93
- Autres services	415	371	-44
Construction et entretien	8600	8516	-84
- Installations et appareils	4395	4355	-40
- Véhicules et bateaux	4205	4161	-44
Mise à disposition des matériaux et de l'énergie	265	265	-
Services centraux	3102	3129	+27
Divers	355	317	-38
<b>Total</b>	<b>37109</b>	<b>37010</b>	<b>-99</b>

Les CFF ont occupé 37010 personnes en moyenne annuelle, soit 99 de moins que l'année précédente (- 0,3 %). De plus, il ne faut pas oublier qu'à partir du 1er juin 1986, la durée hebdomadaire du travail est passée de 44 à 42 heures. Ces chiffres montrent que les CFF essaient, comme par le passé, d'épuiser toutes les possibilités de rationalisation. La part de la main-d'oeuvre en voie de formation représente 5 pour cent de l'effectif global du personnel ou 1869 personnes. A cet égard, les CFF craignent que le recrutement de la relève soit toujours plus difficile sur le plan quantitatif et qualitatif. Par ailleurs, la situation générale du marché du travail est précaire, particulièrement dans les agglomérations de Zurich et de Genève.

	Compte 1985	Compte 1986	Différence 1985/1986
en millions de francs			
Actif	9881,2	10199,2	+318,3
- Immobilisations	8057,5	8425,6	+368,1
- Fonds de roulement (y compris les actifs transitoires)	1098,1	1047,1	- 51,0
- Charges à amortir (CPS)	725,6	726,8	+ 1,2
Passif	10162,4	10556,3	+393,9
- Fonds propres	3000,0	3000,0	-
- Fonds de tiers	7162,4	7556,3	+393,9
- Engagements à long terme	4617,6	4863,5	+245,9
- Engagements en cours (y compris les passifs transitoires)	1819,2	1966,0	+146,8
- Engagements cumulés de la CPS	725,6	726,8	1,2
Solde passif	281,2	356,8	+ 75,6
Déficit de la caisse de pension et de secours (CPS; engagements d'intérêt capitalisés)	2403,4	2517,6	+114,2

La somme du bilan a augmenté de 393,9 millions de francs pour s'inscrire à 10556,3 millions à la fin de 1986.

Outre les immeubles, installations et véhicules, les immobilisations comprennent également les ouvrages en construction, les biens-fonds acquis à titre prévisionnel et les participations. L'augmentation des valeurs d'établissement des installations (+ 256,8 mio. de fr.) est restée relativement faible. Comme l'entreprise a procédé dans ce domaine à des amortissements de 423,7 millions, la valeur au bilan a reculé de 166,9 millions. En revanche, la valeur des ouvrages en construction a progressé pour atteindre 1921,4 millions, de grands chantiers n'étant pas encore terminés. L'ensemble des

immobilisations s'est amplifié de 368,1 millions. Il s'établit maintenant à 8425,6 millions, ce qui représente plus de 80 pour cent de l'actif.

Au passif, les fonds de tiers, y compris les passifs transitoires, se sont alourdis de 393,9 millions pour s'inscrire à 7556,3 millions. De ce fait, le rapport entre les fonds propres et les fonds de tiers s'est détérioré, puisqu'il est de 1 à 2,5 contre 1 à 2,3 l'année précédente. Les engagements à long terme sont constitués par les prêts de la Confédération (32 %), les bons de dépôt de la caisse de pensions et de secours (67 %) et par les autres prêts (1 %). La dette à l'égard de la caisse de pensions et de secours s'est alourdie de 200 millions, les prêts de la Confédération de 60 millions. En revanche, divers prêts, d'un montant de 14,1 millions, ont été remboursés. Les CFF se procurent les capitaux pour les engagements courants en faisant appel principalement au compte courant qu'ils ont avec l'Administration fédérale des finances et les institutions sociales, ainsi que par le biais de la caisse d'épargne de l'entreprise. Les engagements cumulés de la caisse de pensions et de secours représentent la contrepartie des charges à amortir de ladite caisse, indiquées à l'actif (CPS).

## 16 Flux financiers

En complément du compte de résultats d'entreprise 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:

<u>Origine des fonds</u>	en millions de francs	
<b>Autofinancement:</b>		
Augmentation du montant des amortissements		423,7
<b>Financement par des fonds de tiers:</b>		
Bons de dépôt de la CPS	200,0	
Prêts de la Confédération	60,0	
Augmentation des engagements en cours (solde)	<u>146,8</u>	406,8
<b>Autres rentrées de fonds:</b>		
Diminution des participations et des avances consenties aux partenaires	4,7	
Diminution des fonds de roulement (solde)	50,9	
Couverture du déficit 1985 par la Confédération	<u>281,2</u>	<u>336,8</u>
<b><u>Augmentation globale des ressources</u></b>		<b><u>1167,3</u></b>

### Affectation des fonds

<b>Accroissements des immobilisations:</b>		
Immeubles, installations, matériel roulant	256,8	
Travaux en cours	527,7	
Biens-fonds acquis à titre prévisionnel	<u>11,9</u>	796,4
Diminution des engagements à long terme		14,1
Déficit de l'exercice 1986		<u>356,8</u>
<b><u>Total de l'affectation des fonds</u></b>		<b><u>1167,3</u></b>

## 2 **Partie spéciale**

### 21 **Evolution du résultat de l'entreprise en général**

Le compte de résultats d'entreprise 1986 des CFF se solde par un déficit de 356,8 millions de francs, les produits s'inscrivant à 3,90 milliards et les charges à 4,26 milliards. Il en découle une détérioration de 75,6 millions par rapport à l'année précédente. Les CFF ont déjà annoncé cette évolution négative dans leur budget 1986 et dans leurs plans à moyen terme. L'amélioration des résultats qui se poursuivait depuis l'introduction du mandat de prestations 1982 est ainsi interrompue pour la première fois:

Déficit 1982 .....	498 millions de francs
1983 .....	432 millions de francs
1984 .....	304 millions de francs
1985 .....	281 millions de francs
1986 .....	357 millions de francs

Les variations entre le budget et les résultats effectifs sont de 1,5 pour cent au chapitre des charges et de 2,2 pour cent au chapitre des produits. Cela donne une différence de quelque 7,1 pour cent comparativement au déficit budgétisé. Les écarts par rapport aux prévisions correspondent à ceux qui prévalent également dans l'économie privée.

Selon le compte des coûts de transport, les taux de couverture des frais des divers genres de trafic ont évolué de la manière suivante:

	Taux de couverture des coûts en %		
	1983	1984	1985
Transport de voyageurs sur de longues distances (y compris les bagages)	90	93	96
Transport régional des voyageurs 1)	28	24	24
Trafic par wagons complets (Cargo Rail et conteneurs)	72	72	67
Ferroutage 1)	53	60	60
Trafic de détail (Cargo Domicile) 1)	36	41	44

1) Sans l'indemnisation des prestations de service public ou l'aide initiale

## 22 Trafic marchandises: résultat et mesures

Les attentes des CFF en matière de développement du trafic marchandises se sont révélées trop optimistes. La comparaison avec les chemins de fer étrangers montre cependant qu'en règle générale, les conditions du marché du trafic marchandises ont évolué en défaveur du rail. Dans cette optique, la

légère hausse du volume de transport peut être considérée comme le résultat d'une prospection efficace du marché, même si les produits sont restés constants. Nous espérons que la position des CFF sur le marché pourra se renforcer à nouveau. La Confédération soutient l'entreprise dans ses efforts, cela par le biais de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants (RS 725.116.2). La promotion de la construction des voies de raccordement est particulièrement importante pour Cargo Rail (trafic par wagons complets). Aussi l'Office fédéral des transports a-t-il alloué en 1986 des fonds de 9,7 millions de francs, en vertu de l'ordonnance concernant les contributions pour les voies de raccordement (RS 742.141.51). 80 pour cent de cette somme concernent des entreprises reliées au réseau des CFF. 50 autres projets sont traités à l'heure actuelle. Il faut s'attendre à ce que les 15 millions inscrits dans le budget de la Confédération soient entièrement utilisés durant l'année en cours.

Le mandat de prestations 1987 (RO 1987 266; RS 742.37) assigne désormais le ferroutage au secteur de service public des CFF. Cette mesure vise à faciliter la promotion de ce trafic. La Confédération commandant les prestations de ferroutage, les objectifs de la politique des transports et de la protection de l'environnement peuvent influencer davantage sur l'aménagement de l'offre. Il n'en résulte aucune perte matérielle pour l'entreprise, étant donné que celle-ci est indemnisée des coûts non couverts. Une nouvelle liaison de ferroutage avec équipage (Rielasingen - Milan) a été ouverte au cours de l'année 1986.

## **23           Trafic voyageurs: résultat et mesures**

Les 228,5 millions de voyageurs transportés en 1986 constituent un résultat record depuis 1971. Il montre que les CFF et la Confédération ont entrepris des mesures judicieuses en

intensifiant le trafic voyageurs. Nous prenons acte avec satisfaction du fait que les allégements tarifaires, envisagés comme mesures d'appoint, ont remporté un grand succès. Nous avons déjà fait rapport sur la vente accrue des abonnements de parcours (ch. 12). Par ailleurs, les CFF ont déjà vendu plus de 500'000 abonnements pour billets à demi-prix. Nous nous rendons toutefois compte que leur vente ne suffira pas, à elle seule, pour atteindre nos objectifs en matière de protection de l'environnement. C'est pourquoi nous espérons que les acheteurs de ce titre de transport l'emploieront moins pour faire des voyages supplémentaires que pour utiliser les moyens de transports publics. Les CFF devront mettre tout en oeuvre pour convaincre les abonnés de la qualité de leur offre, de manière que les ventes élevées enregistrées actuellement se poursuivent ces prochaines années. Les multiples activités mentionnées dans le rapport de gestion au sujet du trafic voyageurs montrent que les CFF prennent les dispositions nécessaires pour répondre à cette exigence. Parmi les nombreuses mesures de prospection du marché, mentionnons particulièrement les prestations de transport supplémentaires offertes dès le prochain changement d'horaire. L'expérience enseigne cependant que les usagers ne réagissent généralement à de telles mesures qu'après un certain temps. Il faut donc s'attendre à ce que le volume de transport ne se modifie pas immédiatement, ce qui détériorera provisoirement le résultat financier du transport voyageurs sur de longues distances, dont les CFF assument la responsabilité. Les dépenses supplémentaires du trafic régional sont, en revanche, prises en charge par la Confédération.

#### **24           Autres mesures de gestion des CFF**

Les mesures de gestion prises par les CFF ne portent pas seulement sur l'offre. Les efforts de rationalisation interne produisent également des effets au niveau des charges. Le programme d'action 1982-84 est certes terminé, mais les CFF

l'ont intégré dans la conduite ordinaire de l'entreprise. Ses mesures continuent d'influer sur le résultat. Les CFF estiment que les économies ainsi réalisées chaque année se monteront à 36 millions de francs. La continuation des projets dans les secteurs Cargo Rail, Cargo Domicile et Rapide, ainsi que les améliorations de la productivité dans les ateliers ont contribué à améliorer de 90 millions de francs les résultats de 1986. Le programme d'action a également donné lieu à des mesures de gestion qui sont actuellement en voie de réalisation, à savoir l'intensification de la gestion des biens-fonds, la systématisation du "controlling", le nouveau contrôle des titres de transport, l'optimisation du secteur du matériel et l'élaboration d'un système d'indices pour déceler assez tôt les problèmes.

C'est dans le secteur du personnel que le succès de ces mesures de rationalisation apparaît le plus clairement. Malgré la réduction de la durée du travail et en dépit de la hausse des exigences de l'exploitation, l'effectif du personnel a encore baissé.

## **25           Autres mesures fédérales de politique des transports**

La comparaison de ces multiples mesures de gestion et de politique avec les résultats effectifs confirme le bien-fondé de la déclaration faite dans notre message sur le mandat de prestations 1987 des CFF (FF 1985 III 669), selon laquelle les déficits ne peuvent pas être imputés en premier lieu à une gestion insatisfaisante de l'entreprise. Grâce à l'adoption du nouveau mandat de prestations par les Chambres, les futurs résultats mettront mieux en évidence la responsabilité des CFF au niveau de la gestion, les objectifs étant fixés de manière claire et réaliste. Nous présenterons chaque fois au Parlement un objectif qui obligera les CFF à maintenir tous leurs efforts pour améliorer la rentabilité. Pour l'heure, l'administration fédérale élabore, en collaboration avec eux, les dispositions d'exécution du mandat, qui visent à inciter l'entreprise à ne pas relâcher ses efforts.

Le fait que les CFF font de plus en plus reposer leur gestion sur les principes de l'économie d'entreprise n'est pas incompatible avec les exigences de la politique de l'environnement. Des efforts efficaces de rationalisation leur permettent de s'engager davantage dans les secteurs où le marché est prometteur et où il semble possible d'influer sur le comportement des usagers. Par ailleurs, les Chambres sont compétentes pour attribuer aux CFF des missions relevant de la politique de l'environnement. Ils devront toutefois être indemnisés des conséquences financières.

Le mandat de prestations 1987 crée pour les CFF les conditions-cadres leur permettant de s'affirmer sur le marché des transports. Les mesures tarifaires devraient renforcer leur compétitivité à court terme, de manière qu'ils puissent contribuer à atteindre les objectifs de la Confédération en matière de protection de l'environnement. Ces deux mesures n'auront cependant du succès à long terme que si le projet RAIL 2000 peut être réalisé dans la forme prévue par le Conseil fédéral et le Parlement. Il est, à long terme, la condition sine qua non pour adapter les possibilités commerciales des CFF à celles des autres concurrents. Nous sommes persuadés que l'amélioration de l'attrait de l'offre ferroviaire, liée à une prise de conscience accrue des impératifs de l'écologie, influera durablement sur deux secteurs. Nous nous attendons donc à ce que l'efficacité du projet contribue dans une large mesure à améliorer la qualité de l'environnement. Les CFF pourront en outre augmenter leur rendement, accroître ainsi leurs contributions pour l'infrastructure et décharger en conséquence les finances de la Confédération.

Les articles constitutionnels sur la politique coordonnée des transports serviront de base pour réunir dans un texte légal cohérent et global ces diverses mesures individuelles, ainsi que les autres projets de politique des transports.

Ni les mesures de gestion ni les mesures de politique des transports ne permettront, à elles seules, d'influer positivement sur l'évolution future des CFF. Comme par le passé, le succès dépend dans une très large mesure des collaborateurs qui s'engagent résolument en faveur de l'entreprise. Nous saisissons l'occasion pour exprimer nos sincères remerciements aux organes dirigeants et aux collaboratrices et collaborateurs des CFF pour le travail fourni et le grand dévouement dont ils ont fait preuve durant toute l'année.

### **3 Répercussions financières**

Le déficit des CFF est chaque fois pris en charge par la Confédération l'année suivante. Le budget 1987 de l'Etat central comprend la perte de 333 millions prévue par les CFF. Comme le découvert effectif s'élève à 357 millions, un crédit supplémentaire de 24 millions est nécessaire en 1987.

### **4 Bases légales**

Aux termes de l'article 7, lettre c, de la loi fédérale 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.

Par ailleurs, l'article 7, lettre e et l'article 16, 2e alinéa, autorisent le Parlement à statuer sur la façon de combler le déficit. Ces deux dispositions ont été abrogées par la modification du 9 octobre 1986 de la loi fédérale, cela à partir du 1er janvier 1987 (RO 1987 263). Les dispositions antérieures restent cependant déterminantes pour les comptes 1986.

# Arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1986

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 7, lettres c et e, de la loi fédérale du 23 juin 1944<sup>1)</sup> sur les Chemins de fer fédéraux;

vu le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1986;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le Conseil d'administration des CFF, le 7 avril 1987;

vu le message du Conseil fédéral du 29 avril 1987<sup>2)</sup>,

*arrête:*

## **Article premier**

Les comptes de 1986 et le bilan au 31 décembre 1986 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

## **Art. 2**

Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1986 est approuvé.

## **Art. 3**

Le solde passif de l'exercice 1986, qui s'élève à 356 824 323 francs, est couvert au moyen des ressources générales de la Confédération (art. 16, 2<sup>e</sup> 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.

31439

<sup>1)</sup> RS 742.31 (version valable jusqu'au 31 déc. 1986)

<sup>2)</sup> FF 1987 II 705

## **Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1986 du 29 avril 1987**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	87.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.06.1987
Date	
Data	
Seite	705-725
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 106

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.