

Message

concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1989

du 26 octobre 1988

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 1989 et vous proposons de l'approuver. Nous vous présentons également le plan à moyen terme 1990 - 1994 et vous demandons d'en prendre acte.

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

26 octobre 1988

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Stich

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Le budget ainsi que le plan à moyen terme 1990 - 1994 et le volume des investissements en 1990 se présentent comme il suit et exigent les décisions ci-après:

1. Le rendement des CFF se détériore nettement, bien que le budget 1989 se clôture de manière équilibrée. Ce résultat n'exprime toutefois pas la capacité de rendement de l'entreprise, mais découle du mandat 1987. La contribution d'infrastructure des CFF, principal critère d'appréciation, reflète une détérioration de la situation. Alors qu'elle s'inscrivait à 121,5 millions de francs dans le budget 1988, elle tombe à 25 millions dans le présent budget. Cette évolution résulte de la stagnation des produits du trafic marchandises. Par ailleurs, les mesures que nous prenons dans le domaine salarial augmentent les frais de celui-ci beaucoup plus que dans les années précédentes.

Ces résultats peu réjouissants se produiront malgré un relèvement tarifaire de quelque 7,2 pour cent.

2. Nous proposons d'approuver la contribution d'infrastructure des CFF que ceux-ci ont budgetisée pour 1989. Nous estimons qu'une contribution de 25 millions exige d'eux une mise à contribution intégrale de leur potentiel de production. Elle couvre encore 2,8 pour cent des dépenses d'infrastructure. Le taux de couverture des charges de l'entreprise passe de 84,5 pour cent en 1988 à 81,9 pour cent en 1989.

-
3. Par rapport à 1988, l'indemnisation assurée par la Confédération pour le transport régional des voyageurs s'alourdira de 9 millions de francs pour s'inscrire à 523 millions. Cette hausse est imputable au renchérissement et aux prestations supplémentaires nécessaires pour combler les lacunes de l'horaire cadencé. L'indemnité se rapportant au ferroutage repose sur l'offre actuelle, augmentée d'une paire de trains. Elle fait un bond de 4 millions pour s'établir à 36 millions en 1989. Nous avons fixé ces montants sur la base du compte des coûts de transport planifiés, que les CFF établissent pour les prestations demandées par la Confédération dans le transport régional des voyageurs et le ferroutage.
4. Malgré les résultats insatisfaisants du plan à moyen terme 1990 - 1994, les contributions d'investissement des CFF doivent être fixées à 25 millions de francs pour chacune des années 1990 et 1991. Nous exigeons des CFF qu'ils enrayent par tous les moyens l'évolution négative prévue et qu'ils ne se contentent pas d'attendre Rail 2000.
- A long terme, le rendement devra s'améliorer à nouveau à la suite de la réorganisation du trafic-marchandises et de la réalisation du projet Rail 2000.
5. Le volume des investissements en 1990 est approprié. Les besoins d'investissements des CFF ne cessent de s'accroître. Nous avons approuvé pour 1990 un volume net d'investissements s'élevant à 1550 millions de francs. Pour les années suivantes, le budget des investissements doit être plafonné en termes réels. Les mises de fonds prévues pour Rail 2000 ne sont pas touchées.

1 **Partie générale**

11 **Introduction**

Le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux (CFF) a approuvé, le 16 septembre 1988, le budget 1989 et le plan à moyen terme 1990 - 1994. Par le présent message, nous soumettons le budget à votre approbation et nous vous présentons le plan à moyen terme pour que vous en preniez acte.

Comme l'année précédente, nous renonçons à répéter de manière circonstanciée les chiffres et les commentaires contenus dans le budget des CFF. En revanche, nous aimerions préciser notre rapport dans les domaines où le nouveau mandat de prestations nous attribue d'importantes fonctions de direction vis-à-vis des CFF.

Dans le cadre du budget, cela concerne en premier lieu leur contribution pour les dépenses d'infrastructure. Nous disposons en outre d'une importante compétence, puisque nous sommes habilités à fixer les prestations de service public et leur indemnisation. La contribution d'infrastructure et l'indemnité servent à influencer à court terme sur la politique de gestion des CFF. Aux termes du mandat de prestations 1987, leur contribution d'infrastructure doit, pour la première fois, être fixée pour trois ans. A cette fin, on se fonde, pour l'essentiel, sur le plan à moyen terme. En assumant la responsabilité financière de l'infrastructure, nous intervenons encore plus directement sur la politique des investissements. C'est pourquoi elle sera également commentée.

12 Appréciation succincte du budget 1989

121 Vue d'ensemble des résultats

Les deux tableaux ci-après présentent sommairement les principaux résultats du budget 1989. Le tableau 1 met en évidence ceux du compte des investissements, le tableau 2 ceux du compte de résultats d'entreprise. Les détails relatifs aux divers postes du budget figurent dans le rapport des CFF.

121.1 Budget du compte des investissements et appréciation

Tableau 1: Budget du compte des investissements

Compte des investissements	Compte	Budget	Budget	Différence par	
	1987	1988	1989	rapport aux compte budget 1987 1988	
	en millions de francs			en pour-cent	
Investissements bruts	1177,5	1480,8	1615,6	+ 37,2	+ 9,1
Contributions de tiers	155,4	185,8	156,0	1) + 0,4	- 16,0
Investissements nets (investissements à la charge des CFF)	1022,1	1295,0	1459,6	+ 42,8	+ 12,7
dont: Rail 2000	28,0	30,0	43,0	+ 53,6	+ 43,3

1) Dont 74,1 millions de francs pour le RER zurichois (contributions du canton).

Le mandat de prestations 1987 ne change rien au compte des investissements. Ce dernier ne doit donc pas être expliqué spécialement. Nous relevons simplement que ses résultats n'influent pas directement sur le compte de résultats d'entreprise, qui enregistre les frais annuels des investissements (intérêts et amortissements).

121.2 Budget du compte de résultats d'entreprise et appréciation

Tableau 2: Budget du compte de résultats d'entreprise

Compte de résultats d'entreprise	Compte	Budget	Résultat probable	Budget	Différence par rapport	
	1987	1988		1989	au compte 1987	au budget 1988
en millions de francs					en pour-cent	
Charges de personnel	2523,2	2628,8	2653	2812,2	+ 11,5	+ 7,0
Frais de choses	986,7	1037,6	1042	1080,4	+ 9,5	+ 4,1
Amortissements	523,1	529,6	540	539,1	+ 3,1	+ 1,8
Intérêts	242,5	265,9	257	281,8	+ 16,2	+ 6,0
Gros entretien résultant d'ordres d'invest.	66,0	65,0	65	75,0	+ 13,6	+ 15,4
Contributions pour l'infrastructure	218,5	121,5	90	25,2	- 88,5	- 79,3
Autres charges	8,1	7,5	4	6,7	- 17,3	- 10,7
Total des charges	4568,1	4655,9	4651	4820,4	+ 5,5	+ 3,5
Produits de transports	2924,7	2986,3	2994	3048,6	+ 4,2	+ 2,1
- Trafic-voyageurs	1262,3	1274,0	1270	1329,0	+ 5,3	+ 4,3
- Trafic-marchand.	1152,4	1176,3	1176	1160,6	+ 0,7	- 1,3
- Indemnité pour les prestations de service public	510,0	536,0	548	559,0	+ 9,6	+ 4,3
Produits access.	511,5	498,9	500	508,7	- 0,5	+ 2,0
Propres prestations pour le compte d'investissements	196,8	181,0	185	211,0	+ 7,2	+ 16,6
Prestations pour ordres de magasin	124,5	123,0	125	126,0	+ 1,2	+ 2,4
Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure	794,5	826,0	849	894,5	+ 12,6	+ 8,3
Autres produits	39,4	40,7	33	31,6	- 19,8	- 22,4
Total des produits	4591,4	4655,9	4686	4820,4	+ 5,0	+ 3,5
Excédent des produits/déficit	+ 23,3	-	+ 35	-	.	.

Fonctionnement du mandat de prestations

Le compte de résultats d'entreprise subit quelques modifications en raison du mandat susmentionné. La Confédération prend en charge les dépenses d'infrastructure (intérêts, amortissements, entretien). Les CFF sont tenus de participer à la contribution d'infrastructure se rapportant à ces dépenses. Celle-ci correspond à l'excédent des produits sur les charges d'exploitation.

Du point de vue comptable, les charges d'infrastructure du compte de résultats d'entreprise représentent un poste de produits intitulé "Prestations pour le compte de résultats de l'infrastructure". La contribution d'infrastructure est un élément des charges.

Le compte de résultats d'entreprise ne montre pas directement dans quelle mesure les dépenses d'infrastructure grèvent la Confédération. C'est la raison pour laquelle les CFF tiennent un compte de résultats d'infrastructure. Il fait partie du compte de résultats d'entreprise et peut se déduire directement de ce dernier. Du côté des charges, il comprend la part des frais globaux du compte de résultats, imputables à l'infrastructure. Les CFF les déterminent directement à partir du compte des coûts internes. Le côté des charges du compte de résultats d'infrastructure est donc identique au poste de produits "Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure". Le produit de ce compte se compose de la contribution des CFF pour l'infrastructure et - à titre de solde - de la prestation de la Confédération.

La figure 1 illustre cette relation de cause à effet:

Figure 1: Lien entre le compte de résultats d'entreprise et le compte de résultats d'infrastructure (résultats du budget 1989 en mio. de fr.)

Compte de résultats d'entreprise

<u>Charges</u>	4820,4		
Frais de personnel			
Frais de choses			
Amortissements			
Intérêts			
Gros entretien			
Autres frais			
<table border="1"> <tr> <td>Partis</td> <td>894,5</td> </tr> </table>		Partis	894,5
Partis	894,5		
<table border="1"> <tr> <td>Contribution des CFF pour l'infrastructure</td> <td>25,2</td> </tr> </table>		Contribution des CFF pour l'infrastructure	25,2
Contribution des CFF pour l'infrastructure	25,2		
Excédent des produits			
<u>Produits</u>			
Trafic voyageurs et marchandises			
Indemnité			
Produits accessoires			
Propres prestations pour le compte des investissements			
Prestations pour ordres de magasin			
Autres produits			
<table border="1"> <tr> <td>Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure</td> <td>894,5</td> </tr> </table>		Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	894,5
Prestations pour le compte de résultats d'infrastructure	894,5		
Déficit éventuel --			

Compte de résultats d'infrastructure

<u>Charges</u>	894,5		
Amortissements			
Intérêts			
Entretien ordinaire/Gros entretien pour les investissements			
<u>Produits</u>			
<table border="1"> <tr> <td>Contribution des CFF pour l'infrastructure</td> <td>25,2</td> </tr> </table>		Contribution des CFF pour l'infrastructure	25,2
Contribution des CFF pour l'infrastructure	25,2		
Prestation de la Confédération pour l'infrastructure (solde)			
	869,3		

Résultat: détérioration du rendement

Le budget du compte de résultats d'entreprise se clôture de manière équilibrée. Mais ce résultat n'est pas un critère permettant de juger l'efficacité de la gestion des CFF. Celle-ci peut être évaluée uniquement à l'aide du résultat comptable de chaque exercice. Si les CFF parviennent à équilibrer leurs comptes, ils auront atteint les objectifs fixés par le Conseil fédéral et le Parlement. Cela sera certainement le cas en 1988. S'ils n'atteignent pas les objectifs, ils ne pourront pas fournir la contribution d'infrastructure prévue et se verront reprocher un manque d'efficacité.

Nous fixons la contribution d'infrastructure à un niveau tel que les CFF ne puissent l'atteindre que s'ils consentent de grands efforts au niveau de la gestion. Lors de la budgétisation, nous nous fondons sur le rendement de l'entreprise, lequel s'exprime principalement au travers de l'excédent du compte de résultats d'entreprise. Nous pouvons également augmenter la contribution si nous estimons que les CFF n'ont pas entièrement fait preuve de toute l'efficacité voulue en matière de gestion. L'entreprise doit tenir compte de la modification de l'objectif en prenant des mesures appropriées et en adaptant son budget en conséquence.

Ainsi, la contribution d'infrastructure est le critère d'appréciation le plus important du budget. Il renseigne sur les objectifs que nous fixons et sur le rendement de l'entreprise. Il montre également dans quelle mesure les CFF sont à même de couvrir leurs dépenses d'infrastructure.

Selon la figure 1, les autres critères déterminants pour apprécier le budget sont:

- l'évolution annuelle des produits (sans les prestations inscrites dans le compte de résultats de l'infrastructure) et
- l'évolution annuelle des charges (sans la contribution d'infrastructure).

Tableau 3: Données relatives au budget 1989

Données	Compte	Budget	Budget	Différence	
	1987	1988	1989	par rapport au	compte budget
	en millions de francs			1987	1988
	en millions de francs			en pour-cent	
Produits	3796,9	3829,9	3925,9	+ 3,4	+ 2,5
Charges	4349,6	4534,4	4795,2	+ 10,2	+ 5,8
Contribution d'infrastructure	218,5	121,5	25,2	- 88,6	- 79,4

+ Toutes les données montrent que le rendement s'est encore détérioré avec le budget 1989. Les produits du trafic marchandises et les dépenses du secteur du personnel suivent une évolution particulièrement insatisfaisante.

- Les CFF s'attendent à ce que les produits du trafic-marchandises régressent légèrement en 1989 (- 1,3 %).
- Comparativement au budget 1988, les frais de personnel s'amplifieront de 183,4 millions de francs (+ 7 %) en 1989. Cette augmentation résulte pour une large part des mesures salariales prises par la Confédération.

13 **Détail du budget 1989**

131 **Contribution d'infrastructure des CFF**

Le budget 1989 est étroitement lié à la contribution d'infrastructure. Par conséquent, la procédure et les critères réglant sa fixation sont d'autant plus importants.

131.1 **Procédure applicable à la fixation de la contribution d'infrastructure**

Lors des discussions sur l'application du nouveau mandat de prestations, la Confédération et les CFF ont développé une procédure tendant à ce que l'objectif visé soit atteint. Cette procédure a été institutionnalisée dans la nouvelle ordonnance du 29 juin 1988 sur les CFF (OCFF, RO 1988 1223). Nous vous en avons informé de manière détaillée dans notre message sur le budget 1988 des CFF (FF 1987 III 409). La procédure tend surtout à ce que l'Office fédéral des transports (OFT) et l'Administration fédérale des finances (AFF) suivent en permanence l'élaboration du budget de l'entreprise. Nous avons, pour la première fois, pris en considération les expériences faites avec les comptes de 1987, ce qui améliore encore la qualité de l'appréciation.

Pour suivre de très près l'élaboration de la planification des CFF, on instaurera prochainement un autre instrument propre à garantir la fixation de la contribution d'infrastructure selon le mandat de prestations. Le compte de résultats de management permettra d'analyser l'élaboration du budget non seulement dans son ensemble, mais aussi de manière sectorielle. Il indiquera plus précisément les domaines où les prestations des CFF pourraient ne pas correspondre aux objectifs de la Confédération.

131.2 Résultat de la fixation de la contribution d'infrastructure

Les CFF proposent de fixer leur contribution à 25,2 millions de francs (arrondis ci-après à 25 mio. de fr.), ce qui constitue une détérioration considérable par rapport aux années précédentes.

Tableau 4: Evolution de la contribution d'infrastructure

Contribution d'infrastructure/ Indices	Résul- tats	Budget	Budget	Différence avec le budget
	1987	1988	1989	
Contribution d'infrastructure en termes absolus, en mio. de fr.	218,5	121,5	25,0	- 96,5
Contribution d'infrastructure des CFF par rapport aux charges d'in- frastructure couvertes par la Confédération	27,5 %	14,7 %	2,8 %	- 11,9 %
Degré net de couverture des charges 1)	87,3 %	84,5 %	81,9 %	- 2,6 %

1) Sans les prestations inscrites dans le compte de résultats de l'infrastructure ni la contribution d'infrastructure.

Nous avons approuvé cette proposition. Car même un montant aussi faible suppose de très grands efforts de gestion de la part des CFF. C'est ce que montrent les considérations suivantes:

1. Au cours de l'examen relatif à l'élaboration du budget, les organes fédéraux chargés de la vérification ont acquis la conviction que les CFF ont dressé un budget réaliste. La direction générale de l'entreprise a demandé à ses services d'importantes adaptations pour qu'on arrive à une contribution de 25 millions de francs. Celle-ci correspond au montant prévu dans le plan à moyen terme 1989 - 1993, établi l'année dernière. Ce résultat mérite d'être signalé dans la mesure où le plan ne tenait pas entièrement compte de nos mesures en faveur du personnel fédéral, ni du renchérissement.

Du côté des charges, les réserves des CFF semblent épuisées. Cette situation peu réjouissante ne peut être modifiée que par des mesures draconiennes, mais celles-ci ne sauraient être concrétisées dans le cadre de l'élaboration du budget annuel.

Le chiffre d'affaires enregistré jusqu'ici en 1988 dans le secteur du trafic voyageurs correspond à celui de la même période de l'année précédente. On n'entrevoit aucun revirement de tendance. Les produits du trafic-voyageurs prévus pour 1988 ne seront vraisemblablement pas enregistrés intégralement. Etant donné cette situation, nous estimons que les objectifs fixés pour les produits de ce trafic en 1989 sont ambitieux.

A l'heure actuelle, le chiffre d'affaires obtenu en 1988 dans le trafic-marchandises est légèrement supérieur à celui de la période correspondante de l'année précédente. Les CFF croient qu'ils atteindront tout juste les chiffres budgétisés pour 1988 (1176 mio. fr.). Cela étant, le montant prévu pour 1989 (1161 mio. fr.) semble avoir été calculé avec prudence. Quoi qu'il en soit, les CFF doivent toujours faire face à une grande pression sur les prix dans le secteur des marchandises et par conséquent accorder des rabais. Compte tenu de la stabilisation envisagée des produits, les CFF occupent une bonne position par rapport aux autres chemins de fer européens.

Les premiers résultats des études sur les nouvelles conceptions du trafic-marchandises seront disponibles à la fin de l'année, mais ils ne pourront pas avoir une influence d'ordre financier avant le début des années nonante.

2. Pour élaborer le budget 1989, les CFF ont pris en considération les enregistrements tirés des comptes de 1987. Ceux-ci reposaient pour la première fois sur le nouveau mandat de prestations.

Le budget des charges de personnel présentait notamment certains défauts. Les CFF l'ont élaboré en tenant compte de l'effectif du personnel autorisé. Mais ils n'ont jamais pu tirer pleinement parti de cet effectif, d'où l'existence d'une réserve budgétaire.

Les CFF ont déjà réduit eux mêmes cette réserve dans le budget 1988. Ils ont prévu un effectif inférieur de 200 unités au nombre des agents autorisés.

Cette adaptation est aussi prise en compte de manière appropriée dans le budget 1989.

Selon les CFF, les difficultés inhérentes à la budgétisation correcte du gros entretien pour les investissements ont également été éliminées.

L'augmentation des prestations pour l'infrastructure, supérieure à la moyenne des années précédentes, est imputable à un problème de délimitation concernant l'entretien de l'infrastructure. Pour des raisons de décompte, ledit entretien effectué jusqu'ici par les CFF était inférieur aux coûts effectifs. Le budget 1989 procède pour la première fois à l'adaptation qui s'impose.

3. Les CFF ont décidé de relever leurs tarifs d'environ 7,2 pour cent dès le mois d'avril 1989. Cette hausse correspond approximativement au renchérissement qui sera intervenu d'ici là.

Les tarifs seront augmentés de manière différenciée. Les CFF renoncent à renchérir l'abonnement à demi-prix pour ne pas compromettre sa popularité. Il en ira de même de l'abonnement général.

Etant donné que la demande de billets de première classe s'accroît nettement, les prix de ces titres de transport seront augmentés plus fortement que ceux de la seconde classe (tarif normal: + 10,8 % en première classe, + 7,5 % en seconde classe).

Les CFF estiment que le relèvement tarifaire apportera des recettes supplémentaires de 47 millions de francs. Les éventuels reports de la demande ne sont pas pris en compte dans ce montant.

Sans cette mesure, les CFF ne seraient pas à même de gagner les fonds nécessaires à la contribution d'infrastructure.

132 Indemnisation des prestations de service public

Outre la contribution d'infrastructure, la Confédération peut influencer de manière déterminante sur la gestion des CFF par le biais de la définition des prestations de service public. Elles les commande dans les secteurs désignés par le Parlement et les indemnise. L'indemnité est donc un dédommagement pour une prestation commandée et, partant, un élément des produits de transport.

A l'heure actuelle, la Confédération commande les prestations de service public des CFF dans les domaines suivants:

- transport régional des voyageurs et ferroutage, selon le mandat de prestations 1987,
- secteur des tarifs, selon l'arrêté fédéral transitoire du 1er octobre 1986 (FF 1986 III 401).

Les CFF estiment que l'indemnité extraordinaire et forfaitaire découlant de l'arrêté fédéral représente 41 millions de francs dans le trafic voyageurs et 14 millions dans le trafic marchandises.

132.1 Procédure applicable à la fixation de l'indemnité ordinaire

L'article 7, 1er alinéa, de l'arrêté fédéral fixant les principes du mandat 1987 des Chemins de fer fédéraux et l'indemnisation de leurs prestations de service public (RS 742.37) dispose que nous fixons au préalable l'indemnité de chaque année, en fonction des coûts d'exploitation non couverts planifiés. Pour le ferroutage, on couvre également la part des frais d'infrastructure prévus.

A l'heure actuelle, l'indemnité est calculée sur la base d'un compte des coûts de transport planifiés, approuvé par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE).

Les résultats effectifs de l'exercice 1987 servent de base pour le compte prévisionnel relatif à l'exercice 1989. Ils ont été extrapolés en fonction des prestations prévues en 1989 dans le secteur des marchandises et des voyageurs, et pondérés d'après les modifications des produits et des charges attendues d'ici à 1989. L'offre commandée par la Confédération est déterminante pour l'ampleur des prestations de transport.

Le compte des coûts de transport planifiés sera remplacé à la fin de 1989 par un compte de résultats du management, qui fournira à l'avenir des données prévisionnelles encore plus fiables.

132.2 Résultat de la fixation de l'indemnité

L'indemnité calculée pour 1989 s'élève à 559 millions de francs, soit

- 523 millions pour le transport régional des voyageurs et
- 36 millions pour le ferroutage.

Les chiffres correspondants de l'année précédente sont les suivants:

- 514 millions pour le transport régional des voyageurs et
- 22 millions pour le ferroutage.

Transport régional des voyageurs

Les CFF s'attendent à ce que l'indemnité n'augmente que de 9 millions de francs comparativement à 1988. Cette faible hausse s'explique surtout par deux raisons:

Lors de l'étoffement de l'horaire de mai 1987, ils ont analysé les mouvements de manoeuvre dans le secteur des voyageurs. Il est apparu que le transport régional des voyageurs occasionne moins de frais que par le passé. Par ailleurs, des prestations supplémentaires du transport sur de grandes distances diminuent les coûts du trafic régional. Les CFF ont tenu compte de ces nouveaux faits lors du calcul de l'indemnité pour 1989.

Outre le renchérissement général, les frais d'exploitation supplémentaire planifiés (11 mio. fr.) s'expliquent surtout par de nouvelles prestations des trains régionaux (environ 2400 km/jour). Cette offre supplémentaire vise à combler les lacunes qui subsistent encore dans l'horaire cadencé. Le surcroît de recettes attendu dans ce trafic (2 mio. fr.) ne permettra pas de couvrir les coûts supplémentaires. L'élimination des lacunes ne met pas en valeur un nouveau marché; elle complète l'offre existante. De plus, le rendement du trafic

en question est de toute manière très faible (bas niveau des tarifs dans le transport des navetteurs, potentiel restreint de la desserte).

Ferroutage

Pour le ferroutage, l'indemnité calculée sur la base du compte des coûts de transport planifiés se monte à 36 millions de francs.

Cette augmentation de 14 millions par rapport à 1988 est considérable en soi (+ 63 %). Néanmoins, le montant de l'indemnité de 1988 ne comprend pas les commandes ultérieures de la Confédération. Celles-ci ont été passées à la fin de 1987 - après fixation de l'indemnité - et englobaient quatre paires de trains pour la chaussée roulante et une campagne de rabais de cinquante francs par envoi de conteneur et de ferroutage, limitée à la fin de 1988. Vu cette commande, les CFF ont mis en service trois paires de trains. La quatrième sera vraisemblablement opérationnelle au printemps 1989. Les CFF ont revu leurs calculs sur la base des commandes supplémentaires. Il se fondent désormais sur une indemnité de 32 millions de francs pour l'exercice 1988.

Nous vous avons déjà demandé un crédit supplémentaire pour ces deux augmentations de l'indemnité.

Comparativement aux 32 millions de francs se rapportant à 1988, l'augmentation de 4 millions en 1989 est appropriée. Elle résulte principalement de la dernière paire de trains commandée par la Confédération. Par ailleurs, la croissance du découvert est surtout imputable à un phénomène général. Le marché des transports a besoin d'un certain temps pour donner suite à de nouvelles offres. Etant donné la concurrence de la route, les prix sont toujours très comprimés.

L'indemnité de 36 millions repose sur l'offre, que les CFF ont axée sur les objectifs du mandat de prestations 1987. Selon ce dernier, ils sont tenus d'orienter principalement leur activité sur les besoins du marché. Mais ils doivent fournir leurs prestations aux moindres frais. Dans ce sens, l'indemnité de 36 millions de francs indique ce qui est réalisable sur le plan de l'entreprise.

Dans l'intervalle, le DFTCE a chargé les CFF de mettre en évidence les possibilités et les répercussions de la réalisation d'un corridor de transit ferroviaire ouvert aux pays des CE. Dès que les études auront montré des possibilités d'action concrètes, nous fixeront rapidement aux CFF des objectifs clairs et contraignants quant à la concrétisation d'un tel corridor. Cette démarche suppose toutefois que l'on soit disposé à augmenter notablement l'indemnité.

A cet égard, les CFF estiment qu'il est particulièrement important d'opérer de nouveaux investissements dans les installations de transbordement sises à l'étranger. Outre les équipements non contestés situés en Italie (Busto Arsizio II et III), ils préconisent la construction d'un terminal dans la Ruhr.

14 **Plan à moyen terme 1990 - 1994**

Le plan à moyen terme est un instrument de gestion. Il est, pour cette raison, axé sur les résultats. Les CFF s'en servent pour prévoir le proche avenir en fonction des structures actuelles et des mesures de gestion éventuellement déjà décidées.

Son résultat montre si des décisions fondamentales ou de nouveaux objectifs s'imposent pour la planification des prochaines années.

141 Résultat du plan à moyen terme 1990 - 1994

Dans le plan à moyen terme 1990 - 1994, les principales données du compte de résultats d'entreprise évoluent de la manière suivante:

Tableau 5: Données du plan à moyen terme 1990 - 1994

Données	Budget 1989	Plan à moyen terme				
		1990	1991	1992	1993	1994
en millions de francs						
Charges (sans contribution d'infrastructure)	4795	5021	5219	5394	5586	5789
Produits (sans les prestations inscrites au compte de résultats d'infrastructure)	3926	4085	4230	4347	4472	4600
Contribution des CFF pour l'infrastructure	25	8	4	2	4	0

Ces chiffres nous inspirent la plus grande inquiétude.

Durant toute la période de planification, la contribution d'infrastructure tend vers zéro. Cela étant, les plus faibles modifications inévitables de l'environnement pourraient conduire prochainement à une contribution négative, ce qui ne permettrait pas d'observer le mandat de prestations 1987.

Les CFF et nous-mêmes souhaitons éviter à tout prix d'en arriver là.

142 Des améliorations sont inévitables

Les CFF se trouvent actuellement dans une situation difficile. Ils élaborent avec Rail 2000 un vaste projet d'investissement axé sur l'avenir. De nouvelles mesures leur permettent

d'accroître le volume du trafic-voyageurs, ce qui est souhaitable sur le plan de la politique des transports. Mais leur rendement se détériore, ce qui alourdit la charge financière de la Confédération et exige des fonds pour les transports publics.

En tant qu'entreprise qui doit faire ses preuves sur le plan économique, les CFF ne peuvent pas uniquement se consoler avec les répercussions positives que Rail 2000 aura à long terme. Ils doivent entreprendre des efforts à court et à moyen terme pour améliorer leur situation.

Nous avons certes approuvé le plan à moyen terme 1990 - 1994, mais nous avons par la même occasion enjoint aux CFF de prendre des mesures réalisables à court terme.

Celles-ci doivent contribuer à surmonter la période difficile jusqu'à ce que Rail 2000 et la réorganisation du trafic-marchandises redressent la situation à moyen et à long termes.

A l'heure actuelle, trois groupes de mesures sont concevables. Des rationalisations accrues paraissent indispensables. Mais l'accent doit être mis sur:

1. des augmentations de prix plus fréquentes ou plus importantes;
2. le renforcement des efforts de rationalisation, notamment pour restreindre systématiquement l'occupation des gares par du personnel et pour réduire la densité du réseau du trafic-marchandises (en tant que mesure préalable pour Cargo 2000) et
3. l'amélioration des mesures de réorganisation (coordination renforcée avec les services de bus et remplacement de certaines lignes ferroviaires par des services routiers).

Il ne fait pas de doute que ces mesures seront contestées sur le plan politique. Mais il faut mettre leurs inconvénients en relation avec la charge croissante que les CFF imposent à la Confédération. L'échec du mandat de prestations porterait atteinte à l'ensemble des transports publics, car les CFF sont considérés comme les porte-drapeaux.

De plus, les chemins de fer privés ont montré qu'il est possible de renforcer les mesures de rationalisation, qui sont acceptées par la clientèle.

Nous soutiendrons en tout cas les dispositions qu'arrêteront les CFF, même celles qui vont au-delà du train de mesures précité. Ils devront nous soumettre un rapport à ce sujet lors de la présentation du prochain plan à moyen terme.

143 Le plan à moyen terme 1990 - 1994 comme base de la fixation des contributions d'infrastructure pour 1990 - 1991

Le mandat de prestations de 1987 exige qu'en 1989, les contributions d'infrastructure soient également fixées pour les années 1990 et 1991 (art. 7, 2e al.).

La contribution pour l'exercice 1989 a pu être déterminée avec des instruments relativement précis. En revanche, seuls les résultats du plan à moyen terme étaient disponibles pour fixer les contributions des deux années ultérieures (8 mio. pour 1990 et 4 mio. pour 1991).

Nous les avons acceptées à titre de résultat, mais non comme des objectifs. Nous avons fixé à 25 millions de francs le montant de la contribution à verser pour chacune des trois années.

Cet objectif contraint les CFF à rompre la tendance actuelle. Compte tenu de la dégradation accrue du rendement, il s'agit d'un objectif ambitieux. Il exigera d'importants efforts de gestion de leur part. Mais l'objectif ne pourra guère être atteint sans un soutien politique.

144 Mesures afférentes au trafic-marchandises

La réorganisation du trafic-marchandises, envisagée par les CFF, ne figure pas dans cet objectif.

Les résultats concrets de la planification des mesures ne seront disponibles qu'à la fin de cette année.

La planification de la refonte de Cargo Domicile est la plus avancée. Ce trafic sera encore plus automatisé. Il est prévu de construire trois centres de transbordement entièrement automatiques (Zurich, Däniken, un centre en Suisse romande). Par la même occasion, les CFF veulent porter à 12 tonnes la limite de poids des envois de détail. Grâce à cette mesure, la partie la moins rentable du trafic par wagons complets (petits envois) pourra être traitée dans le cadre de Cargo Domicile, ce qui permettra une desserte moins fractionnée dans le trafic par wagons complets.

Les autres travaux de planification ne sont pas encore terminés. Ils concernent en premier lieu, dans le trafic intérieur, le remplacement sur une grande échelle, du trafic par wagons complets par des transports de conteneurs. On discute également de la constitution de trains marchandises de ligne pour desservir les centres d'une certaine importance.

L'état actuel de la planification ne permet pas encore de définir concrètement les mesures qui seront prises. Quelle que soit la nature de celles-ci, il faudra tout d'abord procéder à des investissements. Les résultats ne pourront donc être améliorés qu'à long terme.

La politique des investissements à moyen terme représente un élément important du plan.

La fixation des investissements détermine pour une longue période une part considérable des futures charges de l'entreprise. Par ailleurs, les CFF mettent l'accent sur les investissements dans l'infrastructure dont la Confédération assume la responsabilité financière.

A moyen terme, la tâche principale de l'autorité de surveillance consiste donc à vérifier efficacement leur politique d'investissement.

145.1 Déroulement de la planification des investissements

Dans le budget 1988 des CFF, nous vous avons informés de manière circonstanciée sur le déroulement de la planification des investissements. En voici un résumé:

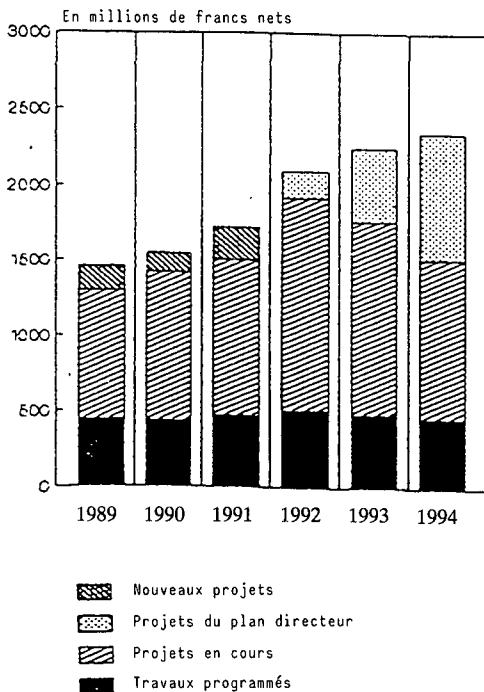
Les CFF planifient leurs investissements dans un plan à moyen terme qui s'étend sur une période de cinq ans. Une telle planification est généralement considérée comme permanente. Les adaptations annuelles concernent principalement la fin de l'horizon de planification. C'est là que les CFF peuvent inclure des projets qui n'ont pas une valeur très contraignante. C'est pourquoi ils qualifient de plan directeur cette partie du plan à moyen terme. Lors de la planification permanente, ils décident le plus tard possible si un projet relevant du plan directeur peut être inscrit définitivement à titre de "nouveau projet" dans le plan des investissements proprement dit.

#

Le passage du plan directeur au plan à moyen terme constitue le noyau fondamental de la planification. A ce moment-là, les CFF établissent les modalités des travaux, d'où les premières conséquences financières. De plus, lors de cette étape, ils déterminent le volume des investissements pour les années suivantes, car la concrétisation des nouveaux projets s'étend toujours sur plusieurs exercices. Les besoins de fonds apparaissent alors obligatoirement et ne peuvent plus guère être modifiés par la suite.

Cela étant, la structure du volume des investissements se présente de la manière suivante dans le plan à moyen terme:

Figure 2: Structure du volume des investissements
(1989: budget; 1990 - 1994: plan à moyen terme)



Il ressort du déroulement des investissements que la Confédération peut influencer très efficacement sur la planification des mises de fonds des CFF lorsque les objets du plan directeur sont inscrits comme "nouveaux projets" dans le plan des investissements.

Outre cet aspect matériel du contrôle des investissements, nous devons également examiner si le volume des mises de fonds prévu par les CFF correspond aux possibilités financières de la Confédération. Cette question sera examinée plus en détail dans les lignes suivantes.

145.2 Volume des investissements en 1990

En fixant le volume des investissements, nous assignons un objectif aux CFF. Ce dernier a une valeur impérative pour leur planification. Cependant, les projets ne peuvent que difficilement être influencés à court terme. Pour pouvoir fixer un objectif efficace, nous déterminons de manière contraignante le volume des investissements non pour le budget, mais pour la première année du plan à moyen terme (1990).

Le plan à moyen terme 1990 - 1994 affecte quelque 1550 millions de francs aux investissements de l'exercice 1990. Sur cette somme, 86 millions concernent Rail 2000. De ce fait, le volume des mises de fonds dépasse de 6,2 pour cent celui du budget 1989. Sans Rail 2000, le taux de croissance serait de 3,3 pour cent, ce qui correspond à peu près au renchérissement. Nous n'estimons pas nécessaire d'ordonner aux CFF de réduire leurs investissements en vue d'améliorer leurs comptes. Le volume des mises de fonds semble, au contraire, approprié. Nous approuvons le plan à moyen terme sur ce point et nous enjoignons dès lors aux CFF d'investir au maximum 1500 millions de francs en 1990.

Pour les années suivantes, le plan à moyen terme 1990 - 1994 se distingue par des taux de croissance plus élevés (sans Rail 2000). Les années à venir nécessiteront des investissements considérables pour Rail 2000, d'où la nécessité de revoir le volume des investissements en cours. Nous estimons judicieux d'aider les CFF à réaliser Rail 2000, mais nous devons leur imposer une certaine modération en ce qui concerne le budget des investissements ordinaires. Nous avons donc l'intention de plafonner à 1550 millions de francs en termes réels le volume des mises de fonds des années suivantes.

145.3 Contrôle matériel des investissements

Le contrôle exercé par la Confédération ne saurait se limiter au volume global des investissements. La surveillance - aussi simple que possible - de l'utilisation des fonds approuvés présente la même importance à cet égard. Il ressort du déroulement de la planification que la Confédération peut influencer très efficacement sur les "nouveaux projets". Elle peut en l'occurrence juger ceux que les CFF planifient définitivement. Mais la responsabilité de ces projets incombe toutefois aux CFF.

Le volume global des nouveaux projets s'élève à quelque 1500 millions de francs pour chacune des années 1989 à 1991. Leurs points forts ressortent des deux tableaux ci-après.

Tableau 6: Points forts des investissements selon les secteurs de l'entreprise

Secteur de l'entreprise	Pour-cent
Infrastructure	58
- Investissements ordinaires dans les installations ferroviaires	34
- Installations de Rail 2000	24
Exploitation	42
- Usines électriques (y compris les lignes de transport)	5
- Véhicules	37
Total	100

Tableau 7: Points forts des mises de fonds d'après le genre d'investissement

Genre d'investissement	Pour-cent
1. Remplacement	25
2. Rationalisation	1
3. Amélioration et extension	40
3.1 Offre du trafic-voyageurs	32
3.2 Installations de vente et d'accueil du public, confort	4
3.3 Offre du trafic-marchandises	2
3.4 Sécurité, fiabilité	2
4. Gérances	9
5. Divers (formation du personnel)	1
6. Rail 2000	24
Total	100

En règle générale, les mises de fonds servent simultanément à plusieurs objectifs. Les points forts soulignent cependant quelques tendances. Seuls les investissements de rationalisation semblent un peu sous-estimés, car ils sont généralement classés parmi les investissements de remplacement. Malgré tout, l'ampleur des investissements de rationalisation peut être considérée comme assez faible.

Par ailleurs, les CFF n'ont guère modifié dans leur plan à moyen terme les points forts de leur politique d'investissement (comparaison avec l'année précédente). Une entreprise de leur taille ne saurait toutefois changer de cap à chaque occasion.

La plupart des nouveaux projets profitent comme par le passé au trafic-voyageurs. Les CFF ont cependant dû fixer de nouvelles priorités à l'intérieur de ce secteur. La construction des installations nécessaires à Rail 2000 prend plus de temps que prévu. De ce fait, ils ne pourront vraisemblablement pas réaliser dans les délais la première étape du projet, planifiée pour 1993. Il était envisagé d'étoffer sensiblement

l'offre des trains. Les CFF renforceront par contre leurs efforts dans le secteur des véhicules pour que les clients bénéficient le plus vite possible au moins du confort prévu dans Rail 2000.

C'est dans ce sens que les CFF ont augmenté leurs investissements pour les installations d'accueil du public.

Ils continuent à ne guère réaliser de projets en faveur du trafic-marchandises. Les structures actuelles permettent toujours moins de répondre aux exigences de ce trafic. Les projets prometteurs ne sont pas encore élaborés à un point tel que l'on puisse prévoir des investissements. Dans ces conditions, les investissements envisagés se limitent au trafic combiné et à l'acquisition de wagons modernes.

Nous suivons cependant avec précision les efforts des CFF en matière de trafic-marchandises. Nous partons du principe qu'ils doivent traiter en priorité la planification de ce secteur. Nous nous attendons à ce qu'une première série d'investissements ait lieu ces prochaines années.

Les investissements dans les projets d'affaires immobilières et de gérance ont pris une place moins importante. Ce fait est regrettable dans la mesure où ces mises de fonds sont pour le moment les seules qui soient absolument rentables. Leur recul n'exprime toutefois pas une tendance. Il est plutôt imputable à des raisons de capacité financière, car Rail 2000 exige des parts toujours plus importantes du volume des investissements. Eu égard à la situation financière, nous attendons des CFF qu'ils accordent à ce secteur la plus grande priorité possible.

En résumé, nous approuvons les points forts de la politique des investissements des CFF, à l'exception des investissements de rationalisation.

145.4 Appréciation de la rentabilité des investissements

Le contrôle matériel des investissements par la Confédération accorde aux CFF une liberté d'action maximale. Ils sont cependant tenus d'établir un calcul de rentabilité pour chacun des nouveaux projets examinés et de le présenter à la Confédération. Nous désirons que les CFF appliquent systématiquement et sans exception l'instrument du "controlling". Nous souhaitons également savoir quelle importance est attribuée à la rentabilité lors du choix des nouveaux projets. Suivant le résultat, nous nous réservons le droit d'intervenir dans des cas particuliers. Les CFF pourront ainsi démontrer qu'ils satisfont aux exigences attachées à leur gestion.

15 Plan à long terme

Les CFF avaient promis un nouveau plan à long terme pour la période consécutive à la votation sur Rail 2000. Comme il est disponible, nous l'avons approuvé et nous vous le soumettons pour que vous en preniez acte.

Ce plan déduit des objectifs et des stratégies à partir des buts supérieurs de la politique de l'entreprise. Il contient deux analyses, l'une sur l'environnement, l'autre sur l'entreprise. La première examine l'évolution possible des conditions générales importantes pour les CFF, cela afin d'en tirer des perspectives pour le trafic voyageurs et marchandises. La seconde porte sur les points forts et sur les points faibles de l'entreprise. L'appréciation de ceux-ci, des chances et des dangers de l'environnement conduit à des conclusions sur la marche à suivre. Le trafic-voyageurs est marqué par la réalisation de Rail 2000. Pour le trafic-marchandises, la stratégie de l'offre fait actuellement l'objet d'une révision. Les objectifs qualitatifs mentionnés dans le plan à long terme couvrent une période de dix à vingt ans. Ils servent de base au plan à moyen terme et aux planifications concrètes.

La nouvelle ordonnance sur les CFF est entrée en vigueur alors qu'ils établissaient leur plan à long terme. Son article 27 exige qu'ils élaborent périodiquement un tel plan en vue de présenter les conceptions de l'offre et les stratégies d'investissements qui en résultent.

La version du plan à long terme n'a pas permis de prendre entièrement en considération la nouvelle situation juridique. Elle n'est donc pas satisfaisante quant au fond et à la forme. Pour le moment, nous nous sommes contentés de prendre acte de ce document. Nous l'approuverons lorsqu'il aura été adapté aux nouvelles dispositions.

Les CFF le reverront et procéderont aux améliorations nécessaires sur le plan de la structure et du contenu. Le développement et la présentation des conceptions de l'offre représentent un point très important. Les nouvelles stratégies du trafic-marchandises devront également être incluses dans les meilleurs délais. La Confédération intégrera dans le plan, sous une forme appropriée, ses objectifs relatifs au développement de l'entreprise. Conçu de cette manière, le plan à long terme améliorera sensiblement l'appréciation des décisions que les CFF prendront à court et à moyen termes au sujet de leur offre et de leurs investissements.

2 Partie spéciale

21 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

En sus de la prestation pour l'infrastructure et des indemnités, le budget et la planification financière de la Confédération prévoient d'autres contributions pour les CFF. Celles-ci sont fondées sur des arrêtés fédéraux spécifiques et représentent le prix des prestations commandées. Les dépenses suivantes correspondent, dans le budget du compte financier et dans les perspectives des finances fédérales, aux budgets et au plan à moyen terme des CFF.

Tableau 8: Indemnité et aide financière de la Confédération en faveur des CFF

Compte financier de la Confédération	Compte	Budgets		Plan financier/Perspectives					
		1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
en millions de francs									
1. Législation ordinaire sur les CFF									
Transport régional des voyageurs	495	514	523	563	581	600	621	648	
Ferroulage 2)	31	22	36	37	41	44	47	50	
Prestations de la Confédération pour infrastruc.	-	576	728	869	918 1)	967 1)	1047	1114	
Déficit	357	-	-	-	-	-	-	-	
2. Autres arrêtés									
Allègements tarifaires dans les transports publics	60	55	55	55	55	55	-	-	
Simplon 2)	1	1	1	-	-	-	-	-	
Total	944	1168	1343	1524	1595	1666	1715	1812	
1) Compte tenu de la contribution d'infrastructure des CFF, qui est augmentée à 25 millions de francs.									
2) Financement par le produit affecté des droits d'entrée sur les carburants.									

Les contributions de construction attestées jusqu'ici (1 mio. fr.) arrivent à échéance en 1989. D'après la modification de la loi sur les CFF, celles-ci seront financées uniquement au moyen de prêts portant intérêt.

Les CFF sont indemnisés durant l'année en cours des prestations de service public (559 mio. fr.) et des allègements tarifaires (55 mio. fr.). En revanche, la prestation de la Confédération pour l'infrastructure leur est versée avec une année de retard. La somme de 869 millions prévue dans le budget ne se répercutera donc qu'en 1990 sur les finances fédérales.

Jusqu'en 1994, les CFF s'attendent à ce que l'indemnité augmente en moyenne de quatre pour cent par année. La prestation pour l'infrastructure s'amplifiera vraisemblablement d'un peu

plus de six pour cent. Les besoins d'investissement ne peuvent être couverts qu'en partie par les fonds d'amortissement et par l'imputation directe sur le compte de résultats d'entreprise (gros entretien). Outre les sources de financement propres aux CFF, la Confédération accorde des prêts par le biais du compte capital. Ceux-ci se monteront à 500 millions (budget 1988: 525 mio. fr.) pour 1989 et à 750 millions pour 1990.

Le projet n'a pas d'effet sur l'état du personnel fédéral.

22 Bases juridiques

221 Article 1

L'article premier concrétise la compétence figurant à l'article 7, lettre d bis, de la loi sur les CFF, selon laquelle les Chambres fédérales approuvent la contribution d'infrastructure indépendamment du budget. Le montant de la contribution influant sur les chiffres mentionnés à l'article 2 de l'arrêté général sur le budget, il doit être traité en premier lieu.

Aux termes de l'article 7, 2e alinéa, du mandat de prestations 1987, la contribution d'infrastructure doit, pour la première fois, être déterminée pour trois années. Nous proposons de la fixer à 25 millions de francs par année.

Les comptes prévisionnels des CFF, d'après lesquels on calcule la contribution d'infrastructure, repose sur nos objectifs en matière de politique du personnel. Toute modification de ceux-ci a de très fortes répercussions sur les résultats planifiés. Cela étant, le caractère contraignant de la contribution d'infrastructure, mentionné expressément dans le mandat de prestations 1987, est valable uniquement à la condition que de telles modifications puissent être prises en considération après coup (article 34, 2e alinéa de l'ordonnance sur les CFF; RS 742.311).

Dans ce cas, nous proposerons, lors de la présentation des comptes des CFF, que la contribution soit adaptée en conséquence.

222 Article 2

L'article 2 se rapporte aux budgets concernant le compte des investissements, le compte de résultats et l'effectif du personnel.

La somme de 1459,6 millions de francs mentionnée au chiffre 1, budgétisée dans le compte des investissements et mise à la charge des CFF, correspond à celle que nous avons prévue pour l'année dernière (1460 mio. fr.).

Le montant du compte de résultats, qui figure au chiffre 2, tient compte de la contribution d'infrastructure de 25 millions de francs que nous proposons d'accorder.

Le chiffre 3 repose sur l'article 2 de la loi fédérale instituant des mesures destinées à améliorer les finances fédérales (RS 611.010). Cet article exige que l'effectif budgétisé du personnel des CFF soit soumis à l'approbation du Parlement.

La loi se réfère à l'effectif du personnel en 1974. Aux CFF, celui-ci était à ce moment-là de 41'031 collaborateurs. Depuis lors, il a toujours été inférieur à ce chiffre. Avec 38'058 collaborateurs prévus dans le budget 1989, les CFF se trouvent bien en-deçà de la base initiale de 1974. Ils mettent tout en oeuvre pour appliquer une politique restrictive en matière de personnel, conformément à la loi. Toutefois, ils sont confrontés à de graves problèmes de recrutement.

Les CFF soumettent à l'approbation du Parlement sous forme d'un plan à moyen terme la planification pluriannuelle prescrite à l'article 6 du mandat de prestations 1987.

Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1989

Projet

du

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et les propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 16 septembre 1988;

vu le message du Conseil fédéral du 26 octobre 1988¹⁾,

arrête:

Article premier

¹ La contribution des Chemins de fer fédéraux pour l'infrastructure, qui se monte à 25 millions de francs pour chacune des années 1989, 1990 et 1991, est approuvée. Les coûts globaux d'infrastructure s'élevant à 894,5 millions de francs, la Confédération prend à sa charge une somme de 869,5 millions de francs au titre de la couverture des dépenses d'infrastructure des Chemins de fer fédéraux.

² Le Conseil fédéral adapte la contribution d'infrastructure de manière appropriée lorsqu'il modifie les données de la politique du personnel qui servent de base aux comptes prévisionnels des Chemins de fer fédéraux.

Art. 2

Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1989 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend:

1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1615,6 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers et de divers produits (156 mio. de fr.), 1459,6 millions de francs sont mis à la charge des CFF;
2. Le budget du compte des résultats, qui est équilibré, les produits et les charges atteignant chacun 4820,4 millions de francs;
3. Le budget relatif à l'effectif du personnel (38 058 postes).

Art. 3

Il est pris acte du plan à moyen terme des Chemins de fer fédéraux pour les années 1990 à 1994.

Art. 4

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

¹⁾ FF 1988 III 1150

Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1989 du 26 octobre 1988

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1988
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	46
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	88.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	22.11.1988
Date	
Data	
Seite	1150-1184
Page	
Pagina	
Ref. No	10 105 615

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.