

**Message
concernant les comptes et le rapport de gestion
des Chemins de fer fédéraux pour 1985**

du 30 avril 1986

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 1985 et vous proposons de l'approuver.

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

30 avril 1986

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Egli

Le chancelier de la Confédération, Buser

Condensé

Le compte de résultats d'entreprise 1985 des Chemins de fer fédéraux (ci-après les CFF) se solde par un déficit de 281,2 millions de francs, les produits s'inscrivant à 3870,2 millions et les charges à 4151,4 millions. Cela correspond à une amélioration de 23 millions par rapport au résultat de 1984. Les dépenses ont augmenté de 113 millions (+ 2,8%) et les recettes de 136 millions (+ 3,6%). Le taux de couverture des charges est passé de 92,5 à 93,2 pour cent. Le découvert est inférieur de 139,6 millions à celui qui a été budgétisé (420,8 mio. de fr.). Ce résultat réjouissant est imputable non seulement à une conjoncture favorable, mais aussi aux notables efforts de gestion consentis par l'entreprise.

Dans le secteur des voyageurs, les recettes du trafic intérieur ont progressé dans une mesure supérieure à la moyenne, alors que celles du trafic marchandises correspondent aux résultats de l'année précédente. Les autres recettes se sont aussi sensiblement améliorées. Les charges supplémentaires par rapport à 1984 résultent principalement du renchérissement et de frais d'entretien. Les investissements de 1011 millions de francs, dont 788,5 sont à la charge des CFF, ont fait un bond en avant de 58 millions (+ 6,1%) comparativement à l'année précédente, mais ils sont inférieurs de 79,8 millions (- 7,3%) aux chiffres du budget.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le 4 avril 1986, le conseil d'administration des CFF nous a soumis les comptes et le rapport de gestion 1985. 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 renvoyons au message sur le mandat de prestations 1987 des CFF, ainsi qu'au rapport sur le projet RAIL 2000 et au message sur la construction de nouvelles lignes des CFF.

12 Trafic et produits de transport

	Compte 1984	Budget 1985	Compte 1985
Personnes transportées (mio.)	218,1	217,0	224,6
Recettes du trafic voyageurs (mio. de fr.)	1119,6	1154,0	1191,0
Tonnes de marchandises acheminées (mio. de fr.)	43,5	43,4	44,5
Recettes du trafic marchandises (mio. de fr.)	1177,8	1180,0	1178,7

L'évolution favorable de la conjoncture en Suisse et à l'étranger a dans l'ensemble influencé positivement le développement des transports en 1985. Le nombre des voyageurs a progressé dans la plupart des catégories de titres de transport. Les tonnages acheminés ont augmenté globalement, mais la hausse n'a pas été identique dans tous les genres de trafic. Au chapitre du trafic voyageurs, les recettes des transports intérieurs ont progressé dans une mesure supérieure à la moyenne, alors que celles du trafic marchandises ont correspondu aux résultats de l'année précédente.

Dans le secteur des voyageurs, les CFF ont transporté 224,6 millions d'usagers, soit 6,5 millions (+3%) de plus que l'année précédente. Conformément à la tendance enregistrée ces dernières années, le trajet moyen a encore augmenté pour s'établir à 41,8 km par personne. Les produits globaux du trafic voyageurs se sont accrus de 71,4 millions de francs (+6,4%) et s'inscrivent à 1191 millions. Outre le relèvement tarifaire de mai 1985 et l'évolution générale des transports, diverses campagnes et mesures de promotion des ventes ont contribué à cette augmentation des recettes. Mentionnons à ce titre les abonnements généraux à prix réduits, les facilités tarifaires accordées aux familles dans le trafic international, l'introduction de la vente à crédit ainsi que diverses offres, notamment pour les excursions. Les recettes du transport des voyageurs se sont amplifiées de 68,5 millions de francs, celles du transport des bagages de 3,1 millions. En revanche, le produit de l'acheminement des véhicules à moteur accompagnés a régressé

de 0,2 million. Le prix du transport à travers le tunnel du Simplon ayant diminué à partir de décembre 1985, il n'a encore pu influencer de manière décisive le résultat.

Dans le secteur des marchandises, le volume de transport a atteint 44,5 millions de t (+1 mio. ou 2,4%). Le trafic par wagons complets a augmenté de 2,2 pour cent, les transports intérieurs enregistrant le taux de croissance le plus élevé (+4,3%). Le trafic supplémentaire en transit (+3,4%) est dû principalement aux transports de produits sidérurgiques et chimiques, ainsi que du bois et du charbon. Le trafic combiné a fait un bond en avant de 4,7 pour cent, l'amélioration étant particulièrement marquée dans le ferroutage. Quant à la nouvelle offre du trafic de détail, Cargo Domicile, l'objectif n'a pas été entièrement atteint. Les recettes globales du trafic marchandises (1178,7 mio. de fr.) sont inférieures de 0,9 million (-0,1%) au résultat de l'année précédente. Les diverses catégories de trafic enregistrent des différences considérables. Les recettes se sont améliorées tant au chapitre du trafic par wagons complets (+4%) qu'à celui du trafic combiné (+4,8%). Celles du Cargo Domicile sont restées en-deça des produits de l'ancien trafic de détail. Comme il s'agit d'une nouvelle prestation axée sur le niveau des prix de la concurrence, son résultat ne saurait être comparé directement avec des valeurs antérieures.

13 Compte des investissements

Les dépenses brutes de 1011 millions de francs, qui figurent dans le compte des investissements 1985, se sont alourdis de 58 millions (+6,1%) par rapport à 1984, mais elles sont néanmoins inférieures de 79,8 millions (-7,3%) aux prévisions du budget. Outre des adjudications à des conditions favorables, des retards dans la réalisation de certains projets, ainsi que le choix des solutions les plus judicieuses sur le plan de l'économie d'entreprise ont conduit à ce résultat.

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

	Compte 1984	Budget 1985	Compte 1985
en millions de francs			
Matières	152,5	196,1	156,1
Prestations de tiers pour constructions	572,5	642,0	624,8
Honoraires et autres prestations de tiers	83,4	92,5	89,7
Propres prestations	144,6	160,2	140,4
<i>Total des charges</i>	<i>953,0</i>	<i>1090,8</i>	<i>1011,0</i>
Produits accessoires	174,2	207,8	222,5
Investissements à la charge des CFF	778,8	883,0	788,5
<i>Total des produits</i>	<i>953,0</i>	<i>1090,8</i>	<i>1011,0</i>

Les investissements comptabilisés durant l'année s'élèvent à 1011 millions de francs, dont 222,5 millions (+ 48,3 mio. de fr.) sont déduits au titre des contributions de tiers et des divers produits compris dans les produits accessoires. Sur cette somme, la contribution du canton de Zurich pour la construction de son réseau express régional atteint à elle seule 142 millions. Les investissements qui restent à la charge des CFF se montent à 788,5 millions, soit 9,7 millions ou 1,2 pour cent de plus que l'année précédente. Une somme de 85,2 millions a été financée par le biais du compte de résultats d'entreprise, au titre du gros entretien. 498,6 millions supplémentaires sont couverts par des amortissements. Les 204,7 millions restants proviennent de fonds de tiers.

132 Compte des investissements par groupes d'objet

	Compte 1984	Budget 1985	Compte 1985
	en millions de francs		
Immeubles et installations	763,6	911,7	817,1
– Installations ferroviaires	701,0	829,7	759,3
– Usines électriques	53,3	73,8	53,4
– Ateliers	9,3	8,2	4,4
Véhicules	189,4	179,1	193,9
<i>Total</i>	<i>953,0</i>	<i>1090,8</i>	<i>1011,0</i>

Les dépenses brutes pour les immeubles et installations, qui se sont élevées à 817,1 millions de francs en 1985, représentent 81 pour cent du volume global des investissements. 224 millions de francs ont été affectés à la construction de la ligne de l'aéroport de Genève et du réseau express régional de Zurich. Les autres grands ouvrages concernent les installations des gares de Genève, Chiasso, Lucerne, Winterthour et Zurich-Gare principale. Par ailleurs, des fonds importants ont été utilisés pour le renouvellement de voies et de branchements, ainsi que pour la reconstruction de tunnels. La suppression ou l'amélioration des passages à niveau a absorbé 21 millions. Les investissements de 193,9 millions, destinés aux acquisitions de véhicules, comprennent notamment les dépenses relatives à 30 nouvelles rames navettes et à d'autres voitures unifiées du type IV.

14 Compte de résultats d'entreprise

	Compte 1984	Budget 1985	Compte 1985
en millions de francs			
Charges de personnel	2392,0	2482,3	2431,4
Dépenses de choses	818,7	895,5	903,5
Amortissements	496,7	516,0	499,4
Intérêts	220,9	232,9	225,1
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	105,4	89,0	85,2
Autres charges	4,7	3,4	6,8
<i>Total des charges</i>	<i>4038,4</i>	<i>4219,1</i>	<i>4151,4</i>
Produits de transport	2967,1	3033,0	3061,8
- Trafic voyageurs	1119,6	1154,0	1191,0
- Trafic marchandises	1177,8	1180,0	1178,7
- Indemnité pour les prestations de service public	659,0	679,0	679,0
- Aide initiale pour le ferroutage	10,7	20,0	13,1
Produits accessoires	460,2	464,8	510,5
Propres prestations pour le compte des investissements	144,6	160,2	140,4
Prestations pour ordres de magasin	112,2	99,0	111,6
Autres produits	50,1	41,3	45,9
<i>Total des produits</i>	<i>3734,2</i>	<i>3798,3</i>	<i>3870,2</i>
<i>Déficit</i>	<i>304,2</i>	<i>420,8</i>	<i>281,2</i>

Le compte de résultats d'entreprise se solde par un déficit de 281,2 millions de francs, ce qui constitue une amélioration de 23 millions par rapport au résultat de 1984. Les dépenses ont augmenté de 113 millions de francs (+2,8%) et les produits de 136 millions (+3,6%). Le taux de couverture des charges est ainsi passé de 92,5 à 93,2 pour cent. L'amélioration, qui se compose d'environ 70 millions au chapitre des dépenses et d'autant à celui des produits, est de 139,6 millions par rapport au découvert budgétisé (420,8 mio. de fr.).

Les produits de transport globaux sont supérieurs de 94,7 millions (+3,2%) au résultat de 1984 et de 28,8 millions (+0,9%) aux prévisions du budget. L'indemnité pour les prestations de service public et l'aide initiale pour le ferroutage, également comprises dans les produits de transport, sont mises à la charge de la Confédération en vertu du mandat de prestations des CFF. L'indemnité pour le Cargo Domicile/Rapide (trafic de détail) est réduite de 25 millions par année. Pour 1985, elle se monte encore à 75 millions. Les coûts non couverts du ferroutage (13,1 mio. de fr.) sont supportés par la Confédération sur la base d'un compte spécial. Les produits accessoires dépassent le résultat de l'année précédente de 50,3 millions (+10,9%) et les estimations budgétaires de 45,7 millions (+9,8%). Comme l'année précé-

dente, les recettes provenant des fermages et des locations enregistrent des augmentations supérieures à la moyenne (+ 23,9 mio. de fr.). Certaines recettes ont subi une hausse, notamment dans les ventes d'énergie, mais elles entraînent également des dépenses accrues (comptabilisation brute). Les autres produits comprennent notamment une contribution fédérale de 2 millions pour l'introduction de radio-téléphones dans les trains, cela dans le cadre de la promotion de l'emploi (FF 1983 I 813).

Les charges globales budgétisées n'ont pas été atteintes (-67,7 mio. de fr. ou 1,6%), ce qui est dû principalement à la diminution de l'effectif du personnel. Les frais en la matière représentent 58,6 pour cent des charges globales. L'augmentation de 39,4 millions (+ 1,6%) par rapport à 1984 est imputable au renchérissement. La diminution des frais due à la réduction de l'effectif n'a permis de compenser que la moitié des charges supplémentaires. La hausse des dépenses de choses (+ 84,8 mio. de fr. ou 10,4%) par rapport à l'année précédente résulte principalement de l'augmentation des travaux d'entretien et de l'accroissement des locations de véhicules et des achats d'énergie. Le budget est légèrement dépassé (+ 8 mio. de fr. ou 0,9%). Les amortissements se sont alourdis de 2,7 millions (+ 0,5%) par suite de l'augmentation des valeurs immobilisées. Ces dernières sont amorties au taux moyen de 3,4 pour cent. Les intérêts passifs ont fait un bond de 4,2 millions (+ 1,9%), ce qui est surtout imputable à l'accroissement des besoins en capitaux de tiers. Le taux d'intérêt moyen des engagements à long terme s'est réduit de 0,1 pour s'inscrire à 4 pour cent. En ce qui concerne les autres postes de dépenses, la diminution du gros entretien résultant des ordres d'investissement (- 20,2 mio. de fr.) est particulièrement importante. Outre la réduction du volume des investissements, ce recul découle d'une modification de la comptabilisation à la charge des dépenses de choses.

Effectif du personnel

<i>Secteur d'activité</i>	Compte	Compte	Différence 1984/1985
	1984	1985	
moyenne annuelle			
Production	25 749	24 787	- 962
- Service des gares	17 321	16 553	- 768
- Accompagnement des trains	3 265	3 191	- 74
- Traction	4 684	4 628	- 56
- Autres services	479	415	- 64
Construction et entretien	8 750	8 600	- 150
- Installations et appareils	4 486	4 395	- 91
- Véhicules et bateaux	4 264	4 205	- 59
Mise à disposition des matériaux et de l'énergie ..	263	265	+ 2
Services centraux	3 138	3 102	- 36
Divers	259	355	+ 96
Total	38 159	37 109	- 1050

Par rapport à l'année précédente, l'effectif du personnel a diminué une nouvelle fois de 1050 personnes (-2,8%) pour s'établir à 37 109 agents en moyenne annuelle. Ce recul est surtout imputable aux mesures de rationalisation. Il a été particulièrement marqué dans le service des gares en raison de la nouvelle offre du trafic de détail, Cargo Domicile. Par ailleurs, le personnel supplémentaire nécessaire pour la réduction de la durée du travail dès juin 1986 est déjà compris en partie dans l'effectif.

15 Bilan

	Compte 1984	Budget 1985	Différence 1984/1985
en millions de francs			
Actif	9660,5	9881,2	+ 220,7
- Immobilisations	7850,1	8057,5	+ 207,4
- Fonds de roulement (y compris les actifs transitoires)	1052,4	1098,1	+ 45,7
- Charges à amortir (CPS)	758,0	725,6	- 32,4
Passif	9964,7	10162,4	+ 197,7
- Fonds propres	3000,0	3000,0	—
- Fonds de tiers	6964,7	7162,4	+ 197,7
- Engagements à long terme	4502,6	4617,6	+ 115,0
- Engagements en cours (y compris les passifs transitoires)	1704,1	1819,2	+ 115,1
- Engagements cumulés de la CPS	758,0	725,6	- 32,4
Solde passif	304,2	281,2	- 23,0
Déficit de la caisse de pensions et de secours (CPS; engagements d'intérêt capitalisé)	2356,6	2403,4	+ 46,8

La somme du bilan a augmenté de 197,7 millions de francs pour s'établir à 10 162,4 millions à la fin de 1985.

Les immobilisations, qui représentent environ 80 pour cent de l'actif, comprennent non seulement les immeubles, installations et véhicules, mais aussi les biens-fonds et participations acquis à titre prévisionnel. Malgré l'augmentation des amortissements accumulés (+ 536,6 mio. de fr.), elles se sont amplifiées de 207,4 millions, parce que le nombre des ouvrages en construction s'est agrandi, de grands chantiers n'étant pas encore terminés.

Au passif, les fonds de tiers, y compris les passifs transitoires, se sont alourdis de 197,7 millions pour s'inscrire à 7162,4 millions. De ce fait, le rapport entre les fonds propres de 3000 millions et les fonds de tiers reste inchangé, puisqu'il est de 1 à 2,3. Les engagements à long terme envers la CPS ont augmenté de 150 millions, des avoirs en compte courant ayant été transformés en bons de dépôts. En revanche, divers prêts, d'un montant de 35 millions, ont été remboursés. L'acquisition des fonds pour les engagements à court terme se fait pour une large part par le biais de la caisse d'épargne de l'entreprise et des comptes courants avec les institutions socia-

les et l'Administration fédérale des finances. Les engagements cumulés de la CPS représentent la contrepartie des charges à amortir (dette CPS) indiquées à l'actif.

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:

<i>Origine des fonds</i>	En millions de francs	
Autofinancement:		
Augmentation du montant des amortissements		536,6
Financement par des fonds de tiers:		
Bons de dépôt de la CPS	150,0	
Augmentation des engagements en cours (solde) ...	<u>115,1</u>	265,1
Autres rentrées de fonds:		
Diminution des biens-fonds acquis à titre prévisionnel	1,4	
Couverture du déficit 1984 par la Confédération ..	<u>304,2</u>	<u>305,6</u>
<i>Augmentation globale des ressources</i>		1107,3
 <i>Affectation des fonds</i>		
Accroissement des immobilisations:		
Immeubles, installations, matériel roulant	378,6	
Travaux en cours	360,0	
Participations	<u>6,8</u>	745,4
Accroissement des fonds à long terme (solde)		45,7
Diminution des engagements à long terme		35,0
Déficit de l'exercice 1985		<u>281,2</u>
<i>Total de l'affectation des fonds</i>		1107,3

2 Partie spéciale

21 Généralités

Le compte de résultats d'entreprise se solde par un déficit de 281 millions de francs, les produits s'établissant à 3,87 milliards et les charges à 4,15 milliards. Le résultat de l'exercice 1984 est ainsi amélioré de 23 millions.

Depuis l'entrée en vigueur du mandat de prestations 1982-1986, le résultat a pu être amélioré progressivement de la manière suivante:

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

Cette évolution réjouissante découle d'un grand nombre de mesures et d'efforts de gestion. La conjoncture favorable y a également contribué. Les déficits devraient cependant s'alourdir à nouveau en 1987 et en 1988, car des facteurs d'augmentation des charges tels que la compensation du renchérissement, la réduction de la durée du travail et l'adaptation modérée des tarifs influenceront négativement la situation de l'entreprise.

Selon le compte des coûts de transport, l'évolution de la couverture des frais des diverses catégories de trafic montre que même en épuisant toutes les possibilités d'optimisation, il ne sera pas possible, dans l'optique actuelle, d'atteindre la couverture intégrale des coûts, fixée comme objectif dans le mandat 1982.

	Taux de couverture des coûts (en %)		
	1982	1983	1984
Transport de voyageurs sur de longues distances (y compris les bagages)	87	90	93
Transport régional des voyageurs ¹⁾	20	28	24
Trafic ordinaire par wagons complets	68	72	72
Ferroulage ¹⁾	47	53	60
Trafic de détail ¹⁾	38	36	41

¹⁾ Sans l'indemnité compensatrice et l'aide initiale.

La détérioration de la couverture des coûts du transport régional des voyageurs est surtout imputable à la modification de la structure des prestations, qui résulte de l'horaire cadencé et du fait qu'une partie des frais et des produits est passée du trafic des trains régionaux à celui des trains directs.

Ces derniers temps, la politique dynamique menée par les CFF, notamment, a considérablement amélioré l'image des chemins de fer dans la population. Des raisons liées à la protection de l'environnement, à l'utilisation économe de l'énergie et à l'aménagement du territoire y ont certainement contribué. Il n'est cependant guère raisonnable de tabler sur l'autorégulation du marché des transports. La solution à leur problème passe par une répartition judicieuse des tâches entre le rail et la route. Les efforts consentis par les CFF au niveau de l'entreprise doivent être accompagnés par des mesures correspondantes à l'échelon politique. Les Chambres fédérales devront se pencher en 1986 sur divers projets présentant de l'import-

tance pour la politique des transports (mandat de prestations 1987, projet RAIL 2000, financement des facilités tarifaires). Leur approbation devrait créer une nouvelle base pour les CFF et, partant, faire progresser sensiblement les transports publics.

Outre leurs efforts visant à réduire les coûts, les CFF tentent d'améliorer leurs perspectives de ventes en axant systématiquement leur gestion sur le marché. Certes, les recettes du trafic marchandises ont, en 1985, été inférieures à celles du trafic voyageurs, cela pour la première fois depuis 1945. Avec des recettes s'élevant chaque année à 1,2 milliard de francs, le premier trafic constitue néanmoins un pilier fondamental de l'entreprise, raison pour laquelle il sera particulièrement encouragé en 1986, «l'année du trafic marchandises». Avec 38 millions de t (86%) et un produit de quelque 800 millions de francs (67%), le trafic par wagons complets («Cargo Rail») représente un secteur dominant. Des perspectives réjouissantes résultent notamment du fait que la construction de voies de raccordement peut être soutenue financièrement en vertu de la loi concernant l'utilisation du produit des droits d'entrée sur les carburants. L'attrait du trafic par wagons complets s'en trouvera accru et le potentiel de transport disponible pourra être mieux utilisé. Cette nouvelle possibilité suscite un vif intérêt auprès des expéditeurs, étant donné que 32 demandes de financement portant sur des travaux de 45 millions de francs ont déjà été déposées avant la fin du mois de mars 1986. Quant au trafic combiné (ferro-route ou grands conteneurs, «Cargo Combi»), sa part du tonnage a atteint 11 pour cent en 1985 et sa part des recettes 5 pour cent. Ces faibles revenus résultent des possibilités limitées de modifier les prix. Pour des raisons inhérentes à la politique des transports et de l'environnement, la Suisse est beaucoup intéressée à la promotion de ce genre de trafic. Enfin, le trafic de détail («Cargo Domicile») a peu d'importance sur le plan du tonnage (0,8 mio. de t ou 2%), bien qu'il apporte des recettes de 162 millions de francs (14%).

Environ 22 pour cent des recettes du trafic marchandises proviennent du transit. Après l'achèvement des travaux du Loetschberg et de Domo II, ainsi que des voies d'accès septentrionales (RAIL 2000), les axes du Saint-Gotthard et du Simplon disposeront chacun d'un potentiel de 15 millions de t, ce qui constitue une capacité suffisante pour une assez longue période. La qualité des prestations des lignes actuelles comporte des lacunes. Les tronçons de montagne sont sinueux et présentent de fortes pentes, ce qui limite les vitesses et les charges remorquées. Dans le ferro-route, le profil d'espace libre, malgré son extension, permet uniquement d'acheminer les camions dont la hauteur aux angles est de 3,70 m au maximum (norme de la CEE = 4,00 m). Cela étant, il est difficile de déplacer vers le rail le transport routier des marchandises sur de longues distances.

1987 sera l'année du trafic voyageurs. Des améliorations de l'offre et des innovations sont en préparation et seront mises en vigueur dès le changement d'horaire 1987/88. Diverses mesures favorables à la clientèle seront déjà appliquées en 1986 (carte et abonnement général pour les familles, facilités tarifaires pour les voyageurs en groupe). Les mesures prévues dans le

message sur le financement de réductions tarifaires dans les transports publics rendraient le trafic voyageurs plus attrayant et inciteraient les automobilistes à prendre plus souvent le train.

22 Programme d'action 1982-1984

Au cours des trois dernières années, nous avons chaque fois fait rapport sur le programme d'action 1982-1984 destiné à améliorer l'efficacité et les résultats économiques des CFF. Etant donné que le message relatif au mandat de prestations 1987 des CFF a présenté une appréciation globale à ce sujet et que l'année de référence 1981 est de plus en plus éloignée, nous renonçons à vous soumettre un autre rapport spécial. Les effets des mesures sont allés au-delà du cadre initial. Ils dépassent la durée restreinte du programme d'action 1982-1984. Il est donc toujours plus difficile de quantifier les améliorations obtenues, même si elles correspondent à la ligne du programme. C'est dans cet esprit que l'on a déterminé pour la dernière fois les répercussions des projets encore en traitement en 1985. Cela étant, le résultat quantifié permanent s'établit à 43,6 millions. Sur cette somme, 36 millions sont d'ores et déjà effectifs. Compte tenu de l'ensemble des efforts d'optimisation en cours depuis 1982, les résultats se sont améliorés d'environ 106 millions de francs par année jusqu'à la fin de 1985.

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

3 Base légale

Aux 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.

30680

Arrêté fédéral concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1985

du

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 1985;

vu le rapport et les propositions adressés au Conseil fédéral par le Conseil d'administration des CFF, le 4 avril 1986;

vu le message du Conseil fédéral du 30 avril 1986²⁾,

arrête:

Article premier

Les comptes de 1985 et le bilan au 31 décembre 1985 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

Art. 2

Le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1985 est approuvé.

Art. 3

Le solde passif de l'exercice 1985, qui s'élève à 281 176 835 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.

30680

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1986 II 247

Message concernant les comptes et le rapport de gestion des Chemins de fer fédéraux pour 1985 du 30 avril 1986

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1986
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	86.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	24.05.1986
Date	
Data	
Seite	247-259
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 743

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.