

**Message
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1986**

du 30 octobre 1985

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 1986 et vous proposons de l'approuver. Nous vous présentons également le plan à court terme 1987/88 et vous demandons d'en prendre acte.

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

30 octobre 1985

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Furgler

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le budget 1986 des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) prévoit des charges de 4326,4 millions de francs et des produits de 3993,2 millions, soit un déficit de 333,2 millions. Cela correspond à une légère détérioration de 29 millions par rapport à 1984 et de 13,2 millions comparativement au résultat probable de l'exercice en cours. Compte tenu de la poursuite du redressement conjoncturel, on s'attend à une augmentation des trafics voyageurs et marchandises. Par rapport à 1984, les recettes de transport budgétisées progresseront respectivement de 10,3 et de 8,1 pour cent. Malgré la réduction de l'effectif du personnel, les dépenses s'alourdiront de 7,1 pour cent, principalement en raison du renchérissement. Les dépenses augmenteront de 288 millions et les produits de 259 millions. Cela étant, le taux de couverture des coûts passera de 92,5 à 92,3 pour cent.

Le compte des investissements se monte à 1149,6 millions. Déduction faite des contributions des tiers et de divers produits, 938 millions restent à la charge des CFF. En dehors du budget ordinaire, un budget supplémentaire «protection de l'environnement» comprend 36 millions pour des mesures visant à améliorer l'attrait du trafic voyageurs.

Le plan à court terme 1987/88 montre l'évolution probable de l'entreprise, telle qu'elle découle des bases de planification disponibles et des mesures ordonnées pour améliorer les résultats. En 1987 et 1988, les investissements à la charge des CFF, y compris le budget supplémentaire «protection de l'environnement», atteindront respectivement 1146 et 1183 millions. Le déficit du compte de résultats est estimé à 400 millions en 1987 et à 430 millions en 1988.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le conseil d'administration des CFF nous a soumis le 2 octobre 1985 le budget pour 1986, ainsi que le plan à court terme 1987/88. Nous commenterons ci-après les budgets du compte des investissements et du compte des résultats. Un chapitre spécial est consacré au plan à court terme. Cela étant, nous nous contentons d'expliquer les données principales, les détails pouvant être tirés des rapports des CFF.

12 Compte des investissements

Le compte des investissements porte sur tous les nouveaux travaux de construction et d'extension, ainsi que sur ceux qui sont destinés au remplacement de parties d'installations autonomes. Vu la politique d'investissement des CFF et leurs objectifs de gestion, le budget comprend les dépenses prévues en 1986 pour les constructions et acquisitions en cours et celles dont la réalisation sera mise en œuvre. Les nouvelles mises de fonds ne concerneront que des projets justifiés économiquement et qui répondent à un intérêt à long terme. Les 164 nouvelles réalisations nécessiteront des dépenses de 908,2 millions, dont 198,9 millions en 1986.

Un budget supplémentaire pour les mesures destinées au trafic voyageurs est institué pour la première fois pour 1986. Il représente une contribution des CFF en faveur de la protection de l'environnement. Les investissements globaux mis à leur charge se montent à 974 millions de francs, dont 36 millions se rapportent au budget supplémentaire.

121 Compte des investissements selon les charges et produits par nature

	Compte	Budgets	
	1984	1985	1986
en millions de francs			
Matériels	152,5	196,1	201,4
Prestations de tiers pour les constructions	572,5	642,0	713,1
Honoraires et autres prestations de tiers	83,3	92,5	105,8
Propres prestations	144,7	160,2	165,3
<i>Total des charges</i>	953,0	1090,8	1185,6

	Compte	Budgets	
	1984	1985	1986
	en millions de francs		
Produits accessoires	174,2	207,8	211,6
Solde du compte des investissements .	778,8	883,0	974,0
<i>Total des produits</i>	953,0	1090,8	1185,6

Les charges brutes du compte des investissements sont estimées à 1185,6 millions de francs. Après déduction des participations de tiers et de divers produits inclus dans les produits accessoires (211,6 mio. de fr.), le solde à la charge des CFF (974 mio. de fr.) dépasse de 195,2 millions le montant des mises de fonds effectuées en 1984. Sur ce solde, 93 millions seront comptabilisés comme gros entretien à la charge du compte de résultats d'entreprise et 881 millions comme augmentation de l'actif du compte des immobilisations. La majeure partie des contributions de tiers provient des prestations que le canton de Zurich fournit pour la construction de son réseau express régional (152 mio. de fr.).

122 Compte des investissements par groupes d'objet

	Compte	Budgets	
	1984	1985	1986
	en millions de francs		
<i>1. Budget ordinaire</i>			
Immeubles et installations	763,6	911,7	1016,3
Véhicules	189,4	179,1	133,3
Total (brut)	953,0	1090,8	1149,6
Contributions de tiers et divers produits	-174,2	-207,8	-211,6
Investissements à la charge des CFF (nets)	778,8	883,0	938,0
<i>2. Budget supplémentaire «Protection de l'environnement»</i>			
	—	—	36,0
<i>3. Total des investissements à la charge des CFF</i>			
	778,8	883,0	974,0

Près de 88,4 pour cent des projets d'investissements ordinaires concernent les immeubles et les installations. Ceux-ci s'amplifient de 252,7 millions (+33,1%) par rapport à 1984. Sur les quelque 942 millions destinés aux installations ferroviaires, 237 millions sont affectés à la construction de nouvelles lignes et au doublement de voies. A ce chapitre, mentionnons comme principaux ouvrages le raccordement à l'aéroport de Genève et la

construction du réseau express zurichois. Le montant de 222 millions budgétisé pour la transformation et l'extension des installations des gares et des bâtiments de service servira surtout à poursuivre les travaux déjà commencés, notamment dans les gares de Lucerne, Winterthour et Zurich. 81 millions sont réservés pour la reconstruction du tunnel du Hauenstein et d'autres rénovations de tunnels et de ponts. Les 66,5 millions prévus pour les usines électriques comprennent notamment 22,7 millions pour les travaux de remplacement et de renouvellement de la centrale électrique de Vernayaz. Le montant de 7,8 millions accordé aux ateliers correspond au programme de construction à long terme axé sur la rationalisation de l'entretien des véhicules.

Les investissements envisagés pour les véhicules s'élèvent à 133,3 millions, soit 56,1 millions de moins qu'en 1984. La livraison, en 1985, des dernières locomotives du type Re 4/4 II/III marque la fin de l'acquisition d'une série de 296 véhicules, dont la durée de production s'est étendue sur plus de 20 ans. Il est prévu, pour 1986, de commander les véhicules moteurs du réseau express zurichois, pour lesquels les CFF budgétisent une somme de 57,8 millions. Un montant supplémentaire de 52,6 millions est encore nécessaire, notamment pour les voitures unifiées IV. Une somme de 22,9 millions est réservée pour les wagons et les véhicules de service.

Le budget supplémentaire «Protection de l'environnement», qui s'inscrit à 36 millions, prévoit que ces fonds seront répartis par moitié entre les installations ferroviaires et les véhicules. De ce fait, l'entreprise pourra améliorer les installations d'accueil dans les gares et commander des voitures supplémentaires.

13 Compte de résultats

	Compte	Budgets	
	1984	1985	1986
en millions de francs			
Charges de personnel	2392,0	2482,3	2539,9
Frais de choses	818,7	895,5	918,0
Amortissements	496,7	516,0	528,3
Intérêts	220,9	232,9	243,3
Gros entretien résultant d'ordres d'investissement	105,4	89,0	93,0
Autres charges	4,7	3,4	3,9
<i>Total des charges</i>	<i>4038,4</i>	<i>4219,1</i>	<i>4326,4</i>

	Compte	Budgets	
	1984	1985	1986
en millions de francs			
Produits de transport	2967,1	3033,0	3187,0
– Trafic voyageurs	1119,6	1154,0	1235,0
– Trafic marchandises	1177,8	1180,0	1273,0
– Indemnité pour les prestations de service public non rentables	659,0	679,0	662,0
– Aide initiale pour le ferroutage	10,7	20,0	17,0
Produits accessoires	460,2	464,8	487,6
Propres prestations pour le compte des investissements	144,6	160,2	165,3
Prestations pour ordres de magasin ..	112,2	99,0	117,0
Autres produits	50,1	41,3	36,3
<i>Total des produits</i>	3734,2	3798,3	3993,2
<i>Déficit</i>	304,2	420,8	333,2

Les charges s'établissant à 4326,4 millions de francs et les produits à 3993,2 millions, le budget du compte de résultats prévoit un déficit de 333,2 millions. Celui-ci dépassera de 29 millions la perte de 1984, car la progression des produits ne permettra pas de compenser entièrement l'augmentation des charges due au renchérissement. Le taux de couverture des charges passera de 92,5 à 92,3 pour cent. Lorsqu'on effectue une comparaison avec le budget 1985, il faut tenir compte du fait que le déficit de l'exercice en cours devrait être inférieur d'une centaine de millions à ce qui est prévu au budget.

L'évolution de l'effectif du personnel est surtout marquée par les besoins de main-d'œuvre supplémentaire (+ 1064 collaborateurs) qui résultent de la réduction de la durée du travail au 1^{er} juin 1986. Malgré tout, l'effectif budgétisé (37 561 agents) est inférieur de 598 unités (- 1,6%) à celui de 1984. Ce recul est imputable en premier lieu à la nouvelle stratégie de l'offre dans le trafic de détail, ainsi qu'aux mesures de rationalisation prises dans tous les domaines.

S'établissant à 2539,9 millions de francs (58,7% des frais), les dépenses de personnel représentent le principal poste des charges. Malgré un allègement de 22 millions découlant de la réduction de l'effectif, ces dépenses s'alourdiront de 147,9 millions (+ 6,2%) par rapport à 1984. Cela est dû principalement à la compensation du renchérissement (121,4 mio.) et à la charge supplémentaire résultant de son incorporation dans la caisse de pensions et de secours (26,4 mio.). Les frais de choses budgétisés (918 mio.) dépasseront de 99,3 millions (+ 12,1%) ceux des comptes 1984. Par rapport à cette année-là, les amortissements s'amplifieront de 31,6 millions (6,4%) par suite de l'augmentation des immobilisations. Les immeubles, installations

et véhicules sont toujours amortis au taux moyen de 3,6 pour cent de leur valeur d'établissement ou d'acquisition. Comparativement à 1984, les intérêts s'accroîtront de 22,4 millions (+ 10,1%) en raison des nouveaux besoins de trésorerie découlant des investissements. Le gros entretien résultant d'ordres d'investissement (93 mio.) comprend les dépenses non actives du compte des investissements. Il est inférieur de 12,4 millions au résultat de 1984, ce qui s'explique surtout par une nouvelle manière de comptabiliser à la charge des frais de choses. Le reste des charges se compose des réserves affectées à la couverture des gros dommages (1,5 mio.), ainsi que des charges neutres et extraordinaires (2,4 mio.).

Pour les produits de transport, on est parti du principe que l'évolution favorable de la conjoncture se poursuivra en Suisse et dans les pays limitrophes. Avec 3187 millions de francs, ils dépasseront de 219,9 millions (+ 7,4%) le résultat enregistré en 1984. Par ailleurs, ils se décomposent comme il suit: 1235 millions pour le trafic voyageurs, 1273 millions pour le trafic marchandises et 679 millions pour l'indemnité compensatrice et l'aide initiale pour le ferroutage. Le trafic voyageurs est censé progresser de 4,5 pour cent quant au nombre des usagers et aux prestations de transport exprimées sous forme de voyageurs-kilomètres. Les recettes supplémentaires escomptées (115,4 mio., + 10,3%) proviendront du développement du trafic à raison des deux tiers et du relèvement tarifaire du 1^{er} mai 1985, à raison d'un tiers. Aucune adaptation tarifaire n'est prévue pour 1986. Pour le trafic marchandises, on s'attend à une augmentation du tonnage de 8,1 pour cent comparativement à 1984. Le trafic de transit par wagons complets et les transports combinés enregistreront les taux de croissance les plus élevés. Les recettes supplémentaires escomptées, qui s'élèvent à 95,2 millions (+ 8,1%) par rapport à 1984, seront réalisées par des adaptations de prix applicables à certains segments du marché ou nécessitées par le renchérissement. Pour le nouveau régime du trafic de détail, introduit dès le 1^{er} janvier 1985 (Cargo Domicile/Rapide), des baisses de recettes temporaires sont prévues en raison d'une modification du niveau des prix. L'indemnité fédérale pour les prestations de service public est fixée d'après les principes figurant dans le mandat de prestations 1982-1986. Vu le compte des coûts de transport 1984, un montant de 612 millions est réservé pour le transport régional des voyageurs. L'aide financière pour le trafic de détail sera encore réduite de 25 millions pour s'établir à 50 millions. Une somme de 17 millions est prévue pour les coûts non couverts du ferroutage, que la Confédération prend en charge d'après un compte spécial.

Les produits accessoires sont estimés à 487,6 millions, ce qui représente une amélioration de 27,4 millions (+ 6%) par rapport à 1984. Les plus grandes augmentations sont attendues au chapitre des ventes d'énergie (+ 12,7 mio.) et des exploitations affermées (+ 7,3 mio.). Les propres prestations pour le compte des investissements et les prestations pour ordres de magasin seront influencées par la disponibilité du personnel et le renchérissement. Les produits extraordinaires et neutres, qui figurent sous la rubrique «Autres produits», reculeront de 13,8 millions par rapport à 1984, en raison de la suppression de produits uniques et non périodiques.

14 Plan à court terme

Selon l'article 8, 2^e alinéa, de l'arrêté fédéral du 19 mars 1982 sur le mandat de prestations (RS 742.37), une planification pluriannuelle, accompagnée du budget des CFF, doit être présentée pour information à l'Assemblée fédérale. Le rapport des CFF résume les résultats des exercices 1987 et 1988, tirés de la planification de l'entreprise et des investissements à moyen terme (1987-1991); il montre l'évolution qui se produira vraisemblablement pendant ces deux années. Compte tenu des bases de planification disponibles et du budget 1986, des plans détaillés ont été établis pour la production, le personnel, les investissements, le compte de résultats et le financement. Les détails peuvent être tirés du rapport des CFF. La planification a valeur obligatoire pour tous les services de l'entreprise.

141 Prévisions de trafic, plan de production et du personnel

Objectifs	Budget	Plan à court terme	
	1986	1987	1988
<i>Volume</i>			
Nombre de voyageurs (mio.)	228	231	235
Tonnages (mio. t)	47,0	47,1	47,8
<i>Prestations d'exploitation</i>			
Trains de voyageurs (mio. km)	80,6	84,1	86,6
Trains de marchandises .. (mio. km)	28,3	28,5	28,7
<i>Effectif du personnel</i>	37 561	38 258	38 384

Par rapport à la dernière planification, les résultats de 1984 et l'évolution favorable du trafic en 1985 ont conduit à une vision plus optimiste des choses. Pour le trafic voyageurs, on s'attend à ce que la distance parcourue par chaque usager augmente en moyenne de 1,5 pour cent par année. Quant aux prestations de transport (voyageurs-kilomètres), l'augmentation est estimée à 1,8 pour cent. Dans le secteur des marchandises, le tonnage s'amplifiera en moyenne de 1 pour cent à peine par année. La progression sera un peu plus forte (2,5%) pour les tonnes-kilomètres. Cette évolution est surtout imputable au trafic de transit par wagons complets et aux transports combinés.

Les améliorations de l'offre, prévues pour le changement d'horaire de 1987, entraîneront chaque année une augmentation moyenne de 3,7 pour cent des prestations d'exploitation du trafic voyageurs. Les prestations d'exploitation nécessaires pour écouler le surcroît de trafic marchandises ne seront développées que dans une faible mesure, car elles pourront être compensées partiellement par les rationalisations en cours de l'appareil de production. Les prestations supplémentaires prévisibles provoqueront des besoins accrus en véhicules moteurs et en voitures.

En 1987, le besoin total de personnel augmentera de 697 personnes (+1,9%) par rapport au budget de 1986 et, en 1988, de 126 personnes (+0,3%) par rapport à 1987. L'objectif des CFF est de ne pas laisser monter l'effectif au-dessus de 38 000 collaborateurs pour les deux années en question. Les dépenses de personnel reposent également sur le compte de résultats planifié. La productivité (voyageurs et tonnes-kilomètres effectués par heure de travail) progressera de 3,3 pour cent en 1987 et de 2,2 pour cent en 1988.

142 Plan des investissements

Le plan des investissements repose sur la nouvelle procédure de planification et d'établissement des projets. Outre le plan ordinaire des investissements, un plan additionnel pour des mesures en faveur du trafic voyageurs sera établi dès 1986 à titre de contribution à la protection de l'environnement. Les investissements bruts ordinaires envisagés se monteront à 1197 millions de francs en 1987 et à 1212 millions en 1988. A cela s'ajoutent 149 millions (1987) et 171 millions (1988) pour le plan additionnel «Protection de l'environnement».

Investissements	Budget	Plan à court terme	
	1986	1987	1988
	en millions de francs		
<i>1. Plan ordinaire des investissements</i>			
Installations et équipements	1017	1024	1009
Véhicules	133	173	203
Total (brut)	1150	1197	1212
Contributions de tiers et divers produits	- 212	- 200	- 200
Investissements à la charge des CFF (montant net)	938	997	1012
<i>2. Plan additionnel «Protection de l'environnement»</i>			
	36	149	171
<i>3. Total des investissements à la charge des CFF</i>			
	974	1146	1183

Les fonds ordinaires serviront principalement à poursuivre les travaux déjà commencés et à acquérir les véhicules nécessaires au réseau express régional de Zurich. Les fonds prévus dans le plan additionnel seront utilisés pour améliorer les installations de vente et d'accueil dans les gares et pour acheter de nouvelles voitures et rames-navette. Le plan ne prévoit pas d'investissements pour «Rail 2000».

143 Compte de résultats

Compte de résultats	Budget	Plan à court terme	
	1986	1987	1988
	en millions de francs		
Charges de personnel	2540	2648	2753
Frais de choses	918	946	973
Autres charges	868	919	964
<i>Total des charges</i>	4326	4513	4690
Produits de transport	3187	3264	3378
– Trafic voyageurs et marchandises ..	2508	2582	2704
– Indemnité compensatrice et ferrou- tage	679	682	674
Autres produits	806	849	882
<i>Total des produits</i>	3993	4113	4260
<i>Déficit</i>	333	400	430

Après les résultats relativement favorables prévus pour 1985 et 1986, les déficits augmenteront à nouveau pour les exercices 1987 (400 mio.) et 1988 (430 mio.). Les effets positifs des mesures de gestion seront entravés par des facteurs alourdissant les charges, tels le renchérissement et la réduction de la durée du travail.

Pour les charges, on s'attend à une augmentation moyenne de 4,1 pour cent par année. Les produits globaux sont censés progresser de 3,3 pour cent en moyenne par année. Un relèvement des tarifs voyageurs est prévu le 1^{er} novembre 1987. Durant les deux années sous revue, les charges seront couvertes par les produits à raison de 91 pour cent.

L'évolution pronostiquée jusqu'en 1991, par le plan à moyen terme ne laisse entrevoir aucune amélioration des résultats financiers. Malgré des efforts de gestion et une utilisation optimale des ressources, il faut s'attendre à ce que les déficits augmentent chaque année. Une légère progression des volumes de transport et des prestations est prévue dans le trafic voyageurs. La mise en service, en 1990, du réseau express régional de Zurich provoquera une hausse sensible des transports. Dans le secteur des marchandises, on suppose que le trafic progressera légèrement et que les prix de transport seront comprimés. Dans ce contexte, on s'attend à ce que la concurrence de la route se poursuive malgré l'évolution favorable de la conjoncture.

144 Plan de financement

Les besoins de fonds se monteront à 1640 millions en 1987 et à 1799 mil-

lions en 1988. Près de 65 pour cent de ces sommes se rapportent à la couverture du déficit, à l'indemnité compensatrice et à la contribution pour le ferroutage. Les investissements non financés par le biais du gros entretien et des fonds d'amortissement exigeront des fonds supplémentaires de 496 millions en 1987 et de 513 millions en 1988. Le nouvel endettement atteindra 593 millions en 1987 et 573 millions en 1988.

Plan de financement	Budget	Plan à court terme	
	1986	1987	1988

en millions de francs

Origine des fonds

Augmentation de la Caisse d'épargne	40	40	40
Fonds de la Caisse de pensions et de secours	180	180	180
Augmentation des prêts de la Confédération	239	405	505
Indemnité compensatrice et aide initiale pour le ferroutage	679	682	674
Couverture du déficit de l'année précédente	320	333	400
Total	1458	1640	1799

Utilisation des fonds

Financement des constructions	354	496	513
Participations, acquisition de terrains à titre prévisionnel, etc.	40	30	30
Remboursements de capitaux	52	32	152
Déficit	333	400	430
Indemnité compensatrice et aide initiale pour le ferroutage	679	682	674
Total	1458	1640	1799

145 Objectifs et mesures

Dans le cadre du mandat de prestations 1982-1986, des efforts sont nécessaires dans tous les domaines en vue d'accroître les produits et de réduire les dépenses. Les mesures ordonnées pour améliorer les résultats porteront principalement sur les points suivants:

Amélioration de l'offre

- Trafic voyageurs (horaire 1987, fixation des prix et assortiment des titres de transport, offre pour le transport régional des voyageurs, amélioration de la vente et des autres services à la clientèle);

- Trafic marchandises (réalisation des stratégies concernant les wagons complets et les transports combinés).

Autres mesures destinées à améliorer le résultat

- Poursuite du programme d'action 1982-1984;
- Nouvelle réglementation du contrôle des titres de transport;
- Réduction de l'excédent de capacité des wagons à marchandises.

Les nouvelles stratégies de l'offre en matière de trafic par wagons complets et de trafic de détail sont en cours de réalisation. Les autres mesures destinées à améliorer l'offre sont examinées actuellement. La majeure partie des mesures amorcées au titre du «programme d'action 1982-1984» est déjà concrétisée; le reste est en voie de l'être. La nouvelle réglementation du contrôle des titres de transport sera appliquée progressivement dès 1987. La diminution de la surcapacité des wagons est en cours, de même que l'adaptation du parc aux exigences du marché.

Dans un proche avenir, les mesures mentionnées ci-après seront encouragées, car elles laissent entrevoir un potentiel de succès important:

- Examen de la fonction des services du personnel et de la comptabilité;
- Introduction d'un controlling (comptabilité de gestion) institutionnalisé;
- Extension de l'informatique;
- Définition et réalisation de la nouvelle politique de gestion des biens-fonds;
- Optimisation de l'entretien des véhicules.

2 Partie spéciale

Le déficit mentionné dans le budget correspond à celui de 1984, ainsi qu'au découvert prévu pour l'année en cours. Il pourra ainsi être stabilisé grâce à un grand nombre de mesures de gestion, tant du côté des charges que des produits. En 1986, la productivité devrait encore s'améliorer dans tous les secteurs de l'entreprise. L'offre continuera d'être axée systématiquement sur les exigences du marché, le rail exploitant tous ses atouts. Il apparaît cependant clairement que des mesures de gestion ne pourront pas, à elles seules, améliorer sensiblement les comptes des CFF. Ceux-ci ne seront pas à même de compenser par leurs propres moyens les avantages dont bénéficie la route par suite de l'extension du réseau des routes nationales. Jusqu'à présent, l'amélioration de l'infrastructure ferroviaire a dû se limiter à la modernisation et à l'aménagement ponctuels des installations existantes. Cela étant, la part des transports publics dans le trafic global n'a cessé de reculer.

Etant donné cette évolution, la population se rend compte de plus en plus qu'il importe d'encourager systématiquement les transports publics. Le rail, moyen de transport sûr, économe en énergie et en terrains et respectueux de l'environnement, pourra occuper une position centrale dans le futur système suisse des transports. Afin de renforcer sa position, il convient d'examiner des mesures non seulement dans le secteur tarifaire, mais aussi

et surtout dans celui des investissements. Nous vous présenterons un rapport à ce sujet avant la fin de l'année 1985. Il y est question de mesures concernant les voyageurs isolés, les navetteurs, l'étoffement des horaires et la promotion de certains segments du trafic marchandises. Vu l'article 11 de la nouvelle loi sur le transport public, les entreprises de transport devraient être indemnisées des manques à gagner qui leur sont imposés.

La valeur du tarif comme facteur influençant le choix du moyen de transport ne doit pas être surestimée par rapport aux autres critères. Seule une diminution massive des prix de transport permettrait d'accroître considérablement le trafic. Les investissements pour les améliorations de l'offre sont indispensables et encore plus efficaces pour encourager les transports publics de manière déterminante à long terme. Des courses plus fréquentes et plus directes, une réduction du temps de parcours global, davantage de bonnes correspondances dans les gares de jonction, moins de transbordements et des prestations accessoires plus attrayantes, tout cela revêt une importance décisive pour la future répartition du trafic. Le projet de Rail 2000 montre la voie à suivre pour que ces améliorations soient réalisées progressivement dès 1987, moyennant des charges financières supportables. La participation des entreprises concessionnaires garantit que Rail 2000 améliorera les transports publics sur tout le territoire national. Nous vous présenterons prochainement un message à ce sujet.

Seule la mise en service de nouveaux tronçons permettra cependant des améliorations déterminantes. Indépendamment du projet de Rail 2000, les CFF ont donc décidé de réaliser un programme d'investissements extraordinaires en vue d'accroître leur attrait. Ce programme, réparti sur dix ans, englobe des projets totalisant 870 millions de dépenses. Il permettra d'éliminer les lacunes concernant les installations d'accueil et d'améliorer le confort des voyages. Le programme concernant les véhicules prévoit l'acquisition de 100 voitures unifiées climatisées du type IV; leur coût global est de 320 millions de francs. Ainsi, comme les trains intercity, les convois régionaux pourront être composés de voitures confortables et silencieuses. Par ailleurs, il est envisagé d'accélérer l'achat d'une deuxième série de 30 rames-navette pour le trafic régional. Un montant de 550 millions est réservé pour l'infrastructure. Dans ce secteur, les CFF entendent accroître le confort des gares, par exemple en améliorant les installations de vente et d'accueil dans les stations desservies par les trains directs, en créant des passages dénivelés donnant accès aux quais, en construisant des abris sur ces derniers et en rehaussant leur niveau.

Indépendamment des projets précités, diverses mesures ont déjà été prises ou mises en œuvre pour encourager les transports publics. Ainsi, les entreprises concessionnaires préparent de nouveaux tarifs axés sur le marché, tant pour le secteur des marchandises que pour celui des voyageurs. Elles préparent aussi intensément la mise en place de communautés tarifaires. Par ailleurs, le nouveau régime de l'utilisation des droits de douane sur les carburants permettra d'encourager considérablement les transports publics par les mesures suivantes:

- promotion du ferroutage;
- contributions d'investissement pour l'ensemble des transports combinés;
- promotion de la construction des voies de raccordement;
- réduction du prix de transport des véhicules à moteur accompagnés;
- amélioration de l'accessibilité des chemins de fer par l'extension ou la construction de places de parc à proximité des gares.

Enfin, relevons que les travaux préparatoires du mandat de prestations 1987 des CFF sont terminés. Le projet tient compte des expériences faites avec le mandat 1982.

Nous nous prononcerons prochainement sur la teneur du nouveau mandat de prestations, puis nous vous présenterons un message à ce sujet.

30296

Arrêté fédéral concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1986

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 2 octobre 1985;

vu le message du Conseil fédéral du 30 octobre 1985¹⁾,

arrête:

Article premier

Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1986 est approuvé avec les montants ci-après; il comprend:

1. Le budget du compte des investissements, s'élevant à 1185,6 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers et de divers produits (211,6 mio. de fr.), 881 millions sont mis à la charge du compte des immobilisations et 93 millions à celle du compte de résultats;
2. Le budget du compte de résultats, s'établissant à 3993,2 millions de francs aux produits et à 4326,4 millions aux charges, et se soldant par un déficit présumé de 333,2 millions.

Art. 2

Il est pris acte du plan à court terme des Chemins de fer fédéraux pour 1987 et 1988.

Art. 3

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

30296

¹⁾ FF 1985 III 316

Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1986 du 30 octobre 1985

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1985
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	85.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.12.1985
Date	
Data	
Seite	316-330
Page	
Pagina	
Ref. No	10 104 570

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.