

81.057

**Message
concernant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1982**

du 4 novembre 1981

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 1982 et vous proposons de l'approuver.

Veillez agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

4 novembre 1981

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Furgler

Le chancelier de la Confédération, Buser

Vue d'ensemble

Le budget des Chemins de fer fédéraux (ci-après CFF) pour 1982 prévoit des charges de 3717,8 millions de francs et des produits de 2919,4 millions, donc un déficit de 798,4 millions. Les investissements bruts pour les immeubles, installations et véhicules sont estimés à 745 millions.

En termes nominaux, le volume des investissements dépasse légèrement les montants de la planification financière à moyen terme. En revanche, le déficit prévu atteint un nouveau record, puisqu'il est supérieur de 144,1 millions à la somme budgétisée pour 1981; il dépasse même de 204,9 millions l'excédent de dépenses réalisé en 1980. Cette évolution a commencé il y a déjà quelques mois. Le déficit pour l'année en cours devrait s'établir à 810 millions (budget: 654,3 mio. fr.). Deux raisons principales expliquent cet état de fait: le renchérissement élevé a fait progresser massivement les charges d'exploitation; simultanément, les tonnages du trafic-marchandises sont en régression. Etant donné la forte concurrence de la route, ces manques à gagner ne peuvent pas être entièrement compensés par des relèvements tarifaires.

Le budget pour 1982 ne prend pas en considération les mesures financières préconisées par le contrat d'entreprise des CFF. Si tel était le cas, le découvert serait ramené à 318,4 millions par suite de l'augmentation de l'indemnité compensatrice (+ 340 mio. fr.) et de la réduction des intérêts découlant de la restructuration du capital (—140 mio. fr.).

Le Conseil fédéral estime qu'en raison du déficit élevé et de la stagnation des transports, il faut compenser l'augmentation du personnel prévue dans le secteur «administration et services centraux» en ne repourvoyant pas les places laissées vacantes par les départs naturels. Le déficit se réduit ainsi de 2,4 millions de francs pour s'établir à 796 millions.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

Le 6 octobre 1981, le conseil d'administration des CFF nous a soumis le budget pour l'année 1982. Nous commenterons ci-après les chiffres des comptes de construction, d'exploitation et de pertes et profits en nous limitant aux données principales. Pour les détails, nous vous renvoyons au rapport des CFF.

12 Compte de construction

	Comptes					Budgets	
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	en millions de francs						
Immeubles et installations	576,1	597,1	541,9	497,2	485,0	534,8	541,2
- Transformations et extensions	473,9	497,9	437,2	430,4	428,0	452,7	463,3
- Usines électriques	71,5	74,1	73,4	38,4	38,0	57,5	53,2
- Ateliers	19,8	16,5	16,8	19,6	9,4	10,0	10,0
- Divers	10,9	8,6	14,5	8,8	9,6	14,6	14,7
Véhicules	289,3	220,3	140,2	154,6	165,3	185,2	199,8
Imprévus	—	—	—	—	—	4,0	4,0
Total	865,4	817,4	682,1	651,8	650,3	724,0	745,0

Le volume d'investissement prévu pour 1982 s'établit à 745 millions de francs et ne dépasse que de 21 millions la somme budgétisée pour l'année en cours, cela malgré le renchérissement massif des coûts de construction. Les CFF font donc toujours preuve de modération dans ce domaine. Des dépenses de construction relativement faibles doivent permettre de maintenir dans d'étroites limites la croissance des frais de capitaux et d'amortissement. Cela étant, les CFF utilisent généralement les fonds disponibles pour continuer et achever les travaux ou acquisitions en cours, ainsi que pour procéder au renouvellement indispensable des installations.

Les nouvelles réalisations du prochain exercice, au nombre de 91, nécessiteront une mise de fonds de 877,6 millions. Il s'agit de projets obéissant tous à des critères sévères de sélection et répondant à des besoins durables de l'entreprise. En 1982, ils exigeront des investissements de 91,6 millions, soit 12 pour cent des charges de construction.

Près de trois quarts du montant du budget concernent les immeubles et les installations fixes. La mise de fonds prévue pour la transformation et l'extension des installations ferroviaires dépasse de 10,6 millions le montant figurant au budget de 1981. Cet accroissement est imputable, pour une très large part, aux ouvrages relevant du «perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie». Leurs frais sont supérieurs de 11,3 millions à l'estimation pour

1981. Les fonds budgétisés pour la «transformation et l'extension de gares et de bâtiments de service» s'accroissent de 7,4 millions. En revanche, on investira 4,3 millions de moins pour le renouvellement de voies et de branchements. Il est prévu de réduire aussi de 3,8 millions les dépenses résultant de la construction de nouvelles lignes et de doublement des voies.

Au chapitre de la transformation et de l'extension de gares et de bâtiments de service, les principaux objets sont les gares de Genève, Lucerne, Winterthour et Zurich, le nouveau bâtiment de service de Montbrillant, à Genève, et la construction du passage inférieur de la Langstrasse, à Zurich. Un montant de 23,7 millions est prévu pour assurer la continuité du programme à long terme visant à l'élimination des passages à niveau. Le programme de renouvellement de voies et de branchements porte sur 162,5 km de voies (175,7 km en 1981) et sur 556 branchements (462), ce qui reviendra à 90,5 millions. Des mises de fonds d'un montant global de 5 millions sont destinées à l'établissement des projets relatifs au raccordement de l'aéroport de Genève-Cointrin et à certaines sections des nouvelles transversales ferroviaires.

Les sommes affectées aux usines électriques se répartissent de la manière suivante: 5,9 millions de francs pour les centrales électriques et les stations de convertisseurs, 28,7 millions pour les lignes de transport et 18,6 millions pour les sous-stations. Le montant accordé aux ateliers (10 mio. fr.) reste inchangé, afin de permettre la réalisation du programme à long terme visant à rationaliser l'entretien du matériel roulant. Les acquisitions de mobilier, de machines et d'appareils correspondent à celles qui ont été effectuées l'année précédente. Il s'agit surtout d'achats d'équipement informatique, de véhicules routiers pour le transbordement des marchandises, de distributeurs automatiques de billets et de machines comptables. Le montant prévu pour l'acquisition des véhicules dépasse de 14,6 millions l'estimation pour 1981. Cette hausse résulte principalement des besoins supplémentaires en voitures et en wagons. La somme de 125,2 millions envisagée à cet effet est supérieure d'environ 28 millions au montant inscrit au budget de 1981. Les fonds destinés aux véhicules moteurs s'amenuisent en revanche de près de 15 millions. Sur la somme du budget des véhicules (199,8 mio. fr.), 167,8 millions sont affectés à du matériel en cours de livraison et 32 millions aux nouvelles commandes. Ces dernières portent sur 14 véhicules moteurs, 60 voitures, 550 wagons et 40 véhicules de service.

13 Compte d'exploitation

	Comptes					Budgets	
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982 ²⁾
	en millions de francs						
Produits d'exploitation	2322,1	2308,8	2363,4	2444,2	2651,6	2729,0	2890,0
- Produits de transport	1848,7	1828,7	1837,3	1902,8	2071,4	2155,0	2286,0
- voyageurs	796,6	842,2	863,0	868,2	942,5	945,0	1056,0
- marchandises	1052,1	986,5	974,3	1034,6	1128,9	1210,0	1230,0
- Produits accessoires	278,4	285,1	276,1	291,4	311,2	305,0	335,0
- Indemnisation pour les prestations de service public non rentables	195,0	195,0	250,0	250,0	269,0	269,0	269,0
Charges d'exploitation	2333,4	2298,0	2296,4	2336,0	2480,3	2572,8	2834,6
- Frais de personnel ¹⁾	1744,3	1715,6	1715,0	1751,5	1835,4	1915,5	2128,0
- Frais de choses ²⁾	589,1	582,4	581,4	584,5	644,9	657,3	706,6
Excédent des produits d'exploitation	—	10,8	67,0	108,2	171,3	156,2	55,4
Excédent des charges d'exploitation	11,3	—	—	—	—	—	—

¹⁾ Sans les dépenses qui apparaissent au compte de profits et pertes.

²⁾ Selon les instructions de l'Office fédéral du personnel, les dépenses pour les ouvriers d'entrepreneurs (qui ne sont pas employés directement par les CFF) doivent, dès 1979, être comptabilisées à la rubrique des frais de choses. Afin que les données puissent être comparées, nous avons adapté les chiffres des tableaux à partir de l'année 1976.

³⁾ Le budget de 1982 ne tient pas encore compte du contrat d'entreprise des CFF.

Les CFF ont estimé les produits à 2890,0 millions de francs et les charges à 2834,6 millions: il en résulte un excédent d'exploitation de 55,4 millions. Cette somme représente une détérioration de 100,8 millions comparativement à 1981 et de 115,9 millions par rapport au compte de 1980. Cette évolution est imputable à la différence entre les taux de croissance des produits et des charges. Alors que les produits budgétisés augmentent de 238,4 millions (+9%) par rapport à 1980, les charges prévues pour 1982 font un bond de 354,3 millions et dépassent ainsi de 14,3 pour cent celles qui ont été enregistrées deux ans plus tôt.

Quatre-vingts pour cent du surcroît de charges sont imputables aux frais de personnel. La planification table sur un effectif de 39 510 agents, soit 1143 de plus qu'en 1980. Des augmentations de personnel sont prévues notamment dans les services des gares (362 personnes), de la traction (250 personnes), et de l'accompagnement des trains (218 personnes). Ces augmentations sont imputables à l'introduction de la nouvelle conception du trafic-voyageurs, qui exige environ 300 agents supplémentaires. La cause principale réside cependant dans la structure défavorable des âges. Alors que 650-700 collaborateurs ont, en moyenne, été mis à la retraite entre 1973 et 1980, ce chiffre passera vraisemblablement à environ 900 en 1982 et dans les années suivantes. Afin de compenser ces départs, les CFF envisagent d'engager 650 apprentis en 1982.

L'accroissement de l'effectif entraîne des charges supplémentaires s'élevant à quelque 32 millions de francs. Les plus grandes augmentations sont provoquées par la compensation du renchérissement (+ 203,9 mio. fr.) et le relèvement des salaires réels, prévu pour 1982 (+ 73,2 mio. fr.). La flambée des prix influençant aussi les frais de choses, il en résulte un renchérissement général dans les domaines du matériel, des prestations de service, des achats de courant de traction et de l'entretien.

Les produits de transport dépassent de 214,6 millions ceux qui ont été réalisés en 1980. Les recettes supplémentaires sont estimées à 113,5 millions pour le trafic-voyageurs et à 101,1 millions pour le trafic-marchandises.

La prévision des recettes du trafic-voyageurs table sur le relèvement tarifaire de 9 pour cent prévu pour le 1^{er} mars 1982 ainsi que sur l'accroissement de 3 à 4 pour cent des volumes et des prestations de transport. Dans le secteur des marchandises, un revirement de la situation conjoncturelle pourrait susciter un léger fléchissement du tonnage (-2% environ) par rapport à 1980. Dans ces conditions, les recettes supplémentaires escomptées devront être réalisées par des relèvements tarifaires appropriés et par une adaptation sélective des prix fixés contractuellement.

Les produits accessoires devraient s'améliorer de 23,8 millions (+7,6%) par rapport à 1980, étant donné que l'on prévoit une augmentation du chiffre d'affaires et des adaptations tarifaires, imputables au renchérissement. Les recettes supplémentaires proviendront des prestations d'exploitation en faveur de tiers (+8,6 mio. fr.), des fermages et loyers (+7,3 mio. fr.), des fournitures et prestations assurées pour des tiers (5,4 mio. fr.) et d'autres produits (+2,5 mio. fr.).

L'indemnité compensatrice a été budgétisée sans que l'on tienne compte du nouveau régime prévu par le contrat d'entreprise des CFF. Celle qui résulterait de la nouvelle réglementation atteindrait, en 1982, 609 millions (459 mio. fr. pour le trafic-voyageurs régional et 150 mio. fr. pour les envois de détail). Dans ces conditions, l'excédent des produits d'exploitation augmenterait de 340 millions.

14 Compte de profits et pertes

	Comptes					Budgets	
	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
	en millions de francs						
Produits	112,3	114,9	183,9	219,8	285,5	271,6	186,2
- Excédent d'exploitation	—	10,8	67,0	108,2	171,3	156,2	55,4
- Amortissements et intérêts inclus dans les charges d'exploitation, autres produits	112,3	104,1	116,9	111,6	114,2	115,4	130,8
Charges	819,9	803,2	806,5	844,2	879,0	925,9	984,6
- Amortissements des immobilisations	354,2	340,3	344,9	384,6	403,6	425,3	445,4
- Frais de capitaux	329,9	329,9	326,4	328,7	336,1	354,0	364,0
- Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes	119,7	128,9	133,0	128,9	137,3	144,2	172,8
- Autres charges	4,8	4,1	2,2	2,0	2,0	2,4	2,4
- Déficit d'exploitation	11,3	—	—	—	—	—	—
Déficit de l'exercice	707,6	688,3	622,6	624,4	593,5	654,3	798,4

¹⁾ Le budget 1982 ne tient pas encore compte du contrat d'entreprise des CFF.

Le budget du compte de profits et pertes présente un déficit de 798,4 millions de francs. Ce résultat témoigne d'une nouvelle détérioration de la situation financière des CFF. Cette évolution devient évidente si l'on compare les chiffres de 1982 aux résultats enregistrés en 1980. Ainsi, l'excédent d'exploitation se réduit de 115,9 millions. Simultanément, les frais d'amortissement et de capitaux, les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, et les allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rentes, augmentent globalement de 105,2 millions.

La hausse de 41,8 millions de francs pour les amortissements est due à l'accroissement des investissements, soit 700 millions en 1980 et 600 millions en 1981. Le taux moyen d'amortissement des immeubles, installations et véhicules reste inchangé et correspond toujours à 3,5 pour cent de la valeur d'établissement ou d'acquisition.

L'augmentation des frais de capitaux (+27,9 mio. fr.) est due principalement au besoin de capitaux étrangers supplémentaires pour financer les investissements. Cet apport est surtout constitué de prêts fédéraux à moyen et long terme. Par ailleurs, certains avoirs de la caisse de pensions et de secours du personnel sont aussi convertis en engagements à long terme. Les intérêts à servir aux deux principaux bailleurs de fonds représentent environ 85 pour cent des frais de capitaux budgétisés pour 1982.

Lors de l'estimation des frais de capitaux ci-dessus, on n'a pas tenu compte des effets du contrat d'entreprise en ce qui concerne la conversion envisagée de prêts fédéraux (2200 mio. fr.) en capital de dotation non porteur d'intérêt. Si

cette mesure et le relèvement de l'indemnité compensatrice étaient pris en considération, le déficit se réduirait de 480 millions (augmentation de l'indemnité: 340 mio. fr.; réduction des frais de capitaux: 140 mio. fr.) pour s'établir à 318,4 millions.

Les versements complémentaires des CFF à la caisse de pensions et de secours augmentent de 28,8 millions de francs, car le relèvement des salaires réels et une partie de l'allocation de renchérissement sont incorporés dans le gain assuré. D'autre part, les allocations de renchérissement versées aux bénéficiaires de rentes s'accroissent de 6,7 millions.

2 Partie spéciale

En 1980, le déficit des CFF est resté inférieur aux prévisions budgétaires grâce à une conjoncture plus favorable que prévu, ainsi qu'à l'augmentation du trafic non seulement dans le secteur des voyageurs, mais encore dans celui des marchandises. L'année 1981 se traduit malheureusement par un revirement de tendance. Tant sur le plan des produits que sur celui des charges, les hypothèses sur lesquelles reposait le budget de 1981 se sont révélées trop optimistes. Il faut s'attendre à une importante baisse des recettes, notamment dans le trafic-marchandises, qui est en recul. En outre, le renchérissement a été plus marqué que prévu. Dans les circonstances actuelles, il est probable que le déficit de 1981 atteindra un montant de 810 millions de francs (au lieu de 654,3 mio. fr.).

Le budget 1982 est placé sous le signe des efforts que les CFF entreprennent pour s'opposer à cette évolution financière défavorable. Ils espèrent atteindre leur objectif en augmentant les produits et en réalisant des économies. Dans le premier cas, ils entendent épuiser systématiquement les possibilités du marché. C'est ainsi qu'ils envisagent de réviser la structure tarifaire du trafic par wagons complets et de procéder simultanément à une augmentation linéaire des prix, ce qui devrait apporter pour 70 millions de recettes supplémentaires. Le relèvement linéaire des tarifs du trafic de détail et l'augmentation des prix minimaux conduiront à de nouvelles recettes s'élevant à 29 millions. Enfin, l'entreprise s'attend à ce que l'adaptation des tarifs pour les voyageurs et les bagages procure 58 millions de plus. Cette dernière mesure entrera en vigueur plus tôt que prévu, savoir le 1^{er} décembre 1981 pour les bagages et le 1^{er} mars 1982 pour les voyageurs.

Les CFF ont ordonné que les économies soient surtout réalisées dans les services administratifs et sur certaines dépenses influençant le compte de profits et pertes. Comme de grands efforts ont déjà été entrepris depuis des années dans ces domaines, les résultats seront relativement modestes. Les investissements ayant été progressivement réduits au cours de ces dernières années, il n'est pas possible de les amputer davantage. Afin de garantir la compétitivité à long terme, il importe de respecter un programme d'investissement qui ne souffre pas trop des fluctuations conjoncturelles. Relevons encore une fois l'importance économique des CFF en tant que clients d'autres entreprises suisses, notamment dans le secteur du matériel roulant et de la construction. L'effectif du personnel ne peut être comprimé davantage. Diverses circons-

tances telles que l'application de la nouvelle conception du trafic voyageurs NCTV, l'amélioration du régime des vacances et l'augmentation du nombre des apprentis destinés à assurer la relève, contraignent les CFF à augmenter leur effectif. Par ailleurs, le rendement de leur personnel, exprimée en unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres) par agent, a progressé de manière réjouissante, faisant un bond de 19 pour cent de 1970 à 1980. Les CFF occupent une bonne position sur le plan international. Comme le montrent les indices ci-après, ils atteignent parfois des valeurs sensiblement plus élevées que les chemins de fer des Etats limitrophes: CFF: 100; DB: 78; OeBB: 62; FS: 65; SNCF: 119. Le rendement assez élevé de la SNCF est dû notamment à la réduction du réseau effectuée ces dernières années.

D'autres chiffres comparatifs confirment les faits précités. Nous vous présentons ci-après l'ensemble des dépenses que les Etats limitrophes effectuent pour leurs chemins de fer (couverture du déficit et indemnité compensatrice), ainsi que les moyennes qui en découlent:

Dépenses en 1978 (couverture du déficit et indemnité compensatrice)	Total	Moyenne par		
		millier d'uni- tés de trafic (v-km et t-km) fr.	km de réseau fr.	habitant fr.
	mio. de fr.			
Suisse (CFF)	873	61	299 000	138
République fédérale d'Allemagne (DB)	12 037	128	422 000	196
Autriche (OeBB)	2 330	140	398 000	310
Italie (FS)	5 212	93	324 000	92
France (SNCF)	6 420	54	188 000	120

Le budget de 1982 souligne la nécessité de prendre rapidement des décisions en matière de politique des transports. L'approbation du contrat d'entreprise par le Parlement et la réglementation qui en résulte au sujet des attributions politiques et de gestion constitueraient un pas important vers la consolidation de l'entreprise. D'autre part, l'assainissement financier de celle-ci nécessite un système de transports cohérent dans le cadre de la CGST et, notamment, l'égalisation des conditions de concurrence entre le rail et la route. Le contrat d'entreprise oblige aussi les CFF à poursuivre leurs efforts en vue d'améliorer la situation. Les expertises recueillies par le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie insistent sur la nécessité d'améliorer la structure de l'entreprise et indique des réserves de productivité considérables.

Les CFF ont dès lors mis sur pied un programme d'action pour les années 1982 à 1984 qui vise, pour l'essentiel, à renforcer la direction, à réduire les charges administratives, et à rationaliser l'appareil de production. Ce programme comprend 16 projets dotés chacun d'un degré de priorité. Les CFF estiment que les projets suivants sont particulièrement urgents:

- réformer les processus de direction et de décision;

- redéfinir la stratégie des investissements: il s'agit de mieux utiliser les ressources financières grâce à une planification, à une évaluation et à un choix des mises de fonds axés sur des méthodes modernes;
- revoir l'organisation des services centraux de la direction générale et des arrondissements.

Après avoir examiné ce programme d'action, nous donnerons aux CFF les directives qui s'imposent et mettrons tout en œuvre pour que les mesures nécessaires soient réalisées le plus rapidement possible. Parallèlement, nous étudierons de manière approfondie comment démêler davantage la politique et la gestion au sein de l'entreprise, ainsi que le suggèrent les experts.

Le budget de 1982 ne tient pas encore compte des dispositions du contrat d'entreprise. Ce dernier devrait entrer en vigueur en 1982 et avoir pour effet de ramener le déficit de 798 millions de francs à 318 millions. Cette amélioration sera obtenue grâce au nouveau régime de l'indemnité, dont le calcul tiendra désormais compte des transports régionaux de voyageurs, et grâce à la réduction des intérêts passifs découlant du relèvement du capital de dotation. Les finances fédérales continueront cependant à être grevées dans la même mesure que jusqu'à présent.

Le Conseil fédéral est d'avis qu'il convient de faire preuve de la plus grande réserve en matière d'augmentation de l'effectif du personnel, étant donné le déficit élevé et la stagnation des transports. L'effectif du secteur «administration et services centraux» ne doit pas, en moyenne, dépasser en 1982 celui qui a été budgétisé pour 1981, à savoir 3917 collaborateurs. Les 49 places supplémentaires prévues ici doivent être compensées en ne repourvoyant pas les postes laissés vacants par les départs naturels. Le déficit se réduit ainsi de 2,4 millions de francs pour s'inscrire à 796 millions. Cette réduction est prise en considération, au chapitre des dépenses, dans le projet d'arrêté fédéral.

**Arrêté fédéral
approuvant le budget des Chemins de fer fédéraux
pour 1982**

Projet

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu le rapport et les propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux du 6 octobre 1981;

vu le message du Conseil fédéral du 4 novembre 1981¹⁾,

arrête:

Article premier

Le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1982 est approuvé; il comprend:

1. le budget du compte de construction, s'élevant à 745 millions de francs, dont 637 millions à la charge du compte des immobilisations et des amortissements, et 108 millions à celle du compte d'exploitation;
2. le budget du compte d'exploitation, se montant, en produits, à 2890 millions de francs et, en charges, à 2832,2 millions, et se soldant par un excédent d'exploitation de 57,8 millions;
3. le budget du compte de profits et pertes, s'établissant à 188,6 millions de francs aux produits et 984,6 millions aux charges, et se soldant par un déficit présumé de 796,0 millions.

Art. 2

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

27076

¹⁾ FF 1981 III 858

Message concernant le budget des Chemins de fer fédéraux pour 1982 du 4 novembre 1981

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1981
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	81.057
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1981
Date	
Data	
Seite	858-868
Page	
Pagina	
Ref. No	10 103 244

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.