

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1991)

Rubrik: Les CFF en 1991

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Les CFF en 1991

Le compte de résultats d'entreprise, où les produits figurent pour 5882 MFr et les charges pour 5910,6 MFr, se solde par un déficit de 28,6 MFr. La contribution des CFF à l'infrastructure s'élève à 45 MFr ce qui correspond au montant fixé par le Conseil fédéral lors de la budgétisation. Avec 5882 MFr, l'ensemble des produits dépasse de 515,4 MFr (9,6%) le chiffre de 1990.

Les comptes de 1991 et le budget de 1992 montrent clairement que les produits, bien qu'ils progressent, ne suivent pas le mouvement ascendant des charges. Compte tenu de la situation actuelle – configuration du réseau, aménagements décidés – l'écart entre produits et charges ne peut que s'accroître, même si l'entreprise tire le meilleur parti de sa marge de manœuvre.

Le conseil d'administration et la direction générale ont informé l'opinion publique des causes de cette évolution dans un «livre blanc sur l'avenir des CFF». Celui-ci constitue un premier pas vers un nouveau mandat de prestations.

Le département de la présidence de la direction générale a été réorganisé en vue de renforcer la gestion. Dans ce cadre, une nouvelle division principale, «Sécurité et services centraux», a été créée, qui traite du domaine de la sécurité au niveau de la direction générale. Ainsi, il est tenu compte des exigences toujours plus strictes en la matière et de la complexité croissante des problèmes de sécurité. La division «Relations internationales et politique des transports», elle aussi nouvellement créée, traite de la coordination de la politique des transports sur le plan international et suisse. Enfin, dans le cadre de la gestion axée sur le résultat final, les premiers projets essentiels ont été réalisés, savoir la création de secteurs

d'activité au sein des directions «Voyageurs» et «Marchandises».

En trafic voyageurs, le bon résultat de 1990 a encore été dépassé. Les produits, s'inscrivant à 1571,8 MFr, ont progressé de 10,5% d'une année à l'autre. Ce résultat réjouissant est dû en bonne partie au relèvement tarifaire de 12,2% en moyenne opéré au 1er mai 1991. Le nombre de voyageurs s'est accru de 2,8%, s'élevant ainsi à 271,4 millions, alors que les prestations de trafic ont atteint 12 milliards de voyageurs-kilomètres.

Une fois de plus l'abonnement ½-prix s'est fort bien vendu en 1991. Le deux millionième acheteur a pu être fêté en automne. L'abonnement général connaît également un succès durable; au mois de novembre, le quatre vingt millième a été mis en circulation. Cela correspond à un accroissement de 43% en une année.

En trafic marchandises, les CFF ont transporté 50,7 millions de tonnes, soit 2,2% de moins qu'un an auparavant, ce en raison de la situation conjoncturelle. Toutefois, les recettes ont progressé de 1,7%, pour s'établir à 1308,6 millions de francs.

La stagnation du trafic marchandises et la perte de compétitivité manifeste au cours des ans sont à l'origine de l'élaboration de la stratégie

«Cargo 2000», que le conseil d'administration a approuvée en 1991. Partant d'une analyse de la situation actuelle, elle montre l'influence de nouveaux éventails de l'offre sur le résultat financier. Sur la base de ces comparaisons – qui vont du maintien du statu quo à la limitation au seul trafic par trains complets – les CFF proposent de conserver l'offre actuelle sous forme optimisée. Il s'agirait en l'occurrence de promouvoir le trafic par trains complets et de concentrer considérablement la grille de desserte du trafic par wagons complets isolés. A cela s'ajoutera la réduction du nombre des centres régionaux du trafic de détail. La stratégie comprend toutefois aussi le régime «Cargo X», transport combiné par trains à relations fixes. Un essai entre Lausanne, Berne et Zurich permettra de déterminer les chances d'une telle offre et de faire des expériences sur les plans opérationnel et technique.

L'organisation de la direction Marchandises a été adaptée à la gestion axée sur le résultat final: elle comprend désormais les secteurs d'activité «Cargo Rail», «Cargo Transit» et «Cargo Domicile».

Personnel. En 1991, les CFF ont occupé en moyenne 38 419 personnes, dont 2814 (7%) en formation. D'une année à l'autre, les démissions ont fortement diminué. Les emplois aux CFF ont regagné de l'attractivité en raison de la situation économique, ce qui a facilité le recrutement de personnel. Les difficultés n'ont persisté qu'en matière de recrutement d'apprentis, notamment pour ce qui est du personnel des trains.

Le projet «Management et coopération», qui concerne l'ensemble de l'entreprise, a fait de considérables progrès en 1991, notamment sur le plan de la gestion et du perfec-



tionnement des cadres et en matière d'engagement de femmes. Dans le secteur des véhicules, la première locomotive 2000 (série 460) a été présentée au public. Les dix premières voitures panoramiques ont été mises en service. Trente nouvelles voitures Eurocity sont venues s'ajouter au parc, et 95 autres ont été commandées. Pour le trafic régional, une quatrième série de trains-navette «Colibri», de 42 unités, a été commandée. Les acquisitions du matériel qui sera affecté au RER de Zurich ont porté sur 45 locomotives Re 4/4 450 ainsi que sur 60 voitures et 45 voitures-pilotes à deux niveaux.

Le parc marchandises s'est accru de quelque 160 wagons à parois mobiles «Hbillns» et de 200 wagons spéciaux «Shimmns» pour le transport de coûts. Le matériel commandé comprend 100 autres wagons à parois mobiles, 130 bennes basculantes «Fans-u» pour le transport de déblais et 100 wagons à ranchers «Snps» pour le transport de bois et de tuyaux.

En matière d'alimentation en courant de traction, les travaux ont porté en premier lieu sur les mesures de renforcement en vue du couloir ferroviaire. Le long des axes principaux, divers projets de sous-stations sont en cours de réalisation. A Emmenbrücke, la sous-station sexaginaire a fait place à une nouvelle installation. Le remplacement des génératrices à courant triphasé des usines de l'Etzel et de Wassen par des appareils modernes de courant de traction a commencé. En vue d'assurer l'alimentation du chemin de fer du Brünig, un groupe de courant de traction est en cours d'installation à la centrale du lac de Lungern, appartenant aux usines électriques d'Obwalden. La commande «manuelle» du réseau d'alimentation a encore pu être réduite moyennant de nouvelles installations de gestion.

Au printemps, la double voie entre Münchenbuchsee et Schüpfen a été mise en service, ce qui constitue un nouveau pas vers le doublement intégral entre Berne et Biel, nécessaire pour Rail 2000 ainsi que pour le couloir ferroviaire au Lötschberg. Les travaux pour le couloir ferroviaire Bâle - Chiasso, qui devra être achevé au début de 1994, sont menés activement.

Le management de projet de *Rail 2000* a été entièrement réorganisé, suite à l'accroissement des coûts, aux longs travaux de planification et au trafic supplémentaire, bien plus considérable qu'on ne le pensait dans les années quatre-vingt. Sous la direction du délégué à *Rail 2000*, récemment nommé, l'on recherche de nouvelles solutions par l'analyse globale des projets et des coûts. Une telle démarche s'impose pour un projet dont la durée de réalisation dépasse dix ans.

Sur le plan international, un fait d'importance n'a été que peu remarqué en 1991: dans le cadre de l'UIC, l'on est parvenu à fixer les principes techniques pour un système européen de protection des trains et de radio sol-trains. Cette étude, placée sous l'égide des CFF, a été effectuée en étroite coopération avec l'industrie européenne.

En matière d'*informatique*, les CFF proposent depuis le changement d'horaire de 1991 un indicateur électronique, que les clients peuvent consulter par Videotex. Dans le cadre du projet PRISMA, le recensement des besoins d'information en trafic voyageurs a été achevé. Dans le secteur des marchandises, une partie du projet CIS - Cargo Information System - a été réalisée: il s'agit de la saisie des wagons complets en trafic suisse. La première étape du projet de banque de données des installations fixes, qui

contiendra toutes les données relatives à l'infrastructure, a été menée à bien.

Lancé par la direction du *Domaine*, le concours «Bahnhof 2000» à Frauenfeld a été achevé avec succès. L'objectif de ce concours, réalisé sous l'égide des CFF avec la participation du Canton de Thurgovie, de la Ville de Frauenfeld, du chemin de fer Frauenfeld-Wil, des PTT et de particuliers, était d'établir un projet immobilier porteur sur les emprises de la gare, et d'accroître ainsi les surfaces disponibles dans le centre ville.

Les CFF ont loué à Zollikofen, dans un immeuble nouveau, des surfaces spacieuses en régime des murs nus et y ont installé 220 places de travail, qui ont été occupées dans le courant de l'année. Le bâtiment est situé sur un terrain que les CFF ont cédé en droit de superficie. Les nouveaux bureaux remplacent d'une part des locaux loués en ville de Berne et d'autre part, ils procurent l'espace nécessaire à des services dont les besoins s'accroissent.