

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1992)

**Rubrik:** 1992 en bref

#### **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:** 27.12.2025

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



## 1992 en bref

*Le compte de résultats d'entreprise, où les produits s'inscrivent à 6200 MFr et les charges à 6336 MFr, se solde par un déficit de 136 MFr.*

L'évolution qui se dessinait en 1991 déjà s'est accentuée, l'écart entre coûts et produits s'étant encore creusé. La situation des CFF, de toute façon difficile, se détériore sous l'influence de la conjoncture. En trafic marchandises notamment, la demande a fortement baissé. Le paysage économique actuel renforce les problèmes structurels de l'entreprise.

Le trafic voyageurs s'est fortement ressenti de la conjoncture affaiblie. Bien que les produits aient pu être accrus de 4,6%, grâce aux mesures tarifaires de début mai, les ventes et les prestations ont baissé légèrement (- 1,1 et 4,5% respectivement) par rapport à l'année record 1991. Cependant, les chiffres de 1992 sont sensiblement plus élevés que ceux de 1990.

Le succès de l'abonnement demi-prix s'est confirmé une fois de plus: malgré la majoration du prix au 1<sup>er</sup> janvier 1992 (125 francs au lieu de 110), les ventes se sont presque maintenues au niveau élevé de l'année précédente. L'abonnement général a continué en 1992 sur sa lancée: à la fin de l'année, presque 100 000 titres étaient en circulation (+ 22,8%).

Diverses améliorations de l'offre ont complété le résultat satisfaisant dans l'ensemble, notamment la nouvelle conception de la restauration dans les trains avec l'introduction des voitures-restaurants McDonald, ou l'abonnement demi-prix à 76 francs pour les jeunes de 16 ans.

Les chemins de fer fédéraux d'Allemagne, d'Autriche et de Suisse ont fondé la société «Hotelzug-AG», dont le siège social est à Gümligen/BE. Cette firme s'occupera du financement, du controlling, du marketing et de l'entretien des trains de nuit. Ceux-ci circuleront à partir de 1995 sur différentes lignes internationales et leur offre ira de la chambre d'hôtel sur roues au compartiment sleeperettes de 60 places. Par ailleurs, les CFF ont fêté en 1992 les dix ans de l'horaire cadencé, grâce auquel l'offre a été accrue de 45%.

En trafic marchandises, les CFF ont transporté 47,4 millions de tonnes, soit 6,6% de moins qu'un an auparavant. Malgré certains succès isolés, le recul du tonnage n'a pas pu être enrayer. Cela est dû à la conjoncture économique, notamment dans le bâtiment, où l'on a enregistré un recul des transports de gravier, de ciment et de déblais.

Malgré le recul du trafic et une concurrence très active, les produits de transport ont pu être maintenus de justesse à 1314,7 MFr (+ 0,5%). Cela résulte principalement du relèvement tarifaire du 1<sup>er</sup> janvier 1992, ainsi que du nouveau contrat d'acheminement des envois postaux.

Dans le secteur Cargo Domicile, 15 centres régionaux ont été supprimés à titre de mesure immédiate, leurs tâches étant assumées par des centres voisins. Le trafic par wagons complets a été rationalisé, et, au changement d'horaire de 1992, trois centres de triage ont été supprimés.

**Personnel** En moyenne annuelle, les CFF ont occupé 38271 personnes en 1992, dont 2651, ou 7%, en formation. Les démissions ont diminué au fil de l'année, notamment dans les villes où la récession est plus sensible. Le recrutement d'apprentis s'est amélioré. L'introduction d'un service de conseils en matière de filières tient compte du fait qu'un nombre croissant d'agents changent une ou plusieurs fois d'occupation ou de méthodes de travail au cours de leur vie professionnelle. La formation des cadres a été différenciée; le projet «team coaching» introduit de nouvelles formes en la matière.

Au chapitre des véhicules, les 24 premières des 99 locomotives du type 460 commandées ont été livrées; 20 autres de ces engins de la nouvelle génération ont été commandés en 1992. Pour la ligne Genève-La Plaine, l'on a commandé cinq automotrices Bem 551. A la fin de l'année, 80 voitures du type Eurocity étaient en service, et 60 unités



La locomotive 460, prix d'esthétique.



étaient commandées. Lorsque toute la série sera livrée, les CFF disposeront de 225 voitures climatisées Eurocity, aptes à 200 km/h. Pour le trafic marchandises enfin, les commandes ont porté sur 200 wagons à parois coulissantes du type Hbbillns et sur 100 wagons à ranchers du type Snps pour le transport de bois en grumes et de tuyaux, alors que le parc s'accroissait de 80 wagons à parois coulissantes du type Hbbillns, de 32 wagons basculants du type Fans-u, de 200 wagons Shimmns pour le transport de rouleaux de tôle et de 4 wagons à ranchers Snps.

En mai, un terminal ferroviaire et conteneurs de la maison HUPAC a été ouvert à Busto Arsizio. Au St-Gothard, les travaux du couloir ferroviaire avancent bon train. D'ici à 1994, l'offre de prestations en trafic combiné doublera sur cet axe. Ainsi, le trafic lourd sur rail disposerà des capacités nécessaires jusqu'à l'achèvement des nouvelles transversales alpines. La grande majorité des plus de 50 projets pour le couloir ferroviaire sont en cours de réalisation et quelques uns sont déjà terminés.

Le projet *AlpTransit* décidé par le peuple vise à l'intégration de la Suisse dans le réseau ferroviaire international à hautes performances ainsi qu'au transfert du trafic marchandises sur le rail. Par ailleurs, les temps de parcours en Suisse seront réduits. Les CFF sont responsables de la programmation et de la construction d'une ligne nouvelle entre Arth-Goldau et Lugano comprenant un tunnel de base sous le massif du St-Gothard.

*Rail 2000* a fait l'objet d'une analyse poussée du projet et des coûts. Dans l'optique actuelle, il faut s'attendre à un surplus considérable de dépenses. Le chef du DFTCE a chargé les CFF d'étudier un projet de base de 8 milliards de francs (5,4 milliards plus renchérissement) et d'indiquer quels projets pourraient éventuellement être réalisés dans le cadre d'une deuxième étape. Avec le premier coup de pioche donné au tunnel de l'Adler, entre Muttenz et Liestal, et avec le percement d'un tunnel à Aarau, deux grands pas ont été franchis. Par ailleurs, les travaux en gare de Morges ont débuté.

Dans le domaine de *l'informatique*, l'on étudie la possibilité de confier l'entretien des systèmes informatiques à des tiers. Les renseignements d'horaire et le système pour les gares (SYGARE) servent à cet effet de projets pilotes. Le projet Cargo Information System (CIS) a franchi une deuxième importante étape: dans quatre gares, les données des lettres de voiture sont saisies et transmises électroniquement. D'autres gares suivront lorsqu'elles seront équipées en conséquence. La première phase du projet partiel «*Expédition*» est ainsi en route. Enfin, pour la première fois, une disquette d'horaire pour PC a été publiée; sur la base des gares de départ et d'arrivée ainsi que de l'heure de départ ou d'arrivée, elle permet d'obtenir en un instant les meilleures liaisons.

En 1992, l'ensemble des produits *du domaine* ont atteint 201 MFr, cela grâce à toute une série d'intensifications de la mise en valeur commerciale et à de nombreux petits et moyens projets réalisés ces dernières années. Le réseau de magasins APERTO a été étendu à Arth-Goldau et Lugano ainsi qu'à Burgdorf (buffet-express et kiosque).

Les CFF se sont vu attribuer cinq des douze premiers prix «*Brunel Award*», concours international d'architecture et de design ferroviaires, pour la nouvelle gare de Zurich Stadelhofen, pour la gare rénovée de Richterswil, pour les rames ex-TEE II transformées, pour la voiture panoramique et pour le design de la locomotive 2000 (Re 460). Par ailleurs, le jury a accordé des accessits à la gare Museumstraße du RER de Zurich et aux bâtiments voyageurs rénovés de Hedingen et de Bad Ragaz.