

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Rubrik: Les CFF en 1992 : quelques chiffres

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: 23.12.2025

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



Les CFF en 1992: quelques chiffres

1991

Prestations d'exploitation et de trafic (en millions d'unités)

- Trafic voyageurs: voyageurs	271,4
voyageurs-km	12 383,2
- Trafic marchandises: tonnes	50,7
tonnes-km	8108,0

Personnel

Effectif total	38 419
dont en formation	2 814

Finances

Compte de résultats (en millions de francs)

Produits	5 882,0
dont trafic voyageurs	1 571,8
dont trafic marchandises	1 308,6
Charges	5 910,6
dont personnel	3 277,7
dont contribution pour l'infrastructure	45,0
Résultat	- 28,6

Prestations de la Confédération

Infrastructure	1 182,8
Indemnité compensatrice	650,0

Investissements (bruts)

dont couloir ferroviaire	267,8
dont contributions de tiers	52,9

Bilan

dont valeur des immobilisations	16 628,9
engagements à long terme	7 504,0

Les commandes des CFF

Montant (en millions de francs)	2 887,4
Fournisseurs suisses (en %)	96,9



Les CFF à rude épreuve.

Comprimer les coûts sans réduire les prestations

En 1992, les répercussions de la stagnation économique n'ont pas épargné les CFF; pour la première fois depuis plusieurs décennies, le nombre des personnes transportées a régressé de 1,1 pour cent. Cette comparaison n'est toutefois pas entièrement concluante, du fait que l'année précédente, les nombreuses manifestations des 700 ans de la Confédération avaient permis d'enregistrer les fréquences les plus élevées de tous les temps.

Grâce à des relèvements tarifaires, les produits ont pu être améliorés de 4,6 pour cent. Or, il apparaît clairement que, pour un grand nombre de personnes, les voyages en train font à nouveau partie du domaine où les dépenses sont freinées en période difficile.

De leur côté, les CFF s'efforcent aussi de ménager plus encore les ressources limitées. Ainsi l'année est-elle surtout marquée par des optimisations obtenues au prix d'un considérable travail de détail.

Trafic régional: A la recherche de solutions intelligentes

Depuis 1980, les trains-kilomètres effectués par les CFF en trafic régional ont augmenté de 46%; les trains de ce trafic ont donc parcouru, en 1992 également, une distance qui correspond à trois fois le tour de la Terre. Publié pour la première fois, le compte de résultats par ligne a présenté la «rentabilité» de tous les tronçons des CFF. Ainsi, seules huit lignes du trafic régional couvrent leurs coûts proportionnels de production, alors que les produits de 22 autres lignes n'atteignent même pas la moitié de ces coûts. Il s'agit donc de comprimer ces dépenses sans diminuer l'offre pour autant. Un exemple frappant a été sans nul doute le remplacement de la ligne régionale Soleure–Herzogenbuchsee par un service d'autobus. Bien que cette mesure ait rencontré une vive oppo-

sition, l'on y voit une impulsion créative, confirmée par les réactions de la population après six mois de service routier. Une grande majorité des anciens usagers du rail est passée à l'autobus; elle a été rejointe par de nouveaux voyageurs qui se déplaçaient jusque là en automobile.

De fait, la mise en place d'un système de lignes d'autobus pour remplacer des relations ferroviaires constitue un gain pour beaucoup. En effet, l'autobus passe par les villages, alors que les gares se trouvaient à l'écart. Il compte 24 arrêts contre seulement quatre haltes sur la ligne de chemin de fer dans la même région. Enfin, sa fréquence de circulation est doublée aux heures de pointe. Si les temps de parcours proprement dits sont un peu plus longs pour l'autobus, ils sont dans l'ensemble écourtés pour un grand nombre de voyageurs grâce à la meilleure situation des arrêts. Le remplacement de la ligne Beinwil–Beromünster par des cars postaux a été accueilli d'une manière semblable par la population. Cette ligne compte parmi les moins rentables du réseau CFF. En effet, chaque train mis en marche occasionnait des pertes, fait qui, compte tenu de la nécessité d'économiser, n'était pas justifiable plus longtemps. Le service sans contrôleur sur deux lignes dans la région d'Aarau et entre Lausanne et Vallorbe fonctionne sans problèmes, d'autant plus que ces lignes ont été dotées de matériel roulant moderne.

chiffres

1992	Ecart en %
268,3	— 1,1
11 831,1	— 4,5
47,4	— 6,6
7 663,0	— 5,5
38 271	— 0,4
2 651	— 5,8
6 200,5	+ 5,4
1 643,9	+ 4,6
1 314,7	+ 0,5
6 336,5	+ 7,2
3 534,6	+ 7,8
—	— 100
— 136,0	—
1 215,0	+ 2,7
758,0	+ 16,6
1 970,9	— 5,6
173,6	— 35,0
65,6	— 24,0
18 082,4	+ 8,7
7 896,7	+ 5,2
10 256,1	+ 8,9
2 681,1	
96,9	