

Zeitschrift:	Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber:	Chemins de fer fédéraux suisses
Band:	- (1994)
Artikel:	Rapport et proposition du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1994
Autor:	Kyburz, Jules
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676276

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: 14.12.2025

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



Le train du confort ...
Un voyage en train est comme un oasis dans l'emploi du temps. Alors que l'actualité s'estompe, le train vous rapproche de votre destination.

Rapport et proposition du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1994

Monsieur le Président de la Confédération,
Madame la Conseillère fédérale,
Messieurs les Conseillers fédéraux,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1994.

Le compte de résultats de l'entreprise, où les produits s'inscrivent à 6346,7 MFr et les charges à 6544,8 MFr, se solde par un déficit de 198,1 MFr, qui devra être reporté à compte nouveau. Le compte de résultats de l'infrastructure fait apparaître des charges de 1399 MFr. Comparative-ment à 1993, il a progressé de 102,1 MFr (7,9%), tout en restant de 1,3% inférieur au budget.

S'établissant à 6346,7 MFr, les produits dépassent ceux de l'exercice précédent de 67,5 MFr. A l'exception du trafic marchandises (-63,1 MFr) et des prestations d'exploitation (-8,5 MFr), toutes les positions ont augmenté ou ont pu être à peu près maintenues.

En trafic voyageurs, le résultat global des CFF est réjouissant malgré une situation économique toujours délicate et des replis sensibles en trafic international. Avec 264,5 millions de personnes (+3,6%) et 12,1 milliards de voyageurs-kilomètres (+3,6%), les CFF ont réalisé des chiffres records en 1994. Les produits se sont accrus d'un demi-pour cent pour s'inscrire à 1702,1 MFr. Côté recettes, le trafic à longues distances Suisse a enregistré la plus forte augmentation (+29,2 MFr). Les trafics régional et d'agglomération font également ressortir une légère progression par rapport à 1993.

En trafic marchandises, la situation est extrêmement délicate. En regard des tonnages croissants (+7,7%), l'on constate que les produits, 1122,5 MFr, sont nettement inférieurs (-5,3%) consécutivement à l'effritement des prix. L'écart entre l'évolution des tonnages et celle des produits est particulièrement prononcé dans le trafic de transit qui, en dépit d'une augmentation marquante des tonnages (+17,4%), a enregistré une baisse des produits de 3,5 pour cent.

Le repli de 5,4% des produits des prestations d'exploitation pour d'autres chemins de fer, qui s'inscrivent à 149,8 MFr, est dû à des mesures de rationalisation dans les gares (suppression de postes), dont les chemins de fer aboutissants peuvent aussi profiter.

Pour les prestations de service public, la Confédération a payé 830 MFr, soit 725 MFr pour le trafic voyageurs régional et 105 MFr pour le ferroportage.

Des adaptations des loyers et la reprise de nouveaux objets ont permis de relever de 8,1% le rendement locatif des biens-fonds, qui s'élève à 220,4 MFr.

Les produits accessoires, de 407,7 MFr, ne font apparaître qu'une légère progression (0,5%).

L'ensemble des charges s'est accru de 167,6 MFr (2,6%), s'inscrivant à 6544,8 MFr. Il est réjouissant de constater que, pour la première fois depuis 17 ans, les charges de personnel sont restées en deçà de celles de 1993, ceci grâce aux mesures de rationalisation et malgré un renchérissement des salaires de 1,7%. Le management rigoureux des coûts s'est également répercuté positivement sur l'augmentation des dépenses de choses inférieure au renchérissement (+1%). En revanche, les investissements non actifs ont progressé de 37,1% en raison du volume des travaux décomptés nettement supérieur à la moyenne.

Il a néanmoins été possible de maintenir les charges au-dessous des prévisions (-1,9%).

Les opérations de location-vente ont permis de freiner les emprunts de fonds de tiers et, partant, les intérêts; ces derniers ont toutefois été plus que compensés par la hausse des taux, de sorte que les frais financiers ont augmenté de 6,9% pour s'inscrire à 664 MFr.

Les dépenses brutes figurant au compte des investissements, de 2020,6 MFr, sont inférieures de 127 MFr (5,9%) aux chiffres de 1993 et de 185,9 MFr (8,4%) à ceux du budget. La part des investissements ordinaires (plafonnés) se monte à 1608,3 MFr bruts, dont 1519,4 MFr à la charge des CFF; elle est dès lors inférieure de 130,6 MFr (1,5%) au montant fixé par le Conseil fédéral. Les investissements prévus hors budget (notamment Rail 2000 et le couloir ferroviaire) s'élèvent à 412,3 MFr, sont restés de 59,7 MFr en deçà des prévisions.

Il ressort des explications qui précèdent que l'exercice passé en revue a été marqué par une situation financière tendue. Les conditions-cadres permettent difficilement d'obtenir des améliorations à court terme. En raison de la concurrence, la situation se détériorera vraisemblablement encore. L'on peut d'ores et déjà prévoir qu'elle ne sera pas meilleure cette année. Ainsi, par exemple, l'évolution du trafic marchandises reste tendue à cause de la pression inchangée sur les prix. En trafic voyageurs, la taxe sur la valeur ajoutée se répercute notablement. La marge dictée par le marché pour les augmentations de prix est limitée. Se fondant sur l'objectif fixé au plan à moyen terme, les CFF mettront tout en œuvre afin que l'écart entre les charges et les produits soit comblé vers la fin de cette décennie. La condition en est une situation conjoncturelle stable.

Par de nombreuses mesures de rationalisation et des grands efforts d'économie, les CFF se sont efforcés de respecter le budget. Le conseil d'administration a examiné toutes les possibilités d'économie dans le cadre du budget et du plan à moyen terme ainsi que lors de chaque décision d'investissement. Ces décisions étaient souvent difficiles, car il convient de tenir compte de la position des CFF sur le marché très disputé des transports; en effet, les économies ne devraient pas être faites au détriment de la clientèle. Les accidents tragiques de 1994 ont posé la question de l'amélioration de la sécurité du chemin de fer. De nombreuses mesures dans les domaines les plus divers, tels que la sécurité au travail, la sécurité des chantiers et des transports de matières dangereuses, ont été prises dans cette optique.

Le conseil d'administration s'est occupé de façon approfondie des deux grands projets AlpTransit et Rail 2000. Il a approuvé les avant-projets portant sur la ligne nouvelle Arth-Goldau – Lugano et sur le point d'attaque intermédiaire de Sedrun. Parmi les points à traiter figuraient d'importantes décisions dans le cadre du projet Rail 2000, ayant trait notamment à l'aménagement de la gare CFF de Bâle, à l'adjudication des travaux du tunnel entre Vaumarcus et St-Aubin et à l'acquisition de matériel roulant (rames-navette à deux niveaux pour le trafic Intercity).

Le conseil a voué une attention particulière à la discussion d'objectifs et de stratégies. Il a notamment approuvé un ensemble d'optimisations en trafic marchandises et une stratégie en matière de participations. Il a en outre fixé des objectifs en matière de trafic voyageurs régional et dans le secteur des télécommunications.

Le projet d'une conception politique directrice pour les CFF, destinée à remplacer le mandat de prestations, a été discuté de façon circonstanciée au sein du conseil, notamment en ce qui concerne les futures tâches des CFF et les présupposés politiques. Le conseil d'administration souscrit aux idées maîtresses de la conception directrice et il approuve expressément le principe de l'entreprise gérée de façon intégrée et comportant deux secteurs clairement délimités, le transport et l'infrastructure. Il soutient aussi la dissociation proposée de la politique et de l'entreprise. De cette façon, la direction des CFF peut se concentrer sur l'entreprise proprement dite, alors que le pouvoir politique définit les présupposés. Dans sa prise de position adressée au chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, le conseil d'administration s'est en outre prononcé sur les objectifs en matière de trafic marchandises et de trafic voyageurs régional. Le conseil a approuvé le nouveau modèle de financement. Toutefois, le financement prévu pour l'infrastructure n'est possible que si de nouvelles sources de revenus sont auparavant créées. De plus, le désendettement des CFF devrait être effectué en bloc; cela éviterait de charger les comptes de la Confédération des années durant.

Le 25 mai 1994, Madame Salomé Paravicini a été appelée à siéger au conseil d'administration des CFF. C'est ainsi la première fois qu'une femme appartient à cet organe. Madame Paravicini a remplacé en tant que membre du conseil Monsieur Carlos Grosjean, président, qui s'est retiré après seize ans, à l'échéance de son mandat. Le soussigné a repris la présidence du conseil le 1^{er} janvier 1994. Le 1^{er} avril 1994, Monsieur Pierre-Alain Urech a repris la direction du 1^{er} arrondissement de Monsieur Marcel Desponts, qui s'est retiré après avoir atteint la limite d'âge à fin mars 1994. A la tête du III^e arrondissement, Mon-

sieur Erwin Rutishauser a succédé le 1^{er} mai 1994 à Monsieur Gregor Beuret, qui a fait usage de la possibilité de la retraite à la carte à fin avril 1994.

Les collaborateurs des CFF ont vécu une année difficile. Les réorganisations dans les secteurs les plus divers, la pression économique et financière ainsi que les tragiques accidents ont requis l'engagement de tous. Le conseil d'administration remercie toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs d'avoir néanmoins œuvré pour un chemin de fer répondant aux souhaits de la clientèle. Le succès en la matière est reflété par le fait que les CFF ont été désignés numéro un mondial dans le cadre du «World Competitiveness Report» et qu'ils ont été lauréat du prix «Brunel Award» au titre de meilleur Réseau du monde. Grand merci aussi aux clients du chemin de fer et à l'économie de leur confiance et de leur fidélité.

Nous fondant sur le présent rapport et sur les comptes, nous avons l'honneur de vous sou-

mettre, à l'attention de l'Assemblée fédérale, les propositions que voici:

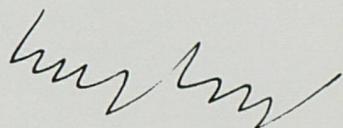
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1994 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1994 est approuvée.
3. Les prestations de la Confédération pour l'infrastructure s'élèvent à 1398 969 519 francs.
4. En application de l'article 15a de la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, le découvert de 198 054 731 francs est reporté à compte nouveau.

Veuillez croire, Monsieur le Président de la Confédération, Madame la Conseillère fédérale et Messieurs les Conseillers fédéraux, à notre haute considération.

Berne, le 24 mars 1995

Au nom du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux:

Le président



Jules Kyburz