

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1990)

Rubrik: Les CFF en 1990

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: 04.07.2025

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



Les CFF en 1990

Dans le cadre d'une conjoncture demeurée favorable – et malgré un recul au cours du 4^e trimestre – les chiffres de l'année précédente ont encore été dépassés. Ainsi l'objectif financier, soit la réalisation de la contribution pour l'infrastructure fixée par le Conseil fédéral, a pu être atteint.

Au cours de l'année passée en revue, le conseil d'administration s'est réuni huit fois. Parmi ses tâches principales figurent la définition de la politique de l'entreprise et des stratégies à moyen et à long terme, ainsi que la prise de décisions touchant des projets et des acquisitions de grande portée financière. Il lui appartient également d'approuver le budget, les comptes et le rapport de gestion. Sous la présidence de Monsieur Carlos Grosjean, le conseil a voté des mesures visant à appliquer le mandat de prestations défini par les Chambres fédérales, a pris des décisions en matière de prix et a approuvé le principe de la gestion axée sur le résultat final. Il a également pris les mesures de réorganisation que cela implique. Pour toutes les décisions de grande portée, le conseil a pu se fonder sur les discussions menées dans ses deux commissions, soit la commission de la gestion et des finances, présidée par Monsieur Franco Robbiani, et la commission de la planification et des investissements, dirigée par Monsieur Pierre Arnold, vice-président du conseil d'administration.

Pour améliorer les résultats de l'entreprise, le projet «gestion axée sur le résultat final» vise à renforcer à tous les échelons l'esprit d'entreprise et à réunir dans une seule main la responsabilité des coûts et des produits. Cet objectif doit être atteint par l'optimisation des processus de travail plutôt que par des changements structurels d'importance. Le conseil d'administration a approu-

vé les premières mesures concrètes, qui touchent la structure générale des CFF.

Le bon résultat est dû essentiellement au trafic record dans les secteurs des voyageurs et des marchandises.

En *trafic voyageurs*, les excellents résultats des années précédentes ont été dépassés une fois de plus en 1990. Le nombre de voyageurs s'est accru de quelque 1,7% pour s'établir à 264 millions, et les prestations de trafic, totalisant 11,1 milliards de voyageurs-kilomètres, ont progressé. Les produits ont également enregistré une hausse : avec 1422,8 MFr, ils ont augmenté de 3,8% d'une année à l'autre.

Cette tendance constante à la hausse est le fruit de nombreuses mesures de marketing, notamment en ce qui concerne l'adaptation permanente des titres de transport à la demande. Ainsi, depuis le 1^{er} janvier 1990, l'abonnement général est valable non seulement sur les lignes de chemin de fer, de bateau et d'automobiles postales, mais aussi sur les réseaux urbains de plus de vingt villes. A fin 1990, le nombre d'abonnés dépassait 58 000.

Grâce à une publicité ciblée et aux mesures promotionnelles, le nombre de titulaires d'abonnements 1/2-prix s'est également accru pour s'établir à plus de 1,9 million. Dans le secteur des loisirs, les offres «RailActif» et «Train+Hôtel» ont été bien accueillies par la clientèle. Par rapport à 1989, les ventes ont augmenté de 25%.

En *trafic marchandises*, quelque 51,8 millions de tonnes ont été transportées. Cela constitue un nouveau record et un accroissement de 2,1% d'une année à l'autre. Les produits ont augmenté plus encore que le tonnage : le chiffre de 1286 MFr représente également un record. Un rôle essentiel a été joué par les CFF dans le secteur du transit et du feroutage, où ils ont déchargé la route de près de 15 millions de tonnes. Par ailleurs, la collaboration avec la route prend de l'importance par la combinaison des avantages des deux modes de transport.

Personnel: En 1990, les CFF ont occupé en moyenne 37 694 agents. Quelque 7% d'entre eux, soit 2700, étaient en formation. Grâce aux efforts de recrutement et à une information professionnelle intensive, mais aussi en raison de l'affaiblissement conjoncturel vers la fin de l'année, la situation s'est quelque peu détendue, notamment pour ce qui est des mécaniciens et du personnel des gares. Toutefois, de grands efforts devront encore être consentis en faveur du personnel des trains, de la manoeuvre et des travaux.

Avec l'exposition «*Railtech*», les CFF ont présenté leurs méthodes de formation les plus modernes et ont par la même occasion donné un aperçu de la technique et de l'exploitation ferroviaires actuelles et futures. Cette exposition a eu lieu à Bâle dans le cadre de la Foire suisse d'échantillons, en mars, et de «*worlddidac 90*», en mai. Son succès se reflète dans le nombre de visiteurs, soit 170 000. Elle n'a pas seulement contribué à former l'image des CFF dans la population et notamment dans les milieux enseignants, mais elle a aussi permis de recruter de nouveaux collaborateurs.



Dans le domaine des *véhicules*, la livraison des nouveaux trains navette et des nouvelles locomotives pour le Brünig s'est achevée. Parmi les commandes, il convient notamment de relever celle de 75 locomotives de la série 460 pour les trains du couloir ferroviaire. Portant sur 500 MFr, cette commande est la plus importante jamais passée par les CFF à l'industrie suisse.

La *consommation de courant de traction* s'est accrue de 3,3%, notamment en raison de la mise en service du RER de Zurich. Après des travaux de renouvellement de plusieurs années, l'usine électrique de Vernayaz a pu être remise en service, ce qui permettra d'améliorer l'alimentation en courant de traction. A l'avenir, cette dernière sera gérée efficacement et de façon optimale par un système de centres directeurs. Un premier centre directeur sectoriel a été mis en service en 1990; d'autres sont à l'étude.

Sous le titre «*présence en surface*», les CFF ont établi une conception d'ensemble, qui étudie les futures possibilités d'occupation des gares en trafic voyageurs et marchandises, et qui fixe les buts à atteindre. Cette conception est une des pièces maîtresses du programme de mesures 1990-1994, qui vise à améliorer les résultats des CFF. L'objectif de cette conception – au sujet de laquelle tous les cantons ont été renseignés en mai 1990 – est d'abaisser les coûts de production et d'investir de façon plus judicieuse. Elle prévoit aussi des modèles de coopération avec des tiers. Cela devrait permettre de maintenir un bon service à la clientèle avec moins d'agents CFF.

Le *RER de Zurich* a été mis en service le 27 mai 1990, après sept ans de travaux. La pierre angulaire de ce réseau de quelque 500 km est la ligne nouvelle de 12 km traversant le Zürichberg. Elle est le fruit de la collaboration entre CFF et Canton de Zurich. Pour les travaux préliminaires et les transformations du noeud de Zurich, les investissements des CFF ont largement dépassé le milliard de francs.

Les premières des 95 rames à deux niveaux commandées circulent sur les neuf lignes RER. Chaque jour, quelque 200 000 voyageurs utilisent la nouvelle offre créée dans le cadre de la communauté de trafic; leur nombre s'est accru de 20%, ce qui constitue un début prometteur.

La mise en service du RER de Zurich représente un bond en avant, non seulement sur le plan quantitatif, mais aussi sur le plan qualitatif. L'offre RER fera époque en matière de trafic d'agglomération.

Avec la double voie entre Cham et Zoug, c'est le premier tronçon de Rail 2000 qui a été mis en service. En 1990, l'état des études a permis pour la première fois de donner une estimation du calendrier et des coûts de ce grand projet. Il s'est révélé que les dispositions légales en matière de grands projets entrées en vigueur ces dernières années exigent plus de temps et de ressources lors de la planification et de la réalisation qu'il n'avait été admis durant la première phase d'étude. Sur la base des prix de 1990, Rail 2000 devrait coûter neuf milliards de francs. L'arrêté fédéral se fondait sur un montant de 5,4 milliards (prix de 1985). Depuis, le seul renchérissement a atteint deux milliards. A cela s'ajoutent des coûts supplémentaires de 1,6 milliard, dont la bonne moitié découle de mesures écologiques.

La réalisation du *couloir ferroviaire* – destiné au transit marchandises entre les centres économiques de l'Europe septentrionale et méridionale – est menée activement. De nombreux aménagements de lignes et de gares ont été entrepris.

Sur le *plan international*, le développement coordonné du *réseau européen à grande vitesse* est poursuivi, tant au sein de la CEE que de la Communauté des chemins de fer européens. Les CFF font partie de ce dernier organisme en tant que membre associé. L'axe nord-sud traversant notre pays (lignes du St-Gothard et du Lötschberg) constitue un élément intégré du réseau dans sa partie centrale. Le projet «Alptransit», tel que le propose le Conseil fédéral dans son message du 23 mai 1990, tient compte de ce fait.

