

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1983)

Artikel: Rapport et propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1983
Autor: Grosjean, Carlos
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676098>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.01.2025

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

**Rapport et propositions du conseil d'administration
des Chemins de fer fédéraux suisses
à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1983**

Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs les Conseillers fédéraux,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux pour 1983.

La reprise conjoncturelle espérée pour le début de l'année 1983 ne s'est pas produite. Bien au contraire, au lieu de s'animer, la situation économique a continué de se dégrader au cours du premier semestre, exerçant une influence négative sur le trafic des marchandises. Malgré cela, le déficit de l'exercice est en retrait de 66 millions de francs comparativement à 1982 et s'inscrit à 431,7 millions de francs.

Ce résultat relativement satisfaisant compte tenu des circonstances peut être attribué en particulier aux éléments suivants:

- une légère reprise du trafic des marchandises au cours du second semestre;
- les efforts faits pour accroître les produits et diminuer les charges.

Notre optimisme est toutefois bien relatif, car la situation financière des chemins de fer fédéraux demeure insatisfaisante. La position des CFF face à cette situation peut être résumée par les thèses que voici.

- 1 Le chemin de fer constitue un élément indispensable de l'économie nationale. Par ses avantages sur le plan écologique et énergétique, il est appelé à jouer un rôle déterminant aujourd'hui comme demain dans le système des transports.
- 2 Pour assumer leur tâche de manière optimale, les CFF doivent tirer le meilleur parti de tout ce qui fait leur force et s'adapter continuellement aux besoins du marché.
- 3 Les CFF accordent une importance primordiale à la revalorisation de l'ensemble des transports publics, notamment par la construction de nouvelles transversales ferroviaires, complétée par d'autres mesures et par une conception moderne de l'offre sur l'ensemble du réseau.
- 4 Les CFF doivent pouvoir investir. Ils prendront toutes les dispositions utiles afin que les recettes d'exploitation permettent de limiter l'aide des pouvoirs publics, et cela par
 - les adaptations structurelles nécessaires,
 - l'épuisement de toutes les réserves de productivité,
 - l'examen critique des investissements et la renonciation à ceux qui sont insuffisamment rentables.
- 5 Les seuls efforts déployés dans le cadre de l'entreprise ne permettront pas aux CFF d'atteindre l'équilibre financier. En raison du développement intensif du réseau des routes nationales, le trafic routier, notamment celui des poids lourds, bénéficie d'avantages concurrentiels que jamais le chemin de fer ne pourra combler par ses propres moyens. Le «déficit» est la conséquence de cette distorsion. Les futures dispositions en matière de transports (politique coordonnée des transports, nouveau mandat de prestations) devront tenir compte de ces circonstances.

Les responsables de l'entreprise sont fermement décidés à réaliser les améliorations qui sont du ressort des CFF. Mais ils espèrent que, sur le plan politique aussi, on en tirera les conséquences.

Aujourd'hui déjà, nous devons préparer le chemin de fer du XXI^e siècle. Le rail devra être adapté aux caractéristiques et aux besoins de la Suisse. Il n'est pas question d'importer purement et simplement telle solution, qui fait certes merveille à l'étranger, mais qui conviendrait mal aux particularités de notre pays. En géopolitique, il n'existe aucune panacée.

A la suite de l'évolution des exigences qualitatives de notre société, il est de plus en plus reconnu que le chemin de fer a des avantages décisifs:

- sans querelles de chapelles, pour le silence, la propreté et le respect de l'environnement, il vient largement en tête;

- il l'emporte en économie d'énergie sur tous ses concurrents;
- par rapport au volume transporté, il est le plus économe en espace;
- il possède un degré de sécurité qu'aucun autre mode de transport n'atteint.

Cependant, pour tirer profit de ses avantages spécifiques, le chemin de fer du XXI^e siècle devra adapter son offre et son réseau de façon à renforcer sa position dans les domaines où il a le plus d'avenir. L'accroissement de la compétitivité est le plus sûr garant de l'avenir du rail. C'est la raison pour laquelle il devra sans relâche poursuivre ses efforts d'innovation et se garder de conserver des structures qui ne répondent plus aux besoins du marché. Le chemin de fer de demain devra notamment répondre aux impératifs que voici:

- densité et qualité de l'offre, fiabilité;
- capacité et rapidité.

Jusqu'à présent, les CFF ont donné la priorité aux premiers objectifs. La mise en vigueur de l'horaire cadencé, en mai 1982, en a été sans doute la manifestation la plus évidente. Dans ce cadre toujours, les CFF ont encore introduit d'autres innovations non moins importantes:

- développement des installations de sécurité et introduction de la commande centralisée de la circulation dans les zones à forte densité de trafic;
- amélioration du complexe d'Olten par une séparation sur plusieurs niveaux des courants de trafic et par la réalisation de nouvelles voies d'accès;
- mises à double voie (Valais, Pied du Jura, etc.);
- liaison avec l'aéroport de Zurich.

D'autres réalisations sont en cours:

- liaison avec l'aéroport de Genève;
- réseau express régional de Zurich (S-Bahn).

En ce qui concerne la densité de l'offre, de très nets progrès ont été faits. D'autres étapes en direction de la seconde série d'objectifs, dans l'intérêt d'un meilleur horaire et de l'accroissement de la qualité des prestations, se heurtent aux limites de l'infrastructure existante.

En effet, le réseau des CFF ne s'est pas formé selon un plan d'ensemble concerté. Il est le résultat d'une fièvre politique qui s'est emparée du pays en 1852 lorsque les Chambres fédérales durent se prononcer sur la question de savoir si les chemins de fer devaient être construits et exploités par l'Etat. On sait que la préférence fut donnée aux entreprises privées. Certaines lignes ainsi construites ne tardèrent pas à se révéler non viables, tant et si bien qu'elles durent être regroupées dans des ensembles plus vastes. L'idée d'une nationalisation prit corps et aboutit à la votation de 1898, date à laquelle le peuple se prononça à une très forte majorité en faveur du rachat par la Confédération des cinq principales compagnies ferroviaires du pays.

Ainsi, lorsqu'en 1902 les CFF succédèrent aux anciennes compagnies, la structure de leur réseau existait. C'était un héritage. Mis à part l'ouverture du tunnel du Simplon en 1906, les constructions qui ont suivi au cours de ce siècle n'ont servi, pour l'essentiel, qu'à accroître la capacité des lignes.

Le réseau actuel des CFF est donc un résultat historique, un conglomerat de lignes hétérogènes construites moins en fonction d'intérêts nationaux que locaux et régionaux, voire spéculatifs, et réalisées selon les normes du siècle dernier. Les pentes sont relativement fortes, les changements de dénivellation fréquents, les lignes sinueuses et les gares souvent rapprochées les unes des autres. Ainsi, par exemple, 38% des lignes sont en courbe et la distance moyenne entre deux gares n'est que de 3,6 kilomètres.

Si les CFF veulent satisfaire aux exigences des transports de demain, lesquelles requièrent une offre orientée vers l'avenir et répondant aux besoins, ils doivent adapter leur infrastructure en conséquence. A cet effet, il convient en premier lieu de rénover l'axe central de leur réseau entre le Léman et le Bodan, avec une antenne en direction de Bâle. Cela leur permettra d'avoir une conception de l'offre orientée vers l'avenir et revalorisant une grande partie de leur réseau, ce qui améliorera l'accessibilité par le rail de toutes les parties du territoire national. Dans la même finalité, les CFF compléteront leur conception des Nouvelles Transversales Ferroviaires par divers aménagements des autres parties du réseau; ils présenteront les propositions correspondantes en 1984. On tient ainsi également compte des milieux qui se préoccupent des disparités économiques croissantes dans notre pays.

Les CFF ont foi en leur avenir!

Le conseil d'administration exprime sa gratitude aux cadres et aux collaborateurs de tous les échelons pour le travail accompli, les services rendus et les efforts déployés dans l'intérêt de l'entreprise. Il remercie également les autorités et le public de leur compréhension et de leur soutien, ainsi que les nombreux usagers de leur fidélité au rail.

Nous fondant sur le présent rapport et sur les comptes qui l'accompagnent, nous avons l'honneur de vous soumettre, à l'intention de l'Assemblée fédérale, les propositions que voici.

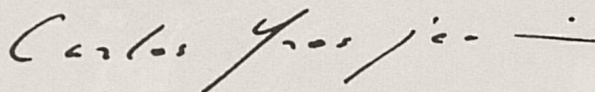
- 1 Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1983 sont approuvés.
- 2 La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1983 est approuvée.
- 3 Le déficit de 431 700 108 francs est couvert en application de l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

Veillez croire, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, à notre haute considération.

Berne, le 10 avril 1984

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

Le président:



Carlos Grosjean

