

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 1987

Autor(en): **Grosjean, Carlos**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1987)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676154>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**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 1987**

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 suisses pour 1987.

Le compte de résultats d'entreprise des CFF de l'exercice 1987 se solde par un excédent de produits de 23,3 millions de francs. Malgré des circonstances difficiles, notamment l'interruption de la ligne du Saint-Gothard suite aux intempéries, il a été possible de verser intégralement la contribution à l'infrastructure et, de plus, d'atteindre un résultat positif au terme de la première année du nouveau mandat de prestations. Ce constat est réjouissant. Certes, les produits du trafic marchandises n'ont pas atteint les prévisions, mais les charges ont pu être maintenues en dessous du budget. Comme l'écart est moins important pour les produits que pour les charges, le résultat d'ensemble s'en trouve amélioré.

En trafic voyageurs, 257,6 millions de personnes ont été transportées. C'est le chiffre le plus élevé depuis 1964, année de l'Expo (248 millions); il démontre que les améliorations de l'offre et les mesures tarifaires prises avec l'aide de la Confédération ont eu d'heureux effets. Les prestations vendues ont dépassé pour la première fois les 10 milliards de voyageurs-km (+14,5%) et les produits ont augmenté de 55,6 millions de francs (+4,6%), soit plus de 1,3 million de francs par rapport au budget. Des études de marché ont montré que cet excellent résultat a procuré au chemin de fer un accroissement de sa part de 3,7% dans ce secteur.

En trafic marchandises, les tonnages ont fléchi de 1,5% et les produits sont restés à 2,2% en deçà du chiffre de l'année précédente. Le budget portait sur un montant de 1208 millions de francs, soit 26,3 millions de plus qu'en 1986. Une amélioration a été enregistrée dans le trafic combiné (ferroulage et grands conteneurs), ainsi que dans l'offre Cargo Domicile. L'évolution des produits a été généralement moins favorable que celle du tonnage transporté. Ce phénomène est dû à la vivacité de la concurrence. Dans certains secteurs, il a fallu consentir à des abaissements de prix pour sauvegarder l'actuelle part de marché.

Le compte des investissements totalise des dépenses brutes de 1177,5 millions de francs. Après déduction des contributions de tiers, d'un montant de 155,4 millions de francs, il reste un solde de 1022,1 millions de francs à charge de l'entreprise. Cette somme est de 102,1 millions de francs ou de 8% inférieure au budget. Elle contient une tranche de 103,1 millions de francs au titre du programme «Environnement», lancé en 1986 pour accroître l'attractivité du trafic voyageurs.

Pour les CFF, l'année 1986 avait été marquée par des décisions politiques de grande portée. En 1987, d'importantes réalisations ont été accomplies. C'est ainsi que le deuxième mandat de prestations a été mis en vigueur dès le 1er janvier 1987 et a déployé dès cette date des effets importants pour la gestion.

La Confédération assume désormais la responsabilité financière de l'infrastructure, moyennant versement par les CFF d'une contribution aux dépenses. En revanche, il appartient à l'entreprise de financer l'ensemble de l'exploitation. Le Parlement a voulu établir un régime analogue à celui qui régit la route.

Le mandat de prestations est ambitieux et oblige les CFF à de grands efforts de gestion. Avec la fixation de la contribution à la couverture des frais d'infrastructure, la Confédération dispose d'un instrument de première importance en vue d'influencer l'efficacité dans l'entreprise. Pour 1987, cette contribution avait d'abord été fixée à 211 millions de francs. En fin d'exercice, les CFF ont pu verser à la Confédération 218,5 millions, étant donné que les ressources prévues pour l'allocation de renchérissement n'ont pas été intégralement utilisées.

Outre la contribution pour l'infrastructure, la Confédération influence de manière déterminante la gestion des CFF par le biais des prestations de service public, soit:

- dans le transport régional des voyageurs et dans le ferroutage;
- dans le secteur des tarifs.

Les indemnités pour le trafic régional et le ferroutage sont calculées sur la base d'un compte de coûts de transport prévisionnels. Elles sont fixées chaque année à l'avance et prises en charge par la Confédération. C'est une sorte de dédommagement pour des prestations commandées, donc un élément des produits de transport. Pour 1987, ces indemnités étaient de 510 millions de francs.

Outre l'offre accrue introduite avec l'horaire d'été, les allègements tarifaires consentis par la Confédération dès le 1er janvier 1987 ont provoqué une augmentation réjouissante du trafic. Malheureusement, les produits n'ont pas suivi le mouvement, en raison du fort abaissement des prix. C'est pourquoi les CFF ont touché une indemnité de 55,8 millions de francs, à savoir 41,2 millions pour les mesures du trafic voyageurs et 14,6 millions pour celles du trafic marchandises.

Le conseil d'administration et la direction générale se félicitent de l'acceptation du projet Rail 2000 par le peuple suisse en décembre dernier. Ils interprètent ce résultat comme une volonté politique de développer les transports en commun si favorables à l'environnement. Les CFF sont décidés, de concert avec leurs partenaires, à satisfaire dans les plus brefs délais l'attente exprimée. L'amélioration de l'offre voyageurs concrétisée par l'introduction du nouvel horaire le 31 mai 1987 constitue le premier pas dans la réalisation de Rail 2000. D'autres progrès suivront au fur et à mesure de l'aménagement nécessaire de l'infrastructure. Une attention particulière sera vouée à l'intégration des transports publics régionaux.

D'ici la fin de 1992, le marché des transports de voyageurs et marchandises de la Communauté européenne doit être libéralisé et harmonisé. L'on vise ainsi à faciliter et à multiplier les échanges. Pour les chemins de fer, cette libéralisation constitue un défi qu'ils acceptent dans un esprit positif. Il est cependant manifeste que certains promoteurs de l'intégration européenne semblent davantage intéressés à faciliter le développement des transports routiers. Mais ils ne pensent guère sérieusement à équilibrer les conditions de concurrence entre les différents modes de transport.

La libéralisation du marché des transports entraînera nécessairement des surcapacités dans le secteur routier et, partant, une concurrence encore plus acharnée en matière de prix. Pour le chemin de fer, les risques d'un manque à gagner résultant de pertes de trafic ou de concessions tarifaires s'accroissent. Les Etats en percevront les incidences financières.

Avec leurs partenaires, les CFF se préparent à la nouvelle situation dans le marché unique européen. Ils participent étroitement aux travaux en cours au sein de l'Union internationale des chemins de fer et de ses organes spécialisés.

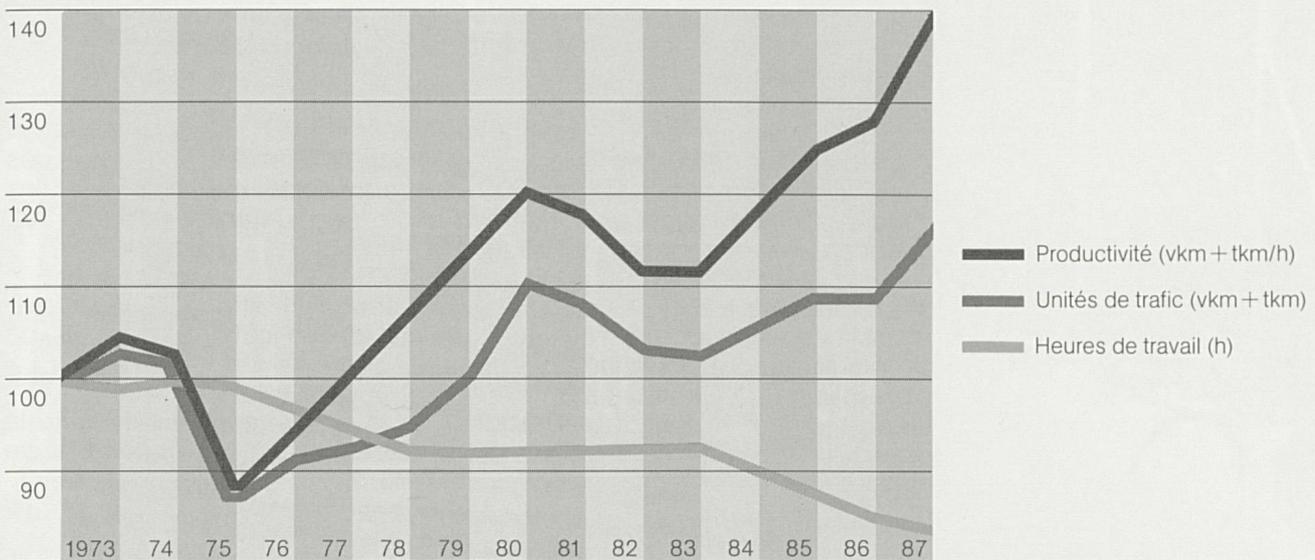
En trafic marchandises, les chemins de fer sont confrontés à de véritables bouleversements: diminution de la demande en matières premières, contraction de l'industrie minière européenne et miniaturisation croissante des produits. De plus, on exige davantage sur le plan qualitatif. Ainsi, le client sera toujours plus sensible aux facteurs temps et fiabilité. Le rail doit donc repenser l'ensemble du problème et développer de nouvelles stratégies. Il ne manque pas d'atouts s'il sait faire montre d'imagination.

En trafic voyageurs, la mise en place des réseaux Intercity et Eurocity, l'emploi accru d'un nouveau matériel roulant plus confortable et plus attractif, la modernisation des installations de vente et d'accueil dans les gares, sont autant d'éléments qui témoignent de la volonté de promouvoir le trafic national et international. Interdépendantes, les deux offres commandent une approche parallèle et concertée.

Dans ce contexte, l'élaboration des bases de décision pour la réalisation par la Suisse d'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes représente

Evolution de la productivité

Indice 1972 = 100



une contribution essentielle. Les CFF se félicitent que le Conseil fédéral tienne, par la création d'une infrastructure performante, à relier les réseaux à grande capacité en construction de part et d'autre de l'arc alpin et, par là, à relier pour l'avenir la Suisse aux grands centres économiques et démographiques au nord et au sud. Avec ce projet de dimension européenne, le Conseil fédéral veut du même coup transférer au rail, sous forme de transports combinés, une partie du trafic de transit qui emprunte actuellement la route. Cette double mission concorde parfaitement avec les objectifs de la planification à long et à moyen terme des CFF et avec ceux du mandat de prestations de 1987, notamment pour ce qui est du développement du ferroutage et des autres formes de transports combinés. Cette politique exige de substantiels investissements en faveur de l'infrastructure ferroviaire. Les CFF souhaitent vivement que le calendrier prévu par nos autorités soit tenu, afin qu'une nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes puisse être intégrée aussi rapidement que possible dans le réseau suisse de transport et dans le système européen de lignes à grande vitesse.

En conclusion, l'année 1987 fut pour les CFF tumultueuse. L'on s'est colleté avec bien des difficultés, mais les motifs de satisfaction étaient aussi nombreux. Augmenter l'offre du trafic voyageurs de près de 12% ne pouvait se faire sans quelques accrocs à la ponctualité de nos trains. La situation n'a pas tardé à redevenir normale grâce à l'engagement exemplaire de nos collaborateurs. Il y eut aussi les intempéries de la fin de l'été qui ont provoqué une longue interruption de la ligne du Saint-Gothard. Le trafic a été rétabli en un temps record, les équipes du service des travaux ayant consenti des efforts exceptionnels.

A certaines heures de pointe et sur certaines lignes, le manque de places assises donne lieu à des plaintes justifiées. Nous nous efforçons d'y trouver remède au plus vite.

Le fort accroissement du trafic voyageurs crée aux CFF une série de problèmes délicats, qui ne peuvent parfois pas être résolus à court terme. Pour la direction de l'entreprise et pour les cheminots, il est toutefois plus motivant de résoudre les problèmes posés par des trains bondés que de gérer des gares vides. L'approbation du projet Rail 2000 nous montre la voie qu'il convient de poursuivre.

Le conseil d'administration exprime sa gratitude aux cheminots de tous les échelons pour le travail accompli, les services rendus et les efforts déployés dans l'intérêt de l'entreprise et des transports publics. Il remercie également les nombreux clients des CFF de leur fidélité et de leur soutien.

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.

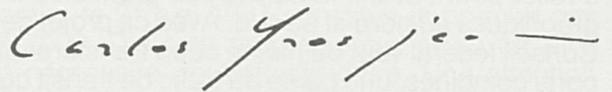
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses de 1987 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses durant l'exercice 1987 est approuvée.
3. Les Chemins de fer fédéraux suisses versent à la Confédération, selon les principes définis par le mandat, une participation à la couverture des coûts d'infrastructure de 218 500 000 francs, alors que les prestations de la Confédération pour l'infrastructure se montent à 575 983 492 francs.
4. L'excédent de produits de 23 336 748 francs est attribué à la réserve destinée à compenser d'éventuels déficits en application de l'art. 15a de la loi sur les Chemins de fer fédéraux suisses.

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

Berne, le 5 avril 1988

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

Le président,



Carlos Grosjean

Le rail prend les airs – à Genève aussi
Le 31 mai 1987, les CFF ont mis en service leur second raccord aéroportuaire. Sur la photo, Monsieur Léon Schlumpf, conseiller fédéral, coupe le traditionnel ruban lors de l'inauguration, levant ainsi le dernier obstacle à l'intégration de l'aéroport de Genève dans le réseau des trains directs et IC des CFF.

