

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1988)

**Artikel:** Rapport et propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1988  
**Autor:** Grosjean, Carlos  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676275>

### **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:** 02.02.2025

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

## **Rapport et propositions du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1988**

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 1988.

Le compte de résultats d'entreprise des CFF se solde par un excédent de produits de 42,2 MFr. L'année record 1988 – jamais encore les CFF n'avaient transporté autant de voyageurs et de marchandises – se reflète donc aussi dans le résultat financier. Leur contribution pour l'infrastructure s'élevant à 135 MFr, les CFF assument une part des charges d'infrastructure supérieure de 13,5 MFr aux prévisions. Ainsi, ils n'ont pas dû avoir recours à la possibilité que leur offre l'Ordonnance sur les CFF de déduire l'allocation de renchérissement non prévue au budget et l'allocation d'automne décidée après coup, soit 12,5 et 23 MFr respectivement. Le résultat est donc réjouissant.

L'ensemble des produits s'élève à 4798,1 MFr, dépassant ainsi de 4,5% le résultat de l'année précédente.

En trafic voyageurs, les CFF ont transporté presque 260 millions de personnes. Ainsi, l'excellent résultat de 1987 a encore été dépassé, l'accroissement s'inscrivant à 0,7% pour le nombre de voyageurs et à 1,2% pour celui des voyageurs-kilomètres. Les produits ont augmenté de 1,9% et ont dès lors atteint 1285,8 MFr. Ce bon résultat est dû aux nombreuses nouveautés introduites l'année précédente, telles que l'accroissement des prestations offertes de 12%, et à diverses modifications de l'assortiment des titres de transport qui, en 1988, se sont répercutées pour la première fois sur l'année entière. Les campagnes promotionnelles pour l'abonnement ½-prix ont été couronnées de succès. Actuellement, 1,7 million de clients sont en possession de cet abonnement. La carte multicourses et la carte journalière enregistrent les plus fortes progressions, alors que les billets ordinaires stagnent.

Une politique active en trafic marchandises, alliée à une conjoncture économique favorable, a entraîné un accroissement du volume transporté de 8,4% et des prestations de 10,1%. L'accroissement le plus prononcé est enregistré en trafic Cargo Combi. Les 48,2 millions de tonnes transportées constituent un nouveau record. Parallèlement, les produits ont progressé de 2,3%, s'inscrivant à 1179,3 MFr. La différence en moins par rapport à l'augmentation du volume est due en premier lieu aux prix pratiqués en feroutage, ainsi qu'à la vivacité de la concurrence.

La Confédération a versé 547,9 MFr à titre d'indemnité compensatrice pour les prestations de service public fournies en trafic voyageurs régional et en trafic de feroutage. Cette somme comprend aussi 11,9 MFr pour les prestations supplémentaires commandées par la Confédération, ainsi que pour la réduction de 50 francs consentie, pour des raisons politiques, sur chaque envoi ferouté.

L'ensemble des charges s'élève à 4755,9 MFr. A l'exception de la participation au coût de l'infrastructure, toutes les positions contribuent à l'accroissement de 187,8 MFr par rapport à 1987. La plus forte progression est celle des charges de personnel (4,8%). Cela est dû à l'allocation de renchérissement, à l'allocation d'automne de 1988, au relèvement des contributions et des versements complémentaires en faveur de la Caisse de pensions et de secours. Par rapport à l'année précédente, les dépenses de choses ont augmenté de 71,6 MFr (7,3%), notamment en raison des intempéries de 1987. Au total, les charges ont dépassé les montants inscrits au budget de 100 MFr (2,1%).

Au compte des investissements, 1147,6 MFr ont été consacrés aux installations et 361,4 MFr aux véhicules.

Le compte de résultats de l'infrastructure de 1988 fait apparaître des charges de 883,2 MFr. Alors que les amortissements et les intérêts sont restés quelque peu en deçà des prévisions, les dépenses d'entretien, influencées pour une bonne part par les dégâts dus aux tempêtes de 1987, les ont sensiblement dépassées.

Le résultat de 1988 peut être considéré comme satisfaisant car, dans tous les secteurs importants, les objectifs ont pu être atteints ou même dépassés. Malgré ce résultat positif, les problèmes de fond, relevés dans le rapport du conseil d'administration relatif au plan à moyen terme 1990-1994, subsistent. Il y a lieu d'apporter d'urgence des mesures correctives. Nous y travaillons actuellement.

La situation sur le marché du travail reste préoccupante et les effectifs sont inférieurs aux besoins. L'accroissement considérable des prestations met l'ensemble du personnel et de l'appareil de production à forte contribution. L'effort considérable fourni par tous les collaborateurs mérite une reconnaissance particulière.

Sur le plan politique, l'année 1988 a été marquée pour les CFF par une certaine perplexité. Les articles constitutionnels relatifs à une politique coordonnée des transports ont été repoussés par le peuple et les Etats. Après l'acceptation claire du projet Rail 2000 en décembre 1987, les travaux de planification ont montré que les lignes nouvelles nécessaires – notamment dans le canton de Bâle-Campagne et en Haute-Argovie – suscitent des résistances croissantes. Un conflit d'objectifs se dessine entre les exigences de la région touchée et des solutions rationnelles, à la mesure de la clientèle.

Avec l'ouverture de la procédure de consultation relative à une nouvelle ligne ferroviaire alpine, en septembre, le Conseil fédéral a montré clairement le grand poids qu'il accorde à l'aménagement du réseau de notre pays. Si la Suisse veut assumer sa traditionnelle fonction de pays de transit, dont l'importance croît encore dans le contexte européen actuel, l'aménagement des principaux axes est indispensable. Que, pour des raisons écologiques et politiques, cet aménagement soit effectué par rail est aujourd'hui largement admis. Les CFF entendent y contribuer dans toute la mesure de leurs forces.

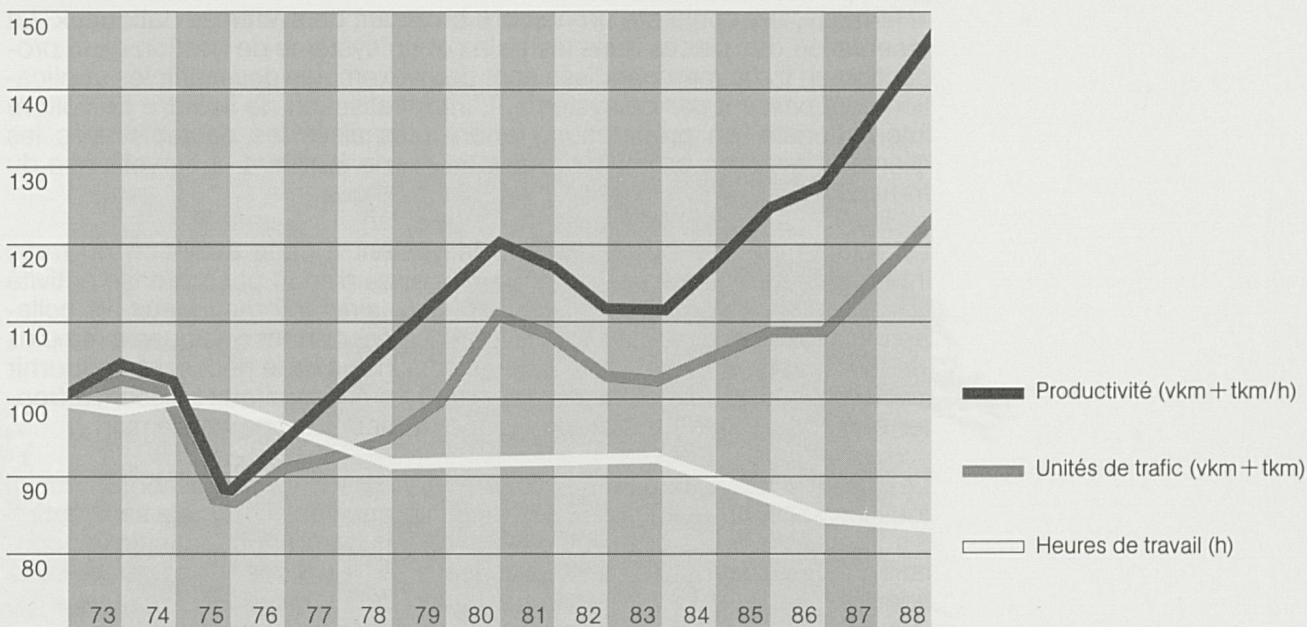
Dans le cadre de la procédure de consultation, les Chemins de fer fédéraux ont clairement exprimé leur préférence pour la ligne de base du Saint-Gothard, car elle constitue à leur avis une solution optimale tant pour l'Europe que pour la Suisse. On a reproché aux CFF de s'être prononcés rapidement et sans ambiguïté. En tant qu'entreprise ferroviaire nationale, il était toutefois de notre devoir de prendre nos responsabilités. La décision appartient maintenant aux autorités politiques. Nous espérons que la nouvelle ligne ferroviaire alpine pourra bientôt être réalisée.

Avec la mise en vigueur de l'Acte unique, les Etats de la CEE ont clairement affirmé leur volonté de réaliser le marché intérieur européen au 1er janvier 1993. Il en résulte une évolution nouvelle qui touche notamment le système des transports et qui a des répercussions notables sur notre pays. De l'avis des organes de la CEE, les transports joueront un rôle déterminant pour le développement du marché unique. Cela concerne tout particulièrement les voies de transit par la Suisse et l'Autriche. Aussi notre pays fait-il l'objet de pressions considérables visant à l'ouverture d'un corridor routier pour les véhicules de 40 tonnes.

Le Conseil fédéral a relevé à plusieurs reprises que la Suisse était disposée à assumer raisonnablement, comme par le passé, son rôle de pays de transit. Pour des raisons écologiques toutefois, il refuse l'ouverture dudit corridor routier et il se prononce avec vigueur pour le renforcement massif du trafic combiné. Cela constitue un mandat pour les Chemins de fer fédéraux et pour leurs partenaires BLS et Hupac SA. Au cours de l'année écoulée, les CFF ont travaillé activement à l'étoffement de l'offre en trafic combiné et à la préparation de solutions transitoires performantes à mettre en oeuvre jusqu'à l'achèvement d'un nouveau tunnel de base alpin. Il convient de rappeler ici qu'en ferroutage, les camions de 40 t sont aujourd'hui déjà admis; en matière de hauteurs aux angles en revanche, certaines limitations subsistent, notamment pour ce qui est de la chaussée roulante.

## Evolution de la productivité

Indice 1972 = 100



Comme le relève à juste titre la Conférence européenne des ministres des transports, il est nécessaire et urgent de développer la dimension internationale du rail. Dans ce contexte, le nouveau réseau européen à hautes performances pour le trafic voyageurs et marchandises revêt une importance particulière. Nos pays voisins sont en passe d'améliorer leurs infrastructures à cet effet. Il est indispensable pour la Suisse de relier de manière adéquate ces nouveaux réseaux par la construction d'une nouvelle traversée des Alpes. Ainsi elle saura assumer sa fonction classique de plaque tournante et elle s'assurera en même temps des liaisons optimales avec le réseau ferroviaire européen de demain.

S'il est vrai que de nouvelles infrastructures sont indispensables, elles ne sont toutefois pas suffisantes, à elles seules, pour permettre au rail de remplir le rôle que l'on attend de lui. Pour cela, les chemins de fer doivent devenir notablement plus performants en trafic international.

Pour les CFF, en tant que réseau d'un pays traditionnellement orienté vers le transit et le commerce extérieur, la collaboration internationale a toujours revêtu une grande importance. Cette collaboration toutefois doit devenir considérablement plus efficace et donner de meilleurs résultats si les chemins de fer veulent satisfaire aux exigences du marché unique européen. Moyennant un management spécifique par produit et par relation, de nouvelles méthodes de marketing et de gestion, l'utilisation d'instruments de gestion adéquats et de nouvelles réductions des coûts, les chemins de fer veulent améliorer ensemble leur compétitivité.

En trafic voyageurs, où la concurrence avec les transports routiers et aériens s'accroît, les perspectives offertes par un réseau européen à grande vitesse, dont fait partie le tunnel sous la Manche, sont réjouissantes pour les chemins de fer. Les CFF veulent en tirer profit et s'y adapter en réalisant rapidement Rail 2000, projet qui s'intègre ainsi dans le contexte européen, et en collaborant aux projets de construction d'une nouvelle traversée alpine.

Dans le secteur marchandises, la stratégie des chemins de fer prévoit la concentration de l'offre sur les lignes les mieux équipées, l'accélération de la vitesse des trains, la minimisation des pertes de temps à la frontière et la réduction appropriée des manœuvres en cours de route. La combinaison des avantages spécifiques du rail et de la route a une importance primordiale.

L'avenir des chemins de fer sera marqué par l'informatique. Les CFF ont participé dès le début au réseau international de transmission des données «Hermès», qui connecte un nombre croissant de systèmes nationaux. La réservation des places dans les trains et un système de gestion de la production en trafic marchandises sont deux exemples des multiples applications qui passent par ce système. L'informatisation de la lettre de voiture internationale, en préparation, rendra plus aisés les contacts avec les clients et avec les organes douaniers, et elle facilitera la surveillance du transport.

La volonté des CFF de contribuer largement à cette évolution du trafic international, à l'aube du marché unique, se traduit par l'intense activité qu'ils déploient dans les organismes ferroviaires internationaux. Ils collaborent activement à la concrétisation des projets dont quelques exemples viennent d'être donnés. Les CFF sont persuadés de la nécessité de fournir leur contribution, afin que les chemins de fer continentaux puissent affronter avec sérénité la mission que leur confiera l'Europe de demain.

Le conseil d'administration tient ici à remercier toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs de l'entreprise. Comme eux, il éprouve satisfaction à compter parmi les clients du chemin de fer une grande partie de la population et de l'économie suisses. Nous sommes reconnaissants de cette fidélité.

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.

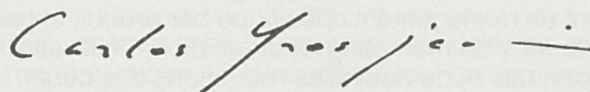
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1988 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1988 est approuvée.
3. Les Chemins de fer fédéraux versent à la Confédération, selon les principes définis par le mandat, une participation à la couverture des coûts d'infrastructure de 135 000 000 francs, alors que les prestations de la Confédération pour l'infrastructure se montent à 748 195 845 francs.
4. L'excédent de produits de 42 226 433 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.

Veillez croire, Monsieur le Président de la Confédération 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:

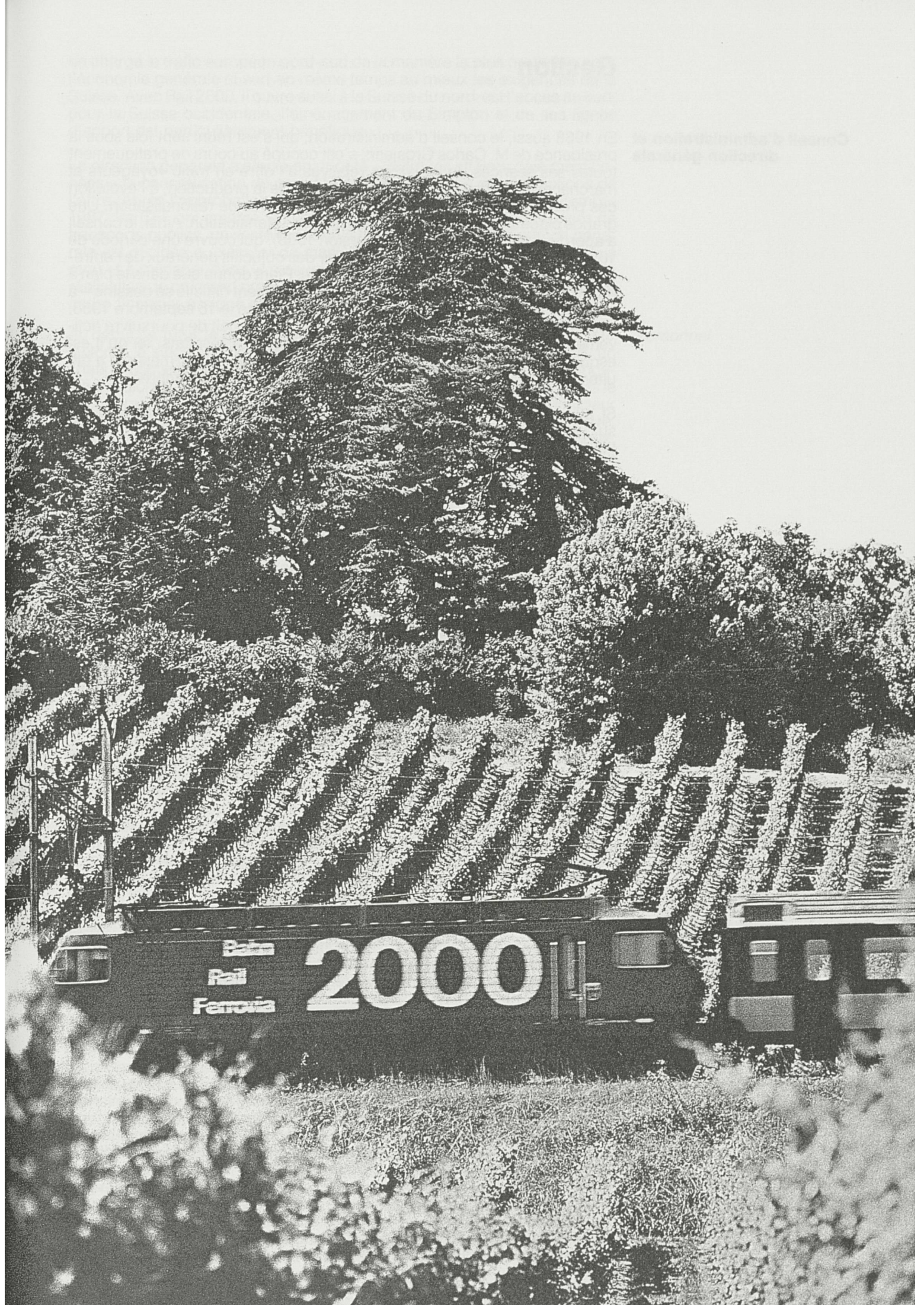
Le président,



Carlos Grosjean

---

*Le chemin de fer toujours plus populaire. En 1988, les CFF ont transporté 259,9 millions de voyageurs, ce qui constitue un nouveau record. Photo: une Re 4/4 IV à la tête d'un train IC vers Céligny, au bord du Léman.*



Bahn  
Rail  
Ferrovie

2000