

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1989)

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 1989
Autor: Grosjean, Carlos
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676081>

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: 04.05.2025

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 1989**

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 1989.

Le compte de résultats d'entreprise des CFF se solde par un excédent de produits de 70 MFr. Les CFF versent, en outre, une contribution pour l'infrastructure de 102 MFr, soit 76,8 MFr de plus que ce qui était prévu au budget. Ce résultat réjouissant a pu être obtenu grâce notamment à l'augmentation de 5,3% des produits de transport et à des prestations de trafic encore accrues par rapport à l'année record 1988.

S'inscrivant à 5045,3 MFr dans leur ensemble, les produits dépassent ceux de 1988 de 247,2 MFr, ou 5,2%. Les charges globales ont augmenté de 219,4 MFr, soit 4,6%, et s'établissent à 4975,3 MFr. L'excédent de recettes de 70 MFr est versé à la réserve destinée à compenser d'éventuels déficits; celle-ci atteint dès lors, à fin 1989, la somme de 135,6 MFr.

En trafic voyageurs, presque 260 millions de personnes ont été transportées. Ce chiffre dépasse celui de l'année précédente de 0,4 million (0,2%). Les prestations de trafic ont progressé de 2,1%, s'établissant à 11,03 milliards de voyageurs-kilomètres, le trafic intérieur représentant 9,56 milliards et le trafic international 1,47 milliard. Les produits s'inscrivent à 1370,1 MFr. Ils sont supérieurs de 84,3 MFr au montant de 1988 et de 41,1 MFr à la somme inscrite au budget. En trafic intérieur, le milliard a été dépassé pour la première fois (1051,3 MFr). Le trafic international a connu sa plus forte croissance depuis 1985 (3,7%).

Ce bon résultat en trafic voyageurs est dû pour environ 70% au relèvement des tarifs du 1er avril 1989. Outre la bonne situation conjoncturelle, l'amélioration des horaires, les innovations en matière de titres de transport et les mesures promotionnelles ont eu les effets positifs escomptés.

En trafic marchandises, la bonne conjoncture et les efforts de marketing ont permis d'accroître le volume de 5,3% et de dépasser pour la première fois les 50 millions de tonnes. Les produits du secteur Cargo, dans leur ensemble, ont dépassé le niveau de l'année précédente de 5,4%, pour s'établir à 1243,3 MFr. Alors que le trafic intérieur, les exportations et les importations augmentaient de 1%, le transit par wagons complets progressait de 7,8%. La croissance la plus importante est enregistrée, comme par le passé, dans le secteur du ferroutage (22,8%).

Pour leurs prestations de service public, la Confédération a versé aux CFF une indemnité de 559 MFr, soit 523 MFr pour le trafic voyageurs régional et 36 MFr pour le ferroutage.

Le total des charges, de 4975,3 MFr, est supérieur de 4,6% au chiffre de 1988 et de 3,2% à celui qui avait été inscrit au budget. A l'exception de la contribution pour l'infrastructure et autres charges, toutes les positions contribuent à l'augmentation. A raison de 60% environ, celle-ci est due aux charges de personnel qui, s'élevant à 2776,8 MFr, représentent 56% de l'ensemble. Leur accroissement est imputable à l'allocation de renchérissement, au relèvement des salaires réels et des indemnités spéciales, aux répercussions de la nouvelle classification des fonctions et des indemnités de résidence. Les dépenses de choses se sont accrues, par rapport à l'année précédente, de 4,4 MFr (0,4%). Elles sont inférieures de 17,7 MFr (1,6%) au chiffre budgétisé.

Les dépenses figurant au compte de résultats de l'infrastructure s'élèvent à 949,9 MFr. Alors que les dépenses de l'entretien ordinaire ont presque

atteint les montants budgétisés, les amortissements, les intérêts et le gros entretien résultant d'ordres d'investissements les ont dépassés. Pour ce qui est de l'amortissement et des intérêts, l'accroissement est dû notamment à l'augmentation du volume des immobilisations et aux intérêts plus élevés des bons de dépôt de la Caisse de pensions et de secours (CPS).

Les dépenses brutes, d'un montant de 1630,6 MFr, figurant au compte des investissements de l'exercice écoulé dépassent de 8,1% le montant de 1988 et de 0,9% la somme budgétisée. Dans l'ensemble, 1214,7 MFr ont été affectés aux installations et 415,9 MFr aux véhicules.

La clôture de l'exercice 1989 peut être considérée comme bonne. Le résultat réjouissant découle d'un grand nombre de mesures prises par l'entreprise et des efforts consentis. La conjoncture restée favorable y a également contribué. Les prestations encore jamais atteintes en trafic voyageurs et marchandises ont exigé le plein engagement de tous les collaborateurs. Ce fait mérite d'être relevé et nous tenons à leur exprimer, ici, notre vive gratitude.

En matière de transports, la politique du Conseil fédéral lors de l'année écoulée revêt une importance décisive. Le gouvernement s'est prononcé en 1989 pour une solution d'ensemble. Celle-ci comprend la construction d'une NLFA (Nouvelle Ligne Ferroviaire Alpine) au Saint-Gothard à titre principal et des compléments, à savoir la construction d'un tunnel de base au Lötschberg, l'aménagement de la ligne du Simplon et l'amélioration des accès au Saint-Gothard en faveur de la Suisse orientale. Le Conseil fédéral a ainsi clairement affirmé la volonté de la Suisse d'assumer son rôle traditionnel de pays de transit. De plus, par une politique volontariste, il veut acheminer le surplus attendu en transit marchandises par rail. En cas d'aboutissement des pourparlers avec la CEE, un double couloir ferroucier sera réalisé, empruntant les lignes de montagne du Saint-Gothard et du Lötschberg avec prolongement au sud du Simplon. Cette solution doit permettre, en attendant la mise en service de la NLFA, de tripler d'ici à 1994 la capacité offerte au trafic combiné transitant par la Suisse. Aux fins de réaliser le couloir ferroucier, le Conseil fédéral a consenti un crédit d'investissement de 1465 MFr et a libéré les 1151 MFr prévus pour la ligne du Saint-Gothard (y compris l'achat de véhicules moteurs).

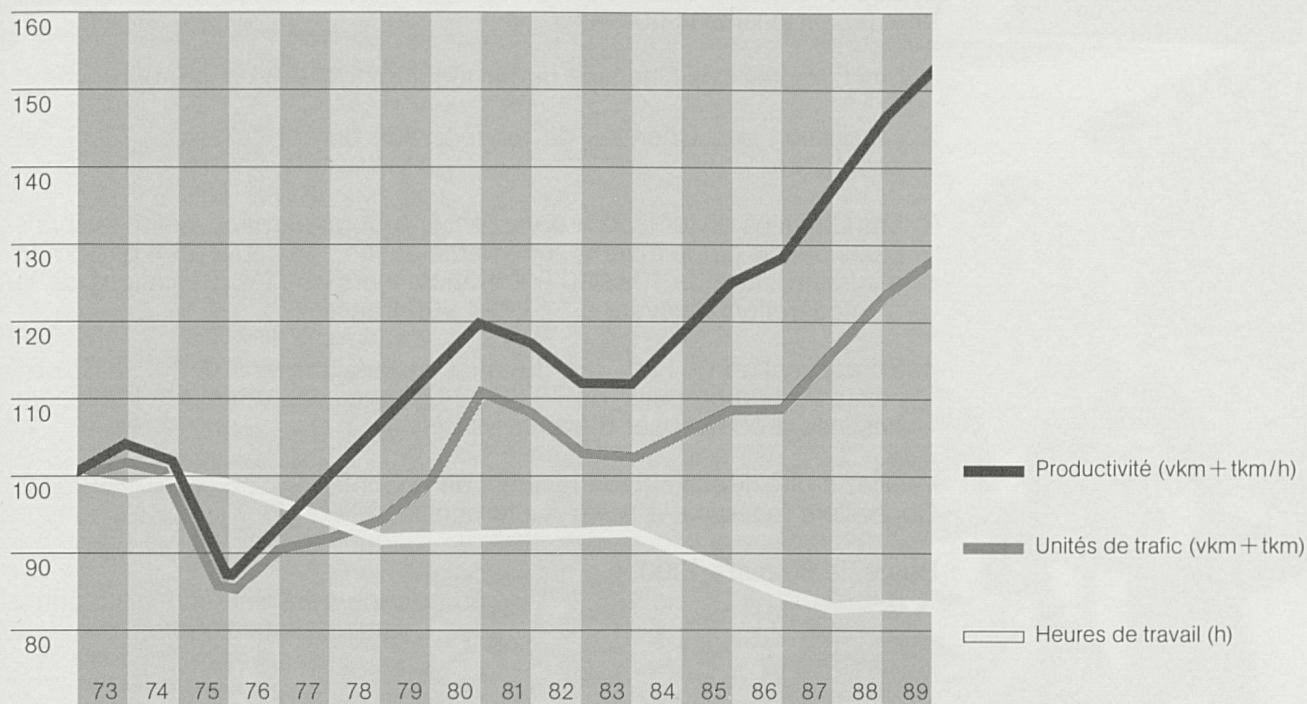
Une NLFA performante traversant notre pays fera partie du futur réseau européen à grande vitesse. Les lignes nouvelles prévues à l'étranger atteindront les frontières suisses avant la fin du siècle. Intégrer de façon optimale notre réseau ferré et, par voie de conséquence, les centres démographiques et économiques de notre pays dans le réseau européen à grande vitesse, telle est la volonté déclarée de la politique suisse des transports.

Avec la publication par la Communauté des chemins de fer européens (CCFE), en janvier 1989, d'un schéma directeur du futur réseau européen de trains à grande vitesse, la planification sur le plan international a acquis une dynamique dont on a pris conscience aujourd'hui. Ce schéma prévoit la création de lignes nouvelles ou aménagées de quelque 19 000 km. Certaines sections sont d'ores et déjà en service ou en construction; d'ici 1995, environ 12 000 km devraient être terminés. En 25 à 30 ans, l'ensemble devrait être achevé. Celui-ci sera complété par 11 000 km de lignes de liaison et d'antennes. Ce réseau de 30 000 km constituera sur le territoire de la CEE et des pays alpins – la Suisse et l'Autriche – une solution de rechange valable par rapport au trafic routier et aérien. A la suite des bouleversements politiques survenus en Europe centrale et orientale, l'UIC et la CCFE étudient l'extension de leur schéma directeur à l'ensemble de l'Europe.

Les deux axes principaux de notre pays, nord-sud et est-ouest (respectivement Bâle-Milan et Munich-Barcelone), sont intégrés dans le système des chemins de fer européens. Si les traversées alpines sont réalisées en temps utile, notre pays pourra maintenir sa position préférentielle sur le plan du transit entre l'Europe septentrionale et l'Italie. Encore faudra-t-il que notre politique des transports parvienne à surmonter les intérêts régionaux. Si tel est le cas, et que seul l'intérêt national est pris en considération, notre pays aura de fortes chances d'être relié de façon judicieuse à tous les axes européens de première importance.

Evolution de la productivité

Indice 1972 = 100



Le projet Rail 2000 est destiné en premier lieu au trafic intérieur. Il n'est donc pas conçu exclusivement en vue de vitesses maximales. Toutefois, grâce à ses lignes nouvelles et aux tronçons corrigés, il servira aussi à l'incorporation de la Suisse dans le réseau européen à grande vitesse. A long terme toutefois, il faudra procéder à d'autres améliorations.

En plus de la NLFA et de Rail 2000, trois tâches résultent de la planification du réseau européen à grande vitesse et de la conception du Conseil fédéral en matière de transit.

- 1) Il convient de tirer parti de la situation géographique de la ligne principale (Lyon–) Genève–Saint-Gall (–Bregenz–Munich), qui suit le versant nord des Alpes. Cela signifie qu'il faut obtenir l'aménagement des sections étrangères à l'ouest de Genève et à l'est du lac de Constance.

Une étude de faisabilité relative à une ligne TGV nouvelle entre la Bourgogne (Mâcon–Bourg-en-Bresse) et Genève est déjà en cours. Les Départements français intéressés, la Confédération, les CFF et trois cantons romands y participent financièrement. Cette ligne nouvelle devrait absorber le trafic ferroviaire rapide Paris–Suisse romande et Midi de la France–Suisse romande. En outre, le Simplon serait revitalisé.

- 2) Il y a lieu de développer la ligne Stuttgart–Zurich, qui constitue un apport pour le Saint-Gothard. Les relations Stuttgart–Zurich et Munich–Zurich sont essentielles pour notre pays.
- 3) Nous nous efforçons de rendre concurrentielle l'offre des chemins de fer sur la relation Suisse orientale–Zurich–Bâle–Paris et au-delà. Tant le TGV Est via Strasbourg que le TGV Rhin–Rhône via Belfort permettraient d'abréger notablement les temps de parcours sur cet itinéraire. Nous suivons de très près les développements en la matière du côté SNCF.

Le conseil d'administration exprime sa reconnaissance aux collaboratrices et aux collaborateurs de tous les échelons pour le travail accompli, pour leur engagement en faveur de l'entreprise et des transports publics. Ce sentiment est particulièrement mérité compte tenu des difficultés qu'il a fallu surmonter l'année dernière. Merci aussi à la population et à l'économie suisse qui font confiance au chemin de fer.

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.

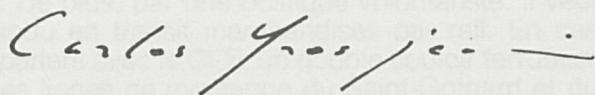
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1989 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1989 est approuvée.
3. Les Chemins de fer fédéraux versent à la Confédération, selon les principes définis par le mandat, une participation à la couverture des coûts d'infrastructure de 102 000 000 francs, alors que les prestations de la Confédération s'élèvent à 847 894 990 francs.
4. En application de l'art. 15a de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, l'excédent de produits, de 70 022 242 francs, est attribué à la réserve destinée à compenser d'éventuels déficits.

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

Berne, le 30 mars 1990

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

Le président,



Carlos Grosjean

La Regio Basiliensis a 25 ans : M. Jean-Pascal Delamuraz, président de la Confédération, et M. Adolf Ogi, conseiller fédéral, aux côtés de M. François Mitterrand, président de la République, et de M. Helmut Kohl, chancelier fédéral, lors de leur rencontre en gare de Bâle. A l'arrière-plan, la rame TGV de la SNCF qui atteignit, le 5 décembre 1989, 482,4 km/h, nouveau record mondial sur rails.

