

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1992)

Vorwort: Avant-propos du président du conseil d'administration
Autor: Grosjean, Carlos

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>

Avant-propos du président du conseil d'administration

Le fléchissement économique en Suisse n'a pas empêché les CFF de maintenir, voire d'améliorer légèrement les produits, aussi bien en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises, ceci grâce à l'engagement de toutes les collaboratrices et de tous les collaborateurs. Toujours est-il qu'ils doivent enregistrer un déficit de 136 millions et qu'ils grèvent la caisse fédérale pour un montant de quelque deux milliards de francs. Reconnaissons-le, les CFF traversent une crise financière. L'écart entre coûts et produits, déjà relevé dans le «Livre blanc» en 1991, s'est encore confirmé et ne saurait être surmonté, même si l'entreprise tire le maximum de sa liberté. La question est politique: Est-il encore possible de consentir de telles dépenses pour les CFF ?

Par ailleurs, le peuple suisse, en approuvant les traversées ferroviaires alpines le 27 septembre 1992, a dit oui au rail. Alors que d'aucuns le croyaient moribond voici vingt ans, le retour en force se confirme. Le citoyen ne peut plus se passer d'un moyen de transport économe en énergie, en espace et qui détient un quotient de sécurité incomparable par rapport à la route.

La considération dont jouissent les CFF s'est manifestée l'année dernière lors de la rencontre en Suisse des présidents de treize Réseaux européens; une grande première qui leur montra l'importance de notre pays pour le transit. Depuis que le Président de la Confédération, Monsieur Adolf Ogi, chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, a expliqué à ses invités la problématique du trafic transalpin à proximité de l'église de Wassen, ce lieu ne symbolise plus seulement le savoir-

faire des ingénieurs du St-Gothard, mais l'éveil d'une nouvelle sensibilité politique en matière de transports. Le succès des pourparlers au sujet de l'accord sur le transit montre que l'attitude suisse et autrichienne, qui tient compte des intérêts écologiques, a reçu un écho favorable de la part de la CE.

Dans tous les pays européens, les Réseaux nationaux se voient confrontés aux mêmes problèmes. La «réforme du rail», c'est-à-dire la modification des structures actuelles, est devenue un sujet prioritaire en Europe.

Le «groupe de réflexion» instauré par le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, a déposé son rapport intermédiaire en janvier 1993. Le conseil d'administration partage son avis, selon lequel les CFF ne peuvent pas, dans les conditions actuelles, être concurrentiels. Il appuie les efforts visant à accroître la compétitivité de l'entreprise, sans toutefois négliger le mandat légal des CFF de servir l'économie du pays.

Les entreprises de chemin de fer ont toujours su pragmatiquement greffer l'innovation technique sur leurs réseaux hérités du passé, et suivre ainsi l'évolution. Cela permet d'envisager l'avenir avec optimisme, ce d'autant plus que l'on connaît l'engagement des cheminots et la qualité de leurs prestations.

Les milieux politiques sont appelés à agir; des décisions stratégiques sont inévitables. Car toute politique procédant par à-coups réduirait l'utilité économique du chemin de fer ou l'anéantirait même. Les autorités supérieures de notre pays ne

pourront pas éviter de définir le rôle que les CFF sont appelés à jouer dans la société de demain.

Le président de la direction générale, Monsieur Hans Eisenring, ingénieur diplômé, s'est retiré au 31 décembre 1992. Durant les quelque dix années qu'il a passées dans les trois départements de la direction générale, les CFF se sont équipés pour l'avenir. Le conseil d'administration remercie Monsieur Eisenring pour les services rendus au chemin de fer en général et aux CFF en particulier.

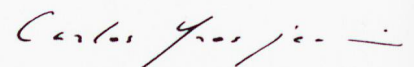
Le nouveau président de la direction générale a été nommé par le Conseil fédéral en la personne de Monsieur Benedikt Weibel, dr sc. pol., jusqu'alors chef du département du transport. Le Conseil fédéral a appelé à la tête de ce dernier Monsieur Hans Peter Fagagnini, dr rer. publ. et privat-docent, jusqu'alors vice-directeur à l'Office fédéral des transports. Monsieur Peter Schaaf, ingénieur diplômé, directeur général suppléant, s'est retiré au 31 décembre 1992 pour raisons de santé.

Le conseil d'administration et la direction générale remercient ici tous les collaborateurs et toutes les collaboratrices de leur plein engagement, qui a permis aux CFF, malgré la situation économique défavorable, de maintenir le niveau quantitatif et qualitatif de leurs prestations. Il convient également de remercier le peuple suisse de sa fidélité au rail.

Berne, le 1^{er} avril 1993

Pour le conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux:

Le président,



Carlos Grosjean

