

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1994)

Artikel: Rapport et proposition du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux à l'appui du rapport de gestion et des comptes de l'exercice 1994
Autor: Kyburz, Jules
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676276>

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>



Le train du confort ...
Un voyage en train est comme un
oasis dans l'emploi du temps. Alors
que l'actualité s'estompe, le train
vous rapproche de votre destination.

Rapport et proposition du
Conseil d'administration des
Chemins de fer fédéraux à
l'appui du rapport de gestion et
des comptes de l'exercice 1994

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 pour 1994.

Le compte de résultats de l'entre-
prise, où les produits s'inscrivent à
6346,7 MFr et les charges à
6544,8 MFr, se solde par un déficit
de 198,1 MFr, qui devra être re-
porté à compte nouveau. Le
compte de résultats de l'infra-
structure fait apparaître des char-
ges de 1399 MFr. Comparative-
ment à 1993, il a progressé de
102,1 MFr (7,9%), tout en restant
de 1,3% inférieur au budget.

S'établissant à 6346,7 MFr, les
produits dépassent ceux de l'exer-
cice précédent de 67,5 MFr. A
l'exception du trafic marchandises
(-63,1 MFr) et des prestations
d'exploitation (-8,5 MFr), toutes
les positions ont augmenté ou ont
pu être à peu près maintenues.

En trafic voyageurs, le résultat
global des CFF est réjouissant
malgré une situation économique
toujours délicate et des replis
sensibles en trafic international.
Avec 264,5 millions de personnes
(+3,6%) et 12,1 milliards de voya-
geurs-kilomètres (+3,6%), les
CFF ont réalisé des chiffres records
en 1994. Les produits se sont
accrus d'un demi-pour cent pour
s'inscrire à 1702,1 MFr. Côté re-
cettes, le trafic à longues distances
Suisse a enregistré la plus forte
augmentation (+29,2 MFr). Les
trafics régional et d'agglomération
font également ressortir une légère
progression par rapport à 1993.

En trafic marchandises, la situation
est extrêmement délicate. En
regard des tonnages croissants
(+7,7%), l'on constate que les pro-
duits, 1122,5 MFr, sont nettement
inférieurs (-5,3%) consécutivement
à l'effritement des prix. L'écart entre
l'évolution des tonnages et celle
des produits est particulièrement
prononcé dans le trafic de transit
qui, en dépit d'une augmentation
marquante des tonnages (+17,4%),
a enregistré une baisse des pro-
duits de 3,5 pour cent.

Le repli de 5,4% des produits des
prestations d'exploitation pour
d'autres chemins de fer, qui s'ins-
crivent à 149,8 MFr, est dû à des
mesures de rationalisation dans
les gares (suppression de postes),
dont les chemins de fer aboutis-
sants peuvent aussi profiter.

Pour les prestations de service
public, la Confédération a payé
830 MFr, soit 725 MFr pour le trafic
voyageurs régional et 105 MFr
pour le ferroutage.

Des adaptations des loyers et
la reprise de nouveaux objets ont
permis de relever de 8,1% le
rendement locatif des biens-fonds,
qui s'élève à 220,4 MFr.

Les produits accessoires, de
407,7 MFr, ne font apparaître
qu'une légère progression (0,5%).

L'ensemble des charges s'est
accru de 167,6 MFr (2,6%), s'ins-
crivant à 6544,8 MFr. Il est réjouis-
sant de constater que, pour la
première fois depuis 17 ans, les
charges de personnel sont restées
en deçà de celles de 1993, ceci
grâce aux mesures de rationalisa-
tion et malgré un renchérissement
des salaires de 1,7%. Le manage-
ment rigoureux des coûts s'est
également répercuté positivement
sur l'augmentation des dépenses
de choses inférieure au renchéris-
sement (+1%). En revanche, les
investissements non actifs ont
progressé de 37,1% en raison du
volume des travaux décomptés
nettement supérieur à la moyenne.

Il a néanmoins été possible de maintenir les charges au-dessous des prévisions (- 1,9%).

Les opérations de location-vente ont permis de freiner les emprunts de fonds de tiers et, partant, les intérêts; ces derniers ont toutefois été plus que compensés par la hausse des taux, de sorte que les frais financiers ont augmenté de 6,9% pour s'inscrire à 664 MFr.

Les dépenses brutes figurant au compte des investissements, de 2020,6 MFr, sont inférieures de 127 MFr (5,9%) aux chiffres de 1993 et de 185,9 MFr (8,4%) à ceux du budget. La part des investissements ordinaires (plafonnés) se monte à 1608,3 MFr bruts, dont 1519,4 MFr à la charge des CFF; elle est dès lors inférieure de 130,6 MFr (1,5%) au montant fixé par le Conseil fédéral. Les investissements prévus hors budget (notamment Rail 2000 et le couloir ferroviaire) s'élevant à 412,3 MFr, sont restés de 59,7 MFr en deçà des prévisions.

Il ressort des explications qui précèdent que l'exercice passé en revue a été marqué par une situation financière tendue. Les conditions-cadres permettent difficilement d'obtenir des améliorations à court terme. En raison de la concurrence, la situation se détériorera vraisemblablement encore. L'on peut d'ores et déjà prévoir qu'elle ne sera pas meilleure cette année. Ainsi, par exemple, l'évolution du trafic marchandises reste tendue à cause de la pression inchangée sur les prix. En trafic voyageurs, la taxe sur la valeur ajoutée se répercutera notablement. La marge dictée par le marché pour les augmentations de prix est limitée. Se fondant sur l'objectif fixé au plan à moyen terme, les CFF mettront tout en œuvre afin que l'écart entre les charges et les produits soit comblé vers la fin de cette décennie. La condition en est une situation conjoncturelle stable.

Par de nombreuses mesures de rationalisation et des grands efforts d'économie, les CFF se sont efforcés de respecter le budget. Le conseil d'administration a examiné toutes les possibilités d'économie dans le cadre du budget et du plan à moyen terme ainsi que lors de chaque décision d'investissement. Ces décisions étaient souvent difficiles, car il convient de tenir compte de la position des CFF sur le marché très disputé des transports; en effet, les économies ne devraient pas être faites au détriment de la clientèle. Les accidents tragiques de 1994 ont posé la question de l'amélioration de la sécurité du chemin de fer. De nombreuses mesures dans les domaines les plus divers, tels que la sécurité au travail, la sécurité des chantiers et des transports de matières dangereuses, ont été prises dans cette optique.

Le conseil d'administration s'est occupé de façon approfondie des deux grands projets AlpTransit et Rail 2000. Il a approuvé les avant-projets portant sur la ligne nouvelle Arth-Goldau - Lugano et sur le point d'attaque intermédiaire de Sedrun. Parmi les points à traiter figuraient d'importantes décisions dans le cadre du projet Rail 2000, ayant trait notamment à l'aménagement de la gare CFF de Bâle, à l'adjudication des travaux du tunnel entre Vaumarcus et St-Aubin et à l'acquisition de matériel roulant (rames-navette à deux niveaux pour le trafic Intercity).

Le conseil a voué une attention particulière à la discussion d'objectifs et de stratégies. Il a notamment approuvé un ensemble d'optimisations en trafic marchandises et une stratégie en matière de participations. Il a en outre fixé des objectifs en matière de trafic voyageurs régional et dans le secteur des télécommunications.

Le projet d'une conception politique directrice pour les CFF, destinée à remplacer le mandat de prestations, a été discuté de façon circonstanciée au sein du conseil, notamment en ce qui concerne les futures tâches des CFF et les présupposés politiques. Le conseil d'administration souscrit aux idées maîtresses de la conception directrice et il approuve expressément le principe de l'entreprise gérée de façon intégrée et comportant deux secteurs clairement délimités, le transport et l'infrastructure. Il soutient aussi la dissociation proposée de la politique et de l'entreprise. De cette façon, la direction des CFF peut se concentrer sur l'entreprise proprement dite, alors que le pouvoir politique définit les pré-supposés. Dans sa prise de position adressée au chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie, le conseil d'administration s'est en outre prononcé sur les objectifs en matière de trafic marchandises et de trafic voyageurs régional. Le conseil a approuvé le nouveau modèle de financement. Toutefois, le financement prévu pour l'infrastructure n'est possible que si de nouvelles sources de revenus sont auparavant créées. De plus, le désendettement des CFF devrait être effectué en bloc; cela éviterait de charger les comptes de la Confédération des années durant.

Le 25 mai 1994, Madame Salomé Paravicini a été appelée à siéger au conseil d'administration des CFF. C'est ainsi la première fois qu'une femme appartient à cet organe. Madame Paravicini a remplacé en tant que membre du conseil Monsieur Carlos Grosjean, président, qui s'est retiré après seize ans, à l'échéance de son mandat. Le soussigné a repris la présidence du conseil le 1^{er} janvier 1994. Le 1^{er} avril 1994, Monsieur Pierre-Alain Urech a repris la direction du I^{er} arrondissement de Monsieur Marcel Desponds, qui s'est retiré après avoir atteint la limite d'âge à fin mars 1994. A la tête du III^e arrondissement, Mon-

sieur Erwin Rutishauser a succédé le 1^{er} mai 1994 à Monsieur Gregor Beuret, qui a fait usage de la possibilité de la retraite à la carte à fin avril 1994.

Les collaborateurs des CFF ont vécu une année difficile. Les réorganisations dans les secteurs les plus divers, la pression économique et financière ainsi que les tragiques accidents ont requis l'engagement de tous. Le conseil d'administration remercie toutes les collaboratrices et tous les collaborateurs d'avoir néanmoins œuvré pour un chemin de fer répondant aux souhaits de la clientèle. Le succès en la matière est reflété par le fait que les CFF ont été désignés numéro un mondial dans le cadre du «World Competitiveness Report» et qu'ils ont été lauréat du prix «Brunel Award» au titre de meilleur Réseau du monde. Grand merci aussi aux clients du chemin de fer et à l'économie de leur confiance et de leur fidélité.

Nous fondant sur le présent rapport et sur les comptes, nous avons l'honneur de vous sou-

mettre, à l'attention de l'Assemblée fédérale, les propositions que voici:

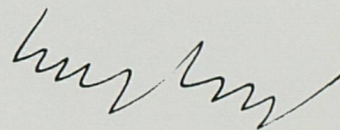
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1994 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1994 est approuvée.
3. Les prestations de la Confédération pour l'infrastructure s'élèvent à 1398 969 519 francs.
4. En application de l'article 15a de la Loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, le découvert de 198 054 731 francs est reporté à compte nouveau.

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

Berne, le 24 mars 1995

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

Le président



Jules Kyburz