

# Rapport de la direction générale

Autor(en): **Eisenring, H. / Weibel, B. / Roux, C.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1991)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676294>

## **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.

*Le rail pris en sandwich:  
un schéma directeur politique doit  
déterminer la vocation future  
des CFF.*

## Rapport de la direction générale

*Entre 1987 et 1990, les charges de la Confédération en faveur des CFF se sont accrues en moyenne de 14% par année. En 1991, elles se sont élevées à 1799 MFr. Cette tendance n'est pas prête de s'estomper, bien au contraire. Le renchérissement, un trafic marchandises stagnant et de considérables investissements ne manqueront pas de l'accentuer.*

Pourtant, nulle part en Europe le train n'est autant utilisé qu'en Suisse. Comme l'a confirmé une récente enquête, le 85% des voyageurs en sont satisfaits et même très satisfaits. C'est précisément le niveau élevé de l'offre et la grande disponibilité qui créent les problèmes structurels dont souffre l'entreprise. C'est ainsi qu'à partir de 1991 déjà, les CFF ne sont plus en mesure de couvrir intégralement leurs frais d'exploitation. Cela étant, les limites du mandat de prestations sont patentes.

Le niveau des prestations des CFF exige un effectif de personnel élevé. Pourtant le nombre de collaborateurs a diminué de manière significative; la productivité s'est accrue. Mais la part des charges de personnel représente toujours environ 55% de l'ensemble des dépenses. En raison du statut des fonctionnaires, les CFF ne peuvent guère influencer eux-mêmes les frais du personnel.

Le trafic régional des voyageurs montre avec netteté le prix d'une desserte dense. Bien que les coûts de production soient pratiquement les mêmes que ceux du trafic à longue distance, la productivité par km/train n'atteint pas 30% de celle du trafic à longue distance.

Le trafic marchandises des CFF est marqué par une chute accentuée des produits. En 1991, les recettes moyennes nominales étaient inférieures de 6% à celles de 1973. En outre, la position du chemin de fer se trouve encore pénalisée par l'amélioration constante de l'infrastructure routière (aménagement des routes nationales), par une mutation structurelle (diminution de la part

de marchandises pondéreuses) et par l'évolution des méthodes de production (transport de petites quantités «just in time»).

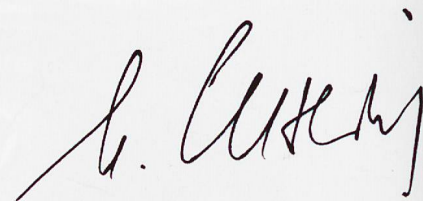
Les investissements sont énormes: besoin de rééquipement, maintien de la substance, exigences de l'environnement et de la sécurité. Si l'on tient compte des grands projets tels que Rail 2000, couloir ferroviaire ou AlpTransit, les CFF se placent, en ce qui concerne le volume des investissements, en tête des réseaux européens. Les besoins continuent leur escalade d'une manière telle qu'en 1997, ils devraient dépasser les produits de transport. Cela conduirait à un gigantesque endettement. Vers l'an 2000, c'est-à-dire avant que les lignes nouvelles n'apportent d'importantes recettes supplémentaires, cet endettement atteindrait quelque 30 milliards de francs, transit alpin non compris, ou six à huit fois les produits de transport annuels (indemnisation non comprise).

Grâce à leurs efforts, les CFF ont renforcé la direction et accru la productivité au cours des dernières années. Ils s'efforcent de dynamiser sans relâche le potentiel à disposition. Pour agir avec toute l'efficacité souhaitable, ils devraient bénéficier d'une autonomie plus grande par rapport au monde politique.

La conséquence de cette conjoncture est qu'il est impossible de combler, avec les moyens dont dispose l'entreprise, l'écart qui ne cesse de croître entre les coûts et les recettes. Si l'on veut maintenir l'offre et donner un nouvel essor au chemin de fer, l'on doit pouvoir compter sur une aide sans cesse accrue de la Confédération. Vouloir renverser

cette tendance signifierait réduire massivement l'offre actuelle. Quant aux projets d'aménagement, la marge de manoeuvre est minime, étant donné qu'il faut tenir compte des effets produits par l'enchaînement «28/40t – contrat de transit – couloir ferroviaire – AlpTransit – Rail 2000» et du manque de véritables solutions de remplacement.

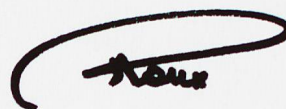
Il est indispensable de donner une base à la gestion opérationnelle de l'entreprise, sous la forme d'un «schéma directeur politique» déterminant la vocation future des CFF. Ces derniers travaillent à l'élaboration des bases de décision nécessaires à ce processus politique. Ils sont d'avis qu'il ne sera possible de formuler un nouveau mandat de prestations que lorsque les décisions fondamentales auront été prises en la matière.



H. Eisenring  
Président de la direction générale



B. Weibel  
Directeur général,  
chef du département du transport



C. Roux  
Directeur général, chef du  
département de l'infrastructure

