

# Les CFF en 1992 : quelques chiffres

Objektyp: **Group**

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

Band (Jahr): - **(1992)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **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.



## Les CFF en 1992: quelque

	1991
<i>Prestations d'exploitation et de trafic</i>	
<i>(en millions d'unités)</i>	
- Trafic voyageurs: voyageurs	271,4
- Trafic voyageurs: voyageurs-km	12 383,2
- Trafic marchandises: tonnes	50,7
- Trafic marchandises: tonnes-km	8108,0
<i>Personnel</i>	
Effectif total	38 419
dont en formation	2 814
<i>Finances</i>	
Compte de résultats (en millions de francs)	
<i>Produits</i>	
Produits	5 882,0
dont trafic voyageurs	1 571,8
dont trafic marchandises	1 308,6
<i>Charges</i>	
Charges	5 910,6
dont personnel	3 277,7
dont contribution pour l'infrastructure	45,0
<i>Résultat</i>	- 28,6
<i>Prestations de la Confédération</i>	
Infrastructure	1 182,8
Indemnité compensatrice	650,0
<i>Investissements (bruts)</i>	
Investissements (bruts)	2 088,5
dont couloir ferroviaire	267,8
dont contributions de tiers	52,9
<i>Bilan</i>	16 628,9
dont valeur des immobilisations	7 504,0
engagements à long terme	9 414,7
<i>Les commandes des CFF</i>	
Montant (en millions de francs)	2 887,4
Fournisseurs suisses (en %)	96,9

## Comprimer les coûts sans réduire les prestations

*En 1992, les répercussions de la stagnation économique n'ont pas épargné les CFF; pour la première fois depuis plusieurs décennies, le nombre des personnes transportées a régressé de 1,1 pour cent. Cette comparaison n'est toutefois pas entièrement concluante, du fait que l'année précédente, les nombreuses manifestations des 700 ans de la Confédération avaient permis d'enregistrer les fréquences les plus élevées de tous les temps.*

Grâce à des relèvements tarifaires, les produits ont pu être améliorés de 4,6 pour cent. Or, il apparaît clairement que, pour un grand nombre de personnes, les voyages en train font à nouveau partie du domaine où les dépenses sont freinées en période difficile.

De leur côté, les CFF s'efforcent aussi de ménager plus encore les ressources limitées. Ainsi l'année est-elle surtout marquée par des optimisations obtenues au prix d'un considérable travail de détail.

### Trafic régional: A la recherche de solutions intelligentes

Depuis 1980, les trains-kilomètres effectués par les CFF en trafic régional ont augmenté de 46%; les trains de ce trafic ont donc parcouru, en 1992 également, une distance qui correspond à trois fois le tour de la Terre. Publié pour la première fois, le compte de résultats par ligne a présenté la «rentabilité» de tous les tronçons des CFF. Ainsi, seules huit lignes du trafic régional couvrent leurs coûts proportionnels de production, alors que les produits de 22 autres lignes n'atteignent même pas la moitié de ces coûts. Il s'agit donc de comprimer ces dépenses sans diminuer l'offre pour autant. Un exemple frappant a été sans nul doute le remplacement de la ligne régionale Soleure-Herzogenbuchsee par un service d'autobus. Bien que cette mesure ait rencontré une vive oppo-

sition, l'on y voit une impulsion créative, confirmée par les réactions de la population après six mois de service routier. Une grande majorité des anciens usagers du rail est passée à l'autobus; elle a été rejointe par de nouveaux voyageurs qui se déplaçaient jusque là en automobile.

De fait, la mise en place d'un système de lignes d'autobus pour remplacer des relations ferroviaires constitue un gain pour beaucoup. En effet, l'autobus passe par les villages, alors que les gares se trouvaient à l'écart. Il compte 24 arrêts contre seulement quatre haltes sur la ligne de chemin de fer dans la même région. Enfin, sa fréquence de circulation est doublée aux heures de pointe. Si les temps de parcours proprement dits sont un peu plus longs pour l'autobus, ils sont dans l'ensemble écourtés pour un grand nombre de voyageurs grâce à la meilleure situation des arrêts. Le remplacement de la ligne Beinwil-Beromünster par des cars postaux a été accueilli d'une manière semblable par la population. Cette ligne compte parmi les moins rentables du réseau CFF. En effet, chaque train mis en marche occasionnait des pertes, fait qui, compte tenu de la nécessité d'économiser, n'était pas justifiable plus longtemps. Le service sans contrôleur sur deux lignes dans la région d'Aarau et entre Lausanne et Vallorbe fonctionne sans problèmes, d'autant plus que ces lignes ont été dotées de matériel roulant moderne.

## chiffres

1992	Ecart en %
268,3	- 1,1
11 831,1	- 4,5
47,4	- 6,6
7663,0	- 5,5
38 271	- 0,4
2 651	- 5,8
6 200,5	+ 5,4
1 643,9	+ 4,6
1 314,7	+ 0,5
6 336,5	+ 7,2
3 534,6	+ 7,8
—	- 100
- 136,0	—
1 215,0	+ 2,7
758,0	+ 16,6
1 970,9	- 5,6
173,6	- 35,0
65,6	- 24,0
18 082,4	+ 8,7
7 896,7	+ 5,2
10 256,1	+ 8,9
2 681,1	
96,9	