

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 1993

Autor(en): **Grosjean, Carlos**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1993)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676302>

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.



La densité de la circulation des trains exige une surveillance et une gestion précises. Des techniques de pointe – ici à Lucerne – permettent à l'homme de rester en tout instant maître de la situation.

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
1993

Monsieur le Président de la
Confédération,
Madame la Conseillère
fédérale,
Messieurs les Conseillers
fédéraux,

Nous avons l'honneur de vous
soumettre le rapport de ges-
tion et les comptes des Che-
mins de fer fédéraux pour
1993.

Le compte de résultats d'en-
treprise, où les produits s'ins-
crivent à 6279,2 MFr et les
charges à 6377,2 MFr, se
solde par un déficit de 98 MFr,
alors que les prévisions por-
taient sur un montant de
234 MFr. Le compte de résul-
tats de l'infrastructure fait
apparaître des charges de
1296,9 MFr.

S'établissant à 6279,2 MFr, les
produits dépassent ceux de
1992 de 78,7 MFr (1,3%). A
l'exception du trafic marchan-
dises, en repli de 129,1 MFr en
raison de la conjoncture, et des
autres produits (-66,7 MFr),
qui en 1992 avaient bénéficié
d'une rentrée unique prove-
nant de la vente de l'usine
d'Amsteg à une société ano-
nyme nouvellement créée,
toutes les positions ont contri-
bué à cette amélioration.

Par rapport aux comptes de
1992, le trafic voyageurs a
progressé de 49,1 MFr (3%).
Le nombre de voyageurs s'est
légèrement accru (+1%), dans
la même mesure que celui des
voyageurs-kilomètres (+1,1%).
Quelque 270,9 millions de
voyageurs ont parcouru envi-
ron 12 milliards de kilomètres.
En trafic longues distances
Suisse, les produits ont aug-

menté de 33,7 MFr (+3,5%),
tandis qu'en trafic régional et
d'agglomération, ils progres-
saient de 10,5 MFr (+3,2%).
Le gain de popularité des
abonnements généraux
(+22,7%) et le nombre élevé
de demandeurs d'emploi ont
entraîné des pertes au chapi-
tre des abonnements de par-
cours.

En trafic marchandises, l'on
enregistre d'une année à
l'autre une baisse des pro-
duits de 129,1 MFr (-9,8%),
due à la conjoncture écono-
mique. Les fortes pertes de
l'industrie automobile et la
crise persistante de la sidéru-
rgie européenne sont respon-
sables de l'importante dété-
rioration en trafic par wagons
complets. Le transit est in-
fluencé non seulement par la
diminution du tonnage, mais
aussi par la chute des prix.
Suite à la pléthore de l'offre et
des capacités, la situation
concurrentielle s'est encore
dégradée. Cela étant, les
pertes n'ont pas pu être évi-
tées, malgré l'amélioration de
la qualité et malgré les mesu-
res promotionnelles intéres-
santes.

Pour les prestations de ser-
vice public, la Confédération a
payé 824 MFr, soit 725 MFr
pour le trafic voyageurs régio-
nal et 99 MFr pour le
ferroulage.

Les produits accessoires se
sont accrus de 42,6 MFr
(+5,9%). Les augmentations
les plus prononcées concer-
nent les livraisons et autres
prestations pour tiers, ainsi
que les ventes d'énergie. Les
mêmes positions et les inté-
rêts actifs sont responsables
en premier lieu du dépasse-
ment du budget de 54,1 MFr
(7,6%).

Les charges, de 6377,2 MFr (+0,6%), ne dépassent le résultat de l'année précédente de 40,7 MFr. Les augmentations les plus importantes concernent les dépenses de choses (+26,2 MFr), les amortissements (+30,4 MFr) et les dépenses d'investissement non actives (+26 MFr). Les chiffres prévus au budget n'ont de loin pas été atteints (-323,4 MFr). Grâce à des mesures de rationalisation et d'économie rigoureuses, les charges de personnel et les dépenses de choses sont restés bien en deçà des prévisions (114 MFr pour chacune des positions).

La retenue observée en matière de fonds de tiers et la baisse des taux d'intérêts ont entraîné une substantielle réduction des frais financiers par rapport aux prévisions (-152,2 MFr). Il en résulte un déficit de 98 MFr seulement, qui sera reporté à compte nouveau.

Par rapport à 1992, les dépenses figurant au compte de résultats de l'infrastructure ont progressé de 81,9 MFr (6,7%), pour s'inscrire à 1296,9 MFr, mais sont restées en retrait de 53,1 MFr (3,9%) sur les prévisions, ce grâce aux taux d'intérêt favorables.

Les dépenses brutes figurant au compte des investissements, de 2147,6 MFr, ont augmenté de 176,7 MFr (+9%) par rapport à 1992, mais sont restées inférieures de 210,6 MFr (-8,9%) au budget. La part des investissements ordinaires (plafonnés) s'élève à 1627,1 MFr bruts, dont 1550,1 MFr à la charge des CFF; elle reste dès lors inférieure de 23,9 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 520,5 MFr, sont restés inférieurs de 204,9 MFr aux prévisions.

L'exercice 1993 s'est révélé particulièrement exigeant envers les CFF. La récession de l'économie, les difficultés de la trésorerie fédérale ont eu des répercussions fondamentales dans la gestion de notre entreprise. Certes, les grands projets Rail 2000, AlpTransit se poursuivent avec détermination. Mais, en même temps, de nombreux projets ont dû être adaptés aux nouvelles données en matière financière.

La promotion des transports publics demeure l'objectif prioritaire. Mais les investissements ont été réduits au strict nécessaire. C'est dans ce cadre que le conseil d'administration a approuvé la réalisation d'une étape essentielle de Rail 2000, ainsi que l'acquisition d'une présérie de voitures à deux niveaux pour le trafic Intercity.

De nouvelles formes de coopération permettront d'améliorer l'offre. Dans cet esprit, la création de CISPINO SA a été approuvée, soit la réalisation de trains pendulaires en trafic entre la Suisse romande, Bâle et Berne d'une part, et Milan d'autre part. En parallèle, un groupement d'intérêts économiques a vu le jour avec la SNCF. Il a pour objet les relations par TGV entre la Suisse et la France. Enfin, la naissance de Cargo Domicile Suisse SA est le début d'une économie mixte dont on attend beaucoup sur le plan des résultats financiers.

Ces mutations et réformes ne doivent cependant pas faire oublier que l'homme reste au centre de nos préoccupations. Un dialogue permanent avec les syndicats permettra seul

de prendre en compte les souhaits des collaborateurs. Un plan social a été signé. Il accorde aux relations humaines l'importance nécessaire.

Après seize ans d'activités, le soussigné s'est retiré de la présidence du conseil d'administration. Il exprime ici sa gratitude pour la confiance qui lui a été témoignée.

Votre Conseil a désigné le nouveau président en la personne de Monsieur Jules Kyburz, président de l'administration de la Fédération des Coopératives Migros, membre du conseil d'administration des CFF depuis le 1^{er} janvier 1992. En outre, votre Conseil a nommé Messieurs Pierre-Alain Urech et Erwin Rutishauser directeurs des Ier et IIIe arrondissements respectivement; ils succèdent à Messieurs Marcel Desponds et Gregor Beuret, qui feront valoir leurs droits à la retraite au printemps 1994. La fonction de chef d'état-major de la direction générale a été confiée à Monsieur Hans-Jürg Spillmann, nouveau secrétaire général.

Le conseil d'administration exprime sa reconnaissance à tous les collaborateurs pour leur travail et leur engagement en faveur de l'entreprise et des transports publics. Seul le grand dévouement du personnel a permis de garantir, en ces temps difficiles, la bonne offre des transports publics. 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 soumettre, à l'attention de l'Assemblée fédérale, les propositions que voici.

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1993 sont approuvés.

2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1993 est approuvée.

3. Les prestations de la Confédération pour l'infrastructure s'élèvent à 1 296 940 418 francs. Compte tenu de la mauvaise situation financière, il est renoncé à une contribution des Chemins de fer fédéraux à la couverture de ces coûts.

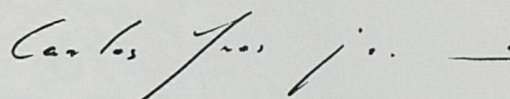
4. En application de l'article 15a de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, le découvert de 98 022 488 francs sera reporté à compte nouveau.

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

Berne, le 30 mars 1994

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

Le président sortant¹⁾



Carlos Grosjean

¹⁾ En fonction jusqu'à fin 1993.