

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1993)

**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 1993

**Autor:** Grosjean, Carlos

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676302>

### **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:** 09.01.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**





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.



**R**apport 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 chapit-  
re 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<sup>er</sup> 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.

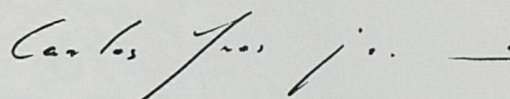
4. En application de l'article 15a de la loi fédérale sur les Chemins de fer fédéraux, le découvert de 98 022 488 francs sera reporté à compte nouveau.

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 sortant<sup>1)</sup>



Carlos Grosjean

<sup>1)</sup> En fonction jusqu'à fin 1993.