

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1959)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1959

Autor: Stadler / Strauss

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676106>

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: 22.01.2025

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

Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1959

(du 22 avril 1960)

*Monsieur le Président de la Confédération,
Messieurs les Conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport de gestion et les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour l'exercice de 1959.

En 1959, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 223,2 millions de voyageurs, c'est-à-dire encore un peu plus (0,7%) qu'en 1958, année où le dernier record avait été enregistré. Le redressement économique, qui a touché presque tous les secteurs en donnant une nouvelle impulsion aux investissements et à la consommation, a cependant influencé beaucoup plus les transports de marchandises. Le trafic des bagages, colis express, envois postaux, animaux vivants et marchandises proprement dites s'est en effet accru dans l'ensemble de 6,6%; il atteint ainsi 25,8 millions de tonnes, rejoignant presque le niveau encore inégalé de 1957 (26 millions de tonnes).

L'augmentation du trafic se reflète encore mieux dans les produits. Les recettes du service des voyageurs, 360,3 millions de francs, dépassent de 11,4 millions (3,3%) le chiffre correspondant de 1958. Quant à celles du trafic des marchandises, elles s'élèvent à 518,8 millions de francs, soit 36,9 millions ou 7,7% de plus que pour l'année précédente. Les recettes totales de transport s'établissent donc à 879,1 millions de francs. Cette somme marque une avance de 48,3 millions de francs sur l'exercice antérieur, caractérisé par un ralentissement des affaires, et bat le record de 1957. En regard de 960,9 millions de francs aux produits d'exploitation, les charges d'exploitation atteignent également un sommet avec 740,6 millions de francs.

Bien que les recettes de transport n'aient jamais été aussi élevées, nous devons malheureusement constater une fois de plus que chacune de leurs augmentations est contrebalancée par celle des charges. Après avoir travaillé à plein rendement, les Chemins de fer fédéraux parviennent tout juste à équilibrer leurs comptes. Sans constituer de provision extraordinaire de quelque importance et sans payer d'intérêt sur le capital de dotation, ils enregistrent, après l'attribution de 8 millions de francs à la réserve légale, un solde disponible de 3,4 millions de francs seulement. Certes, la réforme des tarifs des voyageurs, des bagages et des colis express n'a pas encore produit son plein effet sur le plan financier, mais les possibilités d'accroître les recettes n'en demeurent pas moins limitées. En conséquence, il faut prévenir à tout prix une nouvelle progression des dépenses si l'on ne veut pas avoir à rechercher une compensation dans une nouvelle hausse des tarifs, qui est toujours une opération délicate quand elle est le fait d'une entreprise appelée à affronter la concurrence.

Depuis de nombreuses années, les organes des Chemins de fer fédéraux s'appliquent à comprimer les frais du réseau en recourant systématiquement à des mesures et à des investissements de nature à réduire les besoins de main-d'œuvre. Le succès de cette politique s'est manifesté au cours de l'année écoulée. C'est ainsi que, grâce à la simplification de certaines opérations et à l'attribution de travaux à l'industrie privée, l'adoption de la semaine de 46 heures — qui a déjà réduit le nombre d'heures de travail de près de deux millions pour les sept derniers mois de l'année — n'a nécessité provisoirement qu'assez peu de personnel supplémentaire. A vrai dire, la transition s'est faite au cours de l'été de 1959, à une époque où l'entreprise ne travaillait pas encore au régime optimum. Des mesures de rationalisation mises en œuvre antérieurement ont permis de trouver sur le plan interne des compensations qui ont maintenu la moyenne annuelle à son niveau antérieur. Depuis lors, le trafic et, partant, les besoins de personnel se sont de nouveau accrus. Les nombreux cas de grippe ont en outre empêché de combler les retards dans l'octroi des jours de congé et de repos et, à plus forte raison, d'en accorder par anticipation, au point qu'il y a un gros arriéré ce printemps. S'il fallait encore réduire la durée du travail dans un proche avenir, nous n'aurions plus la possibilité d'intervenir comme en 1959 pour économiser du personnel, ce qui ne laisserait pas d'avoir des répercussions financières plus redoutables que le passage de 48 à 46 heures hebdomadaires. Pour que les agents n'aient pas à fournir un effort excessif, de nouveaux investissements judicieux et mûrement pesés sont nécessaires, du fait qu'on peut remplacer de la sorte de la main-d'œuvre qui devient malheureusement toujours plus chère, quand elle n'est pas introuvable.

De nouvelles et importantes mises de fonds sont encore indispensables et elles posent des problèmes de financement qui devraient être résolus sous peu, car le plafond fixé à l'article 18 de la loi sur les Chemins de fer

fédéraux est près d'être atteint. Par ailleurs, l'arrêté fédéral du 14 décembre 1956 n'a autorisé l'augmentation de la dette à intérêt fixe que pour des acquisitions et des travaux spécialement désignés. Le moment approche donc où il s'agira d'examiner attentivement si l'émission de nouveaux emprunts ne grèverait pas les finances du réseau au point de restreindre sa capacité de concurrence. Les Chemins de fer fédéraux, tout comme les grandes entreprises du secteur privé, se doivent de maintenir une saine relation entre le capital à intérêt fixe et leur propre capital à rendement variable. Puisque les efforts tentés jusqu'ici pour faire verser aux Chemins de fer fédéraux les indemnités qui leur ont été légalement garanties n'ont pas abouti à un résultat tangible au cours du dernier exercice, il faudra se demander un jour si l'on ne pourrait pas compenser au moins partiellement les charges étrangères à l'exploitation en élevant le capital de dotation dans une mesure appropriée.

Le relèvement des tarifs des voyageurs, des bagages et des colis express a été généralement accueilli par les usagers avec une compréhension méritoire. Cette mesure devra être suivie d'une révision des tarifs-marchandises, qui seront mieux adaptés aux nécessités de la compétition et aux prix de revient. Par bonheur, le trafic des wagons complets, qui est le plus rentable, s'est de nouveau développé, surtout en ce qui concerne le transit. Encore que le trafic de transit dépende de facteurs souvent très instables et qu'il soit, de surcroît, entièrement soumis à des influences étrangères, il n'en constitue pas moins une source de revenus importante pour les Chemins de fer fédéraux. Dès lors, si l'entreprise entend tenir compte des exigences de l'heure et continuer à assurer, même sur les lignes à faible débit, un service d'une qualité qui ne démente pas les traditions, elle doit s'attacher à conserver, en trafic de transit et à l'intérieur du pays, les transports par wagons complets, qui sont l'objet d'une concurrence de plus en plus âpre.

Vers la fin de l'année, le degré d'utilisation de l'appareil de transport des Chemins de fer fédéraux était satisfaisant, mais cela n'indique évidemment pas les différences de charge constatées d'un secteur du réseau à l'autre. Or, il est apparu clairement au cours des dernières années que l'augmentation du trafic se concentre sur certaines lignes et sur certains points de jonction, où il atteint maintenant la limite au delà de laquelle on ne saurait le développer sans nuire à la bonne marche de l'exploitation. L'administration doit dès lors faire preuve de la plus grande prudence en établissant les horaires, surtout pour ce qui est des trains de voyageurs. C'est bien pourquoi le projet d'horaire de 1960—1961 ne prévoit pour ainsi dire pas de nouvelles prestations. Etant donné celles qui sont déjà fournies, ce plafonnement est acceptable. Au demeurant, les Chemins de fer fédéraux vont encore organiser l'exécution des programmes d'extension de façon à améliorer rapidement la capacité de parcours et de points de jonction importants, en particulier sur la ligne du Saint-Gothard.

Dans notre dernier rapport, nous avons lancé un appel invitant chaque agent à contribuer, dans sa sphère d'activité, à empêcher que l'institution de la semaine de 46 heures ne se traduise par de nouvelles charges. Comme le prouvent les données relatives aux effectifs, cette démarche n'a pas été vaine. Le réseau n'a pu fournir en 1959 des prestations sans précédent que parce que, à chaque échelon, les agents ont pleinement payé de leur personne et fourni une somme de travail considérable. Le Conseil d'administration remercie la Direction et le personnel du zèle et du soin qu'ils ont mis à s'acquitter de leur mission. Il remercie également tous les usagers, expéditeurs et organismes touristiques qui, par leur apport, modeste ou important, ont pour une large part permis aux Chemins de fer fédéraux d'assurer leur équilibre financier et de conserver une situation saine.

Nous fondant sur le présent rapport et sur les comptes, nous avons l'honneur de vous soumettre, à l'intention de l'Assemblée fédérale, les propositions que voici:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1959 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1959 est approuvée.
3. Après versement de 8 millions de francs à la réserve légale, le solde actif de 3 427 048 fr. 61 est reporté à compte nouveau.

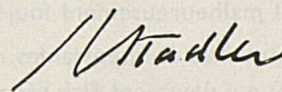
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 22 avril 1960.

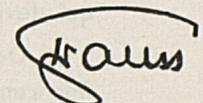
Pour le Conseil d'administration
des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Stadler)



(Strauss)