

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1966)

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 1966
Autor: Fischer / Britt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676153>

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: 03.05.2025

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

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 1966.

Les Chemins de fer fédéraux ont transporté 236,1 millions de personnes en 1966, ce qui représente une baisse de 1% par rapport à l'année précédente. Le chiffre record, 248 millions, avait été enregistré en 1964, l'année de l'EXPO. Durant l'exercice, les voyageurs ont été à peine aussi nombreux qu'en 1962. En revanche, les recettes se sont accrues de 15,7 millions de francs (3,1%), pour s'inscrire à 526,7 millions. L'évolution en sens contraire du nombre des personnes transportées et des recettes tient à deux causes: le trafic professionnel, source de fréquents déplacements, est allé en fléchissant, tandis que, notamment, le trafic international et les voyages individuels à l'intérieur du pays procuraient de nouvelles rentrées.

Le développement des transports de marchandises s'est révélé plus satisfaisant. Les quantités acheminées ont atteint le chiffre encore inégalé de 38,6 millions de tonnes et sont ainsi de 0,7 million de tonnes (2%) plus élevées que l'année précédente. Toutefois, le taux de croissance n'a cessé de s'amenuiser depuis 1963. Les recettes ont atteint 793,1 millions de francs. La plus-value, qui est de 20,6 millions de francs (2,7%), s'explique surtout par l'intensification du transit vers l'Italie, qui a englobé un plus grand nombre de biens de production et de consommation, mais un volume inférieur de matières premières. Les transports internationaux et internes n'ont guère varié. Les fortes livraisons de ciment et les acheminements au départ des raffineries de pétrole installées en Suisse ont animé le trafic à l'intérieur du pays. Le rail a pu aisément se charger du volume accru des transports; la modernisation du parc des véhicules et les mesures prises dans le domaine de la construction et de l'exploitation portent maintenant leurs fruits.

Bien que le niveau des tarifs n'ait subi aucune modification durant l'exercice, le produit total est en hausse de 42,4 millions (3%) sur celui de 1965; il a passé à 1477,6 millions de francs. Toutefois, la charge totale s'est élevée à 1485,2 millions. Elle accuse ainsi une augmentation de 52,2 millions de francs (3,6%), due essentiellement au fardeau croissant des charges pour le personnel, des amortissements et des frais de capitaux. D'un autre côté, les dépenses de choses ont pu être quelque peu abaissées. La progression des charges pour le personnel s'explique en majeure partie par le versement de l'allocation supplémentaire de renchérissement de 5½% aux agents en activité de service et aux bénéficiaires de rentes. Le recul de l'effectif a quelque peu allégé la situation; le nombre des agents a en effet décliné de 676 unités par rapport à celui de l'année précédente, et même de 849 personnes comparativement aux prévisions budgétaires, ce qui prouve en partie le succès des mesures de rationalisation. Certes, les difficultés de recrutement ont aussi nui à la planification de l'entretien dans les services des travaux. Mais il est un autre indice de l'heureux effet de la rationalisation: 3,2 agents suffisent aujourd'hui à assurer un million d'unités de trafic (voyageurs-kilomètres et tonnes-kilomètres), alors qu'il en fallait 4,2 il y a dix ans et 6,7 avant la guerre.

Le compte de profits et pertes se solde par un découvert de 7,6 millions de francs, qui se ramène à 6,1 millions après déduction de 1,5 million représentant le solde actif de l'année précédente. Ce déficit doit être comblé à l'aide de la réserve légale. Le dernier exercice déficitaire date de 1949. De 1950 à 1965, les comptes de profits et pertes étaient équilibrés ou même excédentaires, une fois alimentées les diverses réserves et provisions. Pendant ces seize ans, la réserve légale a été portée à son niveau actuel, qui est de 120 millions de francs. De plus, la Confédération a touché jusqu'à présent 161 millions de francs d'intérêt sur le capital de dotation, alors qu'elle participait, à raison de 13 millions de francs, à la couverture du déficit de 1949, qui s'élevait à 39,8 millions. L'affectation du montant minimum de 8 millions de francs à la réserve légale et la rétribution du capital de dotation de 800 millions de francs au taux de 4% exigeraient, outre un compte équilibré, une somme de 40 millions de francs.

La réserve rail/route atteint 35,6 millions de francs. Depuis sa constitution, en 1954, elle a fourni 95,5 millions de francs pour la suppression de passages à niveau. Diverses provisions qui étaient devenues disponibles lui ont été attribuées, car le nombre des propositions visant à éliminer ces passages aura tendance à s'accroître plutôt qu'à diminuer.

Si, malgré l'essor du trafic, le compte de résultats n'a cessé de se détériorer au cours des dernières années, il faut en voir la cause dans le gonflement des frais dû au renchérissement, que la hausse des tarifs n'a pas pu suivre. Tandis que le coût moyen de l'heure de travail augmentait de plus de 150% pendant les vingt années comprises entre 1946 et 1965, la moyenne pondérée des tarifs ne s'est élevée que de 28%. Les Chemins de fer fédéraux se trouvent ainsi contraints de faire de nouveaux efforts en vue d'améliorer leur productivité et de rationaliser leur mode d'exploitation. Dès le début, ils ont appliqué toutes les

mesures d'organisation imaginables et ils ont adopté de plus en plus des solutions nécessitant des mises de fonds, tant dans le secteur du matériel roulant que des installations fixes. Et, comme toujours, les investissements se sont développés au rythme de la rationalisation. Mais en même temps, les problèmes deviennent toujours plus difficiles à saisir. C'est pourquoi, il importe de tirer de l'entreprise elle-même comme du milieu économique ambiant des informations détaillées qui ne peuvent plus être travaillées que sur une base scientifique. De plus en plus, les Chemins de fer fédéraux recourent à leur grand ensemble électronique de gestion, tout en faisant appel à de nouveaux processus mathématiques et à des modes d'organisation encore inédits. Mais les possibilités offertes ne pourront être entièrement mises à profit que si elles s'insèrent dans des systèmes de traitement intégrés, autrement dit, d'après la terminologie récente, dans des systèmes cybernétiques. Les chemins de fer voient dans la cybernétique – la science qui a pour objet l'ensemble des procédés de régulation des fonctionnements – un instrument efficace de gestion de l'entreprise et d'organisation de l'exploitation future. Dès maintenant, ils se penchent très attentivement sur ces problèmes, dans la conviction que la nature même du chemin de fer, instrument de transport lié au rail, se prête tout particulièrement aux applications de cette nouvelle discipline.

Néanmoins, si le renchérissement se poursuit et que les revendications accrues du personnel soient satisfaites, les Chemins de fer fédéraux – à l'instar de nombreuses autres entreprises – ne pourront pas remédier à la situation par le seul effet des mesures de rationalisation. Ils se verront contraints de procéder à des adaptations d'ordre financier et à des relèvements de tarif qui devront être soigneusement pesés sous l'angle des frais et de la concurrence.

Le trafic à courte distance dans les zones d'extension des grands centres soulève toujours plus de problèmes d'un caractère particulier. Les pronostics démographiques les plus récents comme aussi les études des groupements s'occupant de planification régionale font apparaître des besoins qui sortent entièrement du cadre habituel et qui exigent impérieusement un appareil ferroviaire à potentiel élevé. Bien qu'ils soient spécialisés dans les transports à grande distance, les Chemins de fer fédéraux ne se soustrairont pas aux tâches qui en découlent pour eux. Mais ils devront s'en remettre à la région intéressée du soin des initiatives qui s'imposent et réclamer la collaboration des pouvoirs publics aux fins d'assurer une équitable répartition des énormes charges à prévoir.

Pour la Direction et le personnel des Chemins de fer fédéraux, 1966 restera une année d'intense trafic. Mais, étant donné les circonstances, il était inévitable que les résultats financiers n'aillent pas de pair avec l'effort fourni. Le Conseil d'administration envisage cependant l'avenir avec confiance. En même temps qu'il remercie la Direction et le personnel du travail qu'ils ont accompli, il exprime sa gratitude aux usagers, aux organisateurs de voyages, aux expéditeurs de marchandises et aux maisons d'expédition, pour leur fidélité au chemin de fer. L'esprit d'entente qui ne cesse de se manifester permettra de donner aux problèmes nouveaux une solution acceptable pour chacun des intéressés.

Nous appuyant sur le présent rapport et sur les comptes qui l'accompagnent, nous avons l'honneur de vous soumettre, à l'intention de l'Assemblée fédérale, les propositions suivantes:

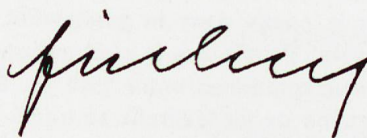
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1966 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1966 est approuvée;
3. Le solde passif de 6,1 millions de francs est couvert par la réserve légale.

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

Berne, le 24 avril 1967.

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

Le président,



(Fischer)

Le secrétaire,



(Britti)