

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1968)

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 l'exercice 1968

Autor: Fischer / Britt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676088>

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: 18.03.2025

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 l'exercice 1968**

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 de l'exercice 1968.

Dans le secteur voyageurs, l'exode de la clientèle qui se manifestait depuis 1964 a pu être enrayer malgré le relèvement des tarifs: les CFF ont transporté en 1968 au total 227 millions de personnes. Ce chiffre est supérieur de 0,4 pour cent à celui de l'année 1967, au cours de laquelle le recul avait encore été de 4,2 pour cent. Les abonnés ont été un peu moins nombreux que précédemment, mais le reste du trafic suisse (voyages individuels, abonnements généraux, abonnements pour demi-billets et abonnements de réseau) et le trafic international ont légèrement progressé. Il y a eu un peu moins de bagages enregistrés et les transports d'automobiles, exposés à la concurrence du tunnel routier du San Bernardino, ont décliné d'un cinquième au Saint-Gothard.

Les CFF ont acheminé en outre 39,72 millions de tonnes de marchandises. Le dernier record annuel, qui était de 38,58 millions de tonnes est donc dépassé de 3 pour cent. Une fois de plus, le trafic en relation avec le commerce extérieur, les transports intérieurs et le transit ont participé à ce mouvement ascendant, qui n'a cependant pas tout à fait rejoint les prévisions. Cela s'explique par les troubles survenus dans les deux parties de l'Europe et au Moyen-Orient ainsi que par la stagnation des importations italiennes au début de l'année.

D'un exercice à l'autre, la somme des produits s'est accrue de 34,3 millions de francs ou 2,2 pour cent, atteignant ainsi 1578,5 millions de francs. Parallèlement, les charges ordinaires se sont alourdies de 61 millions de francs ou 4 pour cent, si bien qu'elles se chiffrent par 1594,1 millions. Leur taux de croissance a été par conséquent supérieur à celui des produits et à leur propre progression au cours de 1967 (3,2%). Dans le surplus qu'il a fallu déboursier figurent 33,3 millions de francs pour le personnel, 12,1 millions pour le matériel, 9,9 millions pour les amortissements d'immobilisations et 5,7 millions pour les frais de capitaux. L'augmentation de 3,6 pour cent des dépenses de personnel a été déterminée par le rappel unique dû à l'amélioration du gain effectif (loi du 28 juin 1968) et par l'allocation supplémentaire de renchérissement de 2 pour cent payée pour l'année entière.

Le compte de profits et pertes fait apparaître un déficit de 15,6 millions de francs qui, après déduction du solde actif de 1,1 million de l'exercice antérieur, se réduit à 14,5 millions. Cette somme doit être fournie par la réserve légale, dès lors ramenée à 99,3 millions de francs. Il n'a malheureusement pas été possible d'alimenter la réserve pour l'amélioration des installations rail-route, qui permet de participer à la suppression des passages à niveau. En 1967, elle avait été dotée de dix millions de francs.

Au budget du compte de profits et pertes de 1968 figurait un bénéfice net de 0,5 million de francs. Celui-ci fait place à une perte de 15,6 millions. Une somme de 20 millions de francs avait été inscrite pour les imprévus, dans l'idée qu'elle suffirait pour verser une allocation complémentaire de renchérissement au personnel en activité de service et aux retraités, de même que pour parer aux conséquences des nouvelles dispositions de la loi sur le statut des fonctionnaires qui sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 1968, si bien que le compte de l'exercice se serait finalement soldé par un modique bénéfice. La décision du Parlement d'améliorer le gain réel du personnel rétroactivement, c'est-à-dire à partir du milieu de l'année, a entraîné

une dépense inattendue de 20,3 millions de francs qu'il n'a pas été possible de contrebalancer par des mesures de rationalisation. C'est pourquoi le déficit du compte de profits et pertes est de 15,6 millions de francs.

Ces dernières années, la situation financière des Chemins de fer fédéraux n'a nullement évolué d'une manière favorable. Depuis 1965, il n'est plus possible d'alimenter les réserves ni de rémunérer le capital de dotation. Ce revirement est dû au fait que la hausse des coûts a peu à peu absorbé – et maintenant dépassé – tant les économies consécutives à l'effort de rationalisation que les rentrées supplémentaires procurées par le développement du trafic et les aménagements de tarif compatibles avec les conditions du marché. Le Conseil d'administration et la Direction générale sont cependant résolus à combattre cette tendance. Considérées à long terme, les chances de succès d'une telle entreprise sont indéniables.

Des études et l'expérience enseignent en effet que de nouvelles perspectives s'ouvrent au rail, aussi bien dans le domaine de la rationalisation que sur le marché des transports. Le progrès technologique et le perfectionnement des méthodes scientifiques vont permettre à l'administration ferroviaire d'automatiser son exploitation dans une large mesure, ce à quoi elle est, par définition, bien préparée. Un chemin de fer rajeuni aura encore sa place dans le système de transports de l'avenir, lorsqu'il s'agira de remédier aux embouteillages dans les agglomérations, sur les autoroutes et dans les airs. Le train rénové sera prêt à assurer les transports de masse d'une façon rapide et commode, avec le minimum d'encombrement et à des prix compétitifs, qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises.

Si, à l'heure où tous les pays redécouvrent le chemin de fer, nous sommes optimistes pour le futur, il n'en faudra pas moins de nombreuses années pour que les travaux, abordés pourtant en temps utile, en vue de la rénovation de la structure des CFF commencent à porter leurs fruits.

Aussi bien, selon nos prévisions, qui, pour le moment, couvrent une période expirant en 1974, les pertes ne manqueront pas, malgré l'amélioration des services et de la productivité, d'augmenter encore si le coût de la vie continue de monter. Il est par conséquent urgent d'indemniser les CFF équitablement, en conformité de la loi, pour leurs prestations en faveur de l'économie générale, qui ne sont encore que peu ou pas rétribuées.

Le fait que le Conseil fédéral ait admis sans ambages, dans les lignes directrices de la politique gouvernementale pour la législature de 1968 à 1971, l'opportunité d'une conception d'ensemble des transports constitue un événement d'une portée essentielle, dont il y a lieu de se féliciter. Même s'il ne faut pas attendre d'une telle conception qu'elle résolve comme par enchantement tous les problèmes, nous comptons néanmoins fermement qu'elle aboutira, dans l'intérêt du pays, à une planification plus systématique et à un usage des moyens de transport plus économique et plus conforme à la vocation de chacun d'eux. A cet égard, les mesures les plus urgentes sont l'harmonisation des conditions de concurrence, notamment pour ce qui est du régime de travail, et l'imputation équitable des frais d'infrastructure.

Pour les dirigeants et le personnel des Chemins de fer fédéraux, l'année 1968 a été, comme les précédentes, bien remplie. Le Conseil d'administration exprime à tous sa reconnaissance pour leur dévouement. Ses remerciements s'adressent aussi aux fidèles clients du rail, aux organisateurs de voyages et aux maisons d'expédition. Les liens traditionnels entre le chemin de fer et l'économie ont été non seulement maintenus, mais resserrés. C'est d'ailleurs le seul moyen que nous ayons de connaître au fur et à mesure les besoins des usagers et d'en tenir compte dans les limites de nos possibilités matérielles et financières.

Nous fondant 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:

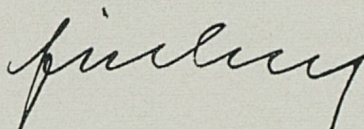
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses de l'exercice 1968 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses durant l'exercice 1968 est approuvée;
3. Le solde passif de 14,5 millions de francs est couvert par un prélèvement sur la réserve légale.

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

Berne, le 28 avril 1969.

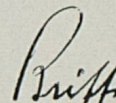
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,



(Fischer)

Le secrétaire,



(Britt)

Toujours plus vite...

Vitesse commerciale – c'est-à-dire compte tenu des arrêts aux gares intermédiaires – des trains directs sur quelques artères importantes (en km/h)

