

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

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1970)

**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 1970

**Autor:** Fischer / Britt

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676091>

### **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:** 13.03.2025

**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 1970**

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 1970.

L'an dernier, le nombre des voyageurs n'a guère varié comparativement à 1969. Le fait qu'il a tout de même diminué de 400 000, ou 0,2%, pour retomber à 230,8 millions, ne semble pas annoncer un revirement fondamental. Pour ce qui est des voyages individuels de la clientèle suisse, il n'y a pas eu de changement. Les déplacements en groupe et le trafic international se sont quelque peu développés et l'effectif des abonnés a légèrement diminué. Une forte reprise (14,6%) s'est en revanche manifestée dans les transports d'automobiles accompagnées, tandis qu'il y a eu un peu moins de bagages enregistrés. Malgré la faible contraction du nombre des usagers, celui des voyageurs-kilomètres est monté de 1,2% et les recettes se sont accrues de 1,8%, s'inscrivant ainsi à 609,6 millions de francs. Le produit de l'ensemble du trafic voyageurs (automobiles accompagnées et bagages compris) est de 636,4 millions de francs. Son augmentation de 1,9% reflète une amélioration de structure.

Les transports de marchandises se sont accrues de 7,2%, au point d'atteindre 45,6 millions de tonnes, ce qui constitue un nouveau record. Cette croissance, d'une ampleur égale à celle de l'exercice précédent, provient des importations, du transit et du trafic intérieur. Le tonnage des exportations acheminées par fer est resté au niveau antérieur. Les recettes marchandises s'élèvent à 978,4 millions de francs, mais leur progression, de 5,8%, est un peu en retrait sur celle du volume des transports. La part des articles de fort tonnage et de moindre rendement est en effet devenue plus forte dans les importations et le mouvement intérieur. En outre, le transit a emprunté plus fréquemment les itinéraires de l'ouest, qui sont les moins longs.

La somme des produits, en hausse de 82,1 millions de francs ou 4,7% sur 1969, est de 1826,5 millions de francs. Quant aux charges ordinaires, elles se chiffrent par 1822,8 millions. Dans leur augmentation de 99,3 millions de francs ou 5,8%, 72,1 millions concernent le personnel, 13,7 millions le matériel, 2,7 millions les amortissements d'immobilisations, 10,8 millions les frais de capitaux. Le supplément de dépenses de personnel comprend les versements uniques, de 25 millions de francs au total, requis par la caisse de pensions et de secours lors de la revalorisation des traitements et salaires.

Cela étant, le compte de profits et pertes se solde par un excédent de produits de 3,7 millions de francs, au lieu des 20,9 millions de 1969, dont vingt avaient été attribués à la réserve pour l'amélioration des installations rail-route. Le résultat annuel, réduit ainsi de 17,2 millions, ne permet plus d'alimenter ladite réserve. La campagne d'élimination des passages à niveau implique désormais un nouveau mode de financement. Avec le report de l'exercice antérieur, le solde actif est de 4,6 millions de francs.

Le résultat positif du compte de 1970 ne signifie nullement que la situation financière des Chemins de fer fédéraux soit consolidée. Les revendications du personnel qui viennent d'aboutir et celles qui sont encore en suspens vont se traduire en 1971 par une charge supplémentaire d'une centaine de millions de francs, sans les allocations de renchérissement, et tout porte à croire qu'à eux seuls le treizième mois de traitement et la révision de la loi sur la durée du travail feront presque doubler cette somme l'année suivante. Les frais de matériel sont aussi exposés à un renchérissement continu. Les Chemins de fer fédéraux ne parviendront donc à équilibrer leur budget à l'avenir que si leurs recettes suivent le mouvement ascendant des dépenses

qu'ils ne peuvent enrayer. Des ressources leur seront fournies à cet effet par l'augmentation du volume des transports, par des mesures tarifaires et par le dédommagement des charges qu'ils assument dans l'intérêt de la collectivité. Selon la coutume, rien de ce qui peut favoriser le processus de rationalisation ne sera négligé.

Le Conseil national, lors de la session de décembre 1970, puis le Conseil des Etats, au cours de celle de mars 1971, ont consenti à l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale en se ralliant aux propositions contenues dans votre message du 1<sup>er</sup> juillet 1970. L'indemnité, de 100 millions de francs, sera versée pour la première fois en 1971; elle sera reconsidérée tous les deux ans. Cette formule permettra d'opérer des ajustements dès que l'ampleur desdites charges variera, par exemple en fonction de l'évolution du trafic ou d'une conception d'ensemble des transports. Il est en outre évident que l'indemnité, loin d'être une subvention, constitue un dédommagement des fonctions de service public dont l'entreprise s'acquitte dans l'intérêt de la collectivité sans pouvoir couvrir ses frais. La loi sur les chemins de fer précise qu'il s'agit en l'occurrence des prestations qu'une gestion fondée sur des principes purement commerciaux ne permettrait pas d'assumer sans compensation correspondante. L'indemnité a encore pour objet de maintenir l'autonomie financière du réseau en le mettant à même d'affronter la concurrence dans des conditions voisines de celles qui sont faites aux autres moyens de transport. Les Chemins de fer fédéraux doivent pouvoir ainsi offrir leurs services à un prix conforme aux coûts, parce que les trafics rentables ne peuvent plus financer dans une mesure appréciable ceux qui sont déficitaires. En d'autres termes, les wagons complets ne doivent plus être taxés de façon à combler les insuffisances des tarifs des envois de détail, et il ne faut plus que les voyageurs isolés contribuent à équilibrer les comptes des transports de travailleurs et d'écoliers. Cette solution répond à un vœu émis par les Chemins de fer fédéraux depuis de longues années.

L'indemnité compensatrice ne rend pas moins indispensable l'ajustement des tarifs à la hausse des coûts, qui est particulièrement forte ces temps-ci. Pour les deux catégories de trafic déficitaires, le coefficient de couverture des frais déjà atteint doit être conservé comme base de calcul, compte tenu de l'indemnité. S'il vient à baisser, les prix seront relevés dans la mesure nécessaire pour le ramener au niveau actuel. Ce qui manquera pour équilibrer le budget sera fourni par l'aménagement des tarifs appliqués aux wagons complets et aux voyageurs isolés ainsi que par l'amélioration des autres ressources. Ces révisions sont en cours, tout étant mis en œuvre pour qu'elles deviennent effectives au début de novembre 1971 dans le secteur des voyageurs et le 1<sup>er</sup> janvier 1972 dans celui des marchandises.

L'équilibre financier dépendra aussi d'un nouveau développement des transports. Toutefois, sur des lignes surchargées, telle que celle du Saint-Gothard en particulier, l'augmentation du débit implique celle de leur capacité. Pendant les dix années de controverse au sujet de l'amélioration des axes de transit, le trafic s'est développé et le réseau a presque atteint la limite de son potentiel, au point que la place conquise de haute lutte ces dernières décennies dans le domaine du transit risque de lui être disputée, du moins passagèrement. Votre Conseil doit se prononcer sur le rapport de la commission «Tunnels ferroviaires à travers les Alpes» dans le courant de l'année. Même si les questions de financement sont résolues à bref délai et que les travaux soient entrepris rapidement, le retard est maintenant tel que les CFF vont se trouver aux prises avec les plus grandes difficultés dans la période de transition précédant la mise en service du tunnel de base.

Le mémoire que nous avons eu l'honneur de vous adresser le 28 octobre 1969 au sujet du financement de la modernisation des Chemins de fer fédéraux dans les années à venir est encore à l'examen. Le Département des finances et des douanes a promis de fournir les ressources nécessaires en 1971 dans la même mesure que les années passées, tout en se déclarant prêt à aider l'entreprise à se procurer des fonds suffisants pour exécuter les grandes tâches qui l'attendent dans la nouvelle période de planification. Il reste cependant à fixer le montant et les modalités de ces apports (capital de dotation, fonds de tiers).

Les Chemins de fer fédéraux ont aussi de graves problèmes de personnel, qui se traduisent par des charges financières accrues et, plus encore, par des difficultés de recrutement. De nos jours, ce phénomène est

général, mais les entreprises ferroviaires subissent un double handicap. D'une part l'obligation d'exploiter et de transporter les empêche d'adapter rapidement à la main-d'œuvre disponible le volume de travail à exécuter; d'autre part, elles ont besoin, dans plusieurs secteurs de leur activité, d'un personnel spécialement formé qu'elles ne peuvent se procurer dans d'autres branches. Les CFF, qui ont toujours occupé relativement peu d'étrangers, sont particulièrement affectés par les dispositions prises pour réduire l'afflux de ressortissants d'autres pays. Pour certains travaux, la main-d'œuvre suisse est pour ainsi dire introuvable.

Le personnel, en dépit de l'insuffisance des effectifs qui rend sa tâche plus lourde dans bien des domaines, fait toujours preuve d'un dévouement dont il y a lieu de se féliciter. La pénurie de main-d'œuvre est surtout sensible dans les services de l'exploitation des grands centres de Bâle et de Zurich. Les Chemins de fer fédéraux tentent constamment de remédier à cette situation par des mesures adéquates en matière de rétribution. Le Conseil d'administration remercie la direction et tout le personnel de s'être consacrés à leur mission avec un sens aigu du devoir. Il exprime également sa gratitude aux usagers, aux organisateurs de voyages et aux maisons d'expédition. L'exercice écoulé a permis de resserrer des liens déjà étroits, datant de plusieurs décennies, entre les CFF et les milieux économiques. De ces bons rapports dépend d'ailleurs la qualité des services offerts, qui ne peuvent donner satisfaction à tous les clients que si des contacts suivis permettent de déceler les besoins au fur et à mesure de leur apparition et de réagir en conséquence.

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

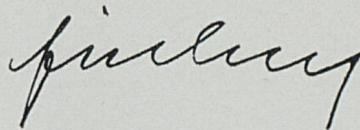
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1970 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1970 est approuvée;
3. Le solde actif de 4 600 241 francs est porté à compte nouveau.

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

Berne, le 27 avril 1971.

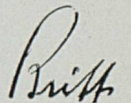
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,



(Dr Fischer)

Le secrétaire,



(Dr Britt)

