

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1971)

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 1971
Autor: Meier, R. / Britt, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676164>

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>

**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 1971**

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 de l'exercice 1971.

L'an dernier, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 229,6 millions de personnes. Ce chiffre est inférieur de 0,5% à celui de 1970. Le nombre des voyageurs isolés et des abonnés a baissé, tandis que les déplacements en groupe et le trafic international ont pris un nouvel essor. La somme des voyageurs-kilomètres s'est accrue de 0,7%. Quant aux transports d'automobiles accompagnées, ils ont diminué de 8,5%. Les recettes voyageurs (y compris le produit de l'acheminement des bagages et des automobiles accompagnées) ont augmenté de 3,2%, passant ainsi à 657 millions de francs, en partie grâce au relèvement des tarifs du début de novembre.

Le mouvement des marchandises, qui s'inscrit à 45,4 millions de tonnes, est en retrait de 220 000 tonnes ou 0,5% sur celui de l'année précédente. Le trafic suisse a rétrogradé de 1,1%, pour revenir à 33,4 millions de tonnes. Le repli s'est manifesté notamment dans les importations (— 3,7%). Les transports intérieurs ont en revanche encore progressé un peu, mais leur taux de croissance, de 1,4%, s'est beaucoup amenuisé. Ce phénomène de ralentissement, provoqué dans une certaine mesure par la situation économique et par une capacité de transport limitée, se reflète bien davantage dans les expéditions à destination de l'étranger. De plus, au second semestre, les basses eaux ont freiné pendant longtemps le débit des ports rhénans et le trafic ferroviaire qu'ils alimentent. Le transit, dont le taux d'expansion avait été de 7,7% l'année précédente, n'a augmenté que de 1,4%, pour atteindre 11,63 millions de tonnes. Ce fléchissement est imputable dans une certaine mesure à la contraction des exportations allemandes, mais plus encore aux troubles sociaux survenus en Italie, qui ont eu de fâcheuses répercussions sur la productivité du pays. Le tonnage kilométrique s'est accru de 0,5%. Les recettes marchandises se chiffrent à 981,1 millions de francs (+0,3%).

La somme des produits, en hausse de 137,6 millions de francs ou 7,5% comparativement à 1970, se monte à 1964,1 millions. Les charges ordinaires, pour leur part, se sont alourdies de 195,3 millions de francs ou 10,7%; elles représentent 2018,1 millions de francs. Les dépenses supplémentaires se répartissent de la manière suivante: personnel 152,3 millions de francs, matériel 31 millions, amortissements d'immobilisations 1,8 million, frais de capitaux 10,2 millions.

Cela étant, le compte de profits et pertes se solde par un déficit de 54 millions de francs, alors que l'exercice précédent avait fait apparaître un modique excédent de produits de 3,7 millions. Après déduction du solde actif de 4,6 millions porté à compte nouveau au début de l'année, la perte se ramène à 49,4 millions de francs. Elle doit être comblée par un prélèvement sur la réserve légale, dans laquelle il ne restera plus que 49,9 millions de francs.

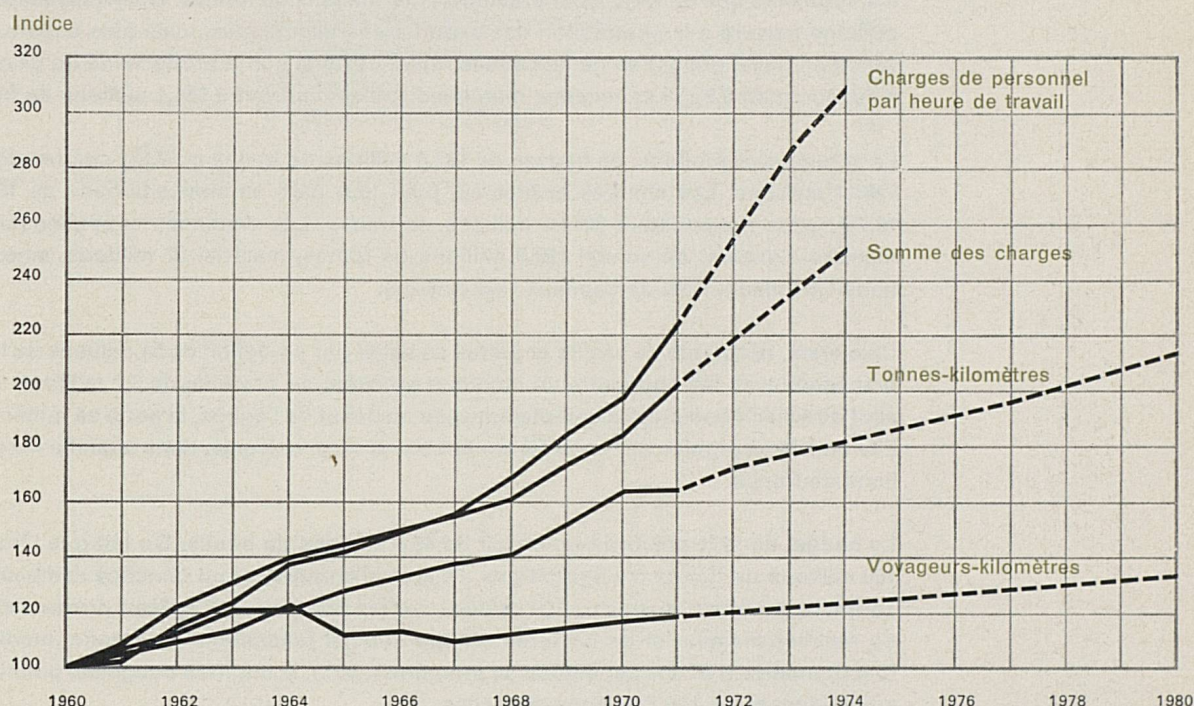
Le budget de 1971 prévoyait un déficit de 45,8 millions de francs. Du fait que l'indemnité compensatrice de 100 millions de francs n'y figurait pas, l'espoir d'enregistrer un bénéfice semblait fondé. Le résultat est au contraire en retrait de plus de 100 millions sur les pronostics. Cet écart provient surtout de ce que, par suite du renchérissement et de mesures d'ordre salarial (allocation d'automne, modification du règlement des fonctionnaires II et des conditions de promotion, etc.), le montant budgétisé pour les dépenses de personnel a été dépassé de 114,7 millions de francs.

Pendant de nombreuses années, les Chemins de fer fédéraux ont largement tiré parti d'une conjoncture favorable. Grâce à l'augmentation constante du trafic et aux succès appréciables de la rationalisation, ils sont parvenus, entre 1965 et 1970, à financer de leurs propres deniers les tranches annuelles de 450 millions de francs prévues au programme d'investissements de longue durée et, de surcroît, à supporter une partie de la hausse générale des prix sans recourir à des mesures tarifaires.

Cette situation s'est brusquement détériorée au cours des deux dernières années, surtout sous l'influence de divers facteurs indépendants de la volonté des administrations ferroviaires. Le principal de ces facteurs est la surchauffe de l'économie, qui a provoqué partout un gonflement des investissements, une grande pénurie de main-d'œuvre et une accélération du renchérissement. Les interventions de la Confédération et la limitation des effectifs de travailleurs immigrés ont certes contraint les milieux intéressés à opérer certaines réformes de structure, mais le volume du trafic des CFF, qui dépend beaucoup de l'étranger, ne s'en est guère ressenti. Les vides considérables qui subsistent dans les rangs du personnel, en particulier dans les grands centres, ne constituent pas le seul obstacle à l'écoulement de nouveaux transports. Les cas se multiplient où la capacité des installations et du matériel roulant est insuffisante, bien que le réseau ait déjà consacré à son développement, depuis la fin de la guerre, près de sept milliards de francs prélevés sur ses propres ressources.

L'effet retardateur de ces sujétions techniques va s'aggraver au fur et à mesure de l'expansion du trafic. Alors que les services commerciaux prévoient qu'elle sera très forte d'ici à 1985, la plupart des installations nécessaires pour faire face à un mouvement accru manquent encore.

Le tableau est en outre assombri par les retombées de l'explosion des coûts. En 1971, les dépenses de personnel, par exemple, ont fait un bond en avant de 150 millions de francs ou 13%, quoique l'effectif n'ait pour ainsi dire pas varié d'une année à l'autre. Malheureusement, rien ne laisse entrevoir une atténuation de cette tendance en 1972. Les prix et le coût de la vie continuent de monter même dans les pays où la croissance économique est en veilleuse. Ci-après figure un diagramme de l'évolution des charges et des prestations



de trafic, établi par la Direction générale, qui montre de manière éloquent que les services vont encore renchérir plus rapidement que l'indice global ne montera.

Les développements de ces dernières années ont amené les Chemins de fer fédéraux à revoir leur politique d'entreprise d'une façon systématique et approfondie, afin de codifier les objectifs et les principes essentiels qui inspireront leur action et leur attitude au cours des quinze à vingt prochaines années. La structure de l'entreprise fait aussi l'objet d'un examen, car elle doit être adaptée, dans la mesure du possible, aux exigences des méthodes modernes de gestion. Ces deux tâches sont accomplies avec le concours de spécialistes de l'extérieur.

Un soin particulier est voué à l'établissement du plan de modernisation technique. Il s'agit d'accroître la capacité des lignes très chargées, de réduire les besoins de personnel, d'améliorer le confort offert aux voyageurs, de parvenir à un taux de rentabilité plus élevé et, enfin, de rationaliser la gestion.

D'après les prévisions, le trafic va augmenter au cours des prochaines décennies dans une proportion sans commune mesure avec le maigre taux de croissance du potentiel de main-d'œuvre qu'annoncent maintenant les études prospectives d'économistes de renom. Il importe dès lors au plus haut point que le chemin de fer revienne à la composition de son offre. A cet égard, le trafic de détail, qui mobilise un grand nombre de bras est au cœur des préoccupations. D'après la nouvelle conception, il devrait être canalisé, sur le plan ferroviaire, entre de grands centres, tandis que la desserte en surface serait assurée en majeure partie par un organisme routier spécialisé, sous la responsabilité des chemins de fer. L'évolution étant ce qu'elle est, le moment est en effet venu de se demander si, dans l'optique de l'économie nationale, on ne parviendrait pas à réaliser une économie de main-d'œuvre en dispensant les Chemins de fer fédéraux de l'obligation de procéder à cette desserte, qui serait alors confiée à la route, c'est-à-dire à des camionneurs, à des maisons d'expédition ou à des entreprises concessionnaires. La question requiert encore un sérieux examen, dans le cadre de la conception globale des transports.

En octobre 1969, le Conseil d'administration avait adressé au gouvernement un important mémoire sur le financement des constructions des Chemins de fer fédéraux, mais aucune solution durable n'a encore été trouvée. La Confédération n'en demeure pas moins disposée à aider l'entreprise à se procurer les capitaux nécessaires. De toute façon, certains ouvrages de grande envergure impliquent un mode de financement particulier. Il suffira de citer dans cet ordre d'idées d'abord l'amélioration des passages à travers les Alpes, au sujet de laquelle une décision est imminente maintenant que la commission a présenté son rapport et que les débats sont ouverts sur le plan politique, puis la desserte des agglomérations et le raccordement des aéroports au réseau des CFF.

Le principe selon lequel chaque moyen de transport devrait être utilisé en fonction de sa vocation spécifique, principe que les Chemins de fer fédéraux s'attachent à faire adopter depuis plusieurs années, trouve toujours plus d'écho dans les milieux concernés. La tendance à subordonner la politique des transports au bien de la collectivité plutôt qu'à des intérêts particuliers est de plus en plus manifeste. Cet objectif est aussi celui de la commission fédérale chargée d'élaborer la conception globale du trafic, qui a entrepris sa tâche avec un groupe de travail en déployant d'emblée une grande activité. Les équipes qui s'occupent de l'aménagement régional avec le concours des CFF, notamment dans les grandes agglomérations, œuvrent dans le même esprit.

La gestion de l'entreprise n'a pas gagné en facilité ces dernières années. De vastes problèmes sont en suspens. Le Conseil d'administration remercie les membres de la direction de s'être dépensés sans compter au service des Chemins de fer fédéraux. Il exprime aussi sa reconnaissance à tout le personnel, qui a fourni un travail exemplaire dans des conditions pénibles. Ses remerciements s'adressent enfin à la clientèle, aux organisateurs de voyages et aux maisons d'expédition, qui ont toujours su faire preuve de compréhension.

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 1971 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1971 est approuvée;
3. Le solde passif de 49 383 127 francs est couvert par un prélèvement sur la réserve légale.

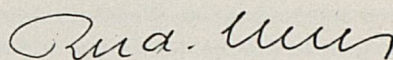
Veillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 avril 1972

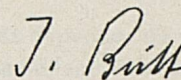
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Dr. h. c. R. Meier)



(Dr. J. Britt)