

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1972)

**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 1972  
**Autor:** Meier, R. / Britt, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676099>

### **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:** 05.05.2025

**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 1972**

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 1972.

Au cours de l'année écoulée, 224,3 millions de voyageurs ont été transportés. Comparativement à 1971, ce chiffre dénote un recul de 2,3%, qui affecte surtout le trafic professionnel, les porteurs d'abonnements de parcours ayant été moins nombreux. La situation n'a pour ainsi dire pas varié en ce qui concerne les déplacements isolés à l'intérieur du pays, tandis que les trains internationaux ont été un peu moins fréquentés. Les voyages d'affaires et le tourisme pratiqué à l'aide d'abonnements ont pris en revanche un essor réjouissant. Malgré la contraction de l'effectif des usagers, la somme des voyageurs-kilomètres a crû de 1%, ce qui révèle un nouvel allongement du parcours moyen. Les transports d'automobiles accompagnées se sont beaucoup développés, et les expéditions de bagages ont encore diminué légèrement. Les recettes de l'ensemble du trafic voyageurs ont augmenté de 9,9%, pour atteindre 721,9 millions de francs, ce qui est dû avant tout à la majoration des tarifs appliquée au début de novembre 1971.

Dans le secteur des marchandises, où le taux de croissance a été de 1,5% en volume, l'acheminement de 46,09 millions de tonnes constitue un nouveau record. Grâce aux mesures tarifaires de 1972, grâce aussi à la réforme de structure et au développement des transports, les recettes ont fait un bond en avant de 16,8%, qui les a portées à 1146,1 millions de francs. Le trafic suisse s'est accru de 3,5%, passant ainsi à 34,60 millions de tonnes. Le mouvement des importations par fer, que les basses eaux avaient longtemps perturbé au départ des ports rhénans, s'est amélioré de 1,7%, et celui des exportations de 10,8%. Les transports intérieurs, stimulés par de volumineuses expéditions de matériaux de construction, ont progressé de 4,1%. Quant au transit, il est, avec 11,14 millions de tonnes, en retrait de 4,2% sur le résultat sans précédent de 1971. Ce fléchissement est de nouveau imputable à la situation critique de l'économie transalpine, aux obstacles rencontrés presque journellement dans les correspondances sur le réseau des Chemins de fer italiens de l'Etat et au ralentissement des arrivages par le Rhin. Le tonnage kilométrique a néanmoins augmenté de 1,2% d'une année à l'autre.

Le total général des produits, soit 2224,7 millions de francs, dépasse de 260,6 millions ou 13,3% celui de l'exercice antérieur. Les charges, dont la progression, un peu moins marquée, est de 224,3 millions ou 11,1%, s'inscrivent à 2242,4 millions. Dans le surcroît de dépenses, 146,6 millions (65,4%) concernent le personnel, 47,9 millions le matériel, 8,9 millions les amortissements d'immobilisations et 20,9 millions les frais de capitaux. Le gonflement des charges de personnel résulte en premier lieu de la compensation d'un renchérissement plus accentué ainsi que du versement du treizième mois de salaire.

Le compte de profits et pertes se solde par un déficit de 17,7 millions de francs. L'amélioration est donc très nette par rapport au compte de 1971, qui faisait apparaître une perte de 54 millions. Le budget de 1972 permettait d'espérer un modique bénéfice de 3,4 millions. Ce résultat aurait été atteint si le coût de la vie n'avait pas dépassé les prévisions. Le nouveau déficit doit être couvert par un prélèvement sur la réserve légale, qui sera dès lors réduite à 32,2 millions de francs.

Les perspectives financières des Chemins de fer fédéraux n'ont rien de brillant. Sur les dix derniers exercices, six ont encore laissé un bénéfice; quatre autres, dont ceux de 1971 et de 1972, se sont soldés par un excédent de charges. Cette conjoncture, le budget de 1973 et la tendance qui se manifeste en ce début

d'année font indéniablement planer la menace d'une ère de déficits ce dont le réseau fédéral ne peut ni ne doit s'accommoder. Il s'agit dès lors de prendre conscience des causes de cette détérioration, puis de rechercher les voies et moyens pour rétablir l'équilibre financier à long terme.

Cette évolution défavorable est imputable surtout à la poussée des coûts, elle-même provoquée par le resserrement du marché de l'emploi et par l'ampleur du renchérissement. Sur ces deux facteurs, les Chemins de fer fédéraux n'ont aucune prise. Les difficultés apparues ces dernières années en raison de l'insuffisance des installations et des effectifs font aussi monter les frais et impliquent une prospection plus sélective du marché. Les organes de gestion vont être par conséquent obligés de donner la priorité aux transports qui correspondent véritablement à la vocation du chemin de fer. A cet égard, le trafic de détail – qui mobilise un personnel très nombreux – et sa diffusion en surface sont particulièrement visés. Selon les propositions contenues dans le dernier rapport de gestion, et comme on le verra ci-après à la page 20, la structure de cette offre est maintenant examinée sous tous ses aspects économiques. A cet effet, un groupe de projet a été constitué; il est placé sous la direction d'une personnalité du secteur privé. La définition d'une nouvelle orientation prendra du temps. Dans l'intervalle, il sera nécessaire d'ajuster l'indemnité compensatrice des charges de service public, qui est toujours, en fonction des données de 1968, de cent millions de francs. Au demeurant, l'arrêté fédéral du 11 mars 1971 n'autorise le gouvernement à opérer une première révision que pour 1974.

Une question primordiale, qui exige une solution rapide, est celle du financement des constructions. Elle doit être résolue non plus d'un exercice à l'autre, mais pour une période prolongée, car l'exécution de nombreux ouvrages s'étend sur plusieurs années. Tout porte à croire que dorénavant le trafic ne se développera pas au point de couvrir les coûts d'utilisation des investissements qu'il requerra (intérêts, amortissements, entretien), de sorte que le problème des constructions doit être réglé dans le cadre du plan général de financement. Un fait parmi d'autres montre combien la marge de manœuvre s'est rétrécie: au début des années soixante, 25 pour cent des produits courants d'exploitation étaient encore disponibles pour les amortissements et les intérêts des investissements; à l'heure actuelle, cette part est tombée à 15 pour cent. Il ne suffit plus que la Confédération fournisse les ressources nécessaires sous forme de prêts à intérêt fixe. Le mieux serait que les Chemins de fer fédéraux disposent de fonds propres plus substantiels. La relation entre le capital de dotation à intérêt variable et les fonds de tiers, qui était jugée appropriée naguère, a cessé de l'être. Etant donné les moyens considérables à préparer dès aujourd'hui pour affronter la demande de transports de demain, elle présente une distorsion. Tout est déjà mis en œuvre pour déterminer à la fois le volume des investissements exigés par l'expansion du trafic à moyen terme, les besoins financiers qui en découlent et les incidences qu'ils auront sur le compte de résultats.

La gestion de l'entreprise doit aussi, d'une manière générale, devenir plus prospective. Les CFF sont très préoccupés de connaître la mission qui leur sera dévolue dans la conception globale suisse des transports et dans une Europe des communications toujours plus unie. A partir de prévisions de trafic et d'une image du futur où l'aménagement du territoire, la protection de l'environnement, la sécurité, la vitesse et le confort revêtiront à coup sûr une importance accrue, un modèle des CFF est établi en vue de leur intégration dans le système de transports de l'avenir. La politique d'entreprise sera consignée dans une charte appelée à en définir les objectifs et la manière de les atteindre.

Les travaux en relation avec l'examen de la structure organique des CFF, confié à l'Institut d'organisation industrielle de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich, ont déjà atteint un stade avancé, mais le rapport est encore attendu.

Toutes ces études et tous ces travaux de planification sont sous-tendus par une entière confiance dans les destinées du chemin de fer. Cette attitude trouve sa justification dans l'insistance croissante avec laquelle on réclame un développement des transports publics, dont le rail est la pièce maîtresse. En particulier dans les grandes agglomérations, les responsables de ce trafic prennent l'habitude de se réunir pour traiter ensemble, dès la phase préparatoire ou au stade de la planification, les problèmes qu'il pose. Dans ces organismes, appelés délégations des autorités, et où siègent les porte-parole de la Confédération, du canton

et des communes, les Chemins de fer fédéraux jouent un rôle très actif. Néanmoins, sans une loi fédérale sur la desserte des agglomérations, les questions financières, notamment, ne pourront pas être résolues d'une manière satisfaisante.

Le manque de personnel ouvrier, surtout dans les grands centres de Zurich et de Bâle, est de plus en plus préoccupant. L'immigration de travailleurs est freinée par les restrictions que l'on sait et le marché suisse de l'emploi est complètement asséché. Des mesures telles que l'automatisation des opérations de triage et l'adoption de l'attelage automatique permettront d'économiser de la main-d'œuvre. Elles sont en cours d'exécution ou du moins en préparation, mais jusqu'à ce que leur effet devienne sensible, il faudra affronter des obstacles presque insurmontables. La suppression de branches de la production est exclue tant que subsiste l'obligation de transporter, mais, avec le temps, un ajustement de la structure de l'offre sera inéluctable.

Malgré la multiplicité des problèmes et des difficultés, le Conseil d'administration et la Direction générale demeurent confiants, persuadés qu'ils sont que le Conseil fédéral et le Parlement ne manqueront pas de les soutenir efficacement par l'institution de bases légales qui mettront le réseau en état de remplir sa mission sans réserve, tout en conservant son équilibre financier. Les Chemins de fer fédéraux comptent toujours sur la compréhension de leurs clients. Le Conseil d'administration et la Direction générale les remercient de leur fidélité; ils savent gré au personnel de son zèle inlassable.

Nous fondant sur le présent rapport et sur les comptes qui l'accompagnent, 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 1972 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1972 est approuvée;
3. Le solde passif de 17 710 313 francs est couvert par un prélèvement sur la réserve légale.

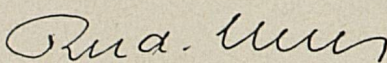
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 avril 1973

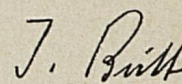
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



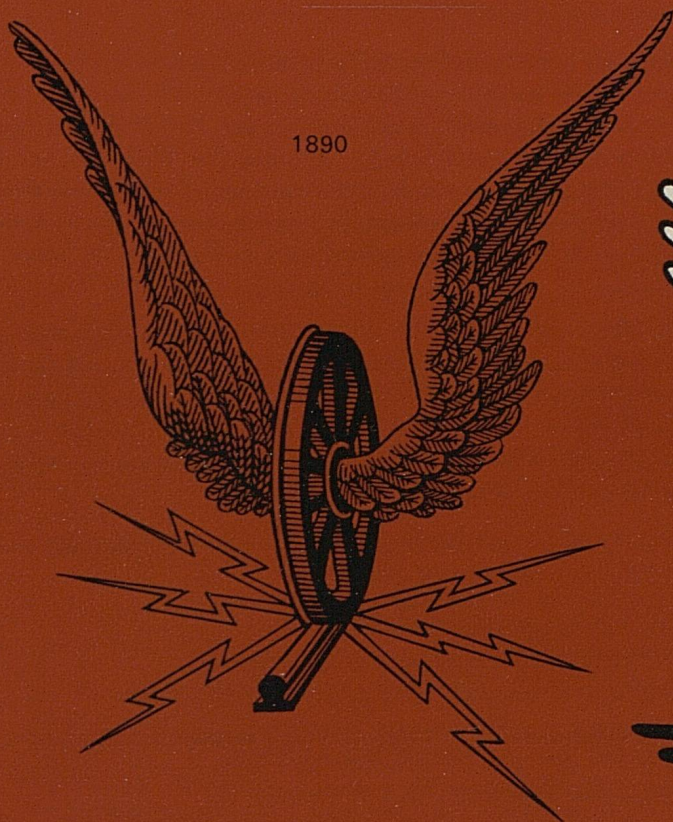
(Dr. h. c. R. Meier)



(Dr. J. Britt)

Du symbole du chemin de fer  
à l'emblème des CFF

1890



1905



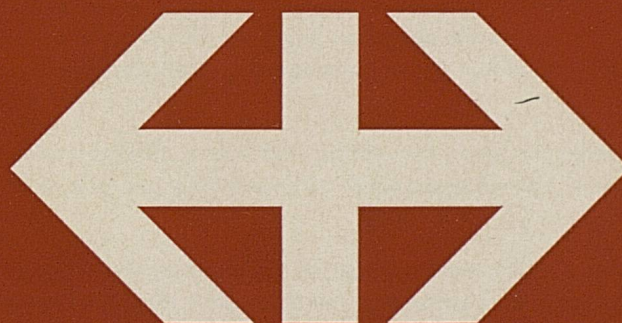
1930



1895



1972



1938

