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

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1974)

**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 1974

**Autor:** Meier, R. / Schärer, A.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-676160

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 14.07.2025

**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 1974

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 pour 1974.

Le *compte de l'exercice* fait apparaître un solde passif de 234 millions de francs, chiffre sans précédent depuis 1944, année de l'assainissement des finances de l'entreprise. Les charges n'ont pu être couvertes que dans la proportion de 92 pour cent. Le déficit prévu initialement – 105 millions de francs – est dépassé de 129 millions. Jamais l'écart entre les prévisions et les résultats n'avait été aussi considérable. Cette dégradation est imputable d'une part au fait que les produits sont en retrait de 39 millions de francs (1,5%) sur le montant escompté, d'autre part à un surcroît de dépenses de 90 millions (3,4%). Ces dernières années, sous l'effet d'un renchérissement en constante progression, le poids des charges a régulièrement excédé les estimations. Il est en revanche peu ordinaire d'avoir des recettes inférieures au budget. Ce phénomène s'explique par le recul du trafic, qui s'est manifesté surtout dans le second semestre.

Les *voyageurs* transportés ont été au nombre de 219,6 millions. La diminution de 1,9 pour cent d'un exercice à l'autre provient en particulier de ce qu'il y a eu 4,2 pour cent de voyageurs isolés en moins. Les ventes d'abonnements de parcours, poursuivant le repli amorcé ces dernières années, ont encore fléchi de 1,6 pour cent. Le trafic touristique et les déplacements d'affaires se sont en revanche développés (+19,7%). Il n'en demeure pas moins que les prestations de transport exprimées en kilomètres-voyageurs ont baissé de 1,3 pour cent. Quant aux produits de ce secteur, les aménagements tarifaires – prévus d'abord pour le début de novembre 1973 et que vous avez fait reporter au 1er février 1974 – les ont certes améliorés de 66,3 millions de francs (8,8%), si bien qu'ils s'inscrivent à 822,7 millions, mais il s'en faut de 7,3 millions (0,9%) qu'ils n'atteignent le chiffre budgétisé.

Du côté des *marchandises*, le revirement a été plus prononcé. Le volume des transports, soit 46,2 millions de tonnes, est en diminution de 3 pour cent par rapport à 1973 et les recettes, malgré le relèvement des tarifs des envois de détail du 1er février 1974, se sont amoindries de 2,4 pour cent, retombant ainsi à 1227,5 millions de francs. Soixante-quinze millions et demi de francs (5,8%) de plus auraient été nécessaires pour atteindre la somme escomptée. Alors que les résultats du premier semestre étaient encore satisfaisants, ceux de la seconde moitié de l'exercice reflètent nettement les vicissitudes de la conjoncture. A partir du mois d'août, tant les tonnages que les montants encaissés sont restés bien en dessous des chiffres correspondants de 1973. Trois facteurs essentiels sont entrés en jeu. En premier lieu, le ralentissement de l'activité économique a provoqué une baisse générale de la demande. Puis les camionneurs, qui disposent aussi d'un excédent de capacité, font au rail une concurrence plus acharnée. Enfin, la situation monétaire entraîne pour les expéditeurs étrangers une hausse des prix de transport qui les incite à acheminer leurs envois internationaux par des lignes contournant la Suisse.

La *somme des produits,* qui comprend, outre les recettes de transport des secteurs voyageurs et marchandises, les produits divers et l'indemnité compensatrice des charges de service public, s'est encore accrue de 126 millions de francs ou 5,2 pour cent, passant ainsi à 2526,8 millions de francs. Elle n'a cependant pas suivi le mouvement des *charges,* qui se sont alourdies dans l'ensemble de 267,5 millions de francs ou 10,7 pour cent. Plus de la moitié de ce montant recouvre des frais de personnel (149,1 millions), dus avant tout à la compensation intégrale de la forte augmentation du coût de la vie. A ce propos, le conseil d'administration tient à rappeler que la direction n'a pour ainsi dire aucune prise sur les salaires et les charges sociales, qui constituent près des deux tiers de l'ensemble des dépenses. En raison de la hausse des prix du matériel consécutive à la pénurie de matières premières, les «dépenses de choses» ont progressé de 54,4 millions de francs. Les amortissements et intérêts ont fait un bond en avant de 64 millions de francs.

Pour la *couverture du déficit,* la réserve légale étant épuisée depuis 1973, il appartiendra à l'Assemblée fédérale de statuer en conformité de l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, qui exclut tout report à nouveau.

Si les tarifs des voyageurs et bagages et des envois de détail avaient pu être réajustés à la date prévue à l'origine et si l'indemnité compensatrice avait été relevée dans la mesure demandée, la perte, un peu moins forte, se serait établie à environ 200 millions de francs. La situation financière de l'entreprise, qui était déjà très instable depuis plusieurs années, s'est trouvée brusquement altérée par un revirement conjoncturel aussi accusé qu'imprévisible. L'appareil de production, après avoir été sollicité outre mesure pendant des années, a cessé de tourner à plein régime. Les nombreuses difficultés d'acheminement ont fait place à des excédents de capacité dans certains secteurs, ce qui nuit à un emploi judicieux du personnel. Etant donné que la *capacité* du réseau ne peut s'aligner que petit à petit, mais jamais entièrement, sur une demande décroissante, il est impossible de réaliser des économies allant de pair avec cette dernière. Au moment où le trafic décline, le chemin de fer éprouve au plus haut point l'inconvénient d'avoir des frais fixes élevés. Malgré une latitude aussi restreinte, le conseil d'administration et la direction générale ont pris pour 1975 une série de mesures d'urgence qui devraient faire économiser 40 à 50 millions sur le budget d'exploitation. De plus, avant d'ouvrir tout nouveau crédit, ils vont vouer une attention accrue à l'opportunité et à la justification économique de la dépense. D'autres dispositions du même ordre sont à l'étude. Dans les circonstances présentes, il importe également de reconsidérer la politique adoptée en matière de tarifs et d'investissements.

Dans le domaine des *tarifs,* le rattrapage du renchérissement par le biais du réajustement des prix était l'un des principaux volets d'une politique d'entreprise orientée vers l'équilibre économique. De nos jours, eu égard au repli de la demande et à l'âpreté de la concurrence, de nouvelles hausses de tarifs feraient planer une menace sur la production. Elles détourneraient bon nombre de transports vers une route déjà encombrée, ce qui se traduirait par une perte sèche pour le chemin de fer. Tout donne en outre à penser que de nouvelles majorations ne seraient plus compatibles avec l'état du marché. Une politique tarifaire souple doit avoir par conséquent pour but, du moins à court terme, la maximisation des recettes de transport et le maintien d'un trafic aussi abondant que possible.

Les Chemins de fer fédéraux ont procédé à une révision intermédiaire de leurs programme d'investissements et plan financier 1974–1980, afin de voir comment les événements vont se répercuter sur les résultats, sur ledit programme, sur les besoins de trésorerie et sur la planification en matière de personnel. Il apparaît d'ores et déjà que toutes les conditions de l'équilibre financier de l'entreprise ne seront pas réunies de sitôt.

L'*équilibre budgétaire* n'en demeure pas moins un objectif essentiel. Pour l'atteindre, les Chemins de fer fédéraux doivent renoncer plus que jamais à des réalisations pourtant souhaitables, afin de se limiter à l'essentiel. En particulier, la concentration de leur activité sur le trafic conforme à leur vocation – ce que l'on s'accorde à considérer comme judicieux – ainsi que d'autres *mesures relevant de la politique des transports* sont devenues inévitables et urgentes. Au demeurant, les CFF ne sauraient agir seuls dans ce domaine,

car la décision est du ressort des autorités. Les problèmes fondamentaux du trafic, que l'euphorie économique avait fait passer au second plan, ont été remis en évidence par la récession. Le conseil d'administration et la direction expriment l'espoir que la situation financière pénible de l'entreprise constituera un argument suffisant pour que l'indispensable politique des transports soit élaborée plus rapidement que prévu.

Etant donné que l'appareil de production du réseau n'est pas entièrement utilisé et que le recours aux fonds de tiers devra être développé en raison de l'importance du déficit, on pourrait être tenté d'opérer de larges coupes dans le budget d'investissements à long terme. Certes, des rectifications et des ajournements s'imposent, mais toute amputation de nature à compromettre les réalisations de longue haleine aurait de funestes conséquences. Il ne faut pas oublier qu'une légère reprise du trafic ferait renaître avec toute leur acuité les crises de capacité qui se manifestaient encore hier. Il importe donc de disposer, pour une période prolongée, des ressources financières nécessaires à la fois pour moderniser le réseau, afin qu'il soit prêt à faire face à une demande qui ne manquera pas de se réanimer, et pour promouvoir le chemin de fer, parce qu'il ménage les ressources en énergie, ce qui suffirait pour accroître son rôle dans l'appareil de transport de demain.

Le conseil d'administration et la direction générale comptent sur la compréhension des milieux ayant intérêt à ce que le *chemin de fer* soit *à la hauteur de sa tâche*; ils remercient tous les usagers qui ont honoré les CFF de leur confiance pendant l'exercice écoulé. Ils expriment aussi leur gratitude au personnel, qui s'est dépensé journellement pour assurer le fonctionnement de tous les rouages du vaste mécanisme de l'entreprise. Ils ne doutent pas que ces collaborateurs soient résolus et prêts à coopérer de manière constructive à la solution des nouveaux problèmes, qui prennent parfois un tour inhabituel.

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 que voici:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1974 sont approuvés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1974 est approuvée;
3. Le déficit de 234 114 012 francs sera comblé conformément à l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

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

Berne, le 24 avril 1975

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

Le président, Le secrétaire,

(Dr h. c. R. Meier) (Dr A. Schärer)