

Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1963

Autor(en): **Bringolf / Strauss**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1963)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676097>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

**Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses
à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1963**

(du 27 avril 1964)

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 pour l'exercice de 1963.

L'an dernier, la prospérité économique persistante a donné une nouvelle impulsion aux transports, dont l'essor ne se dément pas depuis un certain nombre d'années, surtout dans le trafic des marchandises. Certes, dans le secteur des voyageurs, la progression s'est quelque peu ralentie. Les CFF ont en effet transporté 241,6 millions de personnes, soit seulement 2% de plus qu'en 1962. Le rail a beaucoup moins profité du développement général du trafic que les autres moyens de transport. L'avance de 2% s'explique surtout par l'heureuse évolution du mouvement international des voyageurs, qui comprend aussi les déplacements des travailleurs étrangers en congé, et par celle des voyages individuels à l'intérieur de nos frontières. Mais la surexpansion économique a influé beaucoup plus sur le trafic des marchandises, dont le taux de croissance, de 6,2%, a même légèrement dépassé le chiffre de l'année précédente (5,5%). Le fait que le volume des transports ait pu atteindre 34,85 millions de tonnes est dû surtout à l'intense courant d'importations et aux gros transports de marchandises en transit. Les distances parcourues par les voyageurs s'étant allongées et les transports internationaux de marchandises ayant gagné en importance, les recettes se sont de nouveau accrues un peu plus rapidement que le trafic dans l'un et l'autre secteur. Les rentrées du service des voyageurs se sont élevées à 471,6 millions de francs, ce qui représente 19,3 millions de francs, ou 4,3%, de plus qu'en 1962. Le produit des transports de marchandises a augmenté de 52,4 millions de francs, ou 7,6%, et s'est établi à 736,7 millions de francs. Le montant global des recettes de transport, qui est de 1207,8 millions de francs, dépasse de 71,7 millions, ou 6,3%, celui de l'exercice antérieur. Si le total des produits a progressé de 92,5 millions de francs, il n'a cependant pas suivi la hausse des charges totales ordinaires, qui s'est chiffrée par 101,1 millions de francs. Aussi l'excédent des produits a-t-il reculé de 8,6 millions de francs, pour tomber à 49,2 millions de francs, contre 57,8 millions en 1962. Le fléchissement est encore beaucoup plus prononcé si l'on tient compte de toutes les dépenses extraordinaires. La hausse des frais de personnel qui est en perspective va rendre indispensables des mesures tarifaires propres à augmenter les recettes, même si le trafic continue à progresser.

Maintes fois, les situations particulières et, espérons-le, uniques qui se sont présentées en 1963 ont imposé une lourde tâche aux CFF. Au fond, on aurait pu, dans une large mesure, faire face à l'augmentation du trafic si les trains avaient été mieux occupés. Mais les sérieuses perturbations qui se sont produites dans le service de l'exploitation sont dues à des raisons d'un autre ordre. L'année a commencé par une longue période de froid intense. Des conditions atmosphériques exceptionnelles, et notamment des tourbillons de neige poudreuse, ont occasionné de nombreuses défections de véhicules moteurs, alors que les basses températures provoquaient des dommages aux voies par la formation de lentilles de glace. Pour 70 à 80 locomotives qui se trouvent normalement en révision et en réparation, il y en a eu jusqu'à 50% de plus qui ont été immobilisées dans les ateliers en janvier et en février 1963. La remise en état des moteurs s'est prolongée jusqu'à fin août, de sorte qu'au printemps et même pendant une partie de l'été, le trafic a dû être assuré avec un nombre réduit d'engins de traction.

Mais ces circonstances extraordinaires ont affecté davantage la route et la navigation, de sorte que le chemin de fer a dû bien souvent se charger de services qui auraient incombé à d'autres transporteurs. Dès le milieu de janvier, la navigation rhénane a été entièrement paralysée, après avoir été entravée les mois précédents par les basses eaux. Quand bien même une partie des transports ont été confiés au train au lieu du bateau, l'arrêt complet de la circulation sur le Rhin a provoqué une accumulation de marchandises qui devaient être évacuées. Un premier déferlement s'est produit lorsque la navigation a repris, le 10 mars 1963. Alors que, malgré tous les obstacles, le trafic ferroviaire s'était encore déroulé normalement de janvier à mars, les premières difficultés sont apparues au deuxième trimestre, quand sont parvenus à Bâle des arrivages représentant environ 800 000 tonnes brutes supplémentaires, ce qui correspond à 30 000 wagons bien chargés, ou 400 wagons de plus par jour. Ces arrivages se composaient en grande partie de carburants et de combustibles liquides, dont les réexpéditions par le rail se sont accrues de 314 000 tonnes au cours du deuxième trimestre et ont ainsi plus ou moins doublé. Ce phénomène peut s'expliquer par la crainte des importateurs de ne pouvoir reconstituer avant l'automne 1963, ou du moins aux prix d'été, leurs approvisionnements fortement réduits, comme aussi par l'ordre qui leur a été donné de compléter leurs stocks obligatoires dans les plus brefs délais. Si ces transports avaient été répartis plus uniformément – au quatrième trimestre, les importations d'huile de chauffage ont baissé de moitié par rapport à celles du deuxième trimestre –, la tâche des Chemins de fer fédéraux aurait été singulièrement allégée. Au moment où la situation était la plus critique à Bâle, force a été de décréter des interdictions d'accepter des marchandises; dans l'espace de trois semaines, en effet, il fallait assurer le trafic de Pâques et de la Foire d'échantillons, ainsi que les transports massifs d'Italiens se rendant dans leur pays pour les élections, ce qui nécessitait au total 900 trains spéciaux. Les difficultés de réexpédition au départ de Bâle étaient encore accrues par les stationnements prolongés dans les gares frontières et par le fait qu'assez souvent il arrivait plus de trains au nord qu'il n'en partait par le sud.

Sans tarder, la direction des Chemins de fer fédéraux a pris résolument toute une série de mesures d'organisation en vue de parer aux difficultés qui s'amoncelaient. La suppression de trains de marchandises régionaux insuffisamment chargés, le

V

Photo ci-contre: La ville de Schaffhouse et ses installations ferroviaires (en haut à gauche, l'emplacement du triage et de la gare aux marchandises, en cours de construction)

report de certaines expéditions sur les heures de nuit et la location de quinze locomotives du Chemin de fer fédéral allemand ont permis de disposer de nouveaux véhicules moteurs pour les transports au départ de Bâle. En tant que pays de transit dont les frontières nord et sud ne sont distantes que de 300 kilomètres, la Suisse a tout intérêt à ce que les trains de passage puissent traverser rapidement son territoire et que leur composition soit modifiée le moins possible. C'est même la condition du succès des efforts entrepris par le service de la traction en vue d'accélérer la marche des convois. Un certain nombre de dispositions ont pu être prises sur le plan de l'exploitation avec les chemins de fer allemands et italiens pour simplifier la formation des trains dans les gares frontières, ce qui a permis de supprimer un grand nombre de manœuvres en cours de route. De plus, et c'est là un moyen qui s'est révélé efficace, on a établi des programmes d'acheminement avec les gros expéditeurs, dont les transports, groupés dans des trains-blocs, peuvent être exécutés aux moments les plus favorables. On a aussi fait les meilleures expériences avec le contingentement des expéditions massives pour l'Italie; d'après ce système, mis sur pied au cours de l'automne 1963, les arrivages sont réglés, au nord, sur les possibilités d'écoulement au sud, autrement dit sur le débit des gares de Chiasso, Luino et Domodossola. Au surplus, une commission a été constituée le 20 juillet 1963 aux fins de simplifier les opérations aux points de sortie méridionaux.

Toutes ces mesures ont permis, dès la fin de l'été, de dominer la situation, de normaliser le déroulement de l'exploitation et même, au troisième trimestre, d'accroître encore d'environ 10%, par rapport au deuxième trimestre, les quantités de marchandises enlevées à Bâle. Aucune interdiction d'importer n'a plus été édictée après le 9 septembre, ni de transiter après le 10 octobre. N'oublions cependant jamais qu'avec une moyenne journalière de 77 trains par kilomètre de ligne, le réseau des CFF connaît le trafic le plus dense de tous les chemins de fer qui lui sont comparables, et que ce chiffre ne peut pas être accru à volonté. Au demeurant, si le trafic des marchandises a progressé dans de tout autres proportions que les transports de voyageurs, il est en droit de revendiquer une plus forte part du potentiel de l'entreprise. Même si l'on cherche par tous les moyens à développer encore ce potentiel, que ce soit en formant des convois toujours mieux chargés ou en les faisant circuler à de plus grandes vitesses, à l'aide de puissants véhicules moteurs, il n'en sera pas moins indispensable à la longue de réduire quelque peu le nombre des trains de voyageurs les plus mal fréquentés et d'un très mauvais rendement, tout en maintenant un service satisfaisant qui réponde aux exigences de l'heure.

Au moment d'établir des projets et de fixer la politique des investissements, il s'agit d'abord de tirer des disponibilités le parti le plus profitable. Le développement systématique des installations fixes qui est en cours et le remplacement du matériel roulant ne visent pas qu'à supprimer les goulets actuels; ils ont aussi pour but de rationaliser l'entreprise et d'appliquer toutes les réformes qu'imposent les progrès de la technique et l'évolution économique.

La direction et le personnel des Chemins de fer fédéraux ont derrière eux une année qui, plus qu'aucune autre, a exigé de tous un travail acharné et mis les nerfs de chacun à rude épreuve. Il n'est pas un agent qui ne se soit efforcé de faire face à la situation, même en sacrifiant souvent une bonne partie de ses jours de repos et de ses loisirs. Que cet effort collectif ait triomphé de toutes les difficultés, c'est là le plus beau titre de gloire des cheminots de tout grade. Le Conseil d'administration remercie la direction de l'entreprise, ainsi que tous ses collaborateurs et collaboratrices, du dévouement dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de leur devoir. Ses remerciements s'adressent aussi à tous les usagers du rail, aux organisateurs de voyages, aux expéditeurs de marchandises et aux maisons d'expédition, pour la grande compréhension dont ils ont fait preuve face à des circonstances et à des difficultés exceptionnelles. Mais sa gratitude va aussi tout spécialement à la clientèle, qui par sa collaboration active et loyale, a contribué pour une large part à rétablir la bonne marche du trafic. Tous les obstacles ne sont pas encore franchis. Les Chemins de fer fédéraux savent que l'Exposition nationale suisse leur vaudra des tâches nouvelles et extraordinaires, mais ils espèrent en venir à bout grâce aux minutieux préparatifs qu'ils ont entrepris et au bon vouloir des usagers du rail.

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

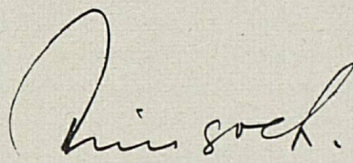
- 1° Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1963 sont adoptés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1963 est approuvée.
- 3° Après attribution de 8 millions de francs à la réserve légale et versement d'un intérêt de 4% (16 millions de francs) sur le capital de dotation, le solde actif de 1 731 460 francs est porté à compte nouveau.

Berne, le 27 avril 1964.

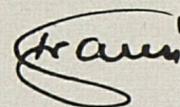
Pour le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Bringolf)



(Strauss)