

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1969)

**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 1969

**Autor:** Fischer / Britt

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676159>

### **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:** 18.10.2024

**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 1969**

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 concernant l'exercice 1969.

L'an dernier, le trafic voyageurs a été plus animé qu'en 1968. Le nombre des personnes transportées par les soins de notre entreprise s'est en effet accru de 4,2 millions, ou 1,9 %, passant ainsi à 231,2 millions. Le total des voyageurs-kilomètres a même augmenté de 3 %, par suite de l'allongement du parcours moyen. Ce volume de trafic est le plus fort qui ait jamais été enregistré, abstraction faite de 1964, année de l'Exposition nationale. La progression, qui s'est manifestée presque exclusivement dans la seconde moitié de l'exercice, a été due en particulier à l'essor des voyages individuels et internationaux et à la vogue de l'abonnement pour demi-billets, depuis qu'il est délivré à prix très réduit aux personnes âgées. En revanche, l'intérêt pour l'abonnement général et l'abonnement de réseau a encore fléchi. Quant à la vente des abonnements pour courses journalières, destinés aux travailleurs et aux écoliers, elle a plafonné malgré des prix avantageux. Les transports de voitures à travers les tunnels alpins, qui avaient diminué de 20 % en 1968, alors que le tunnel routier du San Bernardino venait d'être ouvert à la circulation, amorcent maintenant une lente reprise. Les recettes de l'ensemble du trafic voyageurs se sont accrues de 10,3 %, mais il ne faut pas oublier que tous les tarifs, y compris ceux des bagages, avaient été relevés le 1<sup>er</sup> novembre 1968.

Dans les transports de marchandises, le cap des 40 millions de tonnes a été doublé pour la première fois, la progression étant de 2,9 millions de tonnes ou 7,2 %. Selon les prévisions à moyen terme, le chiffre de 42,6 millions de tonnes n'aurait dû être atteint qu'après 1970. Des pointes mensuelles de quatre millions ont été notées en juillet et en octobre. Le trafic national s'est développé de 6,3 %, ce qui reflète la tendance générale du mouvement intérieur et des transports en relation avec le commerce extérieur. Fait unique, l'impulsion est venue de tous les groupes de marchandises, hormis le charbon dans le trafic suisse. Le transit a connu un taux de croissance encore remarquable de 10,2 %, qui l'a porté à 10,7 millions de tonnes. Le service des transcontainers a pris un bon départ. Le nombre de ces cadres qui ont traversé le pays en charge est passé de 4500 en 1968 à 20 000 en 1969. Les recettes marchandises sont en hausse de 10,6 %. Toute comparaison avec l'exercice antérieur doit cependant tenir compte du fait que les tarifs ont été aménagés en fonction des prix de revient le 1<sup>er</sup> janvier 1969.

La somme des produits s'est élevée d'une année à l'autre de 165,9 millions de francs ou 10,5 %, atteignant ainsi 1744,4 millions. Les charges ordinaires, en augmentation de 129,4 millions de francs ou 8,1 %, s'inscrivent à 1723,5 millions. Dans cette différence, 75,4 millions de francs concernent le personnel, 38,2 millions le matériel, 9,8 millions les frais de capitaux et 6 millions les amortissements. En fait de charge extraordinaire, il y a lieu de mentionner les 20 millions de francs prévus pour l'amélioration des installations rail-route, c'est-à-dire exclusivement pour la participation à la suppression de passages à niveau. Sans un tel appoint, les CFF n'auraient plus disposé à cet effet que de 5,7 millions de francs au 31 décembre, les contributions allouées dans le cours de l'exercice s'étant montées à 14,8 millions.

Le compte de profits et pertes se solde par un modique excédent de 0,9 million de francs, qui succède à un déficit de 15,6 millions. L'amélioration du résultat est dès lors de 16,5 millions de francs comparativement à 1968.

Malgré l'accroissement du trafic et la note relativement favorable sur laquelle s'achève l'exercice comptable, l'assiette financière de l'entreprise n'est rien moins que solide. Les dépenses de personnel et de matériel, tout comme les frais de capitaux, sont toujours en hausse. Le réseau d'autoroutes prend corps, ce qui rend la concurrence de plus en plus âpre dans les transports à grande distance. Le marché imposant des limites à l'ajustement des tarifs, le fardeau des charges en faveur de l'économie générale devient de plus en plus pesant. C'est pourquoi nous avons estimé devoir vous adresser, le 28 avril 1969, une requête circonstanciée tendant à ce que les CFF soient indemnisés en conformité de la loi sur les chemins de fer de 1957 pour les prestations qu'ils continuent de fournir en faveur de la collectivité sans dédommagement particulier. L'étude de ces charges à partir des comptes de frais de transport établis depuis dix-sept ans révèle que pour les deux branches les plus typiques du service public, c'est-à-dire le trafic professionnel et scolaire, d'une part, l'acheminement des envois de détail, de l'autre, les déficits sont considérables. En gros, la moitié des usagers disposent d'abonnements de parcours pour courses journalières, mais ces titres de transport procurent à peine plus d'un dixième des recettes voyageurs. Un relèvement sensible du prix des abonnements encouragerait l'exode vers le véhicule individuel, ce qui contribuerait à l'encombrement des rues dans les agglomérations. Quant au trafic de détail, qui exige une main-d'œuvre abondante, il est, par rapport à l'ensemble du mouvement, beaucoup plus fort pour les CFF que pour les réseaux des pays voisins. Les trois quarts des expéditions et des arrivages se concentrent en outre sur 20 % seulement des gares ouvertes à cette catégorie de transport. Par conséquent, 80 % des gares, soit 540, se partagent le dernier quart, dont les 360 000 tonnes, constituées par plus de trois millions d'envois, ne représentent même pas 1 % du volume total des marchandises confiées au rail. Une amputation massive ou un renchérissement prononcé de ces prestations seraient surtout préjudiciables aux activités qui s'exercent dans les régions écartées, les plus touchées étant alors les entreprises artisanales, petites et moyennes, ainsi que l'agriculture. Il s'en faut de beaucoup que les deux trafics considérés ne couvrent leurs frais. Selon la requête, le déficit est de 87 millions de francs pour les abonnements de travailleurs et d'écoliers, de 196 millions pour les envois de détail, mais comme certains frais subsisteraient même si ces deux facteurs négatifs étaient éliminés, et vu que le trafic de détail stimule indirectement les transports par wagons complets, nous avons ramené le montant de l'indemnité à 109 millions de francs, ce qui correspond à quelque 7 % des recettes de transport de 1969. Une telle indemnité ne saurait être assimilée à une subvention, puisqu'elle est destinée à combler une marge de couverture insuffisante pour des services concrets qui sont imposés au chemin de fer. Le droit à cette compensation, qui est reconnu par la loi sur les chemins de fer depuis plus de dix ans, peut être traduit dans les faits avant même que ne soit élaborée la conception globale des transports. Les CFF, en déterminant d'après leur compte de frais de transport le coût de leurs prestations de service public, ont choisi une méthode qui se prêterait en tout temps à un ajustement de l'indemnité si une nouvelle répartition des tâches, un nouveau plan d'ensemble devaient modifier la portée de leur mission.

Dans une autre requête, datée du 28 octobre 1969, nous avons eu l'honneur d'exposer au Conseil fédéral comment nous envisageons le financement de la modernisation des Chemins de fer fédéraux au cours des années à venir. Nous partons de l'idée qu'un rôle important leur sera encore dévolu sur le marché de demain. Dans cette perspective, ils doivent poursuivre d'une manière conséquente leurs efforts de modernisation et de restructuration, ce qui suppose l'application méthodique d'un plan de longue haleine. L'entreprise ne pourra cependant se doter des équipements prévus au programme que si l'apport d'argent frais est assuré pour une durée suffisante. Ces besoins étant présentement de 200 millions de francs par an, un crédit-cadre d'environ deux milliards permettrait de prendre des dispositions pour plusieurs exercices. Il n'est toutefois pas encore possible de fixer le montant des tranches annuelles; il dépendra des besoins d'équipement et de la mesure dans laquelle ils pourront être satisfaits, si bien que la somme requise figurera dans le budget soumis chaque année à l'approbation du Conseil fédéral et du Parlement. Une partie de ce crédit-cadre devrait servir à relever le capital de dotation à intérêt variable, afin de maintenir entre les fonds propres et les fonds de tiers une relation compatible avec les principes d'une saine économie. Cette augmentation du capital propre de l'entreprise pourrait se faire par la conversion successive de dettes à intérêt fixe, jusqu'à ce qu'il corresponde à peu près au tiers des fonds étrangers, ce qui reviendrait à reconstituer la structure financière qui était déjà considérée comme justifiée et opportune en 1961.

Les Chemins de fer fédéraux doivent en outre disposer de ressources pour se pourvoir, partout où cela est possible, des moyens techniques permettant d'économiser de la main-d'œuvre. Or le tarissement du marché de l'emploi suscite constamment de nouveaux problèmes et rend toujours plus malaisé le recrutement du personnel nécessaire à la bonne marche de l'exploitation. Si l'entreprise a accompli des tours de force ces dernières années, elle n'en a pas moins éprouvé des soucis de personnel dus aux à-coups du service de l'exploitation, eux-mêmes souvent imputables à des événements extérieurs tels que les grèves survenues dans les pays environnants. Lorsque, de surcroît, celles-ci ont coïncidé avec des pointes de trafic, il en est résulté pour les agents une somme de désagréments et de contrariétés intolérable à la longue. C'est d'ailleurs sous cet angle qu'il faut considérer le malaise qui s'est fait jour parfois dans le personnel. Tout n'en est pas moins mis en œuvre pour assurer la marche régulière de l'exploitation et remédier aux encombrements par une planification appropriée des transports.

Le développement de la technologie et de la science, par sa rapidité et ses répercussions sur les conditions de vie et de travail, oblige aussi toute entreprise gérée selon des méthodes modernes à se préoccuper maintenant plus que jamais de concilier ses propres intérêts d'ordre économique et technique avec les besoins de ses collaborateurs. Pour les CFF, ce devoir social est d'autant plus contraignant que leurs structures subissent une profonde mutation qui doit déboucher sur le chemin de fer de l'avenir. Aussi la Direction générale est-elle intervenue pour faire analyser systématiquement tant la situation en elle-même que le comportement de l'agent en présence de l'évolution des conditions de travail. Elle entend poser les principes d'une politique de personnel qui permette à l'homme de conserver une attitude dynamique à l'égard de son activité et de l'entreprise.

Le Conseil d'administration remercie la direction et le personnel des Chemins de fer fédéraux suisses de leur zèle et de leur dévouement. Il exprime aussi sa gratitude à la clientèle, pour sa fidélité au rail. L'entreprise, grâce à ses bonnes relations avec les usagers, les organisateurs de voyages, les expéditeurs de marchandises et les maisons d'expédition, peut connaître au fur et à mesure les besoins de l'économie et 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'intention de l'Assemblée fédérale, les propositions suivantes:

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1969 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses durant l'exercice 1969 est approuvée;
3. Le solde actif de 929 773 francs est porté à compte nouveau.

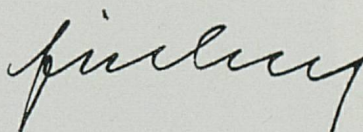
Veillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 28 avril 1970.

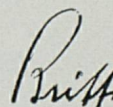
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



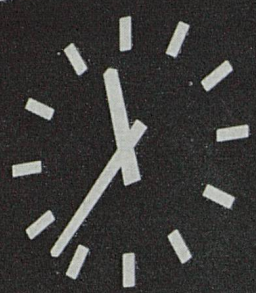
(Dr Fischer)



(Dr Britt)



**BAHN RAIL**  
BILLETTS TICKETS



11 37

Flug Flight	
LANDED	BA 910
LANDED	
LANDED	
LANDED	TK 970
LANDED	
LANDED	SR 650
LANDED	

AUTOPHON

