

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1965)

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 1965

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676162>

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: 02.04.2025

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 1965

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 1965.

Pour la première fois depuis plus de dix ans, les statistiques indiquent un recul du nombre des voyageurs. Ce fléchissement n'a pas seulement pour cause la disparition du trafic supplémentaire occasionné par l'EXPO durant les mois d'été 1964, car le chiffre des personnes transportées, 238,5 millions, a même été de 1,3% moins élevé qu'en 1963. Il faut voir là une diminution légère, quoique générale, de la demande, alors que les autres transporteurs enregistrent un accroissement ininterrompu du trafic. Les recettes-voyageurs n'en ont pas moins passé à 511 millions de francs, ce qui fait 2,5% de plus que l'année précédente; ce résultat n'a été possible que grâce aux relèvements de tarif entrés en vigueur le 1^{er} novembre 1964.

Dans le trafic des marchandises, les quantités transportées ont encore augmenté de 3,9%, pour atteindre le chiffre record de 37,9 millions de tonnes. Néanmoins, la progression accuse un net ralentissement. Les recettes, qui ont été de 772,4 millions, ne se sont plus accrues que de 2,2%. Cette amélioration est due à l'adaptation des tarifs des envois de détail – datant elle aussi du 1^{er} novembre 1964 –, quand bien même on constate une légère baisse du tonnage dans ce secteur. Si le trafic Suisse-étranger et les transports intérieurs marquent le pas, le transit international est en pleine reprise; il n'en a pas moins pu être assuré méthodiquement et sans que se produisent des embouteillages ou que les installations soient surchargées.

Ces dernières années, nous avons à maintes reprises relevé que la situation financière des Chemins de fer fédéraux se dégradait rapidement. Depuis l'exercice de 1961, le plus brillant de tous pour les CFF, les produits totaux ont certes continué d'augmenter en moyenne de 66 millions de francs par an, mais les charges ordinaires globales se sont accrues dans une proportion encore plus marquée. En dépit de toutes les mesures de rationalisation, qui ont eu d'excellents effets, ces charges ont fait un bond de 89 millions de francs en moyenne, dont près des deux tiers concernent les dépenses pour le personnel. L'excédent des produits s'est ainsi amenuisé de 23 millions de francs en moyenne. De 94,9 millions qu'il était en 1961, il est tombé à 2,2 millions en 1965.

L'excédent des produits sert en premier lieu à couvrir les charges extraordinaires dépendant du résultat des comptes. Ces charges comprennent les réserves et les provisions, qui n'ont cessé de diminuer ces dernières années. Alors qu'en 1961 elles atteignaient 67 millions de francs, y compris les amortissements non prescrits, elles n'étaient plus que de 2 millions en 1965. Inversement, les prélèvements sur les réserves et les provisions ont passé de 8,2 millions en 1961 à 22,4 millions en 1965.

Il faut s'attendre à une nouvelle altération du compte de résultats à l'avenir. L'augmentation du trafic ne saurait procurer d'abondantes recettes en plus. Dans le service des voyageurs, il n'est guère probable que les rentrées de 1965 seront dépassées; dans le trafic des marchandises, en revanche, l'amélioration pourrait se poursuivre, à un rythme plus lent, malgré la concurrence plus âpre des autres moyens de transport. Au chapitre des charges, les amortissements et les intérêts pèseront sans doute d'un poids plus lourd, car la valeur des immeubles et des installations, et, par là-même, les besoins en capitaux continueront à croître au fur et à mesure que seront exécutés les programmes d'extension, de renouvellement et de rationalisation à long terme. Comme ce fut le cas jusqu'ici, une nouvelle poussée de renchérissement affecterait principalement les dépenses pour le personnel, qui se ressentiraient au surplus d'une réduction de l'horaire des agents assujettis à la loi sur la durée du travail.

Il va de soi que les Chemins de fer fédéraux continueront à s'intéresser à toutes les possibilités d'intensifier la productivité et qu'ils en feront pleinement bénéficier l'entreprise. Ils n'en seront pas moins tenus, ces prochaines années, de procéder à des majorations de tarif qui leur permettront de mieux adapter leurs prix aux frais, par la voie d'une réforme structurelle; ils devront aussi envisager de concentrer leurs prestations, afin de les mettre en harmonie avec l'évolution de la demande et les horaires de travail appliqués dans les différentes branches de l'économie. Il est probable que ces problèmes seront particulièrement difficiles à résoudre sur les lignes faiblement fréquentées. C'est pourquoi le Conseil d'administration et la Direction suivent anxieusement un développement qui risque d'aboutir à l'incorporation, dans le réseau des CFF, d'un nombre assez élevé de chemins de fer secondaires et de lignes déficitaires.

