

Zeitschrift:	Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber:	Chemins de fer fédéraux suisses
Band:	- (1961)
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 1961
Autor:	Stadler / Strauss
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-676108

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: 23.12.2025

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 1961 (du 27 avril 1962)

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 1961.

La situation économique florissante, l'intense mouvement des marchandises et l'engouement général pour les voyages ont valu aux Chemins de fer fédéraux un trafic sans précédent. Tout en ayant la satisfaction de vous annoncer de nouveaux chiffres records dans le service des voyageurs et le trafic des marchandises, nous vous présentons les meilleurs résultats financiers que l'entreprise ait jamais enregistrés. Certes, le chemin de fer n'a pas vu son activité progresser dans la même mesure que d'autres moyens de transport; toutefois, par moments et par endroits, les pointes de trafic ont pris une ampleur telle que certaines installations ont été utilisées jusqu'à la limite de leur capacité. Grâce à la position centrale de notre pays, le service des voyageurs est de plus en plus stimulé par le trafic international et, en particulier, par les fréquents déplacements de travailleurs étrangers. Durant l'exercice, les CFF ont transporté 231,5 millions de voyageurs, ou 2,6% de plus qu'en 1960. Pour sa part et alors que le trafic intérieur restait plus ou moins stationnaire, le trafic de transit et des importations a enregistré une forte avance, qui a entraîné les transports de marchandises vers de nouveaux sommets. L'ensemble du trafic des marchandises a passé d'une année à l'autre de 29,6 à 31,1 millions de tonnes, ce qui représente une nouvelle progression de 1,5 million de tonnes, (4,9%). L'allongement des distances parcourues a encore accentué l'accroissement des prestations de trafic; exprimées en voyageurs-kilomètres et en tonnes-kilomètres, celles-ci ont en effet augmenté de 5,6% pour les personnes et de 6,9% pour les marchandises.

L'essor du trafic se reflète, amplifié, dans les recettes de transport. Pour la première fois, ces recettes ont franchi le cap du milliard. Pour les voyageurs, elles se chiffrent par 423,3 millions de francs et sont ainsi de 30,6 millions de francs, ou 7,8%, supérieures à celles de 1960. Pour l'ensemble du trafic des marchandises, elles se montent à 632,5 millions de francs et l'emportent de 32,8 millions de francs, soit 5,5%, sur les résultats de l'exercice précédent. Les recettes de transport proviennent pour 40,1% du mouvement des voyageurs et pour 59,9% de l'ensemble du trafic des marchandises. Le produit total du compte de résultats — qui comprend le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes — atteint 1169,7 millions de francs, autrement dit 75,1 millions de francs de plus qu'en 1960. Il est vrai que la charge ordinaire a augmenté, elle aussi, de 72,4 millions de francs, pour passer à 1068,8 millions.

A la lumière de ces chiffres, il peut être intéressant de jeter un coup d'œil sur l'évolution du trafic depuis la fin de la dernière guerre mondiale. Pendant cette période, le mouvement ascendant n'a été interrompu que par un petit nombre de fléchissements. Dans le service des voyageurs, l'augmentation annuelle a été en moyenne de 1,67 million de personnes, ou 0,8%, pendant les quinze années qui se sont écoulées entre 1946 et 1961. L'ensemble du trafic des marchandises se caractérise par une progression beaucoup plus marquée, puisqu'elle est en moyenne d'environ un million de tonnes, ou 5,6%, par année. Avec ses chiffres inégalés, le trafic de 1961 est deux fois et demie plus élevé que celui de 1938.

Sous l'impression encore récente de la crise économique mondiale et du recul du trafic consécutif à la guerre, personne n'aurait pu prévoir jadis un tel redressement. Mais les mesures qu'ont prises les CFF et l'importance de leurs crédits de construction témoignent de la volonté de l'entreprise de s'adapter à l'évolution du trafic. Au cours des quinze dernières années, ce ne sont pas moins de 2,5 milliards de francs qui ont été consacrés aux travaux. Des installations de gare et de station ont été agrandies et modernisées, le potentiel des lignes a été développé et le parc des véhicules considérablement augmenté, en même temps que la qualité du matériel était améliorée. Concurrentement, des mesures d'organisation n'ont cessé d'accroître le rendement, de sorte que là où elles se sont révélées efficaces, on a pu faire l'économie de coûteux ouvrages de longue haleine. Des moyens de travail plus modernes ont été adoptés pour éléver la productivité, et certains processus ont été mécanisés et automatisés.

Dans le cadre de cette évolution et de ces innovations, de nombreuses mesures ont été prises en matière de tarifs. La politique tarifaire ne s'est pas bornée à procurer aux CFF les recettes dont ils ont besoin pour couvrir l'ensemble de leurs dépenses; partant des enseignements fournis par le compte des frais tenu depuis 1951, elle a aussi permis à l'entreprise de canaliser davantage les transports. C'est ainsi que des tarifs-marchandises mieux adaptés aux frais doivent attirer le trafic lourd par wagons complets, qui est plus intéressant du point de vue de l'exploitation et qui, par définition, convient mieux au transport ferroviaire.

La révision tarifaire du 1^{er} janvier 1952 et surtout celle du 1^{er} janvier 1962 sont parties de là, car elles favorisent toutes deux les transports de fort tonnage et relèvent les taxes pour les chargements moins lourds. Il n'a en revanche pas encore été possible d'établir des tarifs couvrant les frais du trafic de détail. Dans le service des voyageurs, des réformes tarifaires ont été opérées en 1948, 1952 et 1959; en même temps qu'elles adaptaient les taux à l'accroissement des dépenses et qu'elles tenaient compte de la structure des frais et des conditions du marché, elles ont permis diverses simplifications et accéléré ainsi l'établissement, la vente, le décompte et le contrôle des billets.

De la sorte, et sous l'empire de la loi sur les Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944, la politique des investissements et des tarifs est parvenue, ces quinze dernières années, à faire face à l'évolution de la situation et aux besoins croissants de l'entreprise. Cette loi a constitué certes une solide base juridique pour les CFF; mais elle procédait de l'idée, non confirmée par les faits, que l'équipement des chemins de fer était achevé et qu'ils cessaient de se développer. Tant qu'il y avait encore des réserves provenant d'amortissements, il n'était pas difficile d'appliquer l'article 18, selon lequel les Chemins de fer fédéraux pouvaient disposer au plus des ressources provenant des amortissements industriels pour leurs acquisitions et leurs constructions. Mais, en raison du fort développement des transports et de la prospérité économique, de nombreux travaux d'extension ont été et sont encore indispensables; aussi de nouvelles mesures et une réglementation plus réaliste du financement des constructions s'imposent-elles. Les Chambres fédérales, qui ont fait preuve d'une compréhension méritoire à l'égard des besoins financiers de l'entreprise, ont voté durant l'exercice une révision partielle de la loi sur les CFF. Le régime entrant en vigueur le 1^{er} mai 1962, après l'expiration du délai d'opposition, permet de porter le capital de dotation de 400 à 800 millions de francs, d'assouplir les clauses sur la constitution de réserves et d'abroger la limitation des investissements. La voie est donc ouverte pour une politique de financement des travaux à la fois libérale et durable. Il va de soi cependant que dans tous les cas où ne jouent pas des considérations d'exploitation et de sécurité et où il n'est pas nécessaire de réaliser un programme à long terme imposé par les exigences actuelles, les Chemins de fer fédéraux s'associent aux efforts que déploie le Conseil fédéral en vue de stabiliser l'emploi.

La possibilité d'augmenter la dette à intérêt fixe ne doit nullement éveiller l'opinion erronée que l'entreprise dispose de ressources illimitées pour exécuter tous les travaux demandés. Avec l'ancien article 18, le législateur voulait prévenir un nouveau surendettement des Chemins de fer fédéraux. Ce principe garde toute sa valeur. Le Conseil d'administration et la Direction savent combien la liberté recouvrée engage leur responsabilité. Comme auparavant, de nouvelles ressources ne peuvent être investies que là où elles permettent de faciliter ou d'améliorer l'exploitation, où elles créent la possibilité de faire face à un trafic sans cesse croissant et où elles sont ainsi assurées d'un rendement satisfaisant. C'est de cette manière seulement que les CFF retrouveront, avec le temps, la contre-valeur de leurs mises de fonds. Il ne sera d'ailleurs pas facile de connaître et de prévoir longtemps d'avance la voie à suivre. Il importe de plus en plus de coordonner judicieusement et pour de longues périodes tous les grands investissements consacrés au trafic. C'est seulement lorsqu'on aura certaines notions concrètes sur la desserte future de notre pays que les transporteurs courront moins le risque de faire des investissements inconsidérés et que les fonds disponibles permettront à chacun d'eux — donc aussi au chemin de fer — de développer rationnellement son équipement, selon la nature, les aptitudes spéciales et les avantages naturels qui lui sont propres. Comme par le passé, la politique de construction des Chemins de fer fédéraux visera non pas à épargner les disponibilités, mais à les concentrer sur l'essentiel et sur tous les travaux rentables, en mesure d'accroître réellement le potentiel de l'entreprise.

Bien que l'exercice se solde favorablement, il ne faut pas se leurrer: à longue échéance, le problème d'une coordination raisonnable des moyens de transport et de leur affectation selon leurs aptitudes techniques et économiques n'est nullement résolu.

L'an dernier, nous avons demandé à nos agents de faire montre d'une prudente réserve dans leurs revendications, afin de ne pas provoquer une hausse des frais de personnel que ne pourrait plus guère compenser

une augmentation des produits. Cette année-ci, nous voudrions nous adresser à la clientèle et la prier de prendre ses dispositions en temps voulu pour ses expéditions, de commander ses wagons et de remettre ses marchandises suffisamment tôt, d'effectuer des chargements rapides et compacts, comme aussi d'accélérer les opérations de déchargement; par là-même, elle contribuera pour sa part à lutter contre les pointes de trafic et à faciliter le mouvement fortement accru des transports. Le Conseil d'administration exprime ses remerciements à la clientèle, aux organisations de voyages et aux maisons d'expédition, qui ont si largement fait appel aux services de l'entreprise durant l'année écoulée.

Sa gratitude va aussi à la Direction, ainsi qu'aux fonctionnaires, employés et ouvriers. Dans des conditions souvent très difficiles, chacun a accompli sa lourde tâche avec le feu sacré qui continue de brûler au cœur de tout vrai cheminot.

En raison de l'important solde actif de 1961 (11 254 301 francs), on peut se demander si, en plus des 8 millions de francs versés à la réserve légale et des 16 millions de francs que représente l'intérêt complet du capital de dotation à 4%, il ne convient pas d'attribuer un montant supplémentaire à cette réserve. Nous voudrions toutefois nous en remettre à vous du soin de prendre une décision à ce sujet.

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

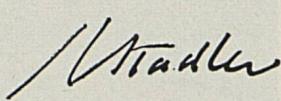
- 1° Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1961 sont adoptés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1961 est approuvée.

Berne, le 27 avril 1962

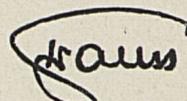
Pour le Conseil d'administration
des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



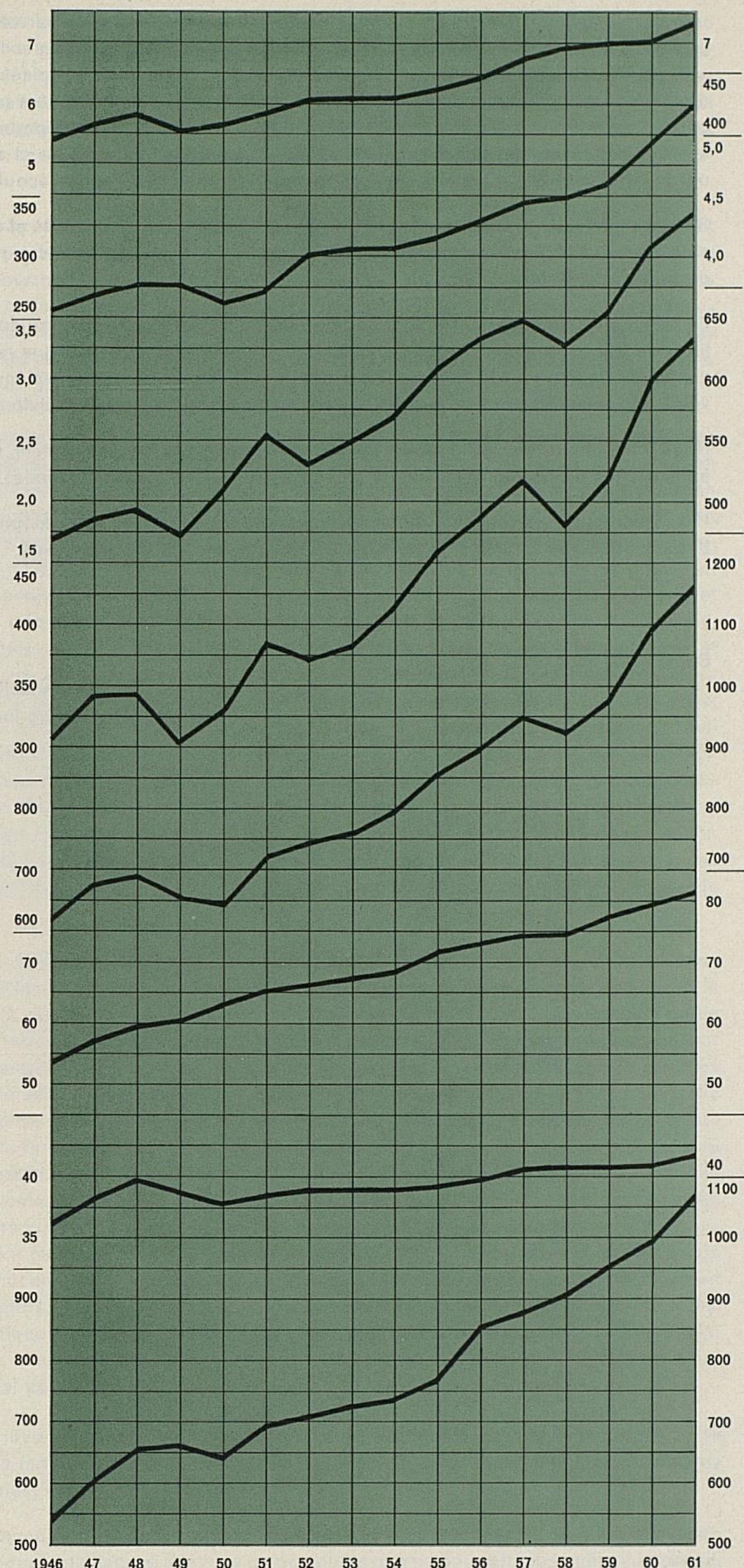
(Stadler)



(Strauss)

**Quelques courbes
montrant l'évolution des
Chemins de fer fédéraux**

Kilomètres-voyageurs
(milliards de km)



Recettes-voyageurs
(millions de fr.)

Kilomètres-tonnes
(milliards)

Recettes-marchandises
(millions de fr.)

Produit total
(millions de fr.)

Kilomètres-trains
(millions)

Effectif du personnel
(milliers d'agents)

Charge totale
(millions de fr.)