

<b>Zeitschrift:</b>	Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Herausgeber:</b>	Chemins de fer fédéraux suisses
<b>Band:</b>	- (1962)
<b>Artikel:</b>	Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1962
<b>Autor:</b>	Bringolf / Strauss
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-676273">https://doi.org/10.5169/seals-676273</a>

### 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 1962

(du 29 avril 1963)

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 1962.

Jusqu'en 1961, la prospérité économique persistante avait fait monter, d'année en année, aussi bien la courbe des transports de personnes et de marchandises que celle des résultats financiers. En 1962, le trafic a encore progressé, mais le résultat a baissé, les dépenses ayant augmenté plus rapidement que les recettes. Le nombre des voyageurs s'est encore accru de 2,4%, pour atteindre 237 millions, surtout en raison du développement du tourisme et du trafic international, qui englobe aussi les déplacements des travailleurs étrangers; mais, dans bien des cas, ces transports, dont la concentration provoque souvent de véritables pointes de trafic, grèvent lourdement le compte d'exploitation. Par ailleurs, l'essor économique se reflète surtout dans le fort accroissement des importations et du chargement en transit. Aussi le volume des transports de marchandises, encore en augmentation de 5,5% sur 1961, s'inscrit-il à 32,8 millions de tonnes. Les distances parcourues par les voyageurs s'étant allongées et les transports internationaux de marchandises ayant gagné en importance, l'avance des recettes est plus accentuée que celle du trafic dans l'un et l'autre secteur. Les rentrées du service-voyageurs se sont élevées à 452,3 millions de francs, ce qui représente 29 millions, ou 6,9%, de plus qu'en 1961. Quant au produit des transports de marchandises, il a augmenté de 51,3 millions de francs, ou 8,1%, si bien qu'il s'établit à 683,8 millions de francs. Le total des recettes de transport, qui est de 1136,1 millions de francs, dépasse de 80,3 millions, ou 7,6%, celui de l'exercice antérieur. Cette plus-value, si remarquable soit-elle, est toutefois éclipsée par l'aggravation des charges ordinaires, qui se chiffre par 126,6 millions de francs. Ainsi, après s'être amélioré pendant plusieurs années, l'excédent de recettes a diminué de 37,1 millions de francs, notamment à cause du surcroît de dépenses pour le personnel.

En raison du nouvel essor d'un trafic déjà considérable, le personnel, les installations et le matériel roulant ont été, par moments, mis à contribution jusqu'à la limite de leurs forces et de leur capacité. L'acheminement de 237 millions de voyageurs et de 32,8 millions de tonnes de marchandises a nécessité plus de 80 millions de trains-kilomètres, ce qui signifie, si l'on répartit cette prestation sur l'ensemble du réseau, que chaque kilomètre de ligne a été parcouru en moyenne par 77 trains par jour. Cette densité est, à l'heure actuelle, la plus élevée d'Europe. Les Chemins de fer fédéraux n'auraient jamais pu accomplir un tel tour de force si, mettant en œuvre toutes leurs ressources, ils n'avaient pas appliqué systématiquement depuis dix ans un programme de longue haleine, tant pour éliminer les goulets d'étranglement sur les lignes que pour renouveler et accroître leur matériel roulant. Sur notre réseau aux mailles serrées, de nombreux points de jonction créent pour l'exploitation de multiples sujétions qui sont toujours plus vivement ressenties lorsque surviennent des retards ou des perturbations. Pour empêcher que de telles irrégularités ne se répercutent dans des zones de plus en plus étendues, il sera indispensable de séparer davantage les courants de trafic et de les ordonner avec plus de clarté. D'un autre côté, la charge imposée au réseau, ainsi que la profusion de bonnes correspondances offertes aux voyageurs, vont peut-être nous obliger, dans un proche avenir, à envisager une nouvelle répartition du potentiel des lignes, du personnel et des véhicules moteurs qui tienne un peu mieux compte de l'expansion du trafic des marchandises. Il serait dès lors vain de croire que les nouveaux véhicules moteurs, qui sont livrés maintenant à une cadence accélérée, permettront d'augmenter le nombre des trains. Un tel espoir serait d'autant moins fondé que ces machines sont destinées à remplacer dès que possible les locomotives électriques les plus anciennes, devenues sujettes à de fréquentes avaries.

L'entreprise a obtenu des résultats particulièrement remarquables en matière de productivité. D'après les prestations d'exploitation et les heures de travail effectives, l'indice s'est amélioré de 73% de 1948 à 1962. En d'autres termes, l'an dernier, il a fallu seulement 0,6% d'heures de travail de plus pour des prestations d'exploitation de quelque 74% supérieures à celles qui avaient été enregistrées quatorze ans plus tôt. L'accroissement de la productivité est encore plus marqué en ce qui concerne les prestations du trafic, puisqu'il est de 93% pour la période considérée. Cela provient indubitablement du fait que le taux d'utilisation de l'appareil d'exploitation a pu être amélioré, voire porté à son niveau optimum, sans que les charges augmentent constamment à un rythme égal. Les nombreuses mesures d'organisation et de rationalisation, la modernisation de l'équipement et — *last but not least* — l'effort méritoire du personnel n'ont assurément pas été étrangers à ce résultat. Toutefois, comme nous l'avons déjà laissé entendre, l'accroissement de la productivité se heurte à des obstacles insurmontables sitôt atteint le degré d'utilisation optimum de l'appareil d'exploitation.

Ainsi qu'il ressort des budgets annuels, les Chemins de fer fédéraux s'efforcent non seulement d'appliquer les principes d'une saine gestion commerciale, mais encore de s'adapter aux exigences sans cesse accrues du trafic et aux progrès de la technique. Il leur serait malaisé d'avancer plus rapidement dans cette voie, car les cadres et le personnel sont

toujours fort absorbés par les travaux courants de l'exploitation. Par ailleurs, le recrutement de collaborateurs qualifiés rencontre de grandes difficultés. Dans un rapport antérieur, nous avons déjà montré la portée d'une politique d'investissements judicieuse et prévoyante, qui déterminera la marche et le potentiel de l'entreprise pour des dizaines d'années. Bien qu'il ne soit pas facile d'apprecier d'une manière sûre l'évolution du trafic si longtemps d'avance, les chemins de fer ne peuvent se passer de telles estimations. Toutes les études et prévisions font déjà apparaître la nécessité inéluctable de poursuivre le développement systématique des installations pour que l'entreprise reste à la hauteur de sa tâche, même dans un avenir relativement éloigné. Etant donné l'ampleur des travaux envisagés, les amortissements supplémentaires devront aussi être ajustés, dans les années à venir, à la hausse constante du coût de la construction. Seul leur relèvement permettra de maintenir dans le bilan une saine relation entre le capital propre et les fonds de tiers.

Tout en reconnaissant combien il importe de tirer des investissements un parti judicieux et conforme aux principes d'une saine économie, on ne saurait disposer à long terme sans repenser les tâches du «chemin de fer de demain». Ce n'est pas par un effet du hasard que la participation des transports à la prochaine exposition nationale s'inspirera de la doctrine qui veut que chaque moyen de transport soit utilisé au mieux, compte tenu de sa nature et de ses caractéristiques. Si les Chemins de fer fédéraux ont parfois mal supporté le poids du trafic au cours de l'exercice écoulé, cela provient pour une bonne part de ce que, depuis des décennies, des tâches leur sont imposées qui nuisent à une répartition judicieuse du trafic. Cette situation résulte en vérité du fait que certains tarifs ne couvrent pas assez leurs frais effectifs. Les administrations ferroviaires disposant maintenant de méthodes éprouvées pour calculer leurs prix de revient, on ne pourra pas leur refuser ce qui apparaît tout naturel pour les autres transporteurs ou les autres secteurs de l'économie, savoir une meilleure harmonisation des tarifs et des coûts effectifs, dans la mesure où l'exige le principe légal d'une saine gestion. Dans le même esprit, il faudra toujours tendre à l'égalité de traitement entre les divers moyens de transport.

De nos jours, les Chemins de fer fédéraux et leur importante mission suscitent un regain d'intérêt, ce dont il y a lieu de se féliciter. Notre pays et ceux qui l'entourent s'attendent que notre entreprise s'acquitte de manière satisfaisante de ses tâches nationales, comme aussi des fonctions internationales qui lui sont dévolues en raison de la position géographique de la Suisse. Nous devons dès lors penser davantage en Européens et reconnaître que maintes revendications régionales sont incompatibles avec l'intégration du trafic à l'échelon du continent.

Pour rester à la hauteur de la situation, les Chemins de fer fédéraux ont besoin du concours de tous. Ils souhaitent que leur personnel continue de fournir un travail consciencieux, témoignant d'une fierté professionnelle de bon aloi, et qu'il sache toujours modérer ses prétentions face à la hausse menaçante des charges. Le Conseil d'administration remercie la direction de l'entreprise, ainsi que tous ses collaborateurs et collaboratrices, du dévouement avec lequel ils ont accompli leur devoir et exécuté, dans des conditions souvent difficiles, un travail considérable. Ses remerciements s'adressent également à tous les usagers du rail, aux organisateurs de voyages, aux expéditeurs de marchandises et aux maisons d'expédition, pour la grande confiance dont ils ont encore honoré l'entreprise. Il saisit cette occasion pour les prier de tenir compte des limites momentanées de l'exploitation et de prendre leurs dispositions à temps, c'est-à-dire de commander les wagons et de remettre les marchandises assez tôt, comme aussi de les décharger rapidement, afin de faciliter et d'accélérer pour leur part un trafic qui a pris d'énormes proportions.

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:

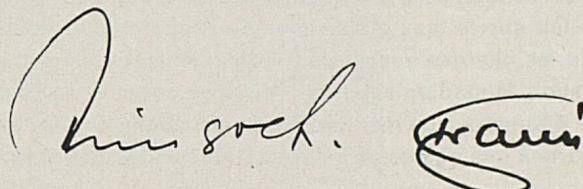
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1962 sont adoptés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1962 est approuvée.
3. Après attribution de 8 millions de francs à la réserve légale et versement d'un intérêt de 4% (16 millions de francs) sur le capital de dotation, le solde actif de 2 536 027 francs est porté à compte nouveau.

Berne, le 29 avril 1963

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

Le président,

Le secrétaire,



(Bringolf)

(Strauss)