

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1964)

**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 1964  
**Autor:** Bringolf / Britt  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676096>

### **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 1964**

(du 28 avril 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 1964.

En 1962, nous avons dû constater pour la première fois que l'accroissement ininterrompu du volume du trafic n'avait pas empêché une baisse du rendement de l'entreprise, les dépenses ayant augmenté plus rapidement que les recettes. Cette tendance, décelable aussi en 1963, s'est encore renforcée durant l'exercice envisagé. Malgré l'augmentation des transports de voyageurs et de marchandises, l'excédent des produits est allé en diminuant.

Le mouvement des voyageurs a subi l'influence de l'Exposition nationale suisse. En transportant 248,0 millions de personnes, ou 2,7% de plus que l'année précédente, les CFF ont atteint un nouveau sommet. Les taux d'accroissement ont été élevés pour les voyages individuels et en groupes à l'intérieur du pays. Pour sa part, le trafic international direct est demeuré stationnaire.

Les rentrées du service des voyageurs marquent une heureuse progression; elles ont en effet augmenté de 5,7% d'une année à l'autre, pour atteindre 498,4 millions de francs, soit près d'un demi-milliard de francs. Ce résultat est dû en tout premier lieu à l'EXPO, encore que le relèvement des tarifs appliqué le 1<sup>er</sup> novembre 1964 ait commencé à se faire quelque peu sentir durant l'exercice. De plus, les transports à grandes distances ont de nouveau gagné en importance. Enfin, l'amélioration des revenus s'est reflétée dans la faveur grandissante dont jouit la première classe de voiture.

Le trafic des marchandises a continué d'augmenter, pour passer à 36,45 millions de tonnes. A vrai dire, le coefficient de croissance, de 4,6%, a été moins élevé que l'année précédente. Une évolution du même ordre apparaît, plus accentuée encore, dans les recettes de transport, qui se sont montées à 755,7 millions de francs: sous l'effet du recul du transit, l'avance n'est en effet plus que de 2,6%. Or, il ne faut pas oublier que les tarifs des expéditions partielles ont été majorés le 1<sup>er</sup> novembre 1964 et que la taxe minimum par envoi a été quelque peu relevée. L'exercice s'est caractérisé par une assez forte extension des transports intérieurs de marchandises, en rapport principalement avec l'activité du bâtiment. En raison des difficultés auxquelles s'est heurtée la navigation rhénane (165 jours de basses eaux), les importations par le rail ont diminué de moitié; les chargements opérés dans les ports du Rhin ont fléchi de 10%. Alors que les exportations par chemin de fer progressaient encore, le trafic international de transit accusait une baisse, la première depuis 1958. Ce repli, en rapport avec la situation économique de l'Italie, a été de 1,4% pour l'ensemble de l'année et de 4,7% (300 000 tonnes) pour la période de récession allant de mars à décembre. Les transports internationaux par route marquent une légère croissance, tandis que le tonnage amené et enlevé par camion dans les gares frontières est toujours en recul depuis 1960.

Dans l'ensemble, les CFF ont été en mesure de s'assurer une partie des transports supplémentaires suscités par l'expansion économique. Il n'en est pas moins vrai que les autres transporteurs ont été les premiers à bénéficier de la situation. Il est heureux que cet important volume de trafic ait pu être acheminé normalement; les CFF en sont pour une bonne part redevables aux constructions et aux mesures d'organisation dont la réalisation s'échelonne au cours des années. C'est maintenant — pour ne citer que quelques exemples — que commencent à porter leurs fruits la régulation centrale des trains et des locomotives, la programmation des transports et la formation accrue de trains-blocs, la mise en service de nouveaux véhicules moteurs ou remorqués, la modernisation des installations de sécurité et la suppression des entraves à l'exploitation par l'extension de certaines gares et la pose de nouvelles doubles voies. Il n'en a pas moins fallu que chaque agent paie entièrement de sa personne pour que le chemin de fer puisse remplir sa mission même les jours où le trafic plafonnait.

Cette évolution n'est pas encore terminée. D'énormes tâches attendent encore une solution, que ce soit dans le domaine des travaux ou de l'exploitation. Les CFF poursuivent leurs efforts en vue de rationaliser les opérations et d'accroître la productivité. Cette politique s'impose d'autant plus que les mesures visant à lutter contre la surchauffe — à lui seul, le réseau national a renvoyé pour environ 25 millions de francs de constructions en 1964 —

Photo ci-contre: Train-navette Berne-Lucerne sur le parcours Entlebuch-Wolhusen



risquent d'entraîner un fléchissement du volume des transports. Comme il ne sera pas possible de neutraliser immédiatement une baisse éventuelle des recettes par une diminution correspondante des dépenses, il en résultera inmanquablement un nouveau recul du rendement. Les efforts qui sont tentés en vue de réduire encore la durée du travail contraignent l'entreprise à épuiser toutes les possibilités d'automatisation. Mais de telles mesures exigent de nouveaux investissements et une planification à long terme dans le domaine de l'exploitation et sur les plans technique et financier.

Ainsi que nous l'avons dit au début du présent rapport, il n'y a pas de parallélisme entre le rendement et l'accroissement du trafic. Certes, le total des produits a augmenté de 51,6 millions de francs et passé à 1403,3 millions, mais la somme des charges ordinaires a fait un bond de 83,2 millions et atteint 1385,7 millions. Ainsi, l'excédent des produits n'est plus que de 17,6 millions de francs, ce qui représente une régression de 31,6 millions de francs par rapport au chiffre de l'année précédente. Le nouvel accroissement des charges d'exploitation résulte principalement des modifications apportées au statut des fonctionnaires le 1<sup>er</sup> janvier 1964 (augmentation du salaire réel de 4 %, de l'indemnité de résidence dans les villes et de l'allocation pour enfants), de la révision de la classification au 1<sup>er</sup> avril 1963 et du versement, en décembre, d'une allocation unique de renchérissement de 2 ½ % pour 1964, selon l'arrêté du Conseil fédéral du 20 octobre 1964. Le gonflement des dépenses pour le personnel s'explique encore par la progression du nombre moyen des agents, y compris les apprentis et les candidats ouvriers d'exploitation; l'effectif a en effet augmenté de 600 unités, pour passer à 42 190 personnes.

Le bénéfice net de 1964, qui s'établit à 17,6 millions de francs, est en diminution de 5,6 millions par rapport au précédent. En réalité, la différence est beaucoup plus marquée. Le compte de résultats de 1963 contenait pour 70 millions de francs d'amortissements supplémentaires, de provisions et de réserves. Or, pour la première fois depuis dix ans, il n'est plus possible de prévoir de nouvelles affectations, abstraction faite d'un versement d'un million de francs à la réserve pour la couverture de gros dommages. Malheureusement aussi, la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route, qui sert principalement à financer la suppression de passages à niveau, s'en trouve frustrée. L'amortissement supplémentaire des immobilisations se chiffre encore par 35 millions de francs, alors qu'il figurait dans le budget de 1964 pour la totalité du montant découlant du mode de calcul en vigueur, soit 45 millions. C'est à la demande de la Confédération que cette somme a été ramenée à 35 millions, ce qui permet de verser un intérêt de 2 % sur le capital de dotation.

Nul ne conteste aujourd'hui l'importance du chemin de fer pour notre pays et le peuple suisse. La direction et le personnel, du haut en bas de l'échelle, mettront tout en œuvre pour justifier le crédit dont il jouit. Le Conseil d'administration exprime sa gratitude toute particulière à la direction et à l'ensemble des cheminots pour les efforts qu'ils ont déployés pendant l'année de l'EXPO. Il adresse aussi ses remerciements à tous les usagers du rail, aux organisateurs de voyages, aux expéditeurs de marchandises et aux maisons d'expédition pour leur fidélité au chemin de fer. Il leur sait gré d'avoir montré de la compréhension pour les adaptations tarifaires qui se sont révélées inévitables l'année dernière.

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 1964 sont adoptés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1964 est approuvée.
- 3° Après attribution de 8 millions de francs à la réserve légale et versement d'un intérêt de 2 % (10 millions de francs) sur le capital de dotation, le solde actif de 1 302 333 francs est porté à compte nouveau.

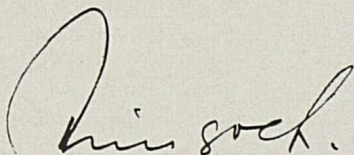
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 28 avril 1965.

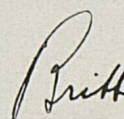
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Bringolf)



(Britt)