

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1967)

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 1967
Autor: Fischer / Britt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676100>

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: 18.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 1967.

Le trafic voyageurs a diminué. Les CFF ont en effet transporté, au cours de l'exercice, 226,1 millions de personnes, contre 236,1 millions un an auparavant. Le recul est de 4,2% et le nouveau chiffre rejoint à peu près celui de 1960 (225,8 millions). Cette contraction a eu pour causes essentielles le ralentissement de l'activité économique en Europe occidentale et en Suisse (qui s'est répercuté sur les effectifs de travailleurs étrangers), la médiocrité du mouvement touristique consécutive à l'instabilité de la situation internationale ainsi que la vogue de la voiture particulière et l'expansion de la navigation aérienne. Les produits du trafic voyageurs, c'est-à-dire des transports de personnes, de bagages et de véhicules automobiles accompagnés, ont baissé de 2,8 millions de francs (0,5%), pour retomber à 552,5 millions. La hausse partielle des tarifs intervenue au début de l'année n'a donc pas entièrement enrayé les pertes de recettes.

Le trafic marchandises – cette fois-ci sans les bagages ni les véhicules automobiles accompagnés – fait apparaître des améliorations quantitatives. En particulier sous l'impulsion du transit, le volume total des transports a progressé de 2,3%, si bien qu'il atteint le chiffre sans précédent de 38,58 millions de tonnes. Les produits s'inscrivent à 815,1 millions de francs, d'où, par rapport à 1966, une plus-value de 50,6 millions (6,6%), qui est due tant à l'accroissement du tonnage qu'aux aménagements tarifaires du 1^{er} janvier 1967.

La somme des produits, en augmentation de 66,6 millions de francs (4,5%), passe à 1544,2 millions, tandis que celle des charges ordinaires, alourdie de 47,9 millions (3,2%), s'établit à 1533,1 millions. Par bonheur, les recettes ont progressé plus rapidement et les dépenses plus lentement que ce n'avait été le cas de 1965 à 1966. Le surcroît de charges procède des postes personnel pour 27,2 millions de francs, frais de capitaux pour 13,8 millions, amortissements des immobilisations pour 8,4 millions. Les dépenses de matériel ont en revanche décreu de 1,5 million de francs.

Le compte de profits et pertes se solde par un petit bénéfice de 1,1 million de francs, alors que l'exercice de 1966 a laissé un déficit de 7,6 millions. Aux produits figurent à titre extraordinaire les 7,5 millions de francs que l'administration fédérale des douanes a payés, en vertu de la loi sur les chemins de fer, pour les prestations dont elle avait bénéficié de la part des CFF dans les années 1958 à 1966. Les pourparlers concernant l'évaluation de ces services n'ont abouti qu'en 1967. Les charges comprennent de même un montant de 10 millions de francs attribué à la réserve rail-route, parce qu'il était devenu urgent de disposer de nouvelles ressources pour la suppression de passages à niveau. Tandis que l'excédent d'exploitation a fait un bond en avant de 34 millions de francs, la charge nette du compte de profits et pertes a augmenté de 25,3 millions. Le résultat annuel s'est donc amélioré de 8,7 millions de francs. La montée de la charge nette est imputable en majeure partie au coût des amortissements, aux frais de capitaux et aux allocations de renchérissement versées aux retraités.

Le résultat relativement satisfaisant de l'exercice ne doit pas dissimuler la nécessité de faire un effort particulier pour assurer l'équilibre financier des Chemins de fer fédéraux. Voici à ce propos quelques chiffres illustrant l'évolution de ces dernières années:

	1955	1967	Augmentation en %
Prestations de trafic			
– voyageurs-kilomètres (en millions)	6 273	7 651	22
– tonnes-kilomètres (en millions)	3 059	5 561	82
Heures de travail (en milliers)	85 697	85 717	néant
Dépenses de personnel (en millions de fr.)	463,3	928,0	100
Dépenses de matériel, amortissements, frais de capitaux (en millions de fr.)	297,8	605,1	103
Produits de transport (en millions de fr.)	772,3	1 367,6	77
Indice des tarifs voyageurs	100	134	34
Indice des tarifs marchandises	100	113	13

Ce tableau montre clairement qu'il a été possible de faire face à un fort développement des transports de voyageurs et de marchandises avec un nombre d'heures de travail pour ainsi dire invariable. Malgré ce succès évident de la rationalisation, la marge bénéficiaire de l'entreprise n'a cessé de s'amenuiser, car les frais de personnel et les autres charges ont doublé. Des mesures de rationalisation ne suffiront donc pas pour consolider à long terme la situation financière.

Certes, les relèvements de prix ont influé sur les recettes, mais, eux non plus, n'ont pas empêché la marge bénéficiaire de se détériorer. Un nouvel ajustement des tarifs voyageurs et marchandises s'impose d'autant plus que la révision des traitements du personnel et celle des statuts de la caisse de pensions et de secours, dont s'occupe le parlement, entraîneront pour les Chemins de fer fédéraux, dès 1969, une dépense supplémentaire de 72 millions de francs par an. Bien que les indices des prix de transport soient en retrait sur le renchérissement, des considérations économiques et la présence de la concurrence limitent les possibilités de majoration. Il faut donc trouver les voies et moyens pour que l'entreprise puisse, à l'avenir comme par le passé, s'acquitter de ses obligations légales, administrer et exploiter son réseau selon les principes d'une saine économie, le maintenir en bon état d'entretien et l'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique.

Ces circonstances ramènent l'attention sur l'indemnité pour les prestations en faveur de l'économie générale. La loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer donne, à l'article 50, les précisions suivantes:

«Les prestations en faveur de l'économie générale découlent des obligations fondamentales qui confèrent aux chemins de fer leur caractère de services publics (obligation d'exploiter, d'observer des horaires, de transporter, et de fixer des tarifs) ainsi que des mesures relatives aux tarifs et à l'exploitation qui tiennent particulièrement compte des besoins économiques, sociaux et culturels, en tant qu'il s'agit de prestations qu'une exploitation selon des principes purement commerciaux ne permettrait pas d'assurer sans compensation correspondante.»

Pour les entreprises concessionnaires, la loi fixe les modalités de cette indemnité. Pour les Chemins de fer fédéraux, le Conseil fédéral a combiné la compensation avec le relèvement du capital de dotation intervenu en 1961 et avec la renonciation à un intérêt lorsque le rendement de l'exercice est insuffisant. Etant donné les fonds dont ils auront besoin pour financer leur programme d'investissements, une nouvelle augmentation de ce capital est indispensable pour atténuer les incidences des frais de capitaux sur le compte de résultats dans les mauvaises années. On ne saurait cependant trop insister sur le fait que les CFF ont toujours droit à une compensation intégrale. L'opportunité d'ajuster l'indemnité quand changent les conditions qui prévalaient il y a sept ans n'a jamais été contestée. Depuis lors, la forte hausse des prix

de revient consécutive au renchérissement et une compétition plus serrée sur le marché des transports ont bouleversé le rapport entre les charges et les produits. La petite question Kurmann à propos de l'indemnité avait reçu un accueil mitigé, mais en déclarant que l'affaire était à l'étude lorsqu'il a accepté le postulat Müller relatif aux abonnements d'écoliers, le Conseil fédéral a heureusement réagi dans un sens positif.

Dans plusieurs pays d'Europe, de sérieuses tentatives ont été faites ces temps en vue de jeter les bases d'une politique des transports. Les plans les plus complets ont été présentés par les ministres compétents de la République fédérale d'Allemagne, de Grande-Bretagne et d'Autriche. Bien que la Suisse ne puisse songer à emboîter le pas purement et simplement, chaque année qui passe fait mieux ressortir combien il est urgent pour elle d'adopter aussi une conception d'ensemble. L'objectif final doit être de maintenir au niveau le plus bas la charge des transports pour l'économie nationale. Chacun des moyens de transport doit par conséquent être utilisé de la manière la plus conforme à sa vocation technique et économique, ce qui suppose l'égalisation des conditions de concurrence entre eux. Quand, pour des raisons politiques, économiques ou autres, il n'est pas possible ou souhaitable de faire jouer cette règle, une compensation est indispensable. De l'avis du Conseil d'administration, le moment est venu d'élaborer une doctrine générale en matière de trafic.

Le Conseil d'administration est reconnaissant à la direction et au personnel de leur excellent travail. Il remercie en outre les usagers, les organisateurs de voyages, les expéditeurs de marchandises et les maisons d'expédition de leur fidélité au rail. Grâce à une étroite collaboration avec les associations de la clientèle, la Direction générale restera en mesure d'adapter les services de l'entreprise à la demande et d'offrir à l'économie suisse un outil de transport efficace et moderne, qui travaille sur une base saine.

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 que voici:

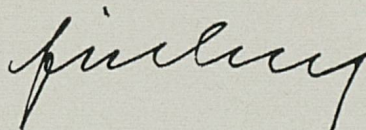
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1967 sont adoptés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1967 est approuvée;
3. Le solde actif de 1 077 461 francs est porté à compte nouveau.

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

Berne, le 29 avril 1968.

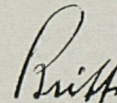
Au nom du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,



(Fischer)

Le secrétaire,



(Britt)

