

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1973)

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 l'exercice 1973
Autor: Meier, R. / Britt, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676157>

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: 15.12.2025

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 l'exercice 1973**

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 pour 1973.

Au total, 223,9 millions de voyageurs ont été transportés au cours de l'exercice. Ce chiffre rejoint pour ainsi dire celui de 1972 (diminution de 0,2%). Si la vente d'abonnements de parcours pour des trajets journaliers a été moins animée, une amélioration s'est en revanche dessinée dans d'autres secteurs et, en particulier, les voyageurs isolés ont été plus nombreux en novembre et en décembre, du fait des dimanches sans circulation automobile. La somme des voyageurs-kilomètres s'en est trouvée accrue de 1,2%. Cette tendance à se déplacer sur de plus grandes distances et à des tarifs plus élevés a donné une vigoureuse impulsion aux produits, qui ont augmenté de 4,8%, pour s'inscrire à 756,4 millions de francs, bien que les transports de véhicules à moteur accompagnés aient fléchi de 9,4%. Les prévisions budgétaires se sont donc réalisées dans l'ensemble du trafic voyageurs, malgré l'absence de la recette supplémentaire de 14 millions de francs que devait procurer le relèvement des tarifs reporté du 1^{er} novembre 1973 au 1^{er} février 1974 pour des motifs de politique conjoncturelle.

Une fois de plus, le mouvement des marchandises a battu un record, un taux de croissance de 3,4%, au lieu de 1,5% en 1972, l'ayant fait porter sur 47,6 millions de tonnes. Le trafic en liaison avec le commerce extérieur et les transports intérieurs se sont développés de 3,9%, pour atteindre 35,9 millions de tonnes, tandis que le transit international, en progression de 1,9%, est passé à 11,4 millions de tonnes. Sur le plan suisse, l'exercice a été caractérisé par la stagnation des envois de matériaux de construction et par un nouveau repli du trafic de détail. En dépit de la persistance des difficultés suscitées aux Chemins de fer italiens de l'Etat par une capacité de transport insuffisante, le transit a pu être amplifié dans le sens nord-sud, alors qu'en sens contraire il pâtit du malaise économique de la péninsule. D'une année à l'autre, le tonnage kilométrique s'est accru dans l'ensemble de 6,5%. Grâce à cette évolution, et grâce aussi aux aménagements tarifaires du début de l'exercice, les recettes marchandises, améliorées de 9,8%, se sont hissées à 1258,1 millions de francs.

Le total général des produits a augmenté de 176,1 millions de francs ou 7,9%; il s'établit à 2400,8 millions. Les charges, entraînées par un mouvement beaucoup plus impétueux, se sont alourdies de 251 millions de francs ou 11,2%, de sorte qu'elles représentent 2493,4 millions. Les quatre cinquièmes bien comptés du surplus, soit 213,5 millions de francs, sont des dépenses de personnel, tandis que 16,8 millions proviennent d'amortissements d'immobilisations et 26,7 millions de frais de capitaux. Seul le chapitre du matériel fait apparaître une diminution, à vrai dire minime, de 6 millions de francs. La forte poussée des charges de personnel résulte surtout de la compensation de la hausse du coût de la vie, mais elle est due aussi à la nouvelle classification des fonctions en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1973 et à la refonte du régime des nominations et des promotions. Le compte de profits et pertes se solde par un déficit de 92,6 millions de francs, contre 17,7 millions en 1972.

Le budget prévoyait un excédent de dépenses de 96,9 millions de francs. Ainsi, malgré un renchérissement d'une ampleur inattendue et nonobstant l'ajournement des mesures tarifaires du secteur voyageurs, le résultat final marque une amélioration de 4,3 millions de francs sur les prévisions. Si les tarifs avaient été relevés à la date proposée, le solde passif aurait été inférieur à 80 millions.

Pour combler le déficit de l'exercice, la réserve légale n'offre plus que 32,2 millions de francs. L'Assemblée fédérale devra dès lors statuer sur la résorption de la différence de 60,4 millions de francs, conformément à l'article 16, 2^e alinéa, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, qui exclut cependant un report à compte nouveau.

La situation tendue des finances de l'entreprise a pour cause première la montée exceptionnelle des coûts, qui provient elle-même du renchérissement affectant tous les secteurs (personnel, approvisionnements, prestations de tiers). Alors que l'effectif des agents est pour ainsi dire stable, le gonflement des frais de production en rapport avec la masse salariale est toujours plus accentué que l'élévation du coût de la vie en général. Les Chemins de fer fédéraux se ressentent d'autant plus de cette disparité que le personnel est à l'origine de près des deux tiers des charges totales. Dans le domaine des approvisionnements, les fournisseurs ne se font pas faute de répercuter les hausses au fur et à mesure, sans les atténuer.

Encore que la refonte de la classification des fonctions et du régime des nominations et promotions se soit traduite par un relèvement sensible des salaires réels, le recrutement du personnel demeure malaisé. Les difficultés redoublent lorsque le poste à pourvoir implique un horaire de travail irrégulier, un service diurne et nocturne, par tous les temps. Ne serait-ce qu'en raison de l'engagement d'une main-d'œuvre féminine plus nombreuse, la situation s'est améliorée dans les bureaux de gare. Dans la catégorie des agents de train, en revanche, aucune détente ne s'est manifestée. Le manque de personnel ouvrier ne cesse pas de se faire durement sentir, surtout dans les grands centres. Le problème est des plus aigus sur les chantiers de manœuvre, où l'adoption de l'attelage automatique pourrait procurer un allègement qui est devenu urgent, mais les ajournements successifs de la mise en application de cette innovation sur le plan européen – la dernière date qui vient d'être retenue est celle de 1985 – ont tempéré les espoirs.

Lorsque le marché de l'emploi se présente de cette façon, il n'est pas surprenant de devoir, dans bien des cas, engager du personnel nécessitant un complément d'instruction. De plus, la technicité croissante des tâches requiert, pour maintes catégories d'agents, des possibilités de spécialisation systématique. C'est à ces multiples besoins que répondra le centre de formation des CFF. L'emplacement nécessaire a été choisi dans les communes de Morat et de Montilier, après le dépouillement de plus de trente offres. Le projet de construction sera établi à l'issue d'un concours à deux degrés organisé une fois connu le programme sommaire d'aménagement. Il s'agit de dresser un plan général qui pourra être mis en œuvre par étapes.

Depuis des années, les commissions spéciales permettent aux agents de participer à la discussion des affaires qui intéressent directement la catégorie de personnel à laquelle ils appartiennent. Pour l'élaboration de la politique d'entreprise, cette possibilité a été élargie: lesdites commissions, les syndicats et autres associations du personnel ont assisté à des journées d'information placées sous la conduite du président de la direction générale. Les participants ont reçu la documentation de base dont ils avaient besoin pour pouvoir se prononcer avant Pâques 1974. Ce dossier a été en outre remis individuellement aux cadres, avec une invitation à coopérer activement aux travaux. L'importante phase au cours de laquelle le personnel de tous les échelons doit collaborer à la confection de la charte appelée à régir la politique d'entreprise du réseau national est dès lors amorcée.

L'examen des structures générales mené avec le concours de l'institut d'organisation industrielle de l'Ecole polytechnique fédérale de Zurich a abouti, dans un premier temps, à une redistribution partielle des attributions.

tions des départements, dont les dénominations ont été modifiées en conséquence. Les secteurs « production » (division de l'exploitation) et « vente » (services commerciaux des voyageurs et des marchandises) ont été réunis, en vue d'une collaboration plus étroite et plus suivie, dans le département qui est désormais celui des transports. Les services techniques se retrouvent, avec l'éconamat, au sein du département de la technique, tandis que la division du contentieux est passée à celui des finances et du personnel. Pour décharger le président et les chefs de département, la création d'un état-major d'entreprise est prévue. Ce nouvel organisme, subordonné à la direction générale, travaillera essentiellement avec le personnel actuel du secrétariat général et de la division de l'organisation et de l'informatique. Sa constitution fait présentement l'objet d'une étude circonstanciée, avec la participation de l'institut cité.

Le mauvais fonctionnement des transports internationaux de marchandises, qui provoque de graves à-coups dans les échanges entre le nord et le sud de l'Europe, pose des problèmes ardu. Les difficultés sont quasi permanentes. Des pourparlers au plus haut niveau ont débouché sur la création d'un centre d'opération commun à tous les réseaux voisins, qui a pour tâche de coordonner et de diriger jour après jour le trafic en direction ou en provenance de l'Italie. Les chemins de fer de ce pays ont préparé de grands programmes d'investissements, à moyen et à long terme, pour délester les gares milanaises et accroître la capacité des chantiers de triage aussi bien que celle des lignes du nord de la péninsule.

En Suisse également, il existe d'impérieux besoins d'équipement. Le 4 décembre 1973, le conseil d'administration a remis au Conseil fédéral un mémoire relatif au programme d'investissements et au plan financier des années 1974 à 1980, qui sont fonction du potentiel économique de l'entreprise. Les objectifs assignés ne pourront cependant être atteints qu'au prix d'efforts particulièrement soutenus. Il est d'ailleurs précisé que cette attitude « commerciale » va de pair, quant à la politique des transports, avec la thèse de caractère général voulant que les chemins de fer se préparent à rendre des services qui dépasseront de beaucoup la demande présumée. Cela suppose aussi un mode de financement procédant d'une conception économique globale. Or il apparaît d'ores et déjà que l'on n'est pas sûr de trouver tous les fonds nécessaires en 1974. Les besoins nets à couvrir à l'aide de nouveaux prêts de la Confédération s'élèvent à 610 millions de francs et les seules dépenses d'équipement figurent au budget pour 812 millions. Le Département fédéral des finances et des douanes ne prévoit pas encore de solution. La situation sera très critique vers la fin de l'année, lorsque le paiement des allocations de renchérissement, de la treizième mensualité et des intérêts exigera des sommes importantes. Cet état de choses est d'autant plus regrettable que des voix toujours plus nombreuses s'élèvent pour réclamer une amélioration des transports publics. A cet égard, la hausse des carburants, les impératifs de l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement ne sont pas les moindres des arguments avancés. Il ne faut cependant pas oublier que l'élimination des points névralgiques est en général une affaire de longue haleine et que les effets néfastes du temps des restrictions sont encore perceptibles. L'expansion souhaitée implique un plan de longue durée pour le financement des équipements, qui est aussi l'un des objectifs du mémoire en question.

Les Chemins de fer fédéraux, comme toute autre entreprise, doivent prendre leur parti du renchérissement. Cela suppose un contrôle permanent et rigoureux des dépenses, mais surtout des ajustements de tarifs intervenant à une cadence plus rapide que celle à laquelle on est accoutumé en Suisse. Par bonheur, les groupements économiques, les expéditeurs et les voyageurs comprennent cette situation, ce dont le conseil d'administration et la direction générale leur savent gré.

Une fois de plus, les circonstances n'ont pas facilité la tâche du personnel, mais, dans tous les secteurs, il a fait preuve, inlassablement, d'un dévouement exemplaire. Le conseil d'administration et la direction générale le remercient de son concours, de sa fidélité au chemin de fer et de son attachement à l'entreprise.

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

1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour 1973 sont approuvés;
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1973 est approuvée;
3. Le solde passif de 92 648 359 francs sera résorbé partiellement à l'aide des 32 222 233 francs encore disponibles à titre de réserve légale et l'Assemblée fédérale statuera sur la couverture du reliquat de 60 426 126 francs, conformément à l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

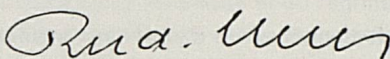
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 26 avril 1974.

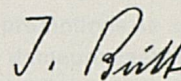
Au nom du conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Dr h. c. R. Meier)



(Dr J. Britt)