

Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1978)

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 1978
Autor: Grosjean, C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676163>

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 1978

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 1978.

Le *compte de l'exercice*, où les produits figurent pour 2400,8 millions de francs et les charges pour 3023,4 millions, se solde par un déficit de 622,6 millions. Ce chiffre est inférieur de 65,7 millions à celui de 1977, car les recettes ont pu être accrues de 59,7 millions ou 2,6 pour cent et les dépenses réduites de 6 millions. Le taux de couverture des charges par les produits est ainsi passé de 77 à 79 pour cent. Néanmoins, les recettes de transport n'ayant pas répondu à l'attente, la perte effective excède de 72,6 millions les 550 millions budgétisés.

Le nombre des *voyageurs* transportés a encore baissé de 1 pour cent d'une année à l'autre, pour se fixer à 203,4 millions. Une fois de plus, ce sont surtout les rangs des porteurs d'abonnements de parcours qui se sont éclaircis. Quant aux prestations en voyageurs-kilomètres, elles ont augmenté de 0,8 pour cent, par suite de l'allongement des distances parcourues.

Les recettes voyageurs se sont accrues de 20,8 millions de francs ou 2,5 pour cent, atteignant ainsi 863 millions. Tous les secteurs ont participé à cette amélioration, qui est plus particulièrement sensible dans le trafic touristique et les voyages d'affaires. Le rendement des abonnements de parcours n'a pas suivi le relèvement des tarifs du 1^{er} février 1978. C'est là une des raisons, et non des moindres, pour lesquelles le produit du service des voyageurs est en retrait de 14 millions sur les prévisions.

Dans le trafic des *marchandises*, transports et recettes ont cessé d'évoluer en sens contraire d'une manière aussi accentuée que les années précédentes. Les 39,9 millions de tonnes acheminées dénotent, par rapport à 1977, un progrès de 2,6 pour cent, qui provient de toutes les catégories d'expéditions par wagons complets, compte non tenu des exportations, alors que le meilleur taux de croissance, soit 5,3 pour cent, émane des importations. Le mouvement des envois de détail a ralenti de 2,7 pour cent. Le trafic combiné (ferROUTAGE, transconteneurs) a connu un essor très réjouissant: il a porté sur 2,46 millions de tonnes, ce qui signifie un bond en avant de 26 pour cent.

Les recettes marchandises ont diminué depuis le précédent exercice de 12,2 millions de francs (- 1,2%); elles s'inscrivent à 974,3 millions. Il n'y a pas eu de changement appréciable en ce qui concerne les wagons complets. Le rendement des colis de détail est en légère hausse, tandis qu'un fléchissement caractérise les envois postaux.

Il s'en faut de peu que les *autres produits*, qui recouvrent surtout les fermages et loyers, les fournitures et prestations facturées à des tiers, les gains sur les opérations de change et les intérêts des fonds de

roulement, ne rejoignent le niveau antérieur. Leur total de 313,5 millions de francs traduit un recul de 3,9 millions.

L'*indemnité compensatrice* des charges de service public, relevée de 55 millions de francs en 1978, se monte à 250 millions.

L'accroissement de la *somme des produits*, de 59,7 millions de francs ou 2,6 pour cent par rapport à 1977, est dû pour ainsi dire exclusivement à la majoration de l'indemnité compensatrice, car les différences en plus ou en moins entre les «autres produits» et les rentrées procurées par les trafics voyageurs et marchandises s'équilibrent à peu près. Le manque à gagner de 162 millions de francs comparativement à l'objectif initial est imputable pour l'essentiel au développement insuffisant des recettes de transport, en particulier dans le secteur des marchandises.

La *somme des charges* a encore pu être allégée. Sa diminution de 6 millions de francs est la conséquence des mesures appliquées sur le plan interne pour restreindre les coûts et dont l'efficacité a été renforcée par l'évolution favorable de l'indice des prix à la consommation. Déterminante est la baisse des «dépenses de choses» et des frais financiers, qui représente au total 13,6 millions. Malgré l'augmentation du taux de l'allocation de renchérissement, la réduction de l'effectif de 549 unités a permis de maintenir les dépenses de personnel à un niveau voisin du chiffre antérieur. Au chapitre des amortissements, la hausse de 4,6 millions reflète celle des valeurs immobilisées. Au regard du budget, les charges ont faibli de 89,4 millions et l'amélioration apparaît à tous les postes.

La couverture du déficit doit faire l'objet d'une décision de l'Assemblée fédérale, conformément à l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, qui exclut tout report à nouveau.

Le 21 avril 1978, la Commission fédérale de la conception globale suisse des transports (CGST) a remis au gouvernement son rapport final, daté du 21 décembre 1977. Dans l'ensemble, l'opinion a favorablement accueilli les propositions de la commission, autour desquelles est maintenant centré le débat sur la politique des transports.

Le conseil d'administration a analysé attentivement ce texte dans ses réunions de juillet et de septembre 1978. Il se rallie aux vues de ses auteurs, dont l'objectif est un système de transports équilibré. Le conseil a relevé avec satisfaction que les rapports des CFF des 15 octobre 1976 et 14 octobre 1977 (rapports 1976 et 1977) avaient apporté une contribution positive aux travaux de la commission.

La conception présentée assure d'une manière remarquable la satisfaction des besoins, la mise en œuvre des ressources économiques, ainsi que la promotion d'une politique d'aménagement du territoire et des structures. En même temps, cette conception limite les nuisances pour l'homme et l'environnement. Elle tient compte, dans la même proportion, des intérêts de la collectivité et de ceux des transporteurs. Pour ce qui est de la planification des transports, le conseil d'administration estime également très importante la recommandation qui vise à augmenter les capacités de transport par la construction de nouvelles transversales ferroviaires (NTF), permettant ainsi de répondre à une demande en progression, même si ce mouvement ralentit. Comparativement aux routes à grand débit, ces lignes présenteraient de sérieux avantages du point de vue écologique et énergétique. Elles rendraient aussi les services publics plus attractifs dans un secteur correspondant à leur finalité spécifique, car elles permettraient d'écourter la durée des voyages et d'étoffer encore les horaires.

Les propositions de la CGST, multiples et concomitantes, montrent la voie qui conduit à un assainissement durable de tout le système des transports. Elles confirment également que les CFF ne sont pas en mesure d'améliorer notablement leur situation par leurs propres moyens.

Dans la perspective actuelle, une vision réaliste des choses donne à penser que les clauses constitutionnelles et les premières lois d'application ne pourront guère entrer en vigueur avant le milieu des

années quatre-vingt. Dans l'intervalle, les routes nationales se développeront, les taxes payées par le trafic lourd ne couvriront pas les coûts occasionnés. Par ailleurs, le financement des transports publics ne sera pas assuré. La progression constante de la compétitivité de la route, la dégradation consécutive de celle du chemin de fer risquent de déboucher sur une situation à laquelle la CGST elle-même n'apporterait plus un remède suffisant. C'est ce qui se dessine en particulier au Saint-Gothard, où le tunnel routier va être ouvert à la circulation en 1980. Dès ce moment, le transit par camion connaîtra un développement considérable, malgré la limitation du poids des véhicules et l'expansion des services de feroutage. On peut imaginer sans peine les inconvénients qui en résulteront pour la collectivité et la perte que subiront les CFF.

Aussi est-il nécessaire de prendre, avec célérité, toutes les mesures qui permettront d'améliorer rapidement la situation, pour autant qu'elles soient possibles aujourd'hui déjà et qu'elles ne requièrent pas une nouvelle base constitutionnelle. La CGST conseille expressément d'agir de la sorte et formule même des propositions concrètes à cet effet. Comme les Chemins de fer fédéraux l'ont noté avec satisfaction, le Conseil fédéral partage cet avis; il a souligné l'urgence de ces mesures dans l'invitation à la consultation qu'il a lancée aux groupements intéressés, le 20 décembre 1978, au sujet de la CGST.

Dans les rapports 1976 et 1977, le conseil d'administration décrit et propose divers moyens en indiquant leurs incidences financières. Il estime utile de fixer au plus vite la liste des prestations demandées aux chemins de fer et de définir leur mission de service public intégré dans le futur système de transport. Pour la restructuration de leur offre et de leur rôle, les CFF ont avancé cinq formules, non sans supputer les conséquences de chacune d'elles. Le rôle des CFF est maintenant esquissé par la CGST, de telle sorte que la décision politique qui assignera au réseau sa nouvelle mission peut être prise.

Parmi les mesures rapidement applicables figurent en outre le régime transitoire de l'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale, l'actualisation des structures de financement par le relèvement du capital de dotation et l'élimination de certaines distorsions dans les conditions de concurrence. En vue de l'ouverture du tunnel routier du Saint-Gothard, en 1980, il est grand temps de concrétiser les perspectives de la politique gouvernementale en matière de transit. Il faut aussi poursuivre l'étude des éléments de décision touchant le développement de l'infrastructure ferroviaire préconisé par la CGST, en particulier les nouvelles transversales. Le trait commun de ces mesures, c'est de tendre à une amélioration rapide des finances du réseau fédéral selon cette conception.

Lors de l'examen des comptes 1977 des CFF, les Chambres fédérales ont pris acte du découvert de 688 millions de francs en admettant que des efforts méritoires ont été faits pour réduire le déficit au maximum. On a cependant parlé de résignation de la part des CFF. Nous nous défendons d'une telle attitude. En réalité, les organes responsables de notre régie fédérale n'ont cessé de lutter contre le fatalisme des déficits:

- Depuis des années déjà, le conseil d'administration et la direction générale réalisent des économies draconiennes. On en veut pour preuve l'effectif du personnel, qui était de 43 416 unités (effectif maximal) en 1964, alors qu'en 1978 il était de 38 484.
- Les investissements ont été également réduits. En 1976, ils étaient portés au budget pour 890 millions. Pour 1979, ils sont arrêtés à un plafond de 746 millions. Mais cet effort de compression ne saurait être poursuivi pendant des lustres sans attenter à la qualité de l'outil de transport.
- Les prestations d'exploitation n'ont pas diminué, mais au contraire augmenté. Elles étaient de 83 millions de trains-kilomètres en 1964, alors qu'elles sont de 94,2 millions de trains-kilomètres en 1978. Pour respecter les normes de sécurité et pour accroître les prestations, il a fallu recourir à beaucoup d'imagination, puisque l'effectif du personnel a baissé de façon spectaculaire et que la durée du travail a été réduite.

- Afin d'exercer un pouvoir attractif plus grand sur la clientèle, les CFF vont accroître leurs efforts dans le secteur voyageurs par la mise à disposition en plus grand nombre des trains intervalles directs, rapides et confortables, reliant les centres politiques, culturels et économiques de notre pays. Les prestations des CFF dans ce secteur seront augmentées de 17 pour cent environ, et ce malgré les compressions énoncées ci-dessus.
- L'adaptation des structures, après les fortes diminutions de personnel déjà réalisées, se poursuivra, impliquant des mises de fonds considérables, mais permettant de réaliser de nouvelles économies.
- La relève, la formation et le recyclage du personnel, qui revêtent une importance accrue, font l'objet d'une attention constante.
- Une politique active en matière de vente et de prix sera poursuivie à la faveur d'une activité de marketing renforcée dans tous les secteurs.

Ces quelques faits démontrent indiscutablement un effort d'économies, une recherche opiniâtre d'améliorations pour accroître l'attractivité et la capacité du rail sans augmenter les frais généraux. Certes, dans une entreprise de l'importance des CFF, il existe vraisemblablement la possibilité d'économiser encore quelques millions, voire quelques dizaines de millions. Ces possibilités ne seront pas négligées. Mais que l'on ne s'y trompe pas: on ne pourra guère améliorer sensiblement les résultats financiers sans une diminution notable des prestations des CFF. On est à l'heure de choix fondamentaux et on ne saurait s'y dérober. C'est pourquoi les réponses données par les autorités politiques aux questions suivantes seront décisives:

1. Quel sera le rôle des CFF dans la Suisse de demain?
2. Faut-il maintenir, accroître ou réduire les prestations des CFF dans la politique des transports?
3. Est-il admis que les CFF sont d'intérêt public et, par conséquent, dans quelle mesure les services qu'ils rendent à la collectivité peuvent-ils être compensés par les pouvoirs publics?

Les réponses aux questions énoncées ci-dessus ont des incidences financières si importantes qu'elles échappent à notre compétence et que seule l'autorité politique peut en décider.

Le conseil d'administration et la direction générale estiment pour leur part que les prestations des CFF conformes à leur spécificité ne doivent pas être diminuées. Au contraire. Le rail sera un des moyens privilégiés de communication dans la société de demain, comme le confirme la CGST. Le chemin de fer répond au désir de plus en plus affirmé des citoyens de mettre l'accent sur la qualité de la vie, sur la sécurité, sur la commodité, sur l'économie d'énergie. Les CFF se refusent à adopter une attitude de résignation; ils se préparent bien plutôt à assumer une mission plus importante à l'avenir. Encore faut-il que nos hautes autorités soutiennent cette volonté.

Deux décisions récentes du conseil d'administration illustrent cette attitude optimiste et résolue face à l'avenir:

- Une centre de formation destiné à renforcer la préparation et le perfectionnement du personnel sera construit sur le domaine du Lœwenberg, à Morat/Montilier.
- A partir de 1982, une nouvelle conception du trafic voyageurs se traduira par une notable amélioration de l'offre. Un plus grand nombre de trains rapides et confortables assureront les liaisons entre les villes importantes de notre pays et desserviront les régions.

Le conseil d'administration et la direction générale remercient les autorités, le public et la clientèle de leur sympathie et de leur attachement pour le chemin de fer. Ils rendent un hommage particulier à l'activité de tous leurs collaborateurs qui, en dépit des difficultés présentes, accomplissent toujours leur tâche avec un zèle exemplaire.

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 que voici:

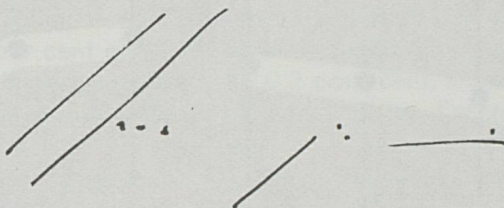
1. Les comptes des Chemins de fer fédéraux de 1978 sont approuvés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux durant l'exercice 1978 est approuvée.
3. Le déficit de 622 604 868 francs est couvert en application de l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux.

Veillez croire, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, à notre haute considération.

Berne, le 19 avril 1979

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

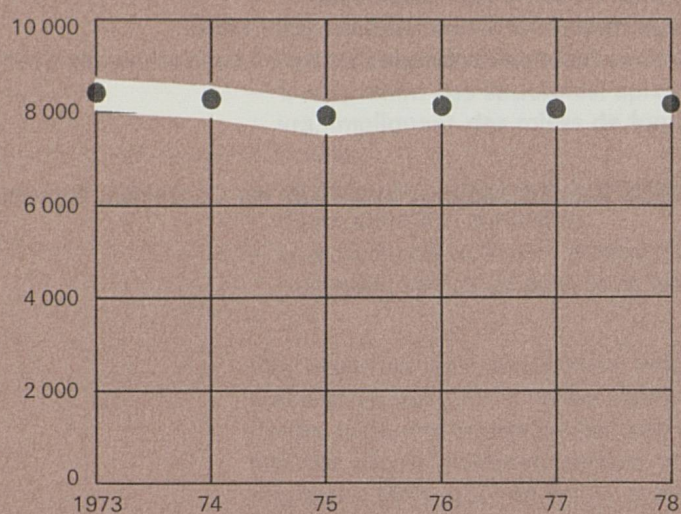
Le président:

A handwritten signature in dark ink, consisting of several strokes and a final horizontal line.

(C. Grosjean)

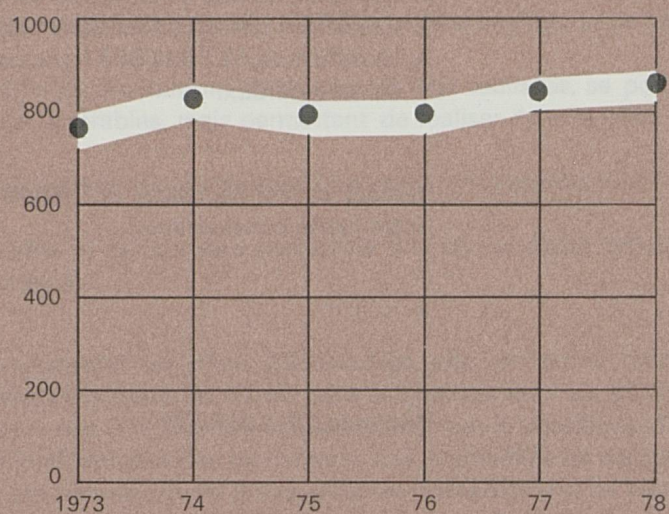
Trafic voyageurs (v-km)

(millions)



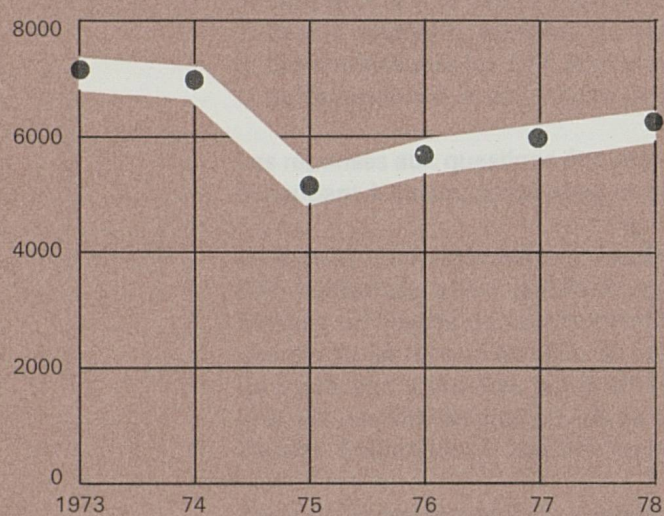
Recettes voyageurs

(millions de fr)



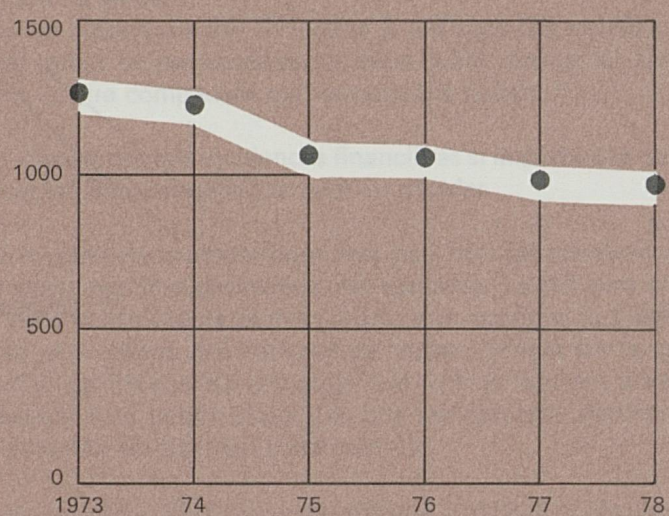
Trafic marchandises (t-km)

(millions)

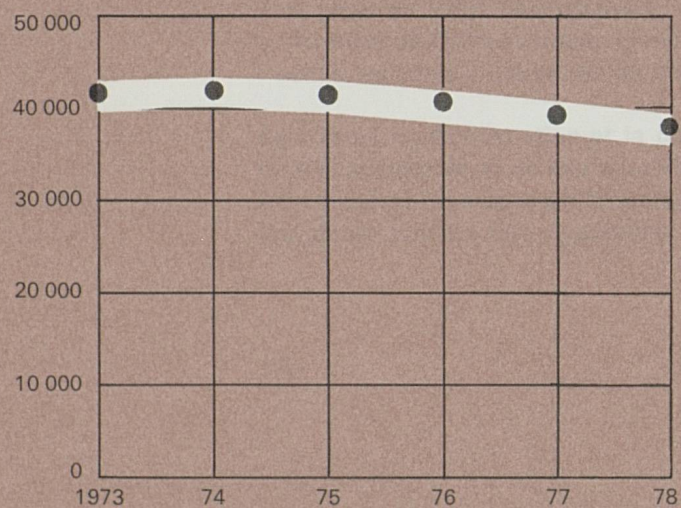


Recettes marchandises

(millions de fr)



Effectif du personnel



Total des charges et des produits

(millions de fr)

