

Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1960

Autor(en): **Stadler / Strauss**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses**

Band (Jahr): - **(1960)**

PDF erstellt am: **01.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676152>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses à l'appui du rapport de gestion et des comptes de 1960 (du 26 avril 1961)

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 1960.

Grâce à la prospérité dont notre pays ne cesse de bénéficier, les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau enregistré une modeste augmentation du trafic des voyageurs; ils ont en effet transporté 225,8 millions de personnes, c'est-à-dire 1,2% de plus que durant l'année record 1959. Cet accroissement prend toute sa valeur si l'on songe aux rapides progrès de la motorisation. La bonne marche des affaires en Suisse et à l'étranger se reflète plus particulièrement dans la montée en flèche du trafic des marchandises, puisque les quantités transportées ont passé de 25,8 à 29,6 millions de tonnes; c'est là un chiffre qui laisse loin derrière lui les 26,0 millions de tonnes de 1957, le meilleur résultat noté jusqu'ici. La progression de ce trafic atteint donc 15,0%. Cette amélioration quantitative se répercute sur les recettes de transport. Le service des voyageurs a rapporté 392,7 millions de francs, autrement dit 32,4 millions (9,0%) de plus que l'année précédente. Pour l'ensemble du trafic des marchandises, les recettes ont été de 599,7 millions de francs, ce qui représente une plus-value de 80,9 millions de francs (15,6%) par rapport au chiffre de 1959. Prises dans leur totalité, les recettes de transport ont atteint 992,4 millions de francs, dépassant ainsi de 113,3 millions de francs, ou 12,9%, le résultat de l'exercice précédent, qui constituait déjà un maximum. Le produit total, 1094,6 millions de francs, a doublé le cap du milliard. Toutefois, le total de la charge ordinaire a marqué une avance de 954,8 à 996,4 millions de francs, en d'autres termes de 4,4%.

Mais, peut-on se demander, la situation de l'entreprise est-elle vraiment si brillante que ces chiffres permettent de le supposer? Quand bien même les transports et les recettes ont atteint de nouveaux sommets, on ne saurait se défendre de l'impression que ces résultats ont quelque chose d'exceptionnel. Si l'on considère la progression générale du trafic observée ces dernières années, force est de constater que les chiffres de 1960 n'ont dépassé les prévisions que dans la mesure où ceux de 1959 étaient restés en arrière. Le bon résultat de l'exercice est dû aussi au fait que la batellerie rhénane, favorisée par des conditions hydrographiques nettement meilleures que celles de l'année précédente, a transporté des quantités records de marchandises pondéreuses qui ont été ensuite acheminées en bonne partie par le rail.

Par ailleurs, ce n'est pas parce que des amortissements extraordinaires ont pu être opérés qu'il faut tenir l'exercice de 1960 pour particulièrement satisfaisant. Sans ces amortissements supplémentaires, l'entreprise ne pourrait pas répondre aux exigences accrues. Ils sont d'autant plus justifiés que l'appareil des transports a été sollicité dans une mesure peu commune. Pour s'en faire une idée, il suffit de se reporter aux explications détaillées contenues dans le rapport spécial de cette année «Les immobilisations des Chemins de fer fédéraux et les frais qu'elles entraînent» (p. 77 ss.).

Les rapides progrès de la technique, les exigences des voyageurs en matière de confort, les vœux légitimes des expéditeurs et les nouvelles possibilités qui s'offrent d'améliorer encore la sécurité et de rationaliser l'exploitation sont tout autant de facteurs qui militent en faveur d'un rajeunissement accéléré de l'équipement. Sur le problème de la dépréciation plus rapide des installations du fait de l'évolution technique et économique vient se greffer la question de l'augmentation des frais de renouvellement. L'un et l'autre réclament des amortissements plus élevés. Il faudrait encore parler de tous les travaux d'extension que l'entreprise doit assumer à tout prix pour faire face à un trafic en progression constante et demeurer à la hauteur des circonstances. Enfin, il est toujours plus nécessaire de procéder à des investissements de nature à économiser de la main-d'œuvre et à accroître la productivité, en vue de parer à la hausse des frais de personnel et aux difficultés de recrutement. La planification doit être activée par tous les moyens, de manière que, grâce à un effort rappelant celui qui a été fourni lors de l'électrification, le réseau atteigne le degré de développement exigé par l'évolution générale. Toutefois, avec le volume actuel des travaux et surtout avec les tâches qu'implique un vaste programme de modernisation et d'extension, il n'est plus possible de rassembler par le seul autofinancement les fonds nécessaires aux constructions et aux acquisitions. Il apparaît dès lors indispensable de trouver, si faire se peut cette année encore, une solution

appropriée au problème du financement futur des travaux, en même temps qu'on réglerait, le cas échéant, les questions encore pendantes des indemnités.

Si nous pouvons vous présenter aujourd'hui un bilan favorable, c'est parce que les conséquences du développement du trafic reflétées par les chiffres sont encore accentuées par les heureux effets des mesures de rationalisation prises ces dernières années. La modernisation progressive de nombre d'installations, de véhicules et d'engins porte ses premiers fruits. Tout naturellement, le personnel désire bénéficier de l'amélioration de la productivité et nous devons tenir compte de ses demandes dans une mesure supportable. Toutefois, lorsque nous considérons les revendications en suspens, nous redoutons que les frais de personnel n'excèdent à plus ou moins brève échéance les possibilités de l'entreprise. En donnant notre accord sur tous les points, nous aurions un surcroît de dépenses évalué à plus de 100 millions de francs par an, auquel viendraient s'ajouter 65 millions de francs de versements uniques à la caisse de pensions. Même dans une bonne année, il ne resterait presque rien – si tant est qu'il resterait encore quelque chose – pour la modernisation et le renouvellement des installations, dont l'accroissement des frais de personnel souligne encore l'urgence. Enfin, il importe tout autant que la clientèle profite de l'augmentation de la productivité pour que les Chemins de fer fédéraux puissent s'affirmer face à la concurrence.

Sans minimiser aucunement la valeur du travail fourni, on doit donc faire montre d'une réserve prudente dans la réalisation des désirs exprimés par les agents, d'autant plus que toute hausse des frais de personnel non compensée par un accroissement du trafic conduirait infailliblement à un relèvement des tarifs qui, tels les tarifs sociaux des services voyageurs et marchandises, sont loin de couvrir les prix de revient.

Les répercussions considérables des revendications du personnel des Chemins de fer fédéraux s'expliquent par l'importance des effectifs. L'une des règles essentielles de la politique des salaires commande à l'entreprise de maintenir une saine relation entre les taux de rémunération des nombreuses catégories de son personnel, de façon à ne pas avantager indûment les unes par rapport aux autres. Elle n'est malheureusement pas toujours facile à appliquer. Le parallélisme, voulu par le législateur, entre le statut du personnel du chemin de fer et celui des agents de la Confédération aboutit souvent à des solutions schématiques plus conformes aux intérêts d'une administration qu'à ceux d'une entreprise de transports.

Ces constatations ne diminuent en rien les mérites que le personnel s'est acquis à notre reconnaissance en fournissant un labeur considérable au cours de l'exercice écoulé. Pour permettre à l'entreprise de faire face à un trafic sans précédent, il n'a jamais ménagé sa peine. Le Conseil d'administration exprime sa gratitude à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont accompli leur devoir consciencieusement et sans défaillance. Il adresse aussi ses remerciements à sa clientèle, aux organisateurs de voyages et aux maisons d'expédition, qui, en restant fidèles au chemin de fer, ont contribué les tout premiers et pour une large part à l'heureux résultat de l'exercice.

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 1960 sont adoptés.
2. La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1960 est approuvée.
3. Après attribution de 8 millions de francs à la réserve légale et versement d'un intérêt de 4% au capital de dotation (16 millions de francs), le solde actif de 7 386 755 francs est porté à compte nouveau.

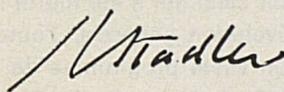
Veillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 26 avril 1961

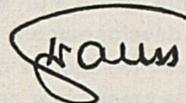
Pour le Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses,

Le président,

Le secrétaire,



(Stadler)



(Strauss)