

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1958)

**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 1958  
**Autor:** Stadler / Strauss  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676151>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 04.05.2025

**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 1958

(du 27 avril 1959)

*Monsieur le Président de la Confédération,  
Messieurs les Conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous présenter le rapport de la Direction générale et les comptes des Chemins de fer fédéraux suisses pour l'exercice de 1958.

Notre commission de vérification a examiné les comptes; elle a constaté qu'ils concordaient avec les écritures et que les livres étaient bien tenus.

Malgré le ralentissement des affaires qui s'est fait sentir dans diverses branches de l'économie, les Chemins de fer fédéraux ont encore pu améliorer les résultats record de l'année précédente en *service des voyageurs*; ils ont en effet transporté 221,6 millions de voyageurs, ou 1 % de plus qu'en 1957. En revanche, le revirement qui s'est manifesté dès l'été 1957 et la réduction des stocks, due au recul des prix sur les marchés mondiaux et aux incertitudes de la conjoncture, ont eu pour conséquence que le trafic par wagons complets a sensiblement fléchi. De 26,0 millions de tonnes qu'elles étaient en 1957, les quantités transportées dans l'ensemble du *trafic des marchandises* (bagages, colis express, envois postaux, animaux vivants et marchandises proprement dites) sont tombées à 24,2 millions de tonnes, ce qui représente 6,9 % de moins que l'année précédente.

En conséquence, les *recettes totales de transport* ont été de 29,2 millions de francs, ou 3,4 %, inférieures aux résultats de 1957. A une augmentation des recettes du service des voyageurs de 6,5 millions, ou 1,9 %, qui porte le total à 348,9 millions de francs, s'oppose une diminution des recettes du trafic des marchandises de 35,7 millions, ou 7,4 %, qui les ramène à 481,9 millions de francs. Le service des voyageurs a participé pour 42,0 % (1957 = 39,8 %) au total des recettes, et le trafic des marchandises pour 58,0 % (60,2 %).

Les *produits d'exploitation* n'ont plus atteint que 911,2 millions de francs; quant aux *charges d'exploitation*, elles ont passé à 698,8 millions de francs. Les uns et les autres font l'objet de commentaires détaillés aux pages 52 et suivantes. Notre rapport de gestion de 1957 faisait déjà allusion à ces mouvements en sens contraire, qui risquent de se répéter au cours des prochains exercices. Alors même que les recettes totales de transport dépassent les résultats, favorables, de 1956, elles ne permettront pas de constituer de provisions extraordinaires de quelque importance, ni de rétribuer le capital de dotation; elles suffiront cependant à verser un montant de 8 millions de francs à la réserve légale. D'une part, en effet, l'appareil des transports des Chemins de fer fédéraux, qui était utilisé au maximum ces dernières années, n'a plus fonctionné à plein rendement en trafic des marchandises. Les coûts de production se répartissent sur un tonnage réduit et les dépenses par unité montent. D'autre part, l'augmentation des frais s'est fait sentir dans toute sa rigueur, spécialement au chapitre des salaires, sur lesquels notre entreprise est peu en mesure d'exercer une influence. En fait, la hausse marquée des dépenses pour le personnel ne provient que dans une mesure infime de l'accroissement de l'effectif; elle s'explique en tout premier lieu par le relèvement des rétributions moyennes des agents. Aussi longtemps que, malgré le fléchissement économique dont nous avons parlé, le volume des transports se maintient plus ou moins au niveau atteint jusqu'ici, il est impossible d'abaisser purement et simplement l'effectif du personnel sans infliger un surcroît de travail excessif aux agents, d'autant plus que la réduction de la durée hebdomadaire du travail de 48 à 46 heures est imminente. Nous ne pourrions comprimer l'effectif qu'en agissant progressivement et en recourant à des mesures d'organisation mûrement étudiées, qui rationaliseront le travail et seront par là d'un bon rendement. Plus que jamais, la politique des investissements vise aujourd'hui non seulement à renouveler les installations, à maintenir la substance de l'entreprise et à améliorer ses services pour faire face à la concurrence, mais surtout à réaliser des économies sur le principal montant des dépenses: les frais de personnel.

Nos *revendications en matière de politique des transports* n'ont guère été suivies d'effets. Certes, la nouvelle loi sur les chemins de fer a posé quelques principes qui peuvent nous apporter divers allègements. En revanche, alors que la question des indemnités pour les charges étrangères à l'exploitation et les prestations en faveur de l'économie générale a déjà été réglée pour les chemins de fer privés, elle ne progresse que péniblement pour les Chemins de fer fédéraux, quand bien même le principe en est fixé dans la loi. Dans le domaine de la

coordination des transports, on en est resté au *statu quo*, qui devient de plus en plus intenable. Le chemin de fer peut sans doute prendre certaines mesures de défense et conclure des accords avec les représentants du trafic routier; mais cela ne suffit plus. De deux choses l'une: Ou bien il faut résoudre efficacement et par une réglementation légale le problème rail-route si l'on veut éviter une concurrence ruineuse entre les intéressés, dont les contribuables feront finalement les frais. Ou bien, si l'on préfère laisser les choses aller leur cours, il faut être prêt à supporter les conséquences d'une pléthore des transports. Tant qu'on exigera des Chemins de fer fédéraux qu'ils appliquent des tarifs sociaux déficitaires tout en couvrant leurs frais, ils seront considérablement handicapés dans leur politique tarifaire. Si rien n'est plus aisé que d'abaisser les tarifs laissant une marge bénéficiaire, il est très difficile de trouver une compensation pour les tarifs déficitaires. Comme la plupart de nos revendications en matière de politique des transports ne seront pas prises en considération avant longtemps, il s'agirait d'accorder à tout le moins plus de liberté aux chemins de fer pour établir leurs tarifs et, face à l'inégalité des conditions de concurrence, de résoudre rapidement la question des indemnités.

Devant la forte augmentation des dépenses, les chemins de fer suisses se sont vus contraints de vous proposer un relèvement et une réforme des tarifs de voyageurs. Nous vous remercions de la compréhension que vous avez manifestée pour la situation présente des réseaux en ratifiant les propositions de majoration des tarifs qu'avait discutées et approuvées la Conférence commerciale des entreprises suisses de transport et des intéressés au trafic. Il faut espérer que les hausses décrétées, qui sont modérées et conformes à l'arrêté concernant l'établissement des tarifs de 1950, n'entraîneront pas un exode notable du trafic vers d'autres moyens de transport et qu'elles procureront aux chemins de fer le surcroît de recettes dont ils ont impérieusement besoin pour équilibrer leurs comptes.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux a une fois de plus accompli un gros effort pour faire face au trafic record des voyageurs et aux transports encore intenses du trafic des marchandises. Le Conseil d'administration remercie la Direction et tous les fonctionnaires, employés et ouvriers, du soin qu'ils ont mis à exécuter leur tâche. Il fait appel à l'ensemble du personnel afin que chaque agent contribue, à son poste et en pleine conscience de ses responsabilités, à ce que l'entreprise soit préservée de nouvelles et graves augmentations de dépenses à la suite de l'introduction de la semaine de 46 heures. Le Conseil d'administration exprime aussi sa gratitude à tous les clients du chemin de fer, aux organisations touristiques et aux expéditeurs et transitaires qui, restés fidèles au rail durant l'exercice, ont, par leur apport régulier, fait travailler le réseau et contribué ainsi de façon décisive à l'équilibre financier.

Nous appuyant sur le présent rapport de gestion et sur les comptes, 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 1958 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1958 est approuvée.
- 3° Le solde actif de 1 917 272 fr. 39 restant après versement de 8 millions de francs à la réserve légale est reporté à compte nouveau.

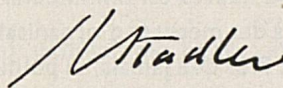
Veuillez agréer, Monsieur le Président de la Confédération et Messieurs les Conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 27 avril 1959

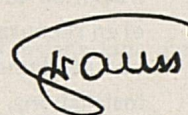
Pour le Conseil d'administration  
des Chemins de fer fédéraux suisses:

Le président,

Le secrétaire,



(Stadler)



(Strauss)