

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1957)

**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 1957  
**Autor:** Stadler / Strauss  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676113>

### **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:** 24.04.2026

**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 1957

(du 23 avril 1958)

*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 1957.

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

Les Chemins de fer fédéraux, une fois de plus, ont bénéficié de la situation économique générale. Le volume des transports exécutés par les CFF en 1957 est le plus fort qui ait été enregistré jusqu'à ce jour. Les CFF ont transporté 219,3 millions de personnes, soit 3,2 % de plus qu'en 1956, et 26,0 millions de tonnes de marchandises (bagages, colis express, envois postaux, animaux vivants et marchandises proprement dites) ou 3 % de plus qu'en 1956.

Nous enregistrons des records aussi dans les *recettes de transport*, qui ont été, pour le service des voyageurs, de 342,4 millions de francs, c'est-à-dire 4,8 % de plus qu'en 1956, et, pour le service des marchandises, de 517,6 millions de francs, ce qui représente 6,4 % de plus qu'en 1956. Le service des voyageurs participe pour 39,8 % (1956 = 40,2 %) au total des recettes, et le service des marchandises pour 60,2 (59,8 %).

Nous renvoyons aux commentaires concernant les produits et les charges d'exploitation, (page 53 et suivantes du rapport). Malheureusement, l'accroissement de la charge ordinaire d'exploitation est tel, qu'il annule presque l'accroissement du produit: 50,9 millions.

L'ampleur des transports de voyageurs et de marchandises durant le premier semestre de 1957 nous permet de présenter une fois de plus des résultats très favorables, bien que l'excédent du produit sur la charge ordinaire du compte de profits et pertes reste inférieur à celui de 1955. En octobre 1957, nous avons, dans le trafic des marchandises, ressenti les premiers effets d'un fléchissement, qui s'est accentué ces derniers mois. Il n'épargne pas non plus les réseaux ferrés des pays avoisinants et nous fait craindre la fin plus ou moins prochaine de la série des exercices très favorables que nous avons connus. Dans notre dernier rapport, nous avons déjà souligné que, si les chiffres que nous pouvons porter dans les comptes sont impressionnants, l'excédent de produit n'en restait pas moins relativement faible et qu'il suffirait que le produit baisse ou que la charge augmente de peu pour transformer le bénéfice en un déficit. Trois faits nous font admettre qu'il y a peu d'espoir que les prochains exercices fournissent encore un solde actif:

1. Le produit d'exploitation a baissé ces derniers mois.

2. Les charges d'exploitation et surtout les dépenses pour le personnel ont augmenté du fait du relèvement des allocations de renchérissement et de l'augmentation des jours de repos. Le Conseil d'administration et la Direction s'efforcent de freiner ce mouvement ascensionnel digne d'attention.

3. Enfin, en 1957, une requête tendant à la réduction de la durée hebdomadaire du travail a été présentée; si cette revendication aboutit, elle entraînera une nouvelle source de dépenses. Les organes dirigeants du réseau national se trouvent placés devant des problèmes importants et délicats. Car, dans l'exploitation du chemin de fer, où les temps de simple présence sont quasi inévitables, il est souvent très difficile d'obtenir à bref délai un accroissement de la productivité uniquement par la réorganisation et l'amélioration de l'équipement technique. Certes, nous devons d'abord suivre cette voie pour rendre service aux clients du chemin de fer et au public. Mais nous devons aussi agir sur un autre terrain: introduire des méthodes nouvelles et simplifiées d'exploitation et de service du public. Nous approchons du moment où on ne pourra plus exiger des Chemins de fer fédéraux qu'ils fournissent des prestations incompatibles avec une gestion économique. Les CFF en appellent ici à la compréhension des cantons et des communes pour qu'ils se montrent aussi réservés que possible dans la suite à donner aux requêtes de tout genre, concernant les constructions et l'horaire par exemple,

qui ne répondent pas à un besoin véritable et général, et qui se traduisent pour le chemin de fer par des charges supplémentaires. L'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux exige entr'autre de notre entreprise qu'elle s'administre et s'exploite selon les principes d'une saine économie.

Bien que les frais aient fortement augmenté, les Chemins de fer fédéraux ont observé une très grande retenue dans le domaine tarifaire et renoncé ces dernières années à majorer les taxes. Chacun a pu constater que les prix de transport du rail ont augmenté dans une mesure inférieure aux prix et salaires en général. Au regard des autres dépenses et des salaires, les voyages et transports par rail sont devenus d'année en année meilleur marché. Mais cette retenue a des limites. Les Chemins de fer fédéraux ne seraient plus en mesure de faire face aux dépenses si on prétendait les empêcher d'ajuster leurs tarifs au niveau actuel des frais. C'est dire que, plus que par le passé, la politique des tarifs se trouvera subordonnée aux conditions d'exploitation. A envisager objectivement le problème, des relèvements tarifaires apparaissent aujourd'hui inévitables.

L'acceptation de la loi sur les chemins de fer est un événement dont nous avons lieu de nous féliciter. Plein de compréhension pour la situation des chemins de fer, le Parlement a introduit dans la loi un chapitre nouveau qui pose le principe d'une indemnisation pour les charges extra-ferroviaires et les prestations fournies en faveur de l'économie générale. Pour que les divers chemins de fer soient traités sur un pied d'égalité, des indemnités sont aussi prévues en faveur des Chemins de fer fédéraux dans un article nouveau. Nous accueillons cette innovation avec gratitude. Mais l'administration et la direction ne cachent pas qu'elles comptent surtout, à l'avenir, pouvoir gérer le réseau national selon les règles, seules justes, de l'économie de l'entreprise, et n'être soumises qu'à des servitudes jugées absolument indispensables. Il semble donc logique et conforme à l'avis général que l'entreprise soit indemnisée pour l'accomplissement d'obligations — si difficile soit-il d'en exprimer la valeur — dont on ne saurait la délier sans léser sensiblement les intérêts publics. La compensation des prestations extra-ferroviaires constituera une aide utile pour les Chemins de fer fédéraux, même s'il ne peut s'agir que d'une indemnisation partielle. On épargnera ainsi à l'entreprise, à la direction et au personnel la situation peu enviable d'être injustement rendus responsables d'une exploitation déficitaire.

Jugeant que les frais vont continuer à s'accroître et constatant que le trafic des marchandises a notablement fléchi ces derniers mois, nous nous sommes demandé si nous pouvions en toute conscience proposer, en application de l'alinéa 1 de l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, le *service de 4 % des intérêts du capital de dotation*. Bien que l'évolution future nous cause du souci, nous ne pouvons pas proposer qu'il nous soit fait remise de cet intérêt, du moment que, a priori, nous avons décidé des amortissements extraordinaires et la constitution de réserves pour un montant s'élevant au triple de l'intérêt à 4 %.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux a une fois de plus fourni un gros effort pour faire face au trafic considérable qu'ont assuré les CFF en 1957, tant dans le service des voyageurs que dans celui des marchandises. Le Conseil d'administration remercie la Direction et tous les fonctionnaires, employés et ouvriers, de la conscience qu'ils ont mise à accomplir leur tâche. Il exprime de même 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, donné au réseau national la possibilité de déployer une si remarquable activité et contribué ainsi de manière décisive au résultat satisfaisant de l'exercice.

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 pour 1957 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1957 est approuvée.
- 3° Le solde actif de 1 236 287 fr. 38 restant après versement de 8 millions de francs à la réserve légale et paiement de 16 millions de francs représentant l'intérêt à 4 % du capital de dotation, est porté à compte nouveau.

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

Berne, le 23 avril 1958

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

Le président,  
Stadler

Le secrétaire,  
Strauss