Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1945)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1945

Autor: Béguin, E. / Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676126

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: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses

présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1945

(du 25 avril 1946)

Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joints, conformément aux dispositions légales, le rapport de gestion de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les comptes pour l'année 1945.

Notre commission de vérification a examiné les comptes comme le veut son règlement du 29 juin 1938; elle a constaté qu'ils concordent avec les écritures et que les livres sont bien tenus.

Pour 1945, le *compte de profits et pertes* présente un déficit de 25,$_6$ millions de francs. Mais il y a lieu de faire remarquer que, au lieu d'un solde passif, nous aurions un solde actif — même en comptant les intérêts du capital de dotation — si les mesures d'assainissement avaient pu produire leur effet dès le 1er janvier 1945.

Pour la première fois dans les annales des Chemins de fer fédéraux, les recettes du *service des voyageurs* sont supérieures à celles du service des marchandises. C'est sans conteste un phénomène surprenant que l'accroissement ininterrompu des transports de voyageurs depuis 1939. Alors que, en 1938, dernière année d'avant-guerre, le mouvement des voyageurs avait rapporté 131,$_9$ millions de francs, il a procuré, en 1945, 254,$_3$ millions; même l'année 1930, pourtant la plus intéressante de l'entre-deux-guerres sous ce rapport, reste, avec ses 159,$_1$ millions, bien en arrière. Pour 1945, la moyenne journalière des voyageurs transportés est de 560 000, alors qu'elle n'était que de 300 000 avant la guerre.

La situation est loin d'être la même dans le *service des marchandises.* Les importations et les exportations ont été très faibles, et le transit international des marchandises à travers notre pays est tombé pour ainsi dire à zéro. Il s'ensuit que les kilomètres-tonnes de marchandises ont fortement reculé, au point qu'il faut remonter à 1923 pour rencontrer des chiffres aussi bas. En 1945, le trafic des marchandises ne se chiffre plus que par 13,$_3$ millions de tonnes, alors qu'il avait atteint 23,$_3$ millions durant l'année record de 1941, et 13,$_9$ millions en 1938. Un fait remarquable, toutefois, est que les recettes n'ont pas reculé dans la même proportion, et restent supérieures de 63 millions à celles de 1938. C'est que, en 1945, par suite de l'activité intense à l'intérieur du pays et de la paralysie de l'automobile, le trafic interne a été très important, et que ce trafic-là, particulièrement, est de bon rapport. Les majorations de taxe ont en outre apporté un supplément de recettes d'environ 20 millions de francs. Seulement, cette situation favorable semble ne pas devoir durer: En 1945, comme durant toute la guerre, les transports de grande valeur et de bon rapport ont encore été beaucoup plus nombreux qu'avant la guerre. Mais, maintenant que l'automobile reparaît sur les routes, une partie de ces marchandises transportées aux taxes plus élevées, retournera à la route. Nous devons donc nous attendre, dans ce secteur, à des changements défavorables.

Si la situation se développe normalement, le *trafic de transit* reprendra peu à peu. Les échanges entre la Suisse et l'étranger, dans les deux sens, remonteront lentement à leur niveau d'avant-guerre. Pour le moment, nos importations en sont toutefois encore très éloignées. Un des trafics qui disparaîtra totalement, c'est le *trafic militaire.* Pendant le service actif, il a rapporté chaque année aux Chemins de fer fédéraux 50 millions de francs et plus. L'exercice de 1945 s'est déjà fortement ressenti de la diminution des transports militaires. Les transports de soldats avec bons n'ont rapporté que 13,$_8$ millions de francs, alors que, en 1944, la recette avait été de 27,$_3$ millions. Quant aux objets militaires, ils ont

procuré une encaisse de 9,$_3$ millions, contre 16,$_4$ millions en 1944. Les transports de soldats à demi-tarif ont reculé également.

Les *recettes d'exploitation* (service des voyageurs, des marchandises et de la poste, et recettes diverses) se sont montées à 511,$_6$ millions de francs, résultat le meilleur que les Chemins de fer fédéraux aient jamais obtenu. Il est vrai que les recettes de 1944 avaient déjà dépassé les 500 millions.

Mais les *dépenses d'exploitation*, elles aussi, ont battu un record en 1945, avec 365,$_2$ millions de francs. Le chiffre le plus élevé avait été constaté en 1920, avec 358,$_3$ millions de francs. En 1944, ces dépenses d'exploitation avaient été de 345,$_2$ millions. Pour ce qui est des dépenses de personnel, elles contiennent un élément qui n'existait pas avant la guerre: les allocations de renchérissement, lesquelles ont occasionné en 1945 une dépense de 53,$_9$ millions de francs, contre 46,$_4$ millions en 1944. Il faut y joindre les allocations de renchérissement aux pensionnaires, 11,$_3$ millions de francs, contre 9,$_1$ millions de francs en 1944. Au total, les allocations de renchérissement se sont ainsi élevées en 1945 à 65,$_2$ millions de francs.

Un élément qui, en 1945, a joué un moins grand rôle que les années précédentes, c'est le renchérissement du matériel. Si les dépenses d'exploitation ont augmenté, c'est donc moins à cause de ce renchérissement des matières que de l'accroissement des frais d'entretien de la voie et du matériel roulant. Les lignes et les véhicules, en effet, soumis à une forte usure, ont exigé un entretien constant et coûteux. Le combustible pour les locomotives à vapeur a coûté 11,$_8$ millions, contre 15,$_4$ millions en 1944. Bien que nous ayons continué à brûler beaucoup de bois, au lieu de charbon, nous enregistrons ici une diminution de dépenses, pour la bonne raison que l'électrification de nouvelles lignes nous a permis de réduire l'exploitation à vapeur. Les dépenses d'énergie électrique se sont élevées à 23,$_5$ millions de francs, contre 22,$_9$ millions de francs en 1944. L'écart s'explique par les parcours supplémentaires introduits à l'horaire.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu chronologique des *recettes* et des *dépenses d'exploitation*.

	Recettes d'exploitation millions de francs	**Dépenses d'exploitation** millions de francs
1929 . . .	412,$_2$ = 100,$_0$ %	280,$_4$ = 100,$_0$ %
1930 . . .	401,$_1$ = 97,$_3$ %	291,$_4$ = 103,$_9$ %
1932 . . .	341,$_7$ = 82,$_9$ %	273,$_3$ = 97,$_5$ %
1934 . . .	332,$_4$ = 80,$_6$ %	247,$_6$ = 88,$_3$ %
1936 . . .	290,$_5$ = 70,$_5$ %	224,$_7$ = 80,$_1$ %
1938 . . .	320,$_4$ = 77,$_7$ %	229,$_5$ = 81,$_8$ %
1939 . . .	361,$_2$ = 87,$_6$ %	223,$_9$ = 79,$_9$ %
1940 . . .	397,$_8$ = 96,$_6$ %	238,$_8$ = 85,$_2$ %
1941 . . .	455,$_0$ = 110,$_4$ %	260,$_6$ = 92,$_9$ %
1942 . . .	468,$_3$ = 113,$_6$ %	288,$_4$ = 102,$_9$ %
1943 . . .	479,$_2$ = 116,$_3$ %	315,$_6$ = 112,$_6$ %
1944 . . .	504,$_7$ = 122,$_4$ %	345,$_2$ = 123,$_1$ %
1945 . . .	511,$_6$ = 124,$_1$ %	365,$_2$ = 130,$_2$ %

Ce tableau nous montre que, pour les six années de guerre, c'est seulement de 1939 à 1940 et de 1940 à 1941, que les recettes d'exploitation, en nombres absolus, ont plus augmenté que les dépenses. A partir de 1942, en revanche, l'augmentation a été plus forte dans les dépenses que dans les recettes.

En 1945, les *dépenses de construction* ont atteint 39,$_0$ millions de francs, contre 32,$_6$ millions en 1944. 35,$_3$ millions (30,$_5$ en 1944) ont été mis à la charge du compte de construction, et 3,$_7$ millions (2,$_1$ en 1944) à la charge du compte d'exploitation. Déduction faite des amortissements pour installations supprimées, des amortissements directs opérés sur les entreprises accessoires, ainsi que de divers reports, les valeurs portées au compte de construction ont augmenté au cours de l'exercice de 23,$_5$ millions de francs (25,$_1$ millions en 1944).

Le *compte de profits et pertes* a été simplifié. Nous y avons notamment supprimé le fonds des suppléments de taxe qui y figurait en 1944, aux recettes et aux dépenses. Relevons que nous avons affecté au service des intérêts des emprunts consolidés 99,$_5$ millions de francs, ce qui fait 2,$_3$ millions de moins qu'en 1944. Cette diminution provient de ce que nous avons remboursé l'emprunt CFF 4½ % de 1927, et obtenu la prorogation, à un taux plus bas, d'un prêt accordé par les PTT. De plus, les conversions opérées en 1944 ont produit leurs effets pendant tout l'exercice de 1945.

Il suffit de comparer le *bilan* d'après l'assainissement, avec celui d'avant, pour constater les changements que cette importante opération a apportés dans l'actif de l'entreprise. Le lecteur remarquera aussi la nouvelle présentation du bilan après l'assainissement.

Le tableau figurant à page III indique dans quelle mesure les *charges totales* des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires en 1944 et 1945, se répartissent entre les divers chapitres. Il permet notamment de comparer les catégories de charges les plus importantes: les frais de personnel et les dépenses de choses, ainsi que les amortissements et les frais de capitaux. Pour grouper ces différentes catégories de charges, nous ne nous plaçons pas au point de vue comptable, mais au point de vue des exigences économiques de l'entreprise. Rappelons à ce propos que, dans le calcul du produit total d'une part, et de l'ensemble des charges d'autre part, nous n'avons inscrit les divers montants qu'après avoir éliminé, dans la mesure du possible, tous les articles représentant seulement une compensation comptable entre les comptes de l'exploitation du chemin de fer, ceux des entreprises accessoires et le compte de profits et pertes. C'est pourquoi quelques-uns des chiffres de ce tableau, qui reproduit dans ses grandes lignes la structure des frais des Chemins de fer fédéraux avec leurs entreprises accessoires, ne concordent pas entièrement avec ceux qui sont indiqués dans les comptes.

Aux charges totales, s'élevant à 553,$_7$ millions de francs, font face les *produits totaux* qui se chiffrent par 528,$_1$ millions. La différence correspond au déficit du compte de profits et pertes de 1945.

Catégories de charges	1944 en milliers de francs	1944 %	1945 en milliers de francs	1945 %
I. *Frais de personnel* (sans le personnel des travaux) .				
1. Rémunérations				
a. Traitements, salaires, allocations sociales, gratifications pour ancienneté de service	195 017	*37,*$_2$	207 038	*37,*$_4$
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, indemnités pour service de nuit, uniformes	15 146	*2,*$_9$	16 364	*3,*$_0$
Total	210 163	*40,*$_1$	223 402	*40,*$_4$
2. Dépenses sociales				
a. Versements ordinaires à la caisse de pensions et de secours	13 405	*2,*$_6$	14 103	*2,*$_5$
b. Prestations à l'assurance-maladies et accidents	4 224	*0,*$_8$	4 402	*0,*$_8$
c. Montants affectés aux institutions pour le bien-être du personnel	560	*0,*$_1$	640	*0,*$_1$
Total	18 189	*3,*$_5$	19 145	*3,*$_4$
Frais de personnel proprement dits	228 352	*43,*$_6$	242 547	*43,*$_8$
3. Versements à la caisse de pensions et de secours en prévision du déficit technique	23 648	*4,*$_5$	23 713	*4,*$_3$
4. Versement d'allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rente	9 068	*1,*$_7$	11 343	*2,*$_0$
Frais de personnel, y compris les prestations extraordinaires (ch. 3 et 4 ci-dessus)	261 068	*49,*$_8$	277 603	*50,*$_1$
II. *Versements à la caisse de compensation de salaires* .	3 953	*0,*$_8$	4 178	*0,*$_8$
III. *Obligation dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments de rente en cours. Versement extraordinaire pour assurer la couverture nécessaire*[1])	7 300	*1,*$_4$	1 212	*0,*$_2$
IV. *Dépenses de choses*	93 363	*17,*$_8$	111 700	*20,*$_2$
V. *Amortissements et réserves*	50 686	*9,*$_7$	51 780[2])	*9,*$_3$
VI. *Frais de capitaux*	107 355	*20,*$_5$	107 692	*19,*$_4$
Total des charges	523 725	*100,*$_0$	554 165	*100,*$_0$

[1]) voir appendice p. 33

[2]) dont 48,5 millions sur les immobilisations, et 3,3 millions sur les valeurs réalisables et disponibles

Il convient que nous commentions ici deux des articles du tableau des charges: Les *dépenses de choses* ont sensiblement augmenté. Comme nous l'avons dit, cette aggravation est due à la hausse du prix des matières et surtout à l'accroissement des frais d'entretien de la voie et du matériel roulant. Il y a lieu de relever en outre que nous avons porté aux dépenses de choses les retenues pour charges d'exploitation, lesquelles s'élèvent à 10,$_0$ millions de francs, ce qui fait 3,$_7$ millions de plus qu'en 1944. Si nous avons ajouté les retenues pour charges d'exploitation aux dépenses de choses, c'est pour de bonnes raisons; en effet, l'entreprise aurait eu pour 10 millions de dépenses de choses de plus, si nous avions pu nous procurer sans restrictions le matériel dont nous avions besoin pour assurer l'exploitation du chemin de fer. Enfin, les dépenses de choses comprennent diverses charges du compte de profits et pertes, lesquelles, notamment du fait que nous avons dû faire face aux dommages causés par les bombardements, sont supérieures de 2,$_7$ millions de francs à celles de 1944.

En nombre absolu, les *frais de capitaux* ont légèrement augmenté, bien que les dépenses pour le service des intérêts aient diminué. C'est que les frais de finance ont été plus élevés qu'en 1944 et surtout que l'amortissement des taux d'emprunt a exigé des montants plus importants.

L'armistice de mai 1945 a permis aux Chemins de fer fédéraux, quelques mois plus tard, de mettre un terme à l'exploitation de guerre. Le personnel, ainsi, ne se trouve plus soumis aux lois militaires. Pendant les six années de guerre, alors que le trafic avait doublé par rapport à l'avant-guerre, les chemins de fer, et leurs agents, en soldats du rail, l'assumèrent sans défaillance. C'est ainsi que la Suisse traversa la tourmente sans connaître de crise de transports. Pour se rendre compte de ce que représente ce bienfait, il suffit de songer aux graves répercussions qu'a toute crise des transports sur l'économie nationale, sur l'alimentation du peuple et sur tout l'appareil social d'une nation. Il nous sera dès lors permis, dans ce rapport sur le dernier exercice de guerre, de dire les grands mérites que nos chemins de fer se sont acquis à la reconnaissance du pays.

D'accord avec la Direction générale, nous avons l'honneur de vous soumettre, à l'intention de l'Assemblée fédérale, les

propositions

suivantes:

1° Les comptes de 1945 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1945 est approuvée.

3° Conformément à l'art. 21, chiffre 1 *a*, de la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944, le solde passif de l'exercice de 1945, d'un montant de 25 596 126 fr. 98, doit être englobé dans l'assainissement et repris par la Confédération.

Nous tenons à remercier la Direction, les fonctionnaires, employés et ouvriers, des services qu'ils ont rendus au cours de l'exercice.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 25 avril 1946

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

Le président,
E. Béguin

Le secrétaire,
F. Wanner