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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1948)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses présentés au Conseil fédéral à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1948

Autor: Béguin, E. / Wanner, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676128

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 à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1948

(du 28 avril 1949)

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 1948.

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

Le solde actif du *compte de profits et pertes* est de 15 millions de francs. Celui de 1947 était de 25,4 millions. La différence entre les deux exercices n'est toutefois pas de 10,4, mais de 30,5 millions de francs, car il y a lieu de tenir compte que, en 1947, nous avions amorti des non-valeurs pour 20,1 millions de francs de plus que cette année. Déjà l'année 1947 avait été quelque peu moins bonne que celle de 1946, qui, financièrement parlant, fut la meilleure que les Chemins de fer fédéraux aient jamais connue.

La nouvelle loi des Chemins de fer fédéraux, qui assainissait la situation financière, est entrée en vigueur le 1er janvier 1946, donc il y a trois ans. En 1946 et en 1947, nous avons, après avoir satisfait à tous les engagements, servi sur le capital de dotation un intérêt au taux maximum légal de 4%, qui est de presque 1% au-dessus de celui que nous versons sur les capitaux de tiers. Pour 1948, nous ne pouvons malheureusement pas payer cet intérêt, si nous voulons nous en tenir aux principes d'une saine gestion. Aux termes des dispositions légales, il faut d'abord verser, du solde actif, jusqu'à 8 millions de francs à la réserve destinée à couvrir les déficits futurs. Au lieu d'affecter les 7 millions restants au paiement d'un intérêt de 1¾% sur le capital de dotation, nous proposons, avec la Direction générale, d'attribuer cette somme, en plus de la part annuelle, à la couverture de l'insuffisance d'amortissements dans les groupes d'immobilisations Frais généraux et Infrastructure. Cette insuffisance était encore de 200 millions de francs à fin 1947. Elle doit être comblée à raison de 20 millions par année. Vu la diminution inquiétante des recettes des Chemins de fer fédéraux ces derniers mois, il semble exclu que nous puissions obtenir cette somme dans l'exercice en cours. Il faudrait donc prévoir pour 1948 un montant de 27 millions de francs. Nous l'estimons d'autant plus nécessaire que le problème le plus grave des Chemins de fer fédéraux, celui du financement des constructions et des travaux de renouvellement, n'a pas trouvé sa solution à ce jour, et qu'aucune somme ne peut être prélevée sur le produit de l'exercice pour amortir le déficit technique de la caisse de pensions et de secours, qui, à fin 1948, s'élevait encore à 531 millions de francs.

Dans le *service des voyageurs*, les personnes transportées ont été de 207,7 millions, et les recettes de 276,6 millions de francs. Le nombre des voyageurs était allé toujours croissant de 1936 à 1947, passant de 106,9 à 213 millions. Nous notons donc une légère diminution pour la première fois en 1948, année qui reste cependant, du point de vue des prestations, la plus forte après 1947. Grâce au relèvement des taxes, le 1er février 1948, les recettes ont augmenté encore un peu.

Il ne sera pas facile, pour les Chemins de fer fédéraux, de maintenir la position qu'ils ont acquise dans les transports de voyageurs. Il y a maintenant environ 108 000 automobiles en Suisse, contre quelque 78 000

en 1939. Dans cet intervalle, le nombre des autocars a passé de 1386 à 1756 et celui des motocyclettes, approximativement, de 26 000 à 49 000. Cet essor du trafic routier n'est pas étranger, notamment, à la diminution des porteurs d'abonnements généraux et d'abonnements de parcours. Les Chemins de fer fédéraux combattent cette concurrence par une politique tarifaire appropriée, au sujet de laquelle des précisions sont données aux pages 9 à 11 du rapport de la Direction générale, et par le perfectionnement de l'horaire au moyen de trains plus fréquents et plus rapides. Ils n'ignorent cependant pas que, économiquement parlant, les améliorations d'horaire ont des limites. Le développement de l'horaire a d'heureux effets économiques, mais seulement s'il s'accompagne d'une utilisation plus rationnelle du personnel et du matériel disponibles. Sous ce rapport, des succès remarquables ont été enregistrés. L'horaire très dense de 1948 a pu être assuré alors même que nous disposions de moins de places assises qu'en 1939. Les prestations annuelles moyennes du matériel roulant ont donc considérablement augmenté. Quand, pour améliorer l'horaire, il faut accroître le matériel roulant et le personnel, et exécuter des constructions spéciales, seule une analyse des frais peut nous dire la valeur économique de ces transformations pour notre entreprise.

Dans *le service des marchandises*, 18,5 millions de tonnes ont été transportées, ce qui fait 0,3 million de plus qu'en 1947. Les recettes ont été supérieures de 1,4 million à celles de l'année précédente, 343 millions de francs. C'est là une augmentation insignifiante, surtout si nous songeons que des taxes plus élevées ont été appliquées durant onze mois de l'année. Cette faible amélioration s'explique en partie par un fort recul des importations en provenance du sud, qui, pour entrer en Suisse, ont emprunté les voies suisses les plus courtes. La concurrence, d'ailleurs, a gagné du terrain dans le trafic des marchandises également. Il faut compter, d'une part, avec l'activité des lignes étrangères, qui nous contraignit fréquemment à des concessions tarifaires et, d'autre part, avec l'activité du camion automobile, qui affaiblit notablement le trafic interne. Nous constatons ici le même phénomène qu'avant la guerre: Le recul a touché moins les marchandises en vrac faiblement taxées, que celles qui sont soumises à des tarifs élevés.

Si l'exercice enregistre pour le service des marchandises une recette maximum, la raison doit en être attribuée, à côté du supplément de taxe, à l'excellent résultat des six premiers mois. Dans la seconde moitié de l'année, alors que la situation économique commençait à fléchir peu à peu, nous n'avons plus, ni pour le tonnage, ni pour les recettes, atteint les chiffres de l'année précédente. Le recul a persisté durant les premiers mois de 1949. Aussi les perspectives, en ce qui concerne le service des marchandises, doivent-elles être jugées défavorables. Notons ici que le parc des véhicules à moteur servant au transport des marchandises par la route s'est considérablement accru. Dans les différentes catégories, l'effectif, par rapport à 1939, a augmenté dans la mesure suivante: Autocamions, de 13 538 à 17 943; voitures de livraison, de 6326 à 11 494; véhicules spéciaux et tracteurs industriels, de 1385 à 2439.

Le *produit de l'exploitation* (recettes de transport et recettes diverses) a atteint 677,3 millions de francs, contre 663,7 millions l'année précédente. Rappelons que le produit de l'exploitation n'est pas identique aux anciennes « recettes d'exploitation ». Ainsi que la Direction générale l'expose dans son rapport (page 22), les comptes des Chemins de fer fédéraux sont présentés pour 1948 sous une forme nouvelle. Le compte d'exploitation, notamment, repose sur une base toute différente.

Les *charges d'exploitation*, qui ne correspondent pas non plus aux anciennes « dépenses d'exploitation » se sont montées à 495,6 millions de francs, contre 450,6 millions de francs l'année précédente. Ces charges se composent des frais des différents services de l'administration, de l'exploitation et d'entretien. Comparant les produits et les charges d'une année à l'autre, nous constatons que le rendement des Chemins de fer fédéraux a été, en 1948, moins favorable qu'en 1947. Tandis que le produit de l'exploitation n'a augmenté que de 13,6 millions de francs, ou 2%, les charges d'exploitation, elles, se sont accrues de 45 millions, ou 10%. L'accroissement des charges d'exploitation est dû pour 24 millions à l'augmentation des allocations de renchérissement et de l'effectif du personnel, et, pour le reste, au plus grand nombre de travaux de construction et d'entretien. L'entretien de la voie et des véhicules représente, à lui seul, 30% de l'ensemble des charges d'exploitation. Mentionnons que nous avons dû dépenser 14,5 millions de francs pour le combustible destiné aux locomotives à vapeur. Comme l'année précédente, les véhicules moteurs thermiques ont fait environ un dixième des parcours des véhicules moteurs électriques, lesquels ont continué à manquer. D'autre part, la pénurie de courant nous a obligés à recourir plus que ces dernières années à des véhicules moteurs thermiques.

En 1948, l'entreprise a occupé en moyenne, sans la main-d'œuvre privée, 37 910 agents, c'est-à-dire 1533 de plus qu'en 1947. Dans l'effectif total sont compris 2975 agents qui ne sont pas occupés en permanence et à journée entière.

Les *dépenses de construction* pour l'exploitation ferroviaire, les usines électriques et les ateliers se sont montées à 117,5 millions de francs; elles correspondent ainsi assez exactement aux prévisions du budget. L'année précédente, elles s'étaient élevées à 84,5

millions de francs. L'augmentation par rapport à 1947 s'explique par le fait que les frais de construction ont continué à monter, et surtout par la nécessité d'exécuter de nombreux travaux de renouvellement et d'extension qui n'avaient pu l'être pendant les années de guerre et d'après-guerre. A cet égard, nous nous retrouvons en face du problème du financement des travaux de construction des Chemins de fer fédéraux, au sujet duquel nous vous avons adressé plusieurs requêtes. Ce problème est, pour le réseau national, d'une importance vitale. La plus grande entreprise de transport du pays ne sera à même de soutenir la concurrence au point de vue technique, commercial et de l'exploitation, que si elle procède aux vastes remplacements et extensions indispensables (voies, doubles voies, matériel roulant, installations de gare). Ainsi que nous vous l'avons exposé en détail ailleurs, ces travaux entraîneront pendant dix ans des dépenses de construction de 190 millions de francs par an; 122 millions sont nécessaires uniquement pour le remplacement normal des installations existantes. Nous appelons expressément votre attention sur le fait que les dépenses de construction de l'exercice de 1948 sont bien inférieures aux chiffres ci-dessus, qui sont dûment fondés et que personne ne conteste.

Il ressort du *bilan* que les immobilisations et les valeurs réalisables et disponibles ont passé de 1892 à 1908 millions de francs. Le total de l'actif du bilan est, en revanche, tombé de 2136 à 2124 millions. Sans les 20 millions de francs affectés à la couverture d'une partie de l'insuffisance d'amortissement existant encore, l'augmentation des immobilisations — il s'agit ici en premier lieu des frais d'acquisition et d'établissement des ouvrages achevés pendant l'exercice — aurait dépassé le montant des amortissements auxquels nous avons procédé. Le capital propre s'est accru des versements à la réserve légale. Quant au capital de tiers, les exigibilités fixes et courantes ont légèrement reculé.

Le tableau ci-dessous des *catégories de charges* montre comment les charges totales des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1947 et en 1948:

Catégories de charges	1947		1948	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
Charges de personnel	324 122	45,4	348 490	45,8
Dépenses de choses (y compris les dépenses de construction)	178 736	25,0	222 307	29,2
Amortissements	110 558	15,5	95 913	12,6
Frais de capitaux	50 490	7,1	47 667	6,3
Autres dépenses *)	50 282	7,0	46 759	6,1
Charges totales	714 188	100	761 136	100

*) Ces dépenses se composent essentiellement des versements (24 millions de francs) à la caisse de pensions et de secours en prévision du déficit technique, ainsi que des allocations de renchérissement versées aux pensionnés (21 millions de francs).

Les *charges totales des Chemins de fer fédéraux* se sont montées à 761,1 millions de francs, tandis que le *produit total* et l'*augmentation des immobilisations* ont atteint 776,1 millions; les chiffres correspondants de l'année précédente étaient 714,2 et 739,6 millions. La différence effective correspond au solde actif du compte de profits et pertes. Le produit total et l'augmentation des immobilisations comprennent le produit de l'exploitation, les dépenses de construction actives, ainsi que différents produits qui n'ont pas été passés au compte d'exploitation.

Le nouveau système comptable a l'avantage de nous permettre de tirer directement des livres les éléments voulus pour déterminer la charge totale et le produit total, ainsi que les augmentations de valeurs. Dans nos précédents rapports, nous avions dû, pour obtenir ces données, procéder à des calculs spéciaux basés sur des considérations d'économie commerciale. C'est surtout parce que les dépenses actives sont englobées dans les chiffres actuels, qu'il n'est pas possible de comparer les charges et produits totaux de 1948 avec ceux des précédents exercices.

Les groupes de charges énumérés dans le tableau ci-dessus appellent les remarques suivantes:

Les divers articles qui composent les charges de personnel pour toute la main-d'œuvre occupée par les Chemins de fer fédéraux sont indiqués en détail dans le rapport de la Direction générale à page 23.

Les dépenses de choses ont, de 1947 à 1948, augmenté plus encore que les charges de personnel. Outre que, dans l'ensemble, les prix n'ont pas encore cessé de monter au cours de l'exercice, l'augmentation des dépenses de choses provient surtout de ce que les frais de construction et d'entretien se sont accrus.

Les amortissements ont diminué par rapport à l'année 1947. Nous avons amorti moins de frais d'emprunts et surtout nous avons réduit dans une bien plus forte mesure l'insuffisance d'amortissements existant encore en 1947. Comme la valeur immobilisée a légèrement augmenté, les amortissements sur les immobilisations se sont également accrus.

Les frais de capitaux, eux aussi, ont diminué. L'intérêt nominal des engagements fixes, qui était en moyenne de 3,18% en 1947, est tombé à 3,15%.

L'examen des comptes de l'exercice montre nettement que les Chemins de fer fédéraux ont franchi en 1948 le sommet de la courbe financière. Dans notre rapport de l'an dernier, nous avions montré pourquoi nous considérions que les finances des Chemins de fer fédéraux restaient soumises aux fluctuations de la situation économique. Nous avions relevé que l'entreprise ne serait en mesure de supporter d'aussi lourdes charges d'exploitation qu'aussi longtemps que les produits d'exploitation ne reculeraient pas. Rappelant que l'exploitation ferroviaire est caractérisée par ses frais fixes, nous montrions quelle en est la conséquence en période d'accroissement et en période de fléchissement du trafic. Et nous ajoutions que les organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux envisageaient avec une inquiétude particulière la possibilité d'un recul du trafic, dû à un renversement de la situation économique ou à un renforcement de la concurrence.

Pour nous en tenir aux grandes lignes, nous rappellerons que la situation générale des Chemins de fer fédéraux ne peut être que précaire. La forte montée des prix et des salaires à laquelle nous assistons depuis la guerre et l'après-guerre, a frappé en plein les Chemins de fer fédéraux comme toute autre entreprise. Si nous prenons la moyenne annuelle de 1948, le renchérissement a atteint 63% mesuré à l'indice du coût de la vie et 117% mesuré à l'indice des prix de gros. En 1948, la charge totale des Chemins de fer fédéraux a augmenté par rapport à 1938 de 80%, et même de 90% si nous comptons les dépenses actives. Or, les tarifs n'ont nullement suivi cette énorme augmentation. Ils n'ont été relevés que de 15 à 20% par rapport à l'avant-guerre. Ce qui revient à dire que, durant les années de guerre et d'après-guerre, l'équilibre financier n'a été assuré que par un *seul élément : l'augmentation du trafic*. Et c'est encore le cas aujourd'hui. Cet unique arc-boutant de notre équilibre a tenu bon jusque durant l'exercice de 1948. L'an dernier, nous avons encore transporté 88% de voyageurs de plus et 33% de marchandises de plus qu'en 1938. Toutefois, durant les derniers mois de 1948, mais surtout durant les premiers mois de 1949, le trafic s'est mis à baisser lentement. Certes, notre volume de transports n'est de loin pas encore retombé au niveau d'avant-guerre, mais il s'amenuise progressivement et devient insuffisant à compenser l'accroissement considérable des frais. La situation est incontestablement devenue sérieuse.

Justement préoccupés de cet état de choses, le Conseil d'administration et la Direction générale des Chemins de fer fédéraux se voient dans l'obligation de demander qu'une solution équitable et rationnelle aux grands problèmes pendants de la politique suisse des transports soit trouvée. Nous songeons ici en particulier au financement des constructions, ainsi qu'à la coordination des moyens de transport.

Au cas où, après une interruption de dix ans, les Chemins de fer fédéraux devraient entrer dans une nouvelle période de déficits, il serait souhaitable de pouvoir exposer au peuple suisse les obligations qui sont imposées au réseau national comme entreprise d'Etat, et les lourds sacrifices financiers qu'il doit consentir de ce chef. Nombre de ces obligations: obligation de transporter, obligation d'exploiter des lignes déficitaires et obligation de faire profiter les lignes à faible trafic des tarifs normaux, peuvent difficilement s'exprimer par des chiffres. En revanche, il y aurait lieu de calculer le manque à gagner résultant, pour les Chemins de fer fédéraux, des charges extra ferroviaires, ainsi que des nombreux tarifs spéciaux à taxes très réduites, concédés dans le service des voyageurs et des marchandises pour des raisons économiques, sociales ou d'utilité publique. Le Conseil d'administration a chargé la Direction générale de faire une enquête à ce sujet.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux suisses a assumé en 1948 un trafic important en service tant des voyageurs que des marchandises et a fait preuve de son dévouement habituel. Aussi le Conseil d'administration tient-il à exprimer à la *direction*, ainsi qu'aux *fonctionnaires*, *employés* et *ouvriers*, ses remerciements pour le zèle exemplaire qu'ils ont montré.

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 1948 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1948 est approuvée.

3° Le bénéfice net de 1948, d'un montant de . . . . . fr. 15 010 812.48

est employé de la façon suivante:

a. Augmentation de 20 à 27 millions de francs de l'annuité pour couvrir l'insuffisance d'amortissements des groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure» 7 000 000.–

b. Versement à la réserve légale: Versement légal (loi des CFF, art. 16a) 8 000 000.–

Attribution de l'excédent restant 10 812.48

Berne, le 28 avril 1949

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

Le président, E. BÉGUIN

Le secrétaire, F. WANNER