# Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses au Conseil fédéral à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de 1956

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1956)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-676116

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Rapport et propositions

## du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux suisses au Conseil fédéral, à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de 1956

(du 23 avril 1957)

*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 1956.

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

La situation économique ayant été bonne d'une manière générale, le *volume des transports* a encore grossi. L'année dernière, les Chemins de fer fédéraux suisses ont transporté 212,5 millions de personnes et 25,3 millions de tonnes de bagages, de colis express et postaux, de marchandises et d'animaux. Par rapport aux chiffres de 1955, l'augmentation est de 2% pour les voyageurs et de 7,8% pour les marchandises. Ces résultats sont proches de ceux de l'année record 1947 pour le service des voyageurs (213 millions de personnes) et les meilleurs atteints jusqu'à ce jour pour le trafic des marchandises. Cette constatation est réjouissante, mais on ne saurait se dissimuler, au vu de la statistique, que les autres moyens de transport, et tout particulièrement ceux de la route, ont enregistré une augmentation de trafic proportionnellement plus forte et que, plus que les Chemins de fer fédéraux suisses, ils sont les grands bénéficiaires de la prospérité économique actuelle.

Les *recettes de transport* ont aussi augmenté. Celles du service des voyageurs, de 3,7% plus élevées qu'en 1955, ont atteint 326,6 millions de francs. Celles du service des marchandises représentent 486,4 millions et dépassent de 6,4% le résultat de 1955. Financièrement parlant, les Chemins de fer fédéraux suisses ont battu les records dans l'un et l'autre trafics. Voyageurs et marchandises participent aux recettes totales à raison de 40,2% pour les premiers (40,8% en 1955) et de 59,8% pour les secondes (59,2%). Comme on l'explique en détail dans les rapports sur les comptes (pages 55 ss), on trouve, en regard d'un produit de l'exploitation élevé, une charge plus forte encore; l'accroissement des recettes de transport n'a pas suffi à compenser celui des frais de personnel. L'excédent de produit d'environ 48 millions de francs servira aux fins suivantes: amortissement de 10 millions de francs sur les stocks de matériel, extinction des dernières non-valeurs figurant encore au bilan, donc des 4,5 millions de francs restant à amortir des frais d'émission et de conversion d'emprunts, augmentation de 10 millions de francs de la réserve déjà constituée pour améliorer les installations de trafic rail/route, versement de 8 millions de francs à la réserve légale et paiement intégral des intérêts dus sur le capital de dotation (16 millions de francs). En outre, il est possible d'ajouter 13,4 millions de francs à l'amortissement supplémentaire pour le matériel roulant. Certes, cela est réjouissant, mais il convient de ne pas oublier que les amortissements des Chemins de fer fédéraux suisses sont encore sensiblement inférieurs aux taux ordinairement pratiqués dans l'industrie.

L'exercice de 1956, s'il se caractérise par l'ampleur de son trafic et de ses recettes, se distingue aussi des autres du point de vue financier. Par un arrêté du 14 décembre 1956, les Chambres fédérales ont autorisé les Chemins de fer fédéraux suisses à élever au besoin de 500 millions de francs le *plafond* de leurs *dettes à intérêt fixe*. Aucun referendum n'a été lancé contre cet arrêté, que le Conseil fédéral a depuis lors mis en vigueur le 15 avril 1957. Même s'il ne s'agit là que de reculer d'une façon bien délimitée les barrières dressées par la loi de 1944 sur les Chemins de fer fédéraux suisses et de donner à ces derniers la possibilité de se procurer les res-

sources financières dont ils ont besoin, étant entendu qu'ils en paieront eux-mêmes les intérêts et les amortissements, il n'en demeure pas moins que, par cette décision clairvoyante des Chambres fédérales, le réseau national pourra, en vue de rationaliser son exploitation, remplacer par des moyens de traction modernes les anciennes locomotives à vapeur restantes, agrandir le parc des wagons CFF et adapter aux nécessités du trafic moderne les installations de grandes gares comme celles de Berne, Bâle et Zurich. En sortant les dépenses de ce genre du budget de construction ordinaire, on libère des fonds pour accélérer la modernisation du parc des voitures et pour entreprendre divers travaux urgents. Ces tâches seront réalisées au cours d'une longue série d'années. Elles le seront selon des programmes d'extension et d'investissement soigneusement préparés. Conseil d'administration et Direction générale ne se préoccupent pas seulement d'exécuter au plus tôt des travaux d'un intérêt particulier pour la rationalisation de l'exploitation ferroviaire; ils se soucient en même temps des possibilités financières et budgétaires et de la nécessité de passer les commandes en tenant compte autant que faire se peut de la situation économique. Il s'agit en définitive de combiner le besoin de rattraper rapidement les retards dans les travaux et d'accroître la productivité, ce qui ne peut être obtenu que par de nouveaux investissements, avec la nécessité de faire des travaux sans enfler l'effectif du personnel technique, ni surcharger le marché de la construction et du travail.

Selon l'importance des nouveaux investissements, il y a donc aussi les frais de capitaux qui s'accroîtront, sans parler de la forte hausse des dépenses pour le personnel. Il faut s'y attendre d'autant plus que les capitaux se font plus rares et que, de ce fait, les taux de l'intérêt tendront à monter. Considérée dans son ensemble, la situation actuelle se caractérise certes par un réjouissant accroissement des recettes de transport, mais aussi par une augmentation plus forte encore des charges. Tout porte à croire que les dépenses iront encore en progressant au cours des prochaines années, ce qui risque de réduire toujours plus l'excédent des produits. Les résultats satisfaisants de l'exercice ne doivent pas nous faire oublier que cet excédent est relativement faible et que, avec la hausse actuelle des dépenses, il suffirait que les recettes de transport reculent d'un faible pourcentage pour que le compte de profits et pertes accuse un déficit. Ce n'est donc pas sans une certaine hésitation que, nous conformant à la disposition de l'article 16, alinéa premier, de la loi des Chemins de fer fédéraux, nous proposons à nouveau de payer intégralement l'intérêt de 4% sur le capital de dotation.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux suisses a fourni un gros effort durant l'exercice écoulé. Le Conseil d'administration tient à remercier la direction et tous les fonctionnaires, employés et ouvriers de la conscience avec laquelle ils ont accompli leur devoir. Mais il exprime aussi sa gratitude à tous les usagers du chemin de fer, aux abonnés qui, année après année, utilisent le train pour se rendre à leur travail et aux voyageurs qui se servent du rail pour leurs déplacements d'affaires et de vacances; il le fait aussi à l'adresse des organismes touristiques, des entreprises de l'industrie, du commerce, de l'artisanat et de l'agriculture, de même que des transitaires qui, tous, par leur apport régulier, font tourner les roues de nos trains et ont de nouveau contribué de manière décisive aux heureux résultats financiers de l'année 1956.

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 1956 sont approuvés.
2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1956 est approuvée.
3° Le solde actif de 1 264 064 fr. 30 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.

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

Berne, le 23 avril 1957.

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

*Le président,* **Stadler**

*Le secrétaire,* **Strauss**