

Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présentés au Conseil fédéral être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1938

Autor(en): Walther, H. / Hess, F.

Objektyp: Article

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

Band (Jahr): - (1938)

PDF erstellt am: 06.08.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675961>

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.

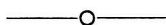
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Rapport et propositions
du
Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux
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 1938.

(Du 26 avril 1939.)



Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Conformément à l'article 29, chiffre 2, de l'ordonnance d'exécution de la loi fédérale du 1^{er} février 1923 concernant l'organisation et l'administration des chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion de la Direction générale et les comptes pour l'année 1938.

Notre commission de vérification a examiné les comptes conformément aux dispositions de son règlement du 29 juin 1939 et constaté qu'ils concordent avec les écritures, dont l'exactitude a, en outre, été établie par plusieurs pointages.

Le *compte de profits et pertes* pour l'année 1938 se solde par un déficit de 35,2 millions de francs. C'est là une aggravation de 20,6 millions par rapport aux chiffres de 1937, mais cependant une amélioration de 32,5 millions comparativement au gros découvert de 1936. Il fallait s'attendre que les résultats financiers de 1938 fussent plus mauvais que ceux de l'année précédente; le budget pour 1938 l'avait du reste déjà prévu. Vers la fin de 1937, en effet, il ne fut plus possible de nier que la situation économique générale s'assombrissait de nouveau; l'évolution des recettes-marchandises, qui constituent un baromètre éprouvé de la marche des affaires, ne laissait aucun doute à ce sujet. Par ailleurs, l'atténuation de la réduction des traitements et salaires entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1938 et le léger renchérissement du matériel nécessaire aux chemins de fer, firent présager que les dépenses ne pourraient plus être entièrement maintenues au niveau de l'exercice précédent. En 1938, en effet, les recettes de transport ont diminué de 16,0 millions de francs, alors que les dépenses d'exploitation se sont accrues de 4,9 millions de francs. Le tableau suivant montre les fluctuations des *recettes de transport* depuis 1929:

Millions de francs

1929.	401,9 = 100,0 %
1930.	391,2 = 97,3 %
1931.	373,5 = 92,9 %
1932.	330,8 = 82,3 %
1933.	324,2 = 80,6 %
1934.	321,3 = 79,9 %
1935.	303,0 = 75,4 %
1936.	279,3 = 69,5 %
1937.	323,6 = 80,5 %
1938.	307,6 = 76,5 %

Ce tableau fait clairement ressortir le recul persistant des recettes de transport entre 1930 et 1936. En 1937, ce mouvement rétrograde fit place à une vigoureuse reprise, qui ne fut cependant que de courte durée, comme en témoignent les résultats de 1938. Il faudra se faire à l'idée que les recettes de transport des chemins de fer fédéraux n'atteindront plus de longtemps les chiffres de 1929 et 1930. Même s'il revenait une période de prospérité analogue à celle de cette époque-là, les décalages survenus depuis lors dans la structure du trafic s'y opposeraient. Preuve en sont les résultats de l'exercice 1937, dont les recettes, malgré le chiffre satisfaisant des quantités transportées, sont demeurées considérablement inférieures à celles de 1929 et 1930.

Tout compte fait, l'exercice en cause s'est présenté plus favorablement pour l'économie nationale que certains indices n'auraient permis de le croire au début de l'année. En 1938 aussi, le niveau des prix a pu être plus ou moins maintenu à l'intérieur du pays. Ce fut là un avantage non seulement pour notre industrie d'exportation, dont en particulier la branche des machines travailla d'une manière satisfaisante, mais encore pour les activités économiques dépendant du mouvement des étrangers. A vrai dire, la tendance latente à une certaine amélioration a été fortement paralysée par la tension politique internationale, laquelle est venue s'ajouter aux multiples obstacles entravant déjà le commerce d'un pays à l'autre. C'est ainsi que la grave crise politique de septembre dernier a porté un coup sensible à l'hôtellerie suisse et, par là-même, aux entreprises de transport.

Le service des voyageurs, moins sujet aux fluctuations de la conjoncture économique que le trafic des marchandises, a maintenu ses positions. En revanche, les transports de marchandises ont été franchement faibles; il n'y a en effet qu'une seule des dix dernières années, 1936, où les recettes aient été encore inférieures à celles de 1938. La cause en est en partie le recul du trafic international de transit, recul qui atteint environ 36 % par rapport aux chiffres de 1937. Mais, considérés au point de vue des quantités transportées, le trafic interne des marchandises — fortement exposé de par sa nature à la concurrence de l'automobile — et le trafic des marchandises en provenance et à destination de l'étranger, sont eux aussi en régression. Les chiffres suivants donnent une idée de la marche du trafic et des recettes de transport (voyageurs et marchandises) au cours des dix dernières années :

Année	Service des voyageurs			Service des marchandises		
	km-voyageurs	Recettes		km-tonnes	Recettes	
	Millions	Millions de fr.	%	Millions	Millions de fr.	%
1929	2937,3	156,2	100,0	2208,6	245,7	100,0
1930	3029,4	159,1	102,0	2066,4	232,0	94,3
1931	2938,3	150,7	96,6	1904,5	222,7	90,5
1932	2776,4	136,8	87,7	1562,7	194,0	78,9
1933	2860,4	135,2	86,7	1568,4	189,0	76,8
1934	2840,4	133,2	85,4	1678,6	188,0	76,4
1935	2707,1	126,3	81,0	1707,0	176,7	71,8
1936	2642,0	120,2	76,9	1435,3	159,1	64,7
1937	2859,2	133,0	85,1	2003,4	190,6	77,6
1938	2866,7	131,9	84,4	1585,2	175,7	71,5

Ainsi, les dépenses en plus s'élèvent au total à 5,9 millions de francs. En revanche, il y a diminution des dépenses au chapitre des frais de capitaux (2,7 millions de francs).

Pendant l'exercice de 1938, bien qu'on ait pu réduire encore le nombre des agents, les *frais de personnel* ont augmenté, à cause de l'atténuation de la baisse des traitements et des salaires. Mais ce qui s'est fait sentir davantage encore, c'est l'augmentation considérable des prestations extraordinaires de l'administration en faveur de la caisse de pensions et de secours, par suite de la baisse du taux de l'intérêt sur le marché, ce qui a entraîné une plus large mise à contribution de l'administration, en vertu de la garantie d'intérêt qu'elle fournit. Pendant l'exercice de 1938, le nombre des agents est tombé à 27 631; l'économie est donc de 399 agents.

Les *frais de fournitures et de prestations diverses* ont assez sensiblement augmenté, du fait que l'entreprise a dû faire ses achats à des prix de revient plus élevés. En 1936, les dépenses de choses s'étaient chiffrées par 32,5 millions seulement; elles montèrent à 36,3 millions en 1937 par suite de la dévaluation, et ont atteint 38,9 millions de francs en 1938.

Comme en 1937 déjà, les *frais de capitaux* ont diminué. La baisse du taux de l'intérêt a permis aux chemins de fer fédéraux de réaliser une économie de près de 4 millions sur leur service des intérêts; l'amortissement des frais d'emprunts, en revanche, occasionna un surcroît de dépenses. L'entreprise, ayant dénoncé au remboursement un montant d'environ 411 millions d'emprunts portant intérêt à 3½ %, a émis un nouvel emprunt des chemins de fer fédéraux de 400 millions à 3 %. Cette opération, ainsi que le remboursement de titres conformément au plan d'amortissement des emprunts, ont eu pour effet de réduire la dette consolidée des chemins de fer fédéraux, de 2693,3 millions qu'elle était à fin 1937, à 2674,3 millions à fin 1938. En revanche, la dette flottante contractée au département fédéral des finances a passé de 390 à 439 millions de francs.

Le tableau récapitulatif ci-dessous donne un aperçu de l'évolution des *dépenses de construction* et des disponibilités (obtenues par les amortissements industriels et financiers) affectées à la couverture de ces dépenses:

Année	Dépenses de construction				Disponibilités				Excédent des	
	Compte de construction ¹⁾	Compte d'exploitation ²⁾	Fonds de renouvellement ³⁾	Total des dépenses	Vente ou réemploi de vieux matériaux ⁴⁾	Revenus d'exploitation ⁵⁾	Amortissements industriels et financiers ⁶⁾	Total des disponibilités	dépenses de construction	disponibilités
en millions de francs										
1910	28,8	1,2	4,3	34,3	0,2	1,2	16,9	18,3	16,0	—
1913	52,0	1,7	6,0	59,7	0,2	1,7	25,4	27,3	32,4	—
1920	122,7	2,4	11,2	136,3	0,3	2,4	11,9	14,6	121,7	—
1925	99,9	3,0	7,1	110,0	1,8	3,0	25,8	30,6	79,4	—
1930	74,4	4,0	12,3	90,7	0,3	4,0	32,7	37,0	53,7	—
1931	88,5	4,4	11,9	104,8	0,1	4,4	32,1	36,6	68,2	—
1932	66,9	3,9	9,8	80,6	0,1	3,9	34,0	38,0	42,6	—
1933	38,2	2,8	9,2	50,2	0,1	2,8	33,4	36,3	13,9	—
1934	29,5	3,0	8,4	40,9	0,1	3,0	34,0	37,1	3,8	—
1935	18,7	1,6	6,9	27,2	0,2	1,6	34,8	36,6	—	9,4
1936	18,8	1,1	7,8	27,7	0,1	1,1	36,9	38,1	—	10,4
1937	19,4	0,9	8,9	29,2	—	0,9	37,8	38,7	—	9,5
1938	18,9	1,1	10,1	30,1	—	1,1	39,7	40,8	—	10,7

¹⁾ Dépenses de construction brutes (20 808 432 fr. en 1938) diminuées de la part de celles-ci à la charge de l'exploitation (1 928 806 fr. en 1938); cf. p. 56 du rapport de gestion.

²⁾ Chapitre VI, 1 des dépenses du compte d'exploitation, sans les dépenses de construction à la charge du fonds de renouvellement.

³⁾ Dépenses de renouvellement de la voie de fer, des lignes de contact, des installations mécaniques et électriques des usines électriques, du mobilier et des ustensiles.

⁴⁾ Depuis 1937, le produit de la vente ou du réemploi de vieux matériaux est porté non plus au crédit du compte de construction, mais laissé aux ateliers pour couvrir les frais de démolition.

⁵⁾ Part des recettes d'exploitation affectée à la couverture des dépenses de construction à la charge du compte d'exploitation.

⁶⁾ Sans les amortissements des stocks en magasin, ni des titres.

Les dépenses de construction de 1938 se chiffèrent au total par 30,1 millions de francs, ce qui fait 0,9 million de plus qu'en 1937. Outre le renchérissement des matériaux, cette augmentation est due, entre autres, aux travaux de rétablissement de la voie ferrée détruite entre Moutier et Court par un éboulement. En 1938, les disponibilités affectées à la couverture des dépenses de construction se sont élevées à 40,8 millions, c'est-à-dire à 2,1 millions de plus qu'en 1937. L'excédent des disponibilités sur les dépenses de construction a atteint 10,7 millions de francs, ce qui constitue, jusqu'à ce jour, un maximum.

Par suite du nouveau recul de trafic enregistré en 1938, la situation générale des chemins de fer fédéraux est devenue sensiblement moins favorable qu'en 1937; et les résultats des premiers mois de 1939 ne permettent pas d'envisager une amélioration décisive. Dans ces conditions, nous ne pouvons que former le vœu de voir le projet de loi fédérale modifiant le statut des fonctionnaires et d'assurance du personnel, entrer en vigueur le plus tôt possible, afin qu'à son tour la nouvelle loi sur les chemins de fer fédéraux puisse déployer ses effets; car, ainsi que nous le disions dans notre précédent rapport, tout retard apporté à l'assainissement des chemins de fer fédéraux ne fera que rendre plus difficiles et plus pénibles les mesures indispensables qu'il faudra prendre tôt ou tard.

D'accord avec la Direction générale, nous avons l'honneur de vous soumettre les propositions suivantes:

1. Les comptes de 1938 et le bilan au 31 décembre 1938 de l'administration des chemins de fer fédéraux sont approuvés.
2. La gestion de l'administration des chemins de fer fédéraux en 1938 est approuvée.
3. Sur l'excédent des dépenses du compte de profits et pertes de 1938 se montant à 35 238 051 fr. 03, il est mis au 1^{er} janvier 1939, comme les années précédentes, un intérêt de 4 % du déficit de guerre, c'est-à-dire 7 483 096 fr. 45, à la charge du compte du «déficit de guerre». Le reste, 27 754 954 fr. 58, et les soldes passifs de 1931 à 1937 qui ont atteint le 1^{er} janvier 1938 la somme de 243 697 895 fr. 57, sont reportés à compte nouveau pour 271 452 850 fr. 15.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés au service de notre entreprise pendant le dernier exercice.

Veillez, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, agréer l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 26 avril 1939.

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

Le président,
Dr. H. Walther.

Le secrétaire,
Dr. F. Hess.