

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1940)

Artikel: 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 1940

Autor: Béguin, E. / Torche, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676269>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux

présentés

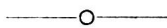
au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale

à l'appui du rapport de la Direction générale

sur

la gestion et les comptes de l'année 1940.

(Du 30 avril 1941.)



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 1940.

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

Le *compte de profits et pertes* de 1940 se solde de nouveau par un excédent de recettes, qui atteint 13,4 millions de francs contre 7,5 millions de francs en 1939. Cette amélioration provient surtout du nouvel et fort accroissement des recettes du trafic-marchandises, car, pour ce qui est des recettes du service-voyageurs, elles n'ont que faiblement augmenté, et les dépenses de l'entreprise sont sensiblement supérieures à celles de l'année précédente.

Plus encore qu'en 1939, c'est à la suite de circonstances tout à fait extraordinaires que les comptes se soldent favorablement en 1940. Le trafic interne des marchandises aux Chemins de fer fédéraux a été extrêmement intense, alors que le mouvement des importations et des exportations a fléchi par rapport à celui de l'année précédente. Les nombreuses entraves apportées au trafic routier ont eu pour effet que, durant tout l'exercice, l'automobile a pour ainsi dire cessé de concurrencer le chemin de fer, lequel est ainsi plus ou moins devenu le seul moyen de transport. De plus, pendant toute l'année, il y eut un notable trafic de marchandises militaires. Le trafic-marchandises de transit a lui aussi atteint un niveau élevé. C'est à ces facteurs qu'il faut attribuer le vigoureux accroissement des recettes-marchandises. L'augmentation enregistrée dans le service interne des voyageurs et l'importance des transports de militaires expliquent aussi pourquoi, malgré l'arrêt presque complet du tourisme étranger et des transports de voyageurs en transit, les recettes-voyageurs non seulement n'ont pas diminué mais encore ont légèrement augmenté.

Les Chemins de fer fédéraux ont relativement bien surmonté la première année entière de guerre. Les difficultés croissantes de se procurer des matières premières, de même que le rapide épuisement des stocks, ne sont cependant pas sans assombrir sensiblement les pers-

pectives d'avenir. Si en effet nous ne parvenions pas à obtenir les importations nécessaires à nos industries, tant la production pour le marché interne que les exportations seraient dange-reusement compromises. Il va de soi que les Chemins de fer fédéraux en seraient eux aussi sérieusement affectés. Si l'on tient en outre compte que les autres facteurs qui ont stimulé le trafic des Chemins de fer fédéraux — suppression de la concurrence automobile, transports militaires et accroissement du trafic-marchandises de transit — disparaîtront automatiquement après la guerre, on se gardera de porter un jugement optimiste sur le rendement futur de l'entreprise.

Il convient d'insister tout spécialement sur le fait qu'un ou même plusieurs exercices favorables ne sauraient rien changer à l'urgence d'assainir la situation financière des Chemins de fer fédéraux. Il suffit de jeter un coup d'œil sur le bilan de l'entreprise pour se rendre compte que les soldes actifs de 1939 et 1940 font modeste figure en regard des non-valeurs de l'entreprise. Dans le bilan au 31 décembre 1940, ces non-valeurs sont inscrites pour 618,8 millions de francs. Remarquons à ce propos qu'en raison de l'insuffisance marquée des amortissements industriels opérés jusqu'ici, les ouvrages et installations fixes, ainsi que le matériel d'exploitation, sont fortement surestimés dans le bilan. Cette surestimation, qui se chiffre par centaines de millions de francs, constituera une autre non-valeur lors de la réforme du système des amortissements. Aussi, comme dans le rapport de l'exercice précédent, le Conseil d'administration estime-t-il de son devoir d'insister de la façon la plus pressante sur la nécessité d'entreprendre l'assainissement financier des Chemins de fer fédéraux, et émet-il le vœu que la discussion du projet de nouvelle loi sur les Chemins de fer fédéraux soit le plus tôt possible menée à chef.

De même, les travaux législatifs en vue de résoudre le problème rail-route devraient être sérieusement accélérés et mis au point de manière que le nouveau régime pût être appliqué immédiatement si besoin est. N'oublions pas en effet qu'après la guerre, si ce problème est laissé en suspens, la concurrence rail-route revêtira un caractère plus grave que jamais.

Les *recettes totales d'exploitation* des Chemins de fer fédéraux (recettes de transport et recettes diverses, mais sans le produit brut des anciens services auxiliaires) ont atteint les montants suivants depuis l'année culminante de 1929:

	millions de francs
1929	412,2 = 100,0 %
1930	401,1 = 97,3 %
1931	384,6 = 93,3 %
1932	341,7 = 82,9 %
1933	335,2 = 81,3 %
1934	332,4 = 80,6 %
1935	314,0 = 76,2 %
1936	290,5 = 70,5 %
1937	336,0 = 81,5 %
1938	320,4 = 77,7 %
1939	361,2 = 87,6 %
1940	397,8 = 96,5 %

Les chiffres ci-après donnent une idée du développement du *trafic* et des *recettes de transport* (voyageurs et marchandises) depuis 1929 :

Année	Service des voyageurs			Service des marchandises		
	km-voyageurs	Recettes		km-tonnes	Recettes	
		Millions	Millions de fr.		%	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
1939	3119,1	133,6	85,5	1978,5	214,2	87,2
1940	3159,0	136,2	87,2	2903,4	247,8	100,9

Il ressort de ce tableau que les *recettes du service des marchandises* de 1940 sont légèrement supérieures à celles de 1929, tandis que les *recettes du service des voyageurs* sont bien loin d'atteindre le chiffre record de 1930.

Le nombre des kilomètres-voyageurs marque une nouvelle augmentation sur celui de 1939. Le résultat de 1939 constituait pourtant déjà un record grâce au trafic de l'Exposition nationale qui fournit à lui seul un appoint de 428 millions de kilomètres-voyageurs. Or, cet appoint ayant fait défaut en 1940 et le mouvement des étrangers ayant été absolument inexistant, le résultat de 1940, calculé en kilomètres-voyageurs, a été une véritable surprise. A quoi faut-il attribuer cet heureux résultat? Aux deux facteurs suivants, qui ont largement compensé l'absence des deux trafics précités: Les transports militaires, très nombreux toute l'année, puis l'intense trafic civil. La recette moyenne par kilomètre et par voyageur a quelque peu augmenté: de 4,28 ct. qu'elle était en 1939, elle passe à 4,31 ct. en 1940.

Il suffit de confronter cette recette moyenne de 4,31 ct. par voyageur et par kilomètre avec la taxe kilométrique du tarif de base pour les différentes classes, aller et retour, avec et sans surtaxe pour trains directs — qui est de 7,5 ct. par kilomètre pour la 3^e classe simple course sans surtaxe pour trains directs —, pour se rendre compte de l'importance des nombreuses réductions de taxes accordées par les Chemins de fer fédéraux. La recette moyenne indique que 70 % environ des kilomètres-voyageurs ont été parcourus à des taux inférieurs aux prix de base normaux. Au lieu de se baser sur les tarifs normaux, ainsi qu'on le fait généralement, c'est sur cette recette moyenne de 4,31 ct. et cette proportion de 70 % qu'il faut tabler pour se faire une idée exacte du niveau des tarifs des chemins de fer, économiquement parlant.

Ce qui s'impose tout particulièrement à l'attention dans le trafic des marchandises, c'est le nombre des *kilomètres-tonnes*, qui marque une augmentation de 47 % sur celui de 1939 et dépasse même de beaucoup le chiffre record de 1929. Les recettes du service des marchandises n'ont pas augmenté proportionnellement au trafic, parce que la moyenne de recette par kilomètre-tonne a sensiblement reculé. Encore de 10,83 ct. en 1939, elle fut de 8,53 ct. seulement en 1940. Ce fléchissement s'explique par l'importance du trafic de transit qui se fait à bas prix sur de grandes distances, et des transports militaires qui paient eux aussi des tarifs réduits.

Pour établir le total des recettes et des dépenses des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires, nous nous sommes de nouveau basés sur les principes exposés à cette place en 1936.

Le total des recettes s'est élevé à 413,2 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 36,0 millions par rapport à 1939 et de 77,1 millions par rapport à 1938, dernière année de paix. Dans le chiffre des recettes totales de 1940 sont compris 29,2 millions de francs de recettes accessoires, lesquelles ne sont pas des recettes de transport. En 1939, les recettes accessoires avaient atteint 29,4 millions.

L'emploi qui a été fait des recettes de 1940 et de 1939 ressort du tableau ci-après :

Catégories de dépenses	1939		1940	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
I. Frais de personnel (sans le personnel des travaux)				
1. Rémunérations				
a. Traitements, salaires, allocations sociales, gratifications pour ancienneté de service et traitements alloués à des survivants	134 823	35,8	136 474	33,0
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, indemnités pour service de nuit, uniformes	9 388	2,5	10 246	2,5
Total	144 211	38,3	146 720	35,5
2. Dépenses sociales				
a. Versements ordinaires à la caisse de pensions et de secours	¹⁾ 10 035	2,6	¹⁾ 10 194	2,5
b. Prestations à l'assurance-maladie et accidents	2 568	0,7	2 190	0,5
c. Montants affectés aux institutions pour le bien-être du personnel	295	0,1	294	0,1
Total	12 898	3,4	12 678	3,1
Frais de personnel sans les versements extraordinaires à la caisse de pensions et de secours	157 109	41,7	159 398	38,6
3. Versements à la caisse de pensions et de secours destinés à réduire le déficit technique	26 110	6,9	26 591	6,4
Frais de personnel avec les versements extraordinaires à la caisse de pensions et de secours	183 219	48,6	185 989	45,0
II. Versements à la caisse de compensation de salaires			2 536	0,6
III. Frais de fournitures et de prestations diverses	39 988	10,6	52 567	12,8
IV. Amortissements et réserves	²⁾ 45 055	11,9	²⁾ 61 701	14,9
V. Frais de capitaux	108 976	28,9	110 452	26,7
Total des dépenses	377 238	100,0	413 245	100,0

¹⁾ A partir de 1940, le chiffre des versements ordinaires comprend aussi les montants mensuels afférents aux augmentations de traitement et les suppléments (425 000 francs en 1939 et 626 000 francs en 1940). Quant au reste, la somme indiquée comme versement ordinaire correspond à la prestation de l'administration prévue dans les statuts de 1906, c'est-à-dire 7 % du gain annuel assuré.

²⁾ Le montant de 1939 comprend le solde actif du compte de profits et pertes de 1939, et le montant de 1940 le solde actif de 1940. Le solde actif de 1939 a été utilisé dans les comptes de 1940 pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs. Conformément à notre proposition, le solde actif de 1940 aura la même destination dans les comptes de 1941.

Les *frais de personnel* (sans les versements extraordinaires à la caisse de pensions et de secours) se sont accrus de 2,3 millions de francs, par suite principalement du versement de 2,0 millions de francs d'allocations de Noël. Il convient de relever que les Chemins de fer fédéraux sont parvenus, sans augmenter sensiblement leurs frais de personnel, à faire face aux exigences tout à fait exceptionnelles qui leur ont été imposées par l'économie et la défense nationales.

Les Chemins de fer fédéraux ont versé à la *caisse de compensation de salaires* une *contribution* de 2,5 millions de francs, mais n'en ont reçu pour leur personnel que 600 000 fr.

Les *frais de fournitures et de prestations diverses*, qui suivent nécessairement le mouvement général des prix, accusent une forte augmentation, 12,6 millions de francs, par rapport aux chiffres de l'année précédente. En 1938, ils s'étaient élevés à 38,7 millions, en 1937 à 36,3 millions et en 1936, juste avant la dévaluation, à 32,5 millions. La hausse des prix des charbons est pour une large part dans l'accroissement de ces frais. Pour le seul article «combustible pour locomotives», la dépense, au cours de l'exercice, a passé de 4,7 millions à 8,7 millions de francs.

Les *amortissements et réserves* ont été groupés pour la première fois dans le tableau ci-dessus étant donné que lors de la réforme du système des amortissements les réserves actuelles se transformeront en amortissements. Ce groupe de dépenses a fortement augmenté, à savoir de 16,6 millions de francs. Il y a toutefois lieu de faire remarquer que l'augmentation n'est due ni à une élévation des taux d'amortissements, ni à un accroissement du nombre des installations à amortir, ces mesures d'une urgente nécessité devant être prises en corrélation avec la refonte du régime des amortissements. Elle provient au contraire de la mise en compte d'amortissements extraordinaires ou plus exactement de l'élimination de non-valeurs du bilan.

Les *frais de capitaux* ont grevé l'entreprise de 1,5 million de francs de plus que l'année précédente. Ce surcroît de dépenses est dû à la consolidation — par un nouveau prêt de 200 millions de la Confédération — d'une partie de la dette flottante.

Nous ne voulons pas terminer notre rapport sans derechef mettre en garde l'opinion publique contre tout jugement optimiste sur la situation des Chemins de fer fédéraux. Les facteurs auxquels nous devons les résultats favorables de 1940, sont, on l'a vu, extrêmement aléatoires. L'excédent des recettes d'exploitation du premier trimestre 1941 est déjà quelque peu inférieur au chiffre correspondant de 1940. Si, par suite du renchérissement de la vie, les frais de fournitures et de prestations diverses continuent de s'accroître et que les traitements et salaires du personnel doivent être augmentés, les excédents de recettes d'exploitation iront fortement en diminuant.

De toute façon, le peuple suisse peut être satisfait de constater qu'au cours de la première année entière de guerre, les Chemins de fer fédéraux ont été à la hauteur de leur tâche. Ayant eu à supporter presque seuls tout le poids du trafic, ils ont avec les chemins de fer privés transporté un tonnage infiniment supérieur à celui d'avant-guerre, épargnant ainsi à notre pays une crise des transports et ses multiples conséquences.

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

1. Les comptes de 1940 et le bilan au 31 décembre 1940 de l'administration des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des Chemins de fer fédéraux en 1940 est approuvée.

3. L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1940, se montant à 13 404 932 fr. 50, est consacré, à dater du 1^{er} janvier 1941, à combler l'insuffisance d'amortissements antérieurs sur le capital d'établissement du chemin de fer et des entreprises accessoires.

4. Au 1^{er} janvier 1941, un intérêt de 4 %, c'est-à-dire 8 093 717 fr. 14, est mis à la charge du déficit de guerre.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont eu à accomplir en 1940 une tâche particulièrement lourde et importante, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés au service de notre entreprise.

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

Berne, le 30 avril 1941.

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

Le président,
E. Béguin.

Le secrétaire,
F. Torche.