

# 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 1951

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1951)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676271>

## **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 suisses présentés au Conseil fédéral à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1951

(du 28 avril 1952)

*Monsieur le Président de la Confédération,*

*Messieurs les Conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joints le rapport de gestion de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les comptes pour l'année 1951.

Les comptes ont été examinés par notre commission de vérification, qui a constaté qu'ils concordaient avec les écritures et que les livres étaient bien tenus.

L'année 1951 a été caractérisée par une intense prospérité économique, dont les effets se sont manifestés sur les *quantités transportées*. Les transports de voyageurs ont été plus élevés qu'en 1950 (201 contre 194 millions de voyageurs), sans atteindre cependant le chiffre record de 1947 (213 millions). En trafic des marchandises, il a été transporté 21,3 millions de tonnes, contre 18,4 en 1950. C'est là le plus grand trafic des marchandises enregistré par les Chemins de fer fédéraux en temps de paix. A lui seul, le trafic de transit a passé de 2 à 3 millions de tonnes.

Ce trafic exceptionnellement élevé s'est accompagné d'une augmentation des *recettes*, qui a eu pour résultat un fort excédent d'exploitation et une notable amélioration des comptes.

Le *produit d'exploitation* est de 73,6 millions de francs (11,5%) plus élevé qu'en 1950 (715,5 millions contre 641,9). Les recettes du service des voyageurs ont passé de 263,8 à 274,4 millions de francs (+4%), tandis que celles du trafic des marchandises ont augmenté de 283,2 à 334,2 millions (+18%). Les recettes du service des voyageurs n'ont plus représenté que 38% des recettes totales, au lieu de 41%, mais celles du trafic des marchandises ont passé de 44% à 47%. Cette évolution est naturelle, car, lorsque les affaires marchent fort, le trafic des marchandises augmente plus rapidement que celui des voyageurs.

La *charge d'exploitation* s'est accrue de 14,1 millions de francs (501,1 millions, contre 487,0 en 1950), dont 11,1 millions pour les prestations d'exploitation proprement dites. Il y a lieu de relever cependant qu'elle est moins élevée qu'en 1949 (503,5 millions), quand bien même le trafic a été sensiblement supérieur. La charge d'exploitation ne s'est accrue que de 2,9%, alors que le volume des transports a augmenté de 4% en service des voyageurs et de 18% en trafic des marchandises. Il a donc été possible d'assurer un trafic plus intense avec une charge d'exploitation qui a relativement moins monté.

La révision du statut des fonctionnaires a entraîné des dépenses en plus pour un montant de 4,7 millions de francs. La première étape du nouveau classement des fonctionnaires a coûté 1,4 million. En revanche, les

frais d'entretien ont été de 2,6 millions de francs moins élevés qu'en 1950. De plus, les frais d'énergie ont diminué de 1,4 million de francs.

Le tableau suivant indique comment la charge d'exploitation se répartit sur les principaux articles et dépenses du compte d'exploitation :

	1950	1951
Administration, y compris la Direction et les charges générales . . . . .	45,6	48,0
Prestations d'exploitation . . . . .	285,7	296,8
Entretien . . . . .	145,2	142,6
Divers . . . . .	10,5	13,7
	<u>487,0</u>	<u>501,1</u>

L'excédent du compte d'exploitation se monte à 214,4 millions de francs, ce qui fait 59,5 millions de francs de plus qu'en 1950. Ce résultat satisfaisant provient en majeure partie de l'augmentation du trafic des marchandises (51,0 millions de recettes-marchandises de plus qu'en 1950). Il s'explique donc presque exclusivement par la période actuelle de grande prospérité.

Le compte de profits et pertes se solde plus favorablement qu'en 1950. Le produit est de 59,8 millions de francs plus élevé qu'en 1950 (237,0 millions contre 177,2).

Mais la charge du compte de profits et pertes a elle aussi augmenté. D'après le nouveau règlement sur les amortissements mis rétroactivement en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 1951, les amortissements ordinaires absolument insuffisants effectués jusques et y compris 1950 ont été portés de 74,4 à 102,9 millions de francs. Avec les amortissements de soldes de valeurs comptables (886 000 francs), de participations (171 000 francs), de frais d'emprunts (661 000 francs) et de valeurs réalisables et disponibles (3,3 millions de francs, dont 2,4 millions d'amortissement extraordinaire d'approvisionnements de matériel), il y a pour 107,9 millions de francs d'amortissements (77,7 millions en 1950). Vingt autres millions (1,7 l'année passée) ont été consacrés à la réduction de la non-valeur « Insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations frais généraux et infrastructure ». A l'occasion du jubilé de l'entreprise, un million de francs a en outre été affecté à la caisse-maladie du personnel. Il s'est enfin révélé nécessaire de verser 2 millions de francs à la réserve pour la couverture de gros dommages, en raison des graves catastrophes naturelles qui se sont produites durant l'exercice. Les frais de capitaux ont légèrement fléchi. Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours ont quelque peu augmenté; ils atteignent 23,6 millions de francs. Les allocations de renchérissement aux pensionnaires ont passé de 22 à 24 millions de francs. Ces deux groupes de charges (versements complémentaires à la caisse de pensions et secours et allocations de renchérissement aux pensionnaires) sont sans rapport direct avec l'exploitation; ils n'en représentent pas moins 47,6 millions de francs, c'est-à-dire 22% de l'excédent d'exploitation.

Après déduction de tous ces groupes de charges, qui s'élèvent à 229 millions, le compte de profits et pertes présente un *solde actif* de 8 millions de francs. Conformément à l'art. 16, al. 1 a, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux de 1944, cet excédent doit servir à reconstituer la réserve destinée à couvrir les déficits à venir. Cette réserve était épuisée depuis 1949.

Cette année aussi, quand bien même les conditions ont été extraordinairement favorables, il ne sera malheureusement pas possible de payer un intérêt sur le capital de dotation.

Le compte de construction atteint au total 130,1 millions (contre 136,9 millions en 1950), c'est-à-dire 6,7 millions de moins que dans le budget. La diminution porte sur tous les articles. Elle provient de la prolongation des délais de livraison dû à la suractivité et de la réserve dont nous avons fait preuve. Malgré le mauvais temps, le renouvellement normal de la superstructure a pu être effectué. Les livraisons de nouvelles voitures ont augmenté. Si l'on songe à l'état de vétusté de certaines installations et de certains véhicules, ce recul du volume des travaux n'a rien de très satisfaisant. Cette situation ne s'améliorera pas en 1952: le 5 février de cette année, pour des raisons de politique économique générale, le Conseil fédéral a en effet demandé aux Chemins de fer fédéraux de restreindre leurs dépenses de construction. En conséquence, ils ont réduit de 9 millions de francs les dépenses portées au budget.

Le *bilan* se solde par un total de 2156 millions de francs, contre 2165 en 1950. L'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations « frais généraux » et « infrastructure » a notamment pu être réduite de 20 millions de francs. Bien que la valeur de réacquisition soit de deux à quatre fois plus élevée que la valeur primitive d'achat des installations et véhicules remplacés, les immobilisations ont légèrement reculé du fait que le budget de construction n'a pas pu être observé.

Le tableau ci-dessous des *catégories de charges* montre comment les charges totales des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1950 et en 1951 :

Catégories de charges	1950		1951	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
Charges de personnel . . . . .	355 906	47	370 564	45
Dépenses de choses . . . . .	226 096	30	221 521	27
Amortissements . . . . .	79 386	10	127 914	16
Frais de capitaux . . . . .	50 597	7	49 638	6
Autres dépenses <sup>1)</sup> . . . . .	47 227	6	51 472	6
<i>Charges totales</i>	759 212	100,0	821 109	100,0

<sup>1)</sup> Ces dépenses se composent essentiellement de versements (23,6 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 (24,0 millions de francs).

Par rapport à 1950, les *charges totales* ont augmenté de 61,9 millions. 48,5 millions concernent l'accroissement des amortissements. Il y a lieu de rappeler que les amortissements étaient absolument insuffisants jusqu'en 1950 et qu'un montant de 1,7 million seulement a pu, en 1950, être affecté à la couverture de l'insuffisance d'amortissement sur les frais généraux et l'infrastructure.

Les *dépenses pour le personnel* ont augmenté de 14,7 millions de francs. Cet accroissement provient d'une légère augmentation de l'effectif du personnel (sans les ouvriers d'entrepreneur: 37 096 unités, contre 36 904 l'année précédente; 1317 ouvriers d'entrepreneur, contre 1020 l'année précédente), des effets du statut révisé des fonctionnaires et des allocations supplémentaires de renchérissement (9 millions de francs).

Les *dépenses de choses* ont diminué de 5,6 millions de francs.

Les *frais de capitaux* accusent eux aussi un léger recul.

En résumé, l'exercice ne se solde favorablement que grâce à la forte augmentation du trafic.

Il serait téméraire de se baser sur la prospérité de 1951 pour pronostiquer l'avenir. Nous ignorons si la course aux armements se poursuivra au même rythme. La situation économique actuelle se caractérise par son instabilité. L'évolution du trafic des marchandises pendant le second semestre de 1951 et les premiers mois de 1952 reflètent clairement que l'essor économique est en perte de vitesse. De plus, la concurrence routière s'accroît et, d'expérience, elle se fait beaucoup plus fortement sentir lors d'un recul de l'activité économique que pendant une période de grande prospérité. Du fait de la fixité relative des frais d'exploitation, le moindre recul du trafic et des recettes se traduira par une forte aggravation de la situation financière des Chemins de fer fédéraux.

La mise en vigueur du nouveau règlement sur les amortissements a permis, en 1951, de renouveler plus ou moins normalement les installations et le matériel nécessaires à l'exploitation. Mentionnons toutefois que le montant accru des amortissements ne suffit toujours pas entièrement à remplacer toutes les installations et tous les véhicules qui atteignent leur limite d'âge ou d'usure. L'important problème de la compensation des *charges extraferroviaires et des obligations envers la collectivité* retient l'attention des organes responsables.

En assurant le trafic accru de 1951, le personnel des Chemins de fer fédéraux a fourni un gros travail. Aussi le Conseil d'administration tient-il à remercier la *direction*, ainsi que les *fonctionnaires, employés et ouvriers*, d'avoir fidèlement accompli leur devoir.

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 des Chemins de fer fédéraux pour 1951 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1951 est approuvée.
- 3° Le solde actif du compte de profits et pertes de 1951, au montant de 8 000 000 de francs, sera versé à la réserve destinée à couvrir les déficits à venir (loi sur les Chemins de fer fédéraux, art. 16, 1 a.).

Berne, le 28 avril 1952

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

Le président,  
**Gysler**

Le secrétaire,  
**Strauss**