

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 1955

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1955)**

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676146>

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 1955

(du 23 avril 1956)

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 1955.

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

L'activité économique a marqué en 1955 un nouvel et notable accroissement, ce qui a eu pour effet d'augmenter le *volume des transports* d'une manière générale, et particulièrement pour les Chemins de fer fédéraux. Le réseau national a transporté durant l'exercice 208,4 millions de personnes, ce qui fait 1,9 % de plus qu'en 1954. Le service des bagages, des colis express, de la poste, des animaux vivants et des marchandises a augmenté plus encore, puisque les quantités transportées, 23,5 millions de tonnes, représentent une différence en plus de 11,8%. Dans le service des voyageurs, en dépit d'une concurrence croissante, le record de 1947 a de nouveau, à peu de choses près, été atteint. Pour ce qui est du service des marchandises, nous enregistrons en 1955 le meilleur résultat connu depuis la constitution des Chemins de fer fédéraux. Mais cela ne doit pas nous faire perdre de vue qu'une part importante, sinon la plus grande, de l'augmentation constatée dans l'ensemble des transports en Suisse a sans doute profité, non pas au chemin de fer, mais aux autres moyens de transport, en particulier à la route.

Les *recettes* du service des voyageurs ont atteint 315,1 millions de francs, ce qui fait une augmentation de 3,3 % par rapport à 1954. Pour l'ensemble du trafic des marchandises, les recettes se sont élevées à 457,2 millions de francs, ce qui fait 10,6 % de plus. L'un et l'autre montants constituent des records. L'ensemble des recettes de trafic provient pour 40,8 % (1954: 42,5 %) du service des voyageurs et pour 59,2 % (57,5 %) du service des marchandises. Le produit d'exploitation, 839,4 millions de francs, a pour contrepartie une charge d'exploitation de 569,4 millions de francs. L'augmentation a été plus forte pour le produit que pour la charge. Aussi l'excédent d'exploitation, 270 millions de francs, dépasse-t-il de 15 % environ celui de 1954. Grâce à cette situation, les Chemins de fer fédéraux sont en mesure d'éteindre entièrement les non-valeurs figurant au bilan pour 60 millions de francs, et, en comblant l'arriéré d'amortissements, de consolider la situation financière de l'entreprise. Nous pouvons en outre mettre 6 millions de francs en réserve pour améliorer les installations de trafic rail/route. Il est — et il sera à l'avenir — d'autant plus nécessaire d'accroître cette réserve que les Chemins de fer fédéraux sont appelés de plus en plus à contribuer aux dépenses pour des déplacements de routes, pour des ouvrages aux croisements rail/route et d'autres travaux analogues, quand les cantons et les communes entreprennent de grands travaux routiers. Grâce à ce fond, nous n'aurons pas besoin de mettre parfois trop fortement à contribution, pour des ouvrages qui ne seraient pas nécessaires à l'exploitation ferroviaire proprement dite, les ressources disponibles pour les travaux de renouvellement et d'extension. Le bénéfice net permet d'alimenter normalement la réserve légale et de faire pleinement le service des intérêts du capital de dotation au taux de 4% prévu par la loi. Mais il ne faut pas oublier que l'entreprise doit s'attendre, pour 1956 déjà, à des dépenses beaucoup plus élevées. Nous vous signalons qu'un commentaire détaillé des comptes figure dans l'«aperçu du compte de résultats», à page 39 du rapport.

Le gros trafic auquel il a fallu faire face a naturellement mis à très forte contribution les installations fixes et le matériel roulant. Plus le trafic est intense, plus ressortent certaines insuffisances des installations fixes et du parc du matériel roulant, et plus aussi ces manques agissent d'une façon durable et désavantageuse sur l'explo-

tation, sur le trafic et finalement aussi sur les recettes. L'adaptation des installations et du parc du matériel roulant aux exigences du trafic et aux progrès de la technique n'est pas seulement une obligation faite expressément aux Chemins de fer fédéraux par le législateur en vue du maintien de la sécurité de l'exploitation, mais c'est encore une condition de l'accroissement de la productivité et du maintien de la capacité de concurrence de l'entreprise. Partout où nous pourrions le faire dans le cadre de ces exigences, nous continuerons à subordonner notre programme de travaux et de constructions à la politique recommandée par l'Etat en période de haute prospérité économique. Il n'est toutefois plus possible de différer le remplacement des locomotives à vapeur encore existantes par des locomotives électriques ou diesel, ni l'achat de 4000 wagons pour remplacer les wagons loués à l'étranger, ni la transformation et l'extension de la gare de Berne. Mais les moyens provenant des amortissements dont disposent ordinairement les Chemins de fer fédéraux pour les acquisitions et pour les constructions ne suffisent pas au financement de ce programme extraordinaire. Aussi nous sommes-nous vus contraints de demander l'autorisation d'accroître de 310 millions de francs le volume des dettes à intérêt fixe, ainsi qu'en donne la possibilité l'art. 18, alinéa 3, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux. Cette élévation du plafond des dettes permettra au réseau national de mieux remplir sa tâche d'instrument au service de l'économie nationale.

Sur le plan de la législation, nous devons signaler la publication du projet de nouvelle loi sur les chemins de fer, en chantier depuis des années, accompagné du message y relatif. Cette loi permettra en particulier d'adapter la loi fondamentale datant de 1872 aux conditions actuelles, entièrement modifiées, et contiendra en outre, sous une forme nouvelle, toute une série d'autres dispositions. Bien que la question pendante de la coordination des transports ne puisse pas être réglée dans le cadre de la loi sur les chemins de fer, celle-ci contient cependant quelques prescriptions notables pouvant contribuer à donner une solution raisonnable au problème rail-route. Ce qui est regrettable, en revanche, c'est que le projet n'ait fait aucune place au principe de l'indemnisation due aux chemins de fer pour les charges extraferroviaires et les obligations qu'ils assument dans l'intérêt de la collectivité. Il va sans dire que l'ampleur et le mode de calcul de l'indemnité pourraient être réservés à un document législatif spécial. Nous continuons à espérer, en particulier, que la loi définitive prévoira, dans le sens de ce qui se fait déjà actuellement, la faculté générale, pour la Confédération, de verser des contributions en vue d'améliorations techniques, et que les Chemins de fer fédéraux ne seront donc pas exclus du bénéfice de cette disposition, car ce serait au détriment du développement technique du réseau national.

Nous conformant strictement à la disposition de l'art. 16, alinéa 1, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, nous vous proposons ci-dessous de faire en plein le service de l'intérêt, à 4%, du capital de dotation. Etant donnée l'augmentation constante des frais de l'entreprise, nous ne vous faisons pas cette proposition sans hésitations, ni sans espérer que ce montant sera mis en réserve pour des contributions de la Confédération à des améliorations techniques du réseau national, réclamées par l'intérêt général.

En 1955, le personnel des Chemins de fer fédéraux a de nouveau fourni un gros travail dans le service des voyageurs et en trafic des marchandises. Aussi le Conseil d'administration tient-il à remercier la *direction*, ainsi que les *fonctionnaires, employés et ouvriers*, d'avoir fidèlement accompli leur devoir.

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 1955 sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1955 est approuvée.

3° Le bénéfice net, restant après versement à la réserve légale, au montant de 17 520 650 fr. 29, est utilisé comme il suit:

	Fr.
a) pour le service de l'intérêt de 4 % au capital de dotation	16 000 000.—
b) à compte nouveau	1 520 650.29

Berne, le 23 avril 1956

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

Le président,
Gysler

Le secrétaire,
Strauss