Zeitschrift: Revue syndicale suisse : organe de l'Union syndicale suisse
Herausgeber: Union syndicale suisse
Band: 36 (1944)
Heft: 12

Artikel: Les charges étrangères aux chemins de fer
Autor: Düby, Hans
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-384416

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

ces conditions, il est donc parfaitement inadmissible de parler d'un « second rachat ». En procédant à l'assainissement de nos chemins de fer, la Confédération ne fait que remplir une obligation qui lui incombe depuis longtemps. De plus, cette opération est la meilleure garantie d'un développement technique et financier normal de notre réseau national après la guerre.

Les charges étrangères aux chemins de fer.

Par *Hans Düby*.

Au cours de la première guerre mondiale, les chemins de fer de tous les pays ont eu à faire face à de lourdes charges. Bien que la Suisse eût été épargnée par le conflit, les Chemins de fer fédéraux, encore qu'indirectement, se ressentirent presque aussi fortement de la guerre que les réseaux des Etats belligérants. Dès le début de la mobilisation générale, nos chemins de fer furent mis au service de la défense nationale, tant militaire qu'économique. S'il est naturel que la Confédération, lorsque la patrie est en danger, recoure sans réserve aux chemins de fer, il semble non moins naturel qu'elle prenne à sa charge les dépenses extraordinaires qui en découlent pour le réseau. D'ailleurs, les Chemins de fer fédéraux eurent à supporter dès le début des charges étrangères. Pendant et après la première guerre mondiale, la Confédération leur imposa des obligations sans rapport avec leur exploitation et contraires à la loi sur le rachat de 1897, dont le premier alinéa de l'article 8 a la teneur suivante: « La comptabilité des Chemins de fer fédéraux sera séparée de celle des autres branches de l'administration fédérale et tenue de manière que la situation financière puisse en tout temps être exactement établie. »

Le législateur, en faisant une distinction nette entre les finances des Chemins de fer fédéraux et celles de la Confédération visait avant tout à empêcher que cette dernière n'imposât au réseau des charges étrangères à son exploitation. Bien que les chemins de fer se ressentissent déjà fortement du recul du trafic et de l'augmentation des frais généraux résultant du renchérissement du matériel, d'une part, et de l'adaptation partielle et hésitante des salaires à la hausse du coût de la vie, d'autre part, la Confédération leur imposa de surcroît, dans l'intérêt de la défense nationale, des charges nouvelles qui atteignirent des centaines de millions de francs.

Aux termes de l'article 25 de la loi sur les chemins de fer, les transports militaires — en temps de paix comme en temps de guerre — sont effectués à la moitié de la taxe normale. En revanche, l'article 104 du règlement pour les transports militaires, du 1er juillet 1907, arrête que, pendant l'exploitation en temps de

guerre, la Confédération paye aux entreprises de chemins de fer, pour le transport de troupes, de matériel de guerre et d'approvisionnements de l'armée, la moitié des taxes militaires, c'est-à-dire le *quart de la taxe civile*, bien que l'obligation légale des chemins de fer (art. 25 de la loi sur les chemins de fer de 1872) ne porte que sur la demi-taxe. Quoique le régime de l'« exploitation en temps de guerre » eût été abrogé le 1er mars 1916, le Conseil fédéral décida de maintenir cette réglementation. Elle ne fut rapportée que le 9 janvier 1920. Bien que le Conseil fédéral eût décidé, en 1922, de ristourner aux Chemins de fer fédéraux une somme de 30 millions de francs « à titre d'indemnité rétrospective pour les transports militaires exécutés par eux au quart de taxe pendant le service actif », la Confédération n'en resta pas moins redevable d'une somme de 3,8 millions de francs pour les transports et autres prestations effectuées pour l'armée. Quant aux facilités de transport que les Chemins de fer fédéraux, sur l'ordre du Conseil fédéral, accordèrent aux Etats belligérants (transports de grands blessés, d'internés, d'enfants, etc.), elles imposèrent aux C. F. F. une charge extraordinaire que le rapport de la direction générale et du conseil d'administration de 1927 évalue, y compris les intérêts, à 12,5 millions de francs en 1926. La guerre posa de telles exigences au matériel roulant des pays voisins que « la Suisse se vit contrainte d'envoyer dans les gares de l'étranger, dans les ports surtout, un nombre considérable de wagons pour y chercher les marchandises qui lui étaient indispensables (céréales, charbon, fer, etc.) ». La pénurie de matériel qui en résulta mit les chemins de fer en demeure de commander des wagons. « Il est permis de supposer, dit le rapport, que s'il n'y avait pas eu pénurie passagère de matériel durant la guerre, les deux tiers au moins des wagons en question n'auraient jamais été achetés et que le dernier tiers n'aurait été commandé que peu à peu à des prix notablement inférieurs à ceux qui ont été payés. Nous n'exagérons pas en estimant à 30 millions de francs, valeur à fin 1926, le dommage que les Chemins de fer fédéraux ont subi. »

Pour des raisons financières, les Chemins de fer fédéraux, pendant les premières années de guerre, limitèrent au strict nécessaire les travaux de construction. En 1918, alors que le chômage prenait des proportions menaçantes, les Chemins de fer fédéraux, à la demande du Conseil fédéral, durent se départir de cette réserve. Les dépenses de construction, qui s'établissaient à 15 millions en 1917, passèrent à 89 millions en 1919 et 1920 et à 120 millions de francs en 1921. Rien n'illustre mieux l'ampleur de la contribution de notre réseau national à la lutte contre le chômage. Mais c'est certainement en accélérant leur *électrification* que les Chemins de fer fédéraux rendirent le plus grand service au pays. En 1916, les C. F. F. décidèrent, afin de parer à la pénurie croissante de charbon — qui rendait indispensable une réduction des horaires —, d'électrifier des tronçons importants du réseau. L'élec-

trification fut accélérée après la guerre, au moment où le matériel atteignait des prix maximums, pour créer des possibilités de travail. Il va sans dire que les chemins de fer eussent économisé des sommes considérables si ces travaux avaient été entrepris quelques années plus tard. Le rapport déjà cité estime à 100 millions de francs la surcapitalisation qui est résultée de l'accélération de l'électrification. Sur cette somme, 60 millions ont été amortis par des versements de la Confédération, 40 millions sont restés à la charge du réseau.

Au cours de la première guerre, les circonstances ont obligé la Confédération à monopoliser les importations de charbon. On créa à cet effet, le 22 septembre 1917, une Centrale du charbon S. A. Après l'armistice, elle fut remplacée par la Coopérative suisse du charbon, laquelle importa des quantités de charbon anglais et américain supérieures aux besoins réels. Les prix menaçant de s'effondrer, la coopérative tenta de liquider rapidement ses énormes stocks. Le Conseil fédéral choisit une solution de facilité. Lorsque la coopérative fut dissoute, en 1921 — ce qui n'alla pas sans pertes —, la Confédération mit purement et simplement une partie importante de ces pertes à la charge des Chemins de fer fédéraux. Ceux-ci durent s'engager à acheter, dans l'espace d'un peu plus d'un an, 350 000 tonnes de charbon à un prix dépassant 100 francs la tonne, alors qu'elle pouvait être obtenue au prix de 70 francs sur le marché. Cette opération se solda, pour les C. F. F., par un déficit que le rapport déjà mentionné évalue, intérêts compris, à 47,5 millions en 1926.

Avant et pendant la première guerre mondiale, les Chemins de fer fédéraux, en leur qualité de réseau d'Etat, furent obligés de consentir, pour des raisons politiques, à d'amples concessions tarifaires aux cantons d'Uri et du Tessin (réduction des distances additionnelles et des surtaxes de montagne). Comme on le sait, pour faire suite aux « revendications tessinoises », les surtaxes de montagne dans le service des marchandises furent supprimées sur le réseau tout entier en 1926. Il en est résulté une perte annuelle de 12,5 millions de francs en trafic voyageurs et marchandises. Dans les limites des charges de guerre, ces pertes sont évaluées à 100 millions de francs.

Aux dépenses extraordinaires consécutives à la guerre, il faut ajouter les pertes procédant de la décision des C. F. F. de ne pas licencier de personnel, malgré le fort recul du trafic, de même que les charges résultant de l'extension donnée à l'assurance du personnel.

Le rapport déjà cité de la direction générale et du conseil d'administration évalue à 459 millions de francs les charges et prestations extraordinaires imposées aux Chemins de fer fédéraux.

Cette somme se décompose comme il suit:

Transports militaires et transports occasionnés par la guerre	Fr. 16 346 000
Acquisition de wagons pour assurer le ravitaillement du pays	» 30 000 000
Travaux dits de chômage	» 52 000 000
Electrification accélérée	» 40 000 000
Pertes occasionnées par l'obligation de reprendre les stocks de la Société coopérative de charbon	» 47 500 000
Mesures tarifaires dictées par des considérations politiques	» 100 000 000
Décision de ne pas licencier de personnel	» 32 400 000
Charges résultant de l'extension donnée à l'assurance du personnel	» 141 000 000
Total	Fr. 459 246 000

Compte tenu des intérêts, l'endettement résultant des charges extraordinaires imposées aux C. F. F. pendant la période de guerre peut être évalué à 900 millions de francs pour le moins.

Le Conseil fédéral a expressément reconnu la nécessité d'indemniser les Chemins de fer fédéraux. A ce propos, nous lisons dans son message du 4 mars 1929:

> « Il y a lieu de tenir compte, à son avis, des prestations qui leur ont été imposées, pendant et après la guerre, et dont le fisc fédéral aurait eu seul la charge s'il n'y avait pas eu de chemins de fer de l'Etat. »

Dans ces conditions, il est parfaitement incompréhensible que le Conseil fédéral, dans le même message, ait proposé aux Chambres de ne verser, en tout et pour tout, qu'une indemnité de 35 millions de francs pour l'amortissement des charges extraordinaires. Cette proposition fut acceptée par le Parlement.

En conséquence, les charges de guerre déséquilibrent encore d'inquiétante manière le budget des Chemins de fer fédéraux. Chaque année, ils doivent assurer le service de l'intérêt d'une dette dont ils ne sont pas responsables. Il est donc temps de procéder à l'assainissement dont on parle depuis si longtemps et qui ne vise, en fin de compte, qu'à liquider la dette de la Confédération envers notre réseau national.