

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1947)

Artikel: 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 1947
Autor: Béguin, E. / Wanner, F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676136>

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: 01.06.2025

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

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 1947

(du 26 avril 1948)

*Monsieur le président de la Confédération,
Messieurs les conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joints, conformément aux dispositions légales, le rapport de gestion de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les comptes pour l'année 1947.

Notre commission de vérification a examiné les comptes comme le veut son règlement; elle a constaté qu'ils concordent avec les écritures et que les livres sont bien tenus.

Le solde actif du compte de profits et pertes de 1947 s'élève, comme celui de 1946, à 25,4 millions de francs. Sous le rapport de l'exploitation, l'exercice n'a pas été tout à fait aussi bon que celui de 1946. L'excédent des recettes sur les dépenses est en léger recul, puisqu'il est tombé de 199,1 à 197,6 millions. Si, en dépit de ce fléchissement, nous avons pu aboutir au même solde actif, c'est que certaines dépenses inscrites au compte de profits et pertes ont, elles aussi, diminué ou pu être supprimées.

En vertu des dispositions légales, nous devons d'abord prélever du solde actif un montant de 8 millions de francs et le mettre en réserve pour éteindre les déficits futurs éventuels. Puis, étant donné le résultat de l'exercice, nous pouvons, comme en 1946, verser pour le service des intérêts du capital de dotation le taux maximum de 4 %. Du fait que l'entreprise — de l'aveu même du Conseil fédéral — doit encore faire face à une insuffisance d'amortissements de 200 millions de francs, le service des intérêts du capital de dotation constitue une charge non négligeable. Aussi n'est-ce pas sans une certaine hésitation que le Conseil d'administration a approuvé cet acte de bonne volonté.

Les recettes du service des voyageurs ont été de 270,0 millions de francs, pour 213 millions de personnes transportées. Par rapport à l'année précédente, les recettes ont augmenté de 4,5 %. Ces 270 millions font le double de ce qui avait été encaissé en 1938, alors que les tarifs, eux, n'ont été majorés que de 8 % en moyenne. Il est assez difficile d'énumérer exactement tous les éléments de ce résultat. Citons toutefois la prospérité économique, l'intensité du mouvement touristique, du moins jusqu'à l'automne, où le gouvernement britannique prit des mesures restrictives, l'octroi de vacances payées, les voyages en commun du personnel d'entreprises, les loisirs plus abondants et l'amélioration des conditions de transport. D'une façon générale, il faut dire que, depuis la guerre, les habitudes se sont modifiées en Suisse comme ailleurs et que la population marque une plus grande propension aux voyages.

Le service des marchandises, lui aussi, a donné un résultat meilleur qu'en 1946. Les recettes (y compris le service des bagages, des animaux et de la poste) ont atteint le chiffre de 341,6 millions, pour 18,2 millions de tonnes transportées. Par rapport à 1946, l'augmentation des recettes du service des marchandises est de 11,8 %. Depuis 1938, ces recettes ont quasi doublé, bien que, comme nous venons de le souligner déjà pour le service des voyageurs, le niveau des tarifs ne soit pas monté d'autant. Si le trafic des marchandises s'est intensifié, nous le devons surtout à l'augmentation des importations. La situation économique favorable a eu pour effet d'accroître le trafic interne, qui pourrait

toutefois, par la suite, souffrir du développement des transports routiers. Il est vrai que le trafic de transit, qui n'est de loin pas encore remonté à son niveau d'avant-guerre, constitue ici une certaine réserve pour l'avenir.

Les *recettes d'exploitation* (produit des transports et produits divers) ont atteint 634,8 millions de francs. C'est la première fois dans l'histoire des Chemins de fer fédéraux que les 600 millions sont dépassés. En 1946, les recettes d'exploitation avaient été plus faibles de 48,3 millions de francs.

De leur côté, les *dépenses d'exploitation* ont été, pour la première fois aussi, supérieures à 400 millions. Elles se sont élevées à 437,2 millions de francs, ce qui fait 49,8 millions de plus qu'en 1946. Les Chemins de fer fédéraux ne sont en mesure de supporter autant de dépenses sans risquer de compromettre l'équilibre de leurs comptes, qu'aussi longtemps que les recettes d'exploitation ne reculent pas. Or, une dépression économique ou une accentuation de la concurrence d'autres moyens de transport peuvent provoquer une baisse importante des recettes. Même un relèvement des tarifs ne suffirait pas à contrebalancer ce fléchissement. La situation financière des Chemins de fer fédéraux reste donc précaire. Ce qui, économiquement parlant, caractérise une entreprise ferroviaire, c'est la large prédominance de ses frais fixes. Quand le trafic augmente, comme ce fut le cas ces dernières années, cette fixité des frais déploie d'heureux effets, les dépenses ne s'accroissant pas au même rythme. C'est grâce à elle que le niveau des tarifs, après la hausse du printemps 1948, ne représente que 115 à 120 points pour un indice du coût de la vie de 163 et un indice des prix de gros de 218 (pour tous les chiffres: 1939 = 100). Mais il en ira tout autrement lorsque le trafic diminuera et que les recettes baisseront: comme pendant la crise des années 1930, la fixité des frais produira ses fâcheux effets, car les dépenses ne pourront pas être réduites en proportion du volume des transports; ce sera même moins facile que pendant la crise économique, puisqu'il faut vraisemblablement compter de nos jours avec une nouvelle augmentation des frais de personnel et sans doute avec un renchérissement du matériel. Cela étant, il est compréhensible que les organes dirigeants des Chemins de fer fédéraux envisagent avec une inquiétude particulière la possibilité d'un recul du trafic, conséquence soit d'un renversement de la situation économique, soit d'un renforcement de la concurrence.

L'augmentation des dépenses d'exploitation de 1946 à 1947 s'est manifestée principalement au chapitre du personnel. L'administration a versé des allocations de renchérissement et des suppléments de vie chère plus élevés, et complété les effectifs par suite du gros trafic.

En 1947, l'entreprise a occupé en moyenne, sans les ouvriers d'entrepreneur, 36 377 agents, c'est-à-dire 1805 de plus que l'année d'avant. D'ailleurs, les prix ne se sont pas encore stabilisés. La hausse s'est fait avant tout sentir pour les matières de consommation et pour l'entretien des installations de la voie et du matériel roulant. La mise en service d'un grand nombre de machines à vapeur, nécessitée par la pénurie temporaire de courant et le manque de locomotives électriques, a également imposé un surcroît de dépenses. Durant l'exercice, les véhicules moteurs thermiques ont fait environ un dixième des parcours des véhicules moteurs électriques, mais, tandis que le courant revenait à 25,3 millions de francs, le combustible a coûté 15,3 millions de francs.

Les *dépenses de construction* pour l'exploitation ferroviaire et les entreprises accessoires se sont montées en 1947 à 84,5 millions de francs. Dans notre rapport de l'année dernière, nous avons précisé que, sur tous les plans (superstructure, matériel roulant, bâtiments, installations de sécurité), il y avait de très nombreux travaux en retard et qu'il était impérieusement nécessaire de revenir au plus tôt au programme normal de renouvellement et même — si des prix avantageux ou la politique économique le justifiaient — de forcer ce programme. Il est d'autant plus remarquable que le montant précité soit inférieur de 5,4 millions de francs aux dépenses de construction de l'année précédente et de 8 millions à la somme portée au budget; dans les dépenses de construction de 1946 figuraient, à vrai dire, 14 millions de francs pour la reprise de 820 wagons du Département fédéral de l'économie publique. Quant à la forte différence avec le budget, elle s'explique par les longs délais de construction et de livraison, imposés actuellement dans la branche du bâtiment et dans l'industrie en pleine activité. Maints travaux des Chemins de fer fédéraux n'ont pu être, de ce fait, exécutés d'après le programme prévu au budget. Des 84,5 millions de francs de dépenses de construction, 63,6 millions sont à la charge du compte des immobilisations (dépenses actives) et 20,9 millions à celle du compte d'exploitation (dépenses non actives).

Nous renonçons à énumérer ici les principaux ouvrages et acquisitions. Le compte de construction s'accompagne d'un état facile à consulter, dans lequel les affectations sont classées par chapitre et dans l'ordre alphabétique des gares et stations.

Il ressort du *bilan* que les charges du compte des immobilisations ont été inférieures aux amortissements opérés, ce qui avait déjà été le cas l'année précédente, dans une plus forte mesure encore. Il en résulte une diminution de la valeur au bilan des immobilisations et des valeurs réalisables et disponibles. Le recul n'a à vrai dire pas été aussi

Catégories de charges	1946		1947	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
I. <i>Frais de personnel</i> (sans le personnel des travaux)				
1. Rémunérations				
a. Traitements, appointements, salaires et autres rétributions générales	228 706	38,6	259 353	40,8
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, indemnités pour service de nuit, uniformes.	17 698	3,0	19 519	3,1
Total	246 404	41,6	278 872	43,9
2. Dépenses sociales				
a. Versements ordinaires à la caisse de pensions et de secours	14 787	2,5	14 826	2,3
b. Prestations à l'assurance contre les accidents	5 588	0,9	5 651	0,9
c. Autres charges pour le personnel	715	0,2	966	0,1
Total	21 090	3,6	21 443	3,3
<i>Frais de personnel proprement dits</i>	267 494	45,2	300 315	47,2
3. Versements à la caisse de pensions et de secours en prévision du déficit technique	23 765	4,0	23 961	3,8
4. Participation de l'administration au fonds de stabilisation ¹⁾	1 104	0,2	5 605	0,9
5. Versement d'allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rente	13 258	2,2	16 725	2,6
<i>Frais de personnel, y compris les prestations extraordinaires</i> (ch. 3 à 5 ci-dessus)	305 621	51,6	346 606	54,5
II. Versements à la caisse de compensation de salaires	4 613	0,8	5 201	0,8
III. Versement extraordinaire au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents	2 000	0,3	—	—
IV. Versement au fonds de compensation des entreprises suisses de chemins de fer et de navigation	4 700	0,8	—	—
V. Dépenses de choses	105 735	17,8	114 126	18,0
VI. Amortissements	107 723	18,2	106 342	16,7
VII. Frais de capitaux	56 825	9,6	55 050	8,7
VIII. Réserves	5 450 ²⁾	0,9	8 000	1,3
Total des charges	592 667	100,0	635 325	100,0

¹⁾ Le fonds de stabilisation, dans lequel les membres de la caisse de pensions et de secours et l'administration font des versements proportionnés aux allocations de renchérissement, permettra d'assurer plus facilement une partie des allocations de renchérissement.

²⁾ Le chiffre qu'indiquait le rapport de l'année passée était plus élevé de 4,0 millions de francs, car les Chemins de fer fédéraux avaient proposé de mettre en réserve 8,0 millions de francs pour l'amortissement ultérieur du déficit de la caisse de pensions et de secours. L'arrêté fédéral du 12 juin 1947 approuvant les comptes et le rapport de gestion des CFF pour 1946 ramena cette réserve à 4,0 millions de francs, pour permettre de porter l'intérêt du capital de dotation de 3 à 4 %.

accentué qu'on pourrait le supposer en comparant rapidement les bilans de 1947 et de 1946. A la diminution de valeur des immobilisations fait face en effet l'insuffisance d'amortissements de 200 millions de francs, nouvellement portée au bilan, dans les groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure». Tout comme l'année précédente, le fléchissement des

immobilisations et des valeurs réalisables et disponibles se traduit au passif par une notable diminution du capital de tiers.

Le tableau des *catégories de charges* montre comment les *charges totales des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires* se sont réparties en 1946 et en 1947.

Les *charges totales* se sont élevées à 635,3 millions de francs et les *produits totaux* à 660,7 millions de francs. En plus des recettes d'exploitation, les produits totaux contiennent des revenus comptabilisés directement par le compte de profits et pertes, ainsi que certaines recettes des entreprises accessoires provenant de tiers. Le solde actif de l'exercice correspond à la différence entre les deux sommes. Le tableau des catégories de charges appelle encore les observations suivantes:

Ce tableau montre comment se décomposent les *frais de personnel*. Il en ressort que non seulement les rémunérations, mais surtout les prestations extraordinaires ont considérablement augmenté. Des trois articles mentionnés ici, il n'y a que le versement à la caisse de pensions et de secours en prévision du déficit technique qui soit demeuré à peu près tel quel.

Depuis la fin de la guerre, les *dépenses de choses* n'ont plus augmenté au même rythme que pendant les hostilités. Elles ne s'en sont pas moins accrues plus fortement de 1946 à 1947, que de 1945 à 1946. Ce phénomène s'explique par l'évolution générale des prix en Suisse, qui, nul ne l'ignore, a occasionné de vives préoccupations durant l'exercice. Par rapport aux chiffres de 1938, les dépenses de choses ont presque exactement triplé et les frais de personnel n'ont pas tout à fait doublé, alors que le nombre des agents a à peine augmenté d'un tiers.

Les *amortissements* sont constitués comme il suit: amortissements ordinaires des immobilisations 71,3 millions de francs; amortissement de soldes de valeurs comptables des immobilisations 1,2 million de francs; amortissements des valeurs réalisables et disponibles 1,6 million de francs; couverture partielle de l'insuffisance d'amortissement dans les groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure» 32,2 millions de francs. Cette insuffisance, qui était au total de 245,0 millions de francs, s'explique par le fait que ces deux groupes n'avaient, jusqu'à l'assainissement, jamais été amortis. Elle est partiellement couverte non seulement par cette imputation sur le compte de 1947, mais encore par l'utilisation de la réserve d'amortissement de 12,8 millions de francs que nous avons constituée en 1946 par l'amortissement immédiat du prix de rachat des wagons repris du Département fédéral de l'économie publique. De la sorte, cette insuffisance est ramenée de 245 à 200 millions de francs. C'est ce dernier montant qui figure dans le bilan; il doit dorénavant être amorti par des annuités de 20 millions de francs, en tant que les recettes le permettent.

La politique d'amortissements a une importance toute spéciale pour les Chemins de fer fédéraux. Le total des amortissements opérés sur les immobilisations et les valeurs réalisables et disponibles a plus que doublé

par rapport aux chiffres d'avant-guerre. Mais les frais de remplacement ou d'extension de parties d'immobilisations et de valeurs ont eux aussi plus que doublé en moyenne. Le pouvoir d'achat réel des ressources provenant des amortissements industriels n'est par conséquent pas beaucoup plus élevé qu'avant la guerre. En revanche, les Chemins de fer fédéraux ont à procéder à de vastes remplacements et extensions, ainsi que nous vous l'avons exposé dans notre requête du 8 décembre 1947. Ces remplacements et extensions ne pourraient être couverts à l'aide des ressources provenant des amortissements que si celles-ci augmentaient considérablement. L'accroissement annuel de 20 millions pour couvrir l'insuffisance d'amortissements précitée est donc loin de suffire, d'autant plus qu'il n'est prévu que pour un nombre d'années limité et qu'il ne sera réalisé que dans les années de prospérité. Augmenter massivement les ressources annuelles provenant des amortissements en vue de payer les travaux de remplacement et d'extension équivaldrait à assurer l'autofinancement intégral de ces travaux. En fait, une telle augmentation des amortissements serait du reste irréalisable, car les chemins de fer seraient incapables à la longue de se procurer ces ressources. Le Conseil d'administration est en outre d'avis qu'il est impossible de demander aux Chemins de fer fédéraux — entreprise de transports publics luttant déjà à armes inégales contre la concurrence — d'assurer l'autofinancement intégral de leurs travaux de remplacement et d'extension, tant que ce principe ne s'applique pas à d'autres moyens de transport. Si grande en soit la portée, le problème, soulevé par le Conseil d'administration et la Direction générale, de la couverture des dépenses de construction des entreprises de transport, est donc encore loin d'avoir trouvé une solution de principe satisfaisante.

Comme cela a été le cas depuis une série d'années, les *frais de capitaux* marquent une tendance à la baisse. La cause en est que les taux d'intérêt se sont maintenus en 1947 à leur niveau relativement bas et que les capitaux de tiers ont été réduits.

Comme *réserves*, le tableau des catégories de charges prévoit 6 millions de francs pour la participation des Chemins de fer fédéraux à l'amortissement ultérieur du déficit de la caisse de pensions et de secours et 2 millions de francs pour la couverture de la quote-part des Chemins de fer fédéraux à l'insuffisance d'amortissement sur les installations de l'usine de l'Etzel S. A.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux suisses a assumé un trafic encore accru, en service tant des voyageurs que des marchandises. Aussi le Conseil d'administration tient-il à exprimer à la *direction*, ainsi qu'aux *fonctionnaires*, *employés* et *ouvriers*, ses remerciements pour l'effort considérable qu'ils ont fourni.

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 de 1947 des Chemins de fer fédéraux suisses sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1947 est approuvée.

3° Le bénéfice net de 1947, d'un montant de 25 408 312 fr. 73 est employé de la façon suivante:

a. Versement à la réserve légale (loi sur les CFF, art. 16^{1a}). 8 000 000 » —

b. Paiement de l'intérêt au capital de dotation (loi sur les CFF, art. 16^{1b}). 16 000 000 » —

Quant au reste de l'excédent 1 408 312 » 73

il appartiendra à l'Assemblée fédérale d'en décider l'affectation, lors de l'approbation des comptes annuels. Nous proposons de le verser, lui aussi, à la réserve légale.

Berne, le 26 avril 1948

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

Le président,

E. Béguin

Le secrétaire,

F. Wanner