

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 sur la gestion et les comptes de l'année 1949

Autor(en): **Béguin, E. / Wanner, F.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1949)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-676138>

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 1949

(du 27 avril 1950)

*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 1949.

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 compte de profits et pertes de 1949 se solde par un déficit de 39,8 millions de francs. En 1948, nous avons encore réalisé un bénéfice de 15,0 millions. La confrontation de ces deux chiffres suffit à marquer l'aggravation de la situation. Le déficit de 1949 est le deuxième que nous ayons enregistré en onze ans, de 1939 à 1949. Le premier s'était produit en 1945, dernier exercice avant l'assainissement. Mais le fait que les neuf autres années se sont soldées par un bénéfice ne doit pas faire croire que le résultat défavorable de 1949 est un phénomène exceptionnel, passager, et que l'entreprise pourra bientôt rétablir l'équilibre: Pour les Chemins de fer fédéraux, la période de prospérité des années de guerre et d'après-guerre est révolue; la concurrence des autres moyens de transport s'accroît, et nous devons malheureusement admettre que, tout comme ce fut le cas avant la deuxième guerre mondiale, le réseau national est entré dans une nouvelle phase de difficultés financières graves.

Faute de ressources, l'entreprise ne pourra pas payer l'intérêt des 400 millions de francs du capital de dotation créé par la loi des Chemins de fer fédéraux du 23 juin 1944. Pour 1948, nous avons encore versé un intérêt de 1 3/4% (7 millions de francs), mais vous vous souvenez que, pour les exercices précédents: 1947 et 1946, les Chemins de fer fédéraux avaient pu faire le service de l'intérêt entier de 4% (16 millions de francs).

Aux termes de la loi, le déficit doit en premier lieu être éteint à l'aide de la réserve. Actuellement, la réserve accumulée depuis l'assainissement se monte à 26,8 millions de francs. Il aura donc suffi d'un exercice défavorable pour épuiser totalement un fonds qui devait servir, au cours des années, à contre-balancer les déficits des exercices défavorables. Il reste pour 1949 un découvert de près de 13 millions de francs. En vertu des dispositions de la loi, l'Assemblée fédérale doit, lors de l'approbation des comptes, statuer sur la façon de combler ce découvert, car la loi interdit de reporter le déficit à compte nouveau.

Le Conseil d'administration et la Direction générale savent que, en raison de la situation inquiétante dans laquelle se trouve l'entreprise, les Chemins de fer fédéraux doivent déployer les plus grands efforts pour faire face aux difficultés par leurs propres moyens. La Direction générale fait, sur les possibilités d'accroître les recettes et de réaliser des économies, de larges enquêtes, dont nous nous sommes occupés et nous occupons d'une manière approfondie, et que nous avons discutées au cours de diverses séances.

Il va sans dire que, parmi les mesures à prendre pour *augmenter les recettes*, nous n'avons pu ignorer celle qui consisterait en un relèvement des tarifs. Comme vous le savez, les tarifs des Chemins de fer fédéraux sont actuellement de 15 à 20% plus élevés que ceux d'avant-guerre, alors que l'indice du coût de la vie et du commerce de gros, ainsi que la charge globale de l'entreprise, sont montés dans des proportions bien plus considérables. Si les Chemins de fer fédéraux ont pu se contenter de ces modestes majorations, c'est qu'ils ont profité pendant longtemps d'un gros surcroît de trafic. Un relèvement des tarifs serait une opération extrêmement délicate. Avant de prendre une mesure de ce genre, il faut examiner non seulement si et où l'économie nationale peut la supporter, mais encore et surtout quelles en seront les répercussions sur la concurrence. Si un relèvement des tarifs devait faire perdre au chemin de fer des transports qui passeront aux entreprises rivales, cette opération équivaldrait à un coup d'épée dans l'eau, sans compter que la baisse des prix de l'essence et de l'huile Diesel nous impose d'y regarder à deux fois avant toute augmentation tarifaire. Parmi les autres mesures qui pourraient être prises pour accroître les recettes, celle qui est de loin la plus importante est l'indemnité à verser par les PTT, laquelle doit être fixée à nouveau, car les Chemins de fer fédéraux continuent à fournir, pour la poste, d'importantes prestations gratuites. Des négociations avec la Direction générale des PTT sont en cours.

Il ne nous est pas possible de dire ici, où et comment des *économies* et des *simplifications* peuvent être réalisées, car il s'agit d'une quantité de mesures isolées: il faut d'abord examiner chacune de ces mesures, et ensuite, si l'enquête a donné un résultat positif, décider de l'introduire. Aussi devons-nous attendre quelque temps jusqu'à ce qu'elles aient produit leur effet. Les organes des Chemins de fer fédéraux savent que ces problèmes d'économie et de rationalisation ne sont jamais résolus et doivent être repris constamment. De grands efforts devront être faits pour adapter le plus possible les effectifs du personnel à un trafic qui va fléchissant. Mais les exigences de la sécurité de l'exploitation et les obligations légales du chemin de fer (obligation de transporter, etc.) posent des limites aux économies. Nous en dirons autant des dépenses pour les immeubles, installations et véhicules. Ce qui sera particulièrement difficile ici, ce sera d'affecter à cet équipement technique, même dans les mauvaises années, des montants suffisants pour que la capacité future du réseau, au point de vue technique et commercial, n'en soit pas compromise. Peut-être le recul des prix auquel on s'attend permettra-t-il de faire certaines économies.

D'autre part, le Conseil d'administration et la Direction générale tiennent à exprimer leur conviction qu'il ne suffit pas que les Chemins de fer fédéraux prennent des mesures pour améliorer la situation par leurs propres moyens; leurs efforts doivent être complétés par une *politique active de redressement* dans le domaine des transports. Il est devenu urgent que les principaux moyens de transport rivaux au moins soient placés, financièrement, sur un pied d'égalité. Dans cet ordre d'idées, il faut résoudre aussi le problème du financement des constructions, au sujet duquel notre Conseil a fait des démarches auprès des autorités fédérales compétentes (en dernier lieu le 29 novembre 1948), et élaborer un projet de nouvelle loi des chemins de fer, laquelle doit procurer au rail, à divers points de vue, un allègement financier. Enfin, il nous paraît nécessaire et urgent que la Confédération prenne des mesures concrètes pour assurer la coordination des transports. Au moment de l'assainissement des Chemins de fer fédéraux, on a constamment insisté sur le fait que cette opération ne serait qu'une demi-mesure si on ne parvenait pas en outre à résoudre d'une manière équitable et appropriée les graves problèmes que pose la politique suisse du trafic.

Revenant au rapport de gestion pour l'exercice 1949, nous voudrions jeter un coup d'œil, en premier lieu, sur le *service des voyageurs*. Depuis le résultat record de 1947 (213 millions de voyageurs), le nombre des personnes transportées n'a pas cessé de baisser, bien que légèrement (1948 207,7 millions, 1949 201,6 millions). Et pourtant, grâce au relèvement des taxes introduit le 1^{er} février 1948 et dont par conséquent les effets sur une année entière ne se sont fait sentir que durant l'exercice de 1949, nous avons atteint, cette année-là, le maximum de recettes obtenu jusqu'ici, à savoir 278,3 millions de francs (1948 276,6 millions, 1947 270 millions). Ainsi, les Chemins de fer fédéraux, pour ce qui est du service des voyageurs, peuvent se déclarer satisfaits. Pour mettre ces résultats en pleine lumière, nous les comparerons à ceux des dernières années d'avant-guerre: 1938 113,3 millions de voyageurs et 131,9 millions de francs de recettes. Les Chemins de fer fédéraux récoltent ici incontestablement le fruit des efforts tenaces qu'ils ont accomplis pour doter toutes les régions du pays d'un réseau de relations nombreuses et rapides, tout en maintenant leurs taxes dans des limites parfaitement supportables, si l'on songe à la qualité du service et au pouvoir d'achat du franc suisse comme de la population.

Mais, ce qui cause de graves soucis aux organes dirigeants du réseau national, c'est le *trafic des marchandises*. En 1949, les Chemins de fer fédéraux ont transporté 16,0 millions de tonnes de marchandises, qui ont rapporté 304,2 millions de francs. Les chiffres correspondants de 1948 avaient été 18,5 millions de tonnes et 343 millions de francs. Le recul est donc de 2,5 millions de tonnes et 38,8 millions de francs. Il faut attribuer

cette aggravation au ralentissement de l'activité économique, mais particulièrement à la concurrence croissante de l'autocamion. Cette concurrence se fait surtout sentir en trafic interne des Chemins de fer fédéraux, où la situation est loin d'être satisfaisante.

Si nous considérons sur une série d'années l'évolution du trafic des marchandises des Chemins de fer fédéraux, nous constatons une stagnation qui ne peut qu'inspirer de l'inquiétude, car, en Suisse, pour l'ensemble des moyens de transport, le trafic des marchandises au contraire augmente, par suite de l'accroissement de la population, de l'élévation du revenu national et du standard de vie, et cela en dépit de certaines modifications de structure (p. ex. diminution de la consommation du charbon, au profit de la consommation de l'énergie électrique). Le volume des marchandises transportées par les Chemins de fer fédéraux avait été de 14,6 millions de tonnes en 1913, de 19,3 millions en 1929 et de 13,9 millions en 1938. Nous voyons ici que la part des Chemins de fer fédéraux et des chemins de fer en général à l'ensemble du trafic des marchandises en Suisse diminue, alors que, au contraire, la part des autres moyens de transport augmente. Cette évolution est d'autant plus redoutable que le trafic des marchandises, moins onéreux, reste la source de recettes la plus importante des chemins de fer. Aussi, tout comme ils le font pour le service des voyageurs, les Chemins de fer fédéraux doivent-ils tout mettre en œuvre pour conserver et accroître leur part du trafic des marchandises. Parmi les plus importantes mesures qui, à cet effet, devront être étudiées et réalisées ces années prochaines, citons le développement du service des *containers* et des chariots-transbordeurs, un mode d'affranchissement des colis de détail analogue à celui des colis postaux, l'entrée en scène de l'autocamion pour assurer le trafic direct entre les grands centres, et le développement encore plus poussé du service de porte à porte.

Le *produit d'exploitation* qui comprend les recettes-voyageurs et les recettes-marchandises ainsi que d'autres recettes diverses, s'est élevé à 635,5 millions de francs. Par rapport à 1948, il est tombé de 41,8 millions, ou 6,2%. Du fait que le système comptable a changé le 1^{er} janvier 1948, il est difficile de comparer le produit d'exploitation de 1948 et 1949 avec celui des exercices antérieurs.

La *charge d'exploitation*, qui se compose du coût des divers services de l'administration, de l'exploitation et de l'entretien, a été de 503,5 millions de francs. Comparativement à 1948, elle a augmenté de 7,9 millions de francs, ou 1,6%. Heureusement, l'accroissement de la charge d'exploitation s'est sensiblement ralenti puisque, de 1947 à 1948 par exemple, il avait été de 45 millions, ou 10%. L'augmentation de la charge d'exploitation en 1949 provient essentiellement de l'accroissement du coût de l'énergie électrique (4 millions de francs) et de l'entretien des véhicules (5 millions de francs). Si la dépense pour le courant électrique a été plus élevée, c'est que, les conditions hydrologiques ayant été défavorables, les propres usines des Chemins de fer fédéraux ont fourni moins d'énergie, ce qui a obligé le réseau national à acheter plus de courant aux autres usines. Quant aux frais d'entretien des véhicules, ils ont augmenté, partie en raison de l'augmentation des frais de personnel et partie ensuite du perfectionnement de l'équipement des véhicules. Mais, par la suite, ce meilleur équipement permettra de réduire les frais d'entretien.

La charge principale des Chemins de fer fédéraux est constituée par les dépenses de personnel. En 1949, elle a augmenté de 6,5 millions de francs (voir pages 24 à 27 du rapport de la Direction générale). Les 45 millions de francs qui sont mentionnés ci-après dans la note au pied du tableau des catégories de charges ne doivent pas être comptés comme dépenses pour le personnel actif. Il est devenu impossible aux Chemins de fer fédéraux de supporter de pareilles charges.

En moyenne annuelle, l'*effectif total du personnel*, non comprise la main-d'œuvre prise hors de l'administration, s'est élevé, en 1949, à 37 666 agents, contre 37 910 en 1948. De 1947 à 1948, l'effectif avait augmenté de 1533 agents.

L'*excédent d'exploitation*, qui s'est élevé à 132 millions de francs (1948: 181,7 millions de francs), se trouve être le plus bas qui ait été réalisé depuis 1939.

Les *dépenses de construction* pour l'exploitation du chemin de fer, les usines et les ateliers, se sont chiffrées par 137,1 millions de francs, correspondant ainsi aux chiffres du budget. En 1948, elles s'étaient élevées à 117,5 millions de francs. Le temps ayant été favorable et les délais de livraison et de construction étant devenus plus courts, les doublements de voie, les extensions d'usines et le renouvellement du parc de véhicules ont avancé plus rapidement qu'en 1948. Il n'en reste pas moins que de nombreux immeubles ¹⁾, installations et véhicules accusent un fort vieillissement, tandis que d'autres devraient être développés. Si l'on considère qu'il faut déjà plus de 120 millions de francs par an rien que pour le remplacement normal des installations existantes, on remarquera la totale insuffisance des ressources dont disposent les Chemins de fer fédéraux pour combler le retard des années d'avant-guerre, de guerre et d'après-guerre dans le domaine du renouvellement et du complètement des ouvrages et des installations. Par conséquent, l'une des tâches

¹⁾ principalement dans les installations de voie

les plus importantes de la politique des transports sera de trouver le moyen de traiter autant que possible sur le même pied les différents moyens de transport en ce qui concerne le financement de leurs travaux.

Au *bilan*, les immobilisations et le fonds de roulement, qui étaient de 1908 millions de francs, est monté à 1948 millions. Ainsi, les augmentations d'immobilisations — il s'agit ici en premier lieu des frais d'acquisition et d'établissement des immeubles, installations et véhicules achevés pendant l'exercice — ont été quelque peu supérieures aux amortissements. Les approvisionnements en matériaux se sont élevés à 127 millions de francs. Sur ce chapitre, par suite de l'affaissement des prix de marché, il a fallu procéder à un amortissement de 10 millions de francs. Etant donnée la situation mondiale, l'entreprise a dû en particulier accroître ses stocks de matériel de voie. Pour la première fois depuis 1944, les engagements à longue échéance ont de nouveau augmenté (+ 84 millions de francs), tandis que les engagements à courte échéance tombaient de 14 millions.

Le tableau ci-dessous des catégories de charges montre comment les charges totales des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1947 et en 1948:

Catégories de charges	1948		1949	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
Charges de personnel	348 490	45,8	354 985	44,6
Dépenses de choses	222 307	29,2	240 414	30,2
Amortissements	95 913	12,6	105 580	13,3
Frais de capitaux	47 667	6,3	48 102	6,0
Autres dépenses ¹⁾	46 759	6,1	46 860	5,9
<i>Charges totales</i>	761 136	100,0	795 941	100,0

¹⁾ Ces dépenses se composent essentiellement de versements (24 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 (21 millions de francs).

Les *charges totales* des Chemins de fer fédéraux se sont montées à 795,9 millions de francs, tandis que le *produit total* et les augmentations de valeurs ont atteint 756,1 millions de francs. La différence, négative, correspond au solde passif du compte de profits et pertes. Le produit total et les augmentations de valeurs comprennent le produit d'exploitation, les dépenses de construction actives, ainsi que différents produits qui n'ont pas été passés au compte d'exploitation.

Les *amortissements* prévus par le règlement se montent au total à environ 2,5% des immobilisations soumises à amortissement (toutes les installations, à l'exclusion des terrains et des droits). Par rapport à 1948, les amortissements ont augmenté parallèlement à l'accroissement de la valeur des immobilisations. Sont venus s'y ajouter les amortissements sur les approvisionnements de matériel que nous avons déjà mentionnés au chapitre consacré au bilan. D'une moyenne de 2,5%, les amortissements réglementaires continuent à être extrêmement modestes. Théoriquement, sur cette base, il faut en moyenne 40 ans jusqu'à ce que le « capital réel » des Chemins de fer fédéraux soit renouvelé. Mais il y a deux raisons pour lesquelles, en réalité, ce délai de renouvellement se trouve sensiblement prolongé: En premier lieu, les amortissements devraient servir aussi à financer les travaux de compléments et les acquisitions. En deuxième lieu, les amortissements des Chemins de fer fédéraux ont subi en quelque sorte une dévaluation, du fait que tout remplacement revient beaucoup plus cher que la dépense primitive d'achat et d'établissement sur laquelle les amortissements avaient été fixés. De plus, nous devons rappeler ici que les autres moyens de transport calculent, pour la plupart, des délais d'amortissement beaucoup plus courts que les chemins de fer. Il s'ensuit que, dans le parc automobile suisse, par exemple, les véhicules modernes prédominent largement, alors qu'il en va tout autrement aux Chemins de fer fédéraux, où le parc des voitures se compose principalement de types vieilliss.

Tout cela montre que le montant annuel de 20 millions qui est prévu pour combler l'insuffisance des amortissements sur les deux groupes d'immobilisations « Frais généraux » et « Infrastructure » est indispensable du point de vue d'une saine économie de l'entreprise et ne représente en aucune manière une réserve destinée à l'amortissement.

Les *frais de capitaux* et les *autres dépenses* ont été à peu près les mêmes qu'en 1948.

Déjà l'exercice 1948 avait montré que les Chemins de fer fédéraux avaient dépassé au point de vue financier le point culminant. Nous avons signalé ce fait dans notre rapport de l'année dernière. Le changement,

surtout dans le trafic des marchandises, a été encore plus marqué que nous ne le prévoyions. Mais tous les efforts que les Chemins de fer fédéraux entreprennent pour réaliser des économies ne doivent pas faire oublier qu'une grande entreprise de chemin de fer porte le poids de ses frais fixes. Dans les chemins de fer, les frais d'aménagement et de mise à disposition, qui restent les mêmes quel que soit le trafic, sont très élevés. Il est impossible de les comprimer au-dessous d'une certaine limite. Dans les époques où le volume des transports ne cesse de croître, les frais fixes du chemin de fer sont pour lui un gros avantage. Nous l'avons vu pendant ces dix dernières années, où le rail a été capable d'assurer un trafic deux fois plus important tout en continuant à appliquer ses tarifs d'avant-guerre. Ensuite, quand les prix montèrent, il n'a majoré ses taxes que très faiblement par rapport au renchérissement général. En revanche, dans les périodes où le volume des transports diminue, les frais fixes du chemin de fer deviennent une lourde chaîne. Ici, nous constatons une fois de plus le devoir qui s'impose à l'Etat d'aider à ce qu'un instrument de transport comme le chemin de fer, dans lequel sont engagés de si gros capitaux, puisse compter en permanence sur un volume de trafic suffisant. Toute perte massive de transports conduit à des déficits, ou alors renchérit les transports qui nous restent.

Notre Conseil se rend parfaitement compte que le résultat défavorable de l'exercice 1949 inquiétera l'opinion publique. Aussi importe-t-il qu'on montre de la compréhension pour les particularités de l'économie ferroviaire, pour les obligations du chemin de fer en tant que service public, alors que la plupart des autres moyens de transport travaillent dans des conditions très différentes et plus faciles. Les Chemins de fer fédéraux ne demandent pas de privilège. Ils désirent seulement qu'on tienne équitablement compte des circonstances et qu'on traite le chemin de fer, dans toute la mesure du possible, sur un pied d'égalité avec les autres moyens de transport. Il est toutefois très difficile, à l'aide de chiffres, de démontrer à l'opinion publique quelles répercussions financières graves découlent des obligations auxquelles un chemin de fer d'Etat doit faire face pour le service de la collectivité.

Les charges extra-ferroviaires subsistant encore (par exemple l'insuffisance de l'indemnité de la poste, la garantie de déficit pour les courses d'automobiles dans la vallée de la Surb, certains tarifs exceptionnels) posent un autre problème. Les Chemins de fer fédéraux ont déjà tenté et continueront à s'efforcer de s'en libérer.

Le personnel des Chemins de fer fédéraux suisses a fait preuve au cours de l'exercice 1949 de son dévouement habituel. Aussi le Conseil d'administration tient-il à exprimer à la *direction*, ainsi qu'aux *fonctionnaires*, *employés* et *ouvriers*, ses remerciements pour l'activité qu'ils ont déployée.

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 1949 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1949 est approuvée.
- 3° Le solde passif du compte de profits et pertes de 1949 de fr. 39 766 744.16
est couvert (loi des CFF, art. 16²)
 - a. par la réserve légale » 26 784 305.15
 - b. par la Confédération » 12 982 439.01

Berne, le 27 avril 1950

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

Le président,
E. Béguin

Le secrétaire,
F. Wanner