

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1953)

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 1953
Autor: Gysler / Strauss
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676115>

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: 15.05.2025

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 1953

(du 3 mai 1954)

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 1953.

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.

Le nombre des voyageurs transportés, 203 millions, a diminué de 1,4% par rapport à 1952. Le développement qu'avait enregistré le service des voyageurs depuis 1951 se trouve ainsi arrêté. Certes, le trafic international s'est accru, mais pas dans la mesure où le trafic interne a fléchi. L'ensemble du service des voyageurs n'en doit pas moins être qualifié de satisfaisant, surtout si l'on songe que les automobiles et les motocyclettes ont, au cours de l'exercice, continué à se multiplier.

Le trafic des marchandises, dans son ensemble, est resté à peu près le même. Il s'est élevé à 19,4 millions de tonnes et n'a augmenté, par rapport à 1952, que de 0,2%. Le trafic de transit a continué à se développer, tandis que le trafic interne, qui doit faire face à une concurrence routière toujours plus forte, a baissé. Pendant l'exercice, les camions lourds et remorques engagés dans le trafic professionnel et le propre trafic sont devenus plus nombreux. Nous nous trouvons ainsi devant la situation suivante: Pour un volume global restant le même ou n'augmentant que légèrement, le pays dispose de moyens de transport d'une capacité accrue.

En dépit d'un léger recul du trafic, les recettes du service des voyageurs ont augmenté, car le relèvement tarifaire de 5% introduit le 1^{er} avril 1952 a produit son plein effet en 1953; les recettes sont montées à 304 millions de francs, ce qui fait une augmentation de 1,5%. Pour le trafic global des marchandises (bagages, poste, animaux et marchandises), les recettes ont été supérieures de 3,2% à celles de 1952 et, avec un montant de 383 millions, ont égalé le record enregistré en 1951.

Il n'est pas encore possible de dire comment l'augmentation constante des transports routiers individuels agira sur le service des CFF, mais on peut craindre que, dans l'ensemble des transports de voyageurs en Suisse, la part du chemin de fer continue à diminuer, au profit de la route.

Le produit d'exploitation, 748 millions de francs, est supérieur de 2,3% à celui de 1952. Les recettes concernent pour 44% le service des voyageurs et pour 56% celui des marchandises. Cette répartition est à peu près la même que celle de 1952.

Les charges d'exploitation ont augmenté un peu plus que le produit; avec 539 millions de francs, elles sont supérieures de 3,7% à celles de 1952. Les 19 millions d'augmentation de la charge proviennent, pour 14 millions, des frais de personnel, et pour 5 millions, des dépenses de choses. Pour l'essentiel, l'augmentation des frais de personnel est due à la nouvelle classification des fonctions, ainsi qu'à la charge accrue représentée par les allocations de renchérissement et l'assurance du personnel. Le nombre des agents est resté à peu près le même.

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

	1952	1953	%
	millions de francs		
Administration	33,4	35,4	6,6
Prestations d'exploitation	323,5	336,9	62,5
Entretien	148,8	153,7	28,5
Divers	14,0	12,7	2,4
	519,7	538,7	100,0

Parmi les causes de l'accroissement des charges pour prestations d'exploitation, il y a lieu de noter les locations versées pour les wagons étrangers.

Comme la charge d'exploitation a augmenté un peu plus que le produit, l'excédent a diminué. Il est tombé à 210 millions, ce qui fait 0,9% de moins qu'en 1952.

Le compte de profits et pertes présente la même image et le même résultat qu'en 1952. L'amortissement des immeubles, installations et véhicules a été opéré conformément au règlement approuvé par le Conseil fédéral. Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent 3,23% des frais d'acquisition et d'établissement des immeubles et véhicules soumis à l'amortissement. Compte tenu de l'amortissement des soldes de valeurs comptables, des participations et des valeurs réalisables et disponibles, ils s'élèvent à 108 millions de francs. 20 millions ont en outre été affectés, comme en 1952, à l'amortissement des non-valeurs (arriéré d'amortissement sur les frais généraux et l'infrastructure). Ensuite de la diminution des engagements à longue échéance, les frais de capitaux ont continué à baisser légèrement. Tout comme en 1952, les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours et les allocations de renchérissement aux pensionnés — montants qui n'ont pas de rapport direct avec l'exploitation — se sont élevés à 47 millions de francs, ce qui représente 22% de l'excédent d'exploitation.

Le solde actif du compte de profits et pertes est de 8,8 millions de francs, contre 8,1 millions en 1952. Aux termes de l'article 16, alinéa 1a, de la loi sur les Chemins de fer fédéraux de 1944, il y a lieu de verser 8 millions de francs dans la réserve destinée à couvrir les déficits à venir. Cette réserve passe ainsi de 16 à 24 millions de francs. Le reliquat, 821 524 francs, ne suffit malheureusement pas à servir un intérêt sur le capital de dotation.

Le compte de construction atteint au total 135 millions de francs, c'est-à-dire 7 millions de plus que l'année précédente. En moyenne des années 1952 et 1953, les dépenses du compte de construction atteignent le même montant qu'en 1951. Nous avons tenu compte des instructions du Conseil fédéral destinées à lutter contre la hausse des salaires et des prix, puisque nous n'avons pas employé entièrement les montants prévus au budget. Le renouvellement normal du patrimoine d'exploitation et les engagements nécessaires pour rationaliser le service imposeront à l'avenir une augmentation des montants prévus au budget.

Le total du bilan, 2117 millions de francs, est inférieur de 9 millions à celui de 1952. Alors que les immobilisations sont restées à peu près au même niveau, l'insuffisance d'amortissement sur les groupes d'immobilisations «frais généraux et infrastructure» a pu être réduite de 20 autres millions de francs, ce qui l'a ramenée à 98 millions de francs. Le capital de tiers a pu être diminué de 38 millions de francs; il est ainsi descendu à 1609 millions.

Le tableau ci-dessous montre comment les *charges totales* du compte de résultat des Chemins de fer fédéraux se sont réparties en 1952 et 1953:

Catégories de charges	1952	1953
	en milliers de francs	en milliers de francs
Charges de personnel	382,9	397,0
Dépenses de choses	223,8	235,1
Amortissements	108,4	107,8
Frais de capitaux	49,5	48,7
Autres dépenses	49,3	48,3
à déduire: dépenses actives de construction	— 101,0	— 107,7
<i>Charges totales</i>	<u>712,9</u>	<u>729,2</u>

A cette charge s'opposent les montants suivants:

Produit d'exploitation	729,2	746,1
Autres produits	11,8	11,8
<i>Produit total</i>	<u>741,0</u>	<u>757,9</u>

La différence correspond à l'excédent du produit:

Couverture de l'insuffisance d'amortissement	20,0	20,0
Bénéfice net de l'exercice	8,1	8,8

Par rapport à 1952, les charges totales se sont accrues de 16 millions de francs. Alors que les amortissements et les frais de capitaux sont restés à peu près les mêmes, les frais de personnel et les dépenses de choses ont augmenté. L'effectif du personnel (sans la main-d'œuvre du dehors) est tombé à 37 430 agents, ce qui fait une réduction de 77 unités. Si nous comptons la main-d'œuvre du dehors, le personnel, dans son ensemble, a diminué de 37 agents, ou 0,1 %.

Le renouvellement de l'équipement nous cause quelque souci. Les montants limités que prévoit le règlement des amortissements ne suffisent pas entièrement pour que nous puissions assurer le renouvellement ordinaire et remplacer les installations et les véhicules dans la mesure qu'exige l'exploitation ferroviaire. Pour combler le retard, il faudrait pouvoir augmenter le budget de construction. Quand nous engageons des ressources pour des constructions neuves, par exemple pour le doublement des voies, nous le faisons aux dépens du renouvellement ordinaire. Pour entreprendre de gros travaux (par exemple la transformation des gares de Berne et de Zurich, etc.), la marge de financement (différence entre le plafond du budget de construction et les immobilisations à leur niveau actuel) est insuffisante. Si nous ne voulons pas voir baisser la qualité des prestations, perdre contact avec la clientèle et abandonner le trafic et ses recettes à la route et à l'avion, ces problèmes devront trouver leur solution à brève échéance.

Que, en dépit de l'accroissement du revenu national et du mouvement général des affaires, la situation financière des Chemins de fer fédéraux ne s'améliore pas d'une manière sensible, c'est là un état de choses dont nous ne pouvons pas nous déclarer satisfaits. Les charges ont augmenté plus que les recettes. Le problème capital de la coordination des transports n'est toujours pas réglé.

En 1953, le personnel des Chemins de fer fédéraux a de nouveau fourni un gros effort. 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 fondant sur le rapport de gestion et les comptes ci-joints, 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 1953 sont approuvés.
- 2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1953 est approuvée.
- 3° Le solde actif qui, après versement de 8 millions de francs à la réserve légale, se monte à 821 524 fr. 88, est porté à nouveau.

Berne, le 3 mai 1954

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

Le président,
Gysler

Le secrétaire,
Strauss