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

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1942)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux présentés au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1942

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-676124

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: 08.07.2025

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

Rapport et propositions

du

Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux

présentés

au Conseil fédéral pour être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale

sur

la gestion et les comptes de l'année 1942.

(Du 3 mai 1943.)

———o———

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Conformément à l'article 9, alinéa 1, chiffre 3, de la loi du 1er février 1923 concernant l'organisation et l'administration des Chemins de fer fédéraux, ainsi qu'à l'article 29, chiffre 2, de l'ordonnance d'exécution de cette loi, du 9 octobre 1923, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion de la Direction générale et les comptes pour l'année 1942.

Notre commission de vérification a examiné les comptes comme le veut son règlement du 29 juin 1938; elle a constaté qu'ils concordaient avec les écritures et que les livres étaient bien tenus.

Le *compte de profits et pertes* de 1942 présente de nouveau un solde actif, mais qui n'est que de 2,$_5$ millions de francs, alors qu'il avait été de 18,$_5$ millions en 1941. La chute est donc très nette. Il est vrai que le bénéfice de 1941 avait constitué un record. En tout état de cause, même ce modeste bénéfice de 2 millions et demi doit être considéré comme un résultat de la *conjoncture*, le trafic de guerre ayant eu, une fois de plus, une influence déterminante sur l'exercice. En 1942 cependant, la situation des Chemins de fer fédéraux paraît être arrivée à un *tournant*, tout au moins en ce qui concerne les soldes actifs des comptes.

Le recul du solde actif du compte de profits et pertes ne provient pas d'un fléchissement des recettes d'exploitation, mais d'une augmentation des dépenses, notamment des frais de personnel et des dépenses de choses. Pour les *recettes de voyageurs*, l'amélioration constante observée depuis le début de la guerre s'est maintenue; de 1941 à 1942, elle se monte à 15,$_2$ millions de francs, ou 9,$_4$%. En revanche, les *recettes de marchandises* ont reculé pendant la même période de 2,$_9$ millions de francs, ou 1,$_0$ %.

L'augmentation des *recettes d'exploitation* est plus que contre-balancée par l'accroissement des *dépenses d'exploitation;* celles-ci sont en effet supérieures de 27,$_8$ millions de francs, ou 10,$_7$ %, à celles de l'année précédente. Le budget pour 1942 prévoyait déjà une hausse de cette envergure. Elle s'explique en majeure partie par le versement d'allocations de vie chère au personnel et aux pensionnés, ainsi que par le renchérissement constant de tous les matériaux nécessaires au chemin de fer. Entre 1941 et 1942, il s'est produit une évolution très importante pour la situation financière de l'entreprise: Alors qu'en 1941, l'augmentation des

recettes avait encore dépassé de 35,4 millions de francs celle des dépenses, en 1942, au contraire, c'est l'accroissement des dépenses qui a été supérieur de 14,5 millions de francs à celui des recettes. Comme, en 1943, pour les recettes d'exploitation, un recul est plus probable qu'une nouvelle avance, et que, d'autre part, il n'est pas encore possible d'entrevoir quand les dépenses d'exploitation cesseront de s'accroître, il y a lieu de craindre que, sauf mesures spéciales, l'ère des *déficits comptables* ne se rouvre pour les Chemins de fer fédéraux. Le budget pour 1943 a du reste déjà prévu un solde passif au compte de profits et pertes. Il est donc urgent de prendre des dispositions spéciales contre l'aggravation imminente de la situation financière. C'est la raison pour laquelle, dans un mémoire du 24 mars 1943 au département fédéral des postes et des chemins de fer, nous avons mis l'accent sur l'alternative suivante: réalisation la plus rapide possible de l'assainissement et, d'ici là, reprise des déficits comptables par la Confédération, ou autorisation d'élever les tarifs.

Les *dépenses totales* des Chemins de fer fédéraux ont moins augmenté que les dépenses d'exploitation; elles ne se sont en effet accrues que de 13,6 millions de francs, ou 2,8 %. Il faut en voir la cause dans la forte diminution, par rapport à 1941, des amortissements extraordinaires, qu'il est en partie possible de fixer d'après la situation de l'entreprise.

Le tableau ci-après montre l'évolution des *recettes* et des *dépenses de transport* depuis 1929.

	Recettes d'exploitation millions de francs	**Dépenses d'exploitation** millions de francs
1929	412,2 = 100,0 %	280,4 = 100,0 %
1930	401,1 = 97,3 %	291,4 = 103,9 %
1931	384,6 = 93,3 %	283,3 = 101,0 %
1932	341,7 = 82,9 %	273,3 = 97,5 %
1933	335,2 = 81,3 %	259,9 = 92,7 %
1934	332,4 = 80,6 %	247,6 = 88,3 %
1935	314,0 = 76,2 %	240,3 = 85,7 %
1936	290,5 = 70,5 %	224,7 = 80,1 %
1937	336,0 = 81,5 %	224,6 = 80,1 %
1938	320,4 = 77,7 %	229,5 = 81,8 %
1939	361,2 = 87,6 %	223,9 = 79,9 %
1940	397,8 = 96,6 %	238,8 = 85,2 %
1941	455,0 = 110,4 %	260,6 = 92,9 %
1942	468,3 = 113,6 %	288,4 = 102,9 %

Rien ne montre mieux l'essor de guerre qu'une comparaison entre les recettes d'exploitation des dernières années d'avant-guerre et celles des exercices de guerre. Les recettes de 1941 et 1942 ont même laissé loin derrière elles celles de 1929. De nombreux indices montrent cependant qu'après la guerre, les recettes d'exploitation retomberont un jour ou l'autre à leur niveau des dernières années d'avant-guerre. Ainsi que nous l'avons déjà dit dans notre rapport de l'année dernière, tous les facteurs auxquels est dû l'extraordinaire trafic de guerre: la disparition de la concurrence d'autres moyens de transport, l'énorme augmentation du trafic de marchandises en transit et le développement des transports militaires, ont un caractère momentané.

Les dépenses d'exploitation, qui avaient atteint en 1930 leur niveau maximum d'avant-guerre, ont augmenté d'abord lentement, puis toujours plus rapidement depuis le début de la guerre. En 1942, elles n'ont plus été que de 1,0 % inférieures à celles de 1930. En 1943, elles dépasseront ce niveau.

L'évolution du *trafic* (voyageurs et marchandises), ainsi que des *recettes* en résultant, ressort du tableau ci-après, qui part également de l'année 1929:

Année	Service des voyageurs			Service des marchandises		
	km-voyageurs	Recettes		km-tonnes	Recettes	
	Millions	Millions de fr.	%	Millions	Millions de fr.	%
1929	2937,3	156,2	*100,0*	2208,6	245,7	*100,0*
1930	3029,4	159,1	*102,0*	2066,4	232,0	*94,3*
1931	2938,3	150,7	*96,6*	1904,5	222,7	*90,5*
1932	2776,4	136,8	*87,7*	1562,7	194,0	*78,9*
1933	2860,4	135,2	*86,7*	1568,4	189,0	*76,8*
1934	2840,4	133,2	*85,4*	1678,6	188,0	*76,4*
1935	2707,1	126,3	*81,0*	1707,0	176,7	*71,8*
1936	2642,0	120,2	*76,9*	1435,3	159,1	*64,7*
1937	2859,2	133,0	*85,1*	2003,4	190,6	*77,6*
1938	2866,7	131,9	*84,4*	1585,2	175,7	*71,5*
1939	3119,1	133,6	*85,5*	1978,5	214,2	*87,2*
1940	3159,0	136,2	*87,2*	2903,4	247,8	*100,9*
1941	3816,0	161,6	*103,5*	3520,2	278,4	*113,3*
1942	4125,4	176,8	*113,2*	3307,7	275,6	*112,2*

Le nombre des *kilomètres-voyageurs* s'est accru de 43,7 % entre 1938, dernière année entière de paix, et 1942, et de 8,1 % entre 1941 et 1942. Durant les mêmes périodes, les recettes de voyageurs ont enregistré une hausse de 34,0 % et 9,4 %. Entre 1938 et 1942, les recettes ont donc, au total, augmenté dans une proportion beaucoup moins forte que le trafic, ce qui s'explique suffisamment par le fort développement des transports à bas prix, tels que les transports militaires et le trafic au moyen d'abonnements de vacances et d'autres abonnements. Entre 1941 et 1942, en revanche, c'est le phénomène inverse qui s'est produit, ce qui permet d'admettre que l'accroissement du trafic entre 1941 et 1942 provient essentiellement d'une augmentation du nombre des personnes voyageant à plein tarif. La forte hausse du trafic entre 1938 et 1942 mérite d'autant plus d'être relevée que l'horaire de 1938 était plus dense que celui de 1942, lequel a subi certaines restrictions destinées à ménager l'appareil des transports et les approvisionnements. Que le nombre des kilomètres-voyageurs se soit considérablement accru malgré un horaire moins bien doté, fait supposer, et la statistique le confirme, que les voitures ont été beaucoup mieux occupées et les compositions sensiblement plus longues. Le nombre des kilomètres-voyageurs par 100 kilomètres-places, qui avait été de 25,1 en 1938, fut de 37,3 en 1942. Les chiffres des kilomètres-essieux et des tonnes kilométriques brutes par kilomètre-train ont de même passé de 22,2 et 198, à 24,8 et 210.

Le nombre des *kilomètres-tonnes* s'est accru de 108,7 % entre 1938 et 1942, tandis que les recettes de marchandises ont augmenté de 56,9 %. L'écart entre le trafic et les recettes est donc encore plus marqué en trafic des marchandises qu'en service des voyageurs. Dans l'ensemble, les recettes n'ont pas pu se développer au même rythme que le nombre des kilomètres-tonnes, du fait que le trafic de transit et les transports militaires sont assurés à bas prix. En revanche, de 1941 à 1942, les recettes n'ont reculé que de 1,0 %, tandis que le trafic fléchissait de 6,0 %. Ainsi, tout comme en service des voyageurs, il s'est produit un renversement de la situation par rapport à l'exercice précédent, ce qui permet de supposer que la diminution du nombre des kilomètres-tonnes concerne non pas le trafic interne, plus rémunérateur, mais le trafic de transit et les transports militaires.

Que les Chemins de fer fédéraux aient, ces deux dernières années, assuré un trafic presque deux fois plus élevé que celui de certains exercices d'avant-guerre, voilà qui témoigne éloquemment de l'*énorme potentiel* de notre instrument national de transport. Espérons que ne seront pas oubliés les services qu'ils ont rendus à la population, au pays et à l'économie nationale, pendant la seconde guerre mondiale, non seulement en reprenant le trafic des moyens de transport paralysés par la guerre, mais encore en assumant un volume de trafic lui-même en énorme augmentation.

La *recette moyenne par voyageur et par kilomètre* a passé à $4,_{29}$ c. (en 1941: $4,_{23}$ c.). La *recette moyenne par kilomètre-tonne* s'est, elle aussi, améliorée; elle est en effet de $8,_{33}$ c., contre $7,_{91}$ c. en 1941. Ces chiffres confirment le commentaire ci-dessus du nombre des kilomètres-voyageurs et des kilomètres-tonnes. Rappelons à titre de comparaison qu'en 1938, la recette moyenne par voyageur et par kilomètre s'élevait à $4,_{60}$ c. et par kilomètre-tonne à $11,_{08}$ c.

Le *total des recettes* s'est élevé à $484,_4$ millions de francs, ce qui fait $13,_6$ millions de plus qu'en 1941. Après déduction des *recettes de transport*, $452,_4$ millions, il reste $32,_0$ millions de francs de *recettes accessoires*, ce qui fait $1,_2$ million de plus qu'en 1941.

Le tableau ci-après indique l'*emploi qui a été fait des recettes de 1941 et 1942:*

Catégories de dépenses	1941		1942	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
I. Frais de personnel (sans le personnel des travaux)				
1. Rémunérations				
a. Traitements, salaires, allocations sociales, gratifications pour ancienneté de service et traitements alloués à des survivants	145 712	*30,*$_9$	162 843	*33,*$_6$
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, indemnités pour service de nuit, uniformes	11 127	*2,*$_4$	12 070	*2,*$_5$
Total	156 839	*33,*$_3$	174 913	*36,*$_1$
2. Dépenses sociales				
a. Versements ordinaires à la caisse de pensions et de secours	[1])11 660	*2,*$_5$	[1])13 796	*2,*$_9$
b. Prestations à l'assurance-maladie et accidents	2 791	*0,*$_6$	3 549	*0,*$_7$
c. Montants affectés aux institutions pour le bien-être du personnel	310	*0,*$_1$	388	*0,*$_1$
Total	14 761	*3,*$_2$	17 733	*3,*$_7$
Frais de personnel proprement dits . . .	171 600	*36,*$_5$	192 646	*39,*$_8$
3. Versements à la caisse de pensions et de secours destinés à réduire le déficit technique	23 712	*5,*$_0$	24 447	*5,*$_0$
4. Versement d'allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rente	1 917	*0,*$_4$	3 862	*0,*$_8$
Frais de personnel y compris les prestations extraordinaires (ch. 3 et 4 ci-dessus)	197 229	*41,*$_9$	220 955	*45,*$_6$
II. Versements à la caisse de compensation de salaires	2 945	*0,*$_6$	3 312	*0,*$_7$
III. Dépenses de choses	79 562	*16,*$_9$	91 117	*18,*$_8$
IV. Amortissements et réserves	[2])80 692	*17,*$_1$	[2])60 059	*12,*$_4$
V. Frais de capitaux	110 375	*23,*$_5$	108 951	*22,*$_5$
Total des dépenses	470 803	*100,*$_0$	484 394	*100,*$_0$

[1]) Conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 30 mai 1941, les conditions d'assurance sont, depuis le 1er juillet 1941, soumises à une nouvelle réglementation; la contribution ordinaire de l'administration est maintenant fixée à 8% du gain annuel assuré pour les anciens membres de la caisse, et à 6% pour les nouveaux.

[2]) Le montant de 1941 comprend le solde actif du compte de profits et pertes de 1941, et le montant de 1942, le solde actif de 1942. Le solde actif de 1941 a été utilisé dans les comptes de 1942 pour combler l'insuffisance des amortissements antérieurs. Conformément à notre proposition, le solde actif de 1942 aura la même destination dans les comptes de 1943.

Parmi les *frais de personnel*, la rétribution en espèces a augmenté de 18,$_1$ millions de francs. Cette augmentation est due principalement au versement d'allocations de renchérissement. Il y a également lieu de tenir compte du fait que le nombre des fonctionnaires, employés et ouvriers s'est accru d'environ 1000 agents, passant à 28 951, tandis que celui des ouvriers d'entrepreneurs, 2950, n'a subi qu'une diminution insignifiante. Il est intéressant de suivre l'évolution, depuis 1938, des frais de personnel proprement dits et des dépenses de choses qui ont été le plus fortement influencés par la guerre. Les premiers ont atteint, par ordre chronologique, 160,$_0$, 156,$_7$, 159,$_4$, 171,$_6$ et 192,$_6$ millions de francs. L'augmentation par rapport à 1938 est donc de 32,$_6$ millions; jusqu'à 1940, ils étaient encore restés au-dessous du niveau de 1938, mais, depuis lors, ils ont progressivement augmenté. Les dépenses de choses ont été, par ordre chronologique, de 38,$_7$, 39,$_9$, 52,$_6$, 79,$_6$ et 91,$_1$ millions de francs. Par rapport à 1938, l'augmentation est de 52,$_4$ millions de francs; elle s'est manifestée sitôt après l'ouverture des hostilités, mais, depuis 1941, elle marque une certaine tendance à se ralentir qui, espérons-le, se maintiendra.

Parmi les dépenses de choses, nous avons prévu une provision pour charges d'exploitation, au montant de 16 millions de francs (en 1941: 14 millions). Ce n'est là ni un amortissement industriel, ni une réserve proprement dite; il s'agit, au contraire, de dépenses de choses *survenues dans le courant de l'exercice*, mais ne devenant effectives qu'ultérieurement. Cette réserve a donc un but nettement spécifié; elle doit servir à *assurer les travaux de remplacement différés*, sitôt que les matériaux nécessaires pourront de nouveau être librement achetés. S'ils avaient pu l'être, l'entreprise aurait dû dépenser environ 16 millions de francs de plus. Au cas où cette réserve ne serait pas opérée, les travaux différés grèveraient les comptes des exercices ultérieurs; ceux-ci se solderaient alors par trop défavorablement, alors que les comptes de 1942 se présenteraient sous un jour trop favorable. Ce point fait l'objet d'explications détaillées au chapitre II du rapport de gestion de la Direction générale.

Au sujet des dépenses de choses, il convient de relever encore tout spécialement que les Chemins de fer fédéraux ont dépensé 20,$_5$ millions de francs pour l'énergie électrique et 14,$_8$ millions pour le combustible des locomotives à vapeur et des véhicules moteurs thermiques, alors que les lignes électrifiées ont absorbé environ 95% du trafic et les lignes à vapeur 5%. Quelle n'eût pas été la dépense si l'énorme trafic actuel avait dû être assuré à la vapeur, même si la pénurie de charbon avait entraîné des restrictions draconiennes de l'horaire et, par là-même, une crise des transports! L'*électrification* des Chemins de fer fédéraux peut donc être considérée comme providentielle pour notre pays.

Les amortissements opérés en 1942 sont commentés au chapitre II du rapport de gestion de la Direction générale. Nous avons déjà exposé plus haut pour quelle raison cette dépense a été réduite. Comme *réserves*, elle comprend l'amortissement financier légal et le versement au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents. Les *frais de capitaux*, qui n'avaient pas changé de 1940 à 1941, ont subi une diminution de 1,$_4$ million de francs.

D'accord avec la Direction générale, nous avons l'honneur de vous soumettre les

propositions

suivantes:

1° Les comptes de 1942 et le bilan au 31 décembre 1942 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1942 est approuvée.

3° L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1942, se montant à 2 499 590 fr. 10, est employé à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4° Au 1er janvier 1943, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 8 754 164 fr. 46. En contre-partie, ce montant est porté, au 1er janvier 1943, en déduction du solde passif des années 1931 à 1942.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont eu à accomplir en 1942 une tâche particulièrement lourde et importante, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés au service de notre entreprise et du pays.

Nous saisissons cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le président de la Confédération et Messieurs les conseillers fédéraux, l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 3 mai 1943.

Au nom du Conseil d'administration
des Chemins de fer fédéraux:

Le président,
E. Béguin

Le secrétaire,
F. Torche