Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1939)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des chemins de fer fédéraux présentés au Conseil fédéral être transmis à l'Assemblée fédérale à l'appui du rapport de la Direction générale sur la gestion et les comptes de l'année 1939
Autor: Béguin, E. / Hess, F.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-675963

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: 30.11.2025

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 1939.

(Du 1er mai 1940.)

———o———

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Conformément à l'article 29, chiffre 2, de l'ordonnance d'exécution de la loi fédérale du 1er février 1923 concernant l'organisation et l'administration des Chemins de fer fédéraux, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport de gestion de la Direction générale et les comptes pour l'année 1939.

Notre commission de vérification a, conformément aux dispositions de son règlement du 29 juin 1938, constaté que les comptes concordent avec les écritures. Des pointages et des contrôles sur place lui ont en outre permis de se rendre compte que les livres étaient bien tenus.

Pour la première fois depuis 1930, le compte de profits et pertes s'est soldé en 1939 par un excédent de recettes, qui atteint un montant de 7,5 millions de francs. Il y a ainsi, par rapport aux chiffres de 1938, une amélioration de 42,7 millions de francs. Ce résultat réjouissant, nous le devons avant tout à la reprise du trafic des marchandises, qui s'est manifestée tout au long de l'exercice et plus spécialement au cours des trois derniers mois. Nous le devons aussi au fait que les dépenses d'exploitation ont pu être de nouveau sensiblement réduites. Quant aux *recettes de transport*, elles ont évolué depuis l'année-record 1929 de la manière suivante:

	Millions de francs	
1929	401,9	= 100,0 %
1930	391,2	= 97,3 %
1931	373,5	= 92,9 %
1932	330,8	= 82,3 %
1933	324,2	= 80,6 %
1934	321,3	= 79,9 %
1935	303,0	= 75,4 %
1936	279,3	= 69,5 %
1937	323,6	= 80,5 %
1938	307,6	= 76,5 %
1939	347,8	= 86,5 %

Pendant les mois qui précédèrent la guerre actuelle, la situation économique de notre pays fut satisfaisante, comme l'indique d'ailleurs le nombre peu élevé de chômeurs pour les deux premiers trimestres de 1939. L'industrie a exécuté passablement de commandes et les exportations ont été assez fortes. En ce qui concerne l'agriculture, les récoltes ont été moyennes; il en a été de même des affaires dans la branche du bâtiment. Le tourisme, en revanche, a donné des résultats insuffisants. Donc, prise dans l'ensemble, l'économie nationale d'avant la guerre offre l'image d'une prospérité partielle caractérisée. Mais comme cette prospérité s'est fait sentir surtout dans le domaine industriel, les chemins de fer ont vu leur trafic-marchandises reprendre sensiblement dans la période de janvier à août déjà.

En tant que nous pouvons en juger aujourd'hui, la guerre et la mobilisation générale n'ont pas grandement modifié la situation économique de la Suisse telle que nous venons de l'exposer. Si quelques branches de l'économie, en particulier les industries de production et de consommation, continuent à déployer une activité satisfaisante, en revanche l'industrie hôtelière languit. Pour les chemins de fer, dans la mesure où ils ne dépendent pas du tourisme, l'ouverture des hostilités a marqué le début d'une période de très gros trafic; il y a à cela plusieurs causes: la bonne marche des affaires dans l'industrie, le rationnement des carburants liquides et la réquisition des véhicules moteurs, la constitution de réserves — entreprise en Suisse sur une vaste échelle —, les transports militaires et un plus fort trafic de transit qu'en 1938. Au sujet de ce dernier trafic, ajoutons toutefois qu'il a contribué à l'amélioration actuelle dans une mesure beaucoup plus faible qu'on ne le croit trop souvent dans le public. Des $37,_7$ millions de francs représentant l'augmentation des recettes-marchandises, seuls $3,_9$ millions de francs proviennent en effet du trafic de transit, tandis que l'apport du trafic interne suisse est de $29,_5$ millions et celui des importations et exportations de $4,_3$ millions de francs.

Les raisons que nous venons de donner de la reprise du trafic aux Chemins de fer fédéraux nous forcent à penser que l'amélioration présente ne saurait avoir un caractère durable. Tout d'abord, nous ne savons pas si la situation favorable de l'industrie suisse se maintiendra de nombreuses années encore; ensuite, la concurrence automobile réapparaîtra, d'ici la fin de la guerre, avec une force redoublée. En outre, la constitution de réserves a tout naturellement des limites et le trafic de transit est depuis longtemps caractérisé par son extrême instabilité. Finalement, l'importance des transports militaires et de marchandises pour l'armée dépend entièrement, elle aussi, du cours que suivront les événements. Quant aux fortes baisses subies par le mouvement touristique qui, bien avant les hostilités, a déjà énormément souffert des tensions politiques, elles ont été, il est vrai, plus que compensées tant par le trafic militaire que par celui de l'Exposition nationale. Les facteurs que nous avons indiqués comme ayant permis la reprise du trafic étant ainsi manifestement dus à des circonstances passagères, l'amélioration que nous constatons maintenant ne saurait être que temporaire; nous ne pouvons en tirer aucune conclusion pour le développement futur de l'entreprise. Il est à craindre, au contraire, que les facteurs qui ont provoqué la crise des chemins de fer n'exercent à nouveau leurs effets à plus ou moins brève échéance. Et s'il est vrai que les Chemins de fer fédéraux bénéficient des avantages de la situation actuelle, il convient toutefois de ne pas passer sous silence que l'exercice aurait présenté non pas un solde actif, mais un déficit de quelque 16 millions de francs si, par exemple, les taux d'amortissement proposés dans le second rapport du Conseil d'administration et de la Direction générale sur la réorganisation et l'assainissement des CFF (du 23 mars 1936) avaient déjà été appliqués. Aussi longtemps que les Chemins de fer fédéraux ne seront pas à même de procéder aux amortissements imposés par les règles d'une saine économie, il ne pourra être question de réduction générale des taxes sous quelle forme que ce soit. L'assainissement de l'entreprise reste donc, aujourd'hui comme hier, d'une impérieuse nécessité. Aussi le Conseil d'administration émet-il le vœu que la discussion du projet, pendant devant les Chambres, de nouvelle loi sur les Chemins de fer fédéraux, soit le plus tôt possible menée à chef et que le problème rail-route soit résolu sur le plan pratique.

Les chiffres suivants donnent une idée de l'évolution du *trafic* et des *recettes de transport* (voyageurs et marchandises) au cours des onze dernières années:

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*

Le nombre des *kilomètres-voyageurs* n'a jamais été plus élevé qu'en 1939. En revanche, le record des *recettes provenant des transports de voyageurs* reste acquis à 1930, année où il y a eu environ 3 % de kilomètres-voyageurs de moins, mais 19 % de recettes de plus que durant l'exercice écoulé. Comparativement aux résultats de 1938, le nombre des kilomètres-voyageurs a augmenté de 9 % en 1939, alors que les recettes-voyageurs ne se sont accrues que de 1 %. Ceci montre clairement que si l'Exposition nationale et la mobilisation ont multiplé les transports, ceux-ci, parce qu'à prix réduits, n'entraînèrent pas une augmentation proportionnelle des recettes. Il s'ensuit que la recette moyenne par kilomètre-voyageur est tombée à 4,28 ct., tandis qu'elle était encore de 4,60 ct. en 1938 et de 4,65 ct. en 1937.

En trafic des marchandises, les résultats de 1937 et 1939 s'imposent à l'attention. En effet, comparés à ceux de 1937, les chiffres de 1939 ont ceci de frappant qu'ils marquent à la fois une diminution d'environ 1% des *kilomètres-tonnes* et une augmentation de 12% des *recettes-marchandises*. Ce phénomène s'explique par le fait que dans le trafic des marchandises de 1937, les transports en transit — qui donnent lieu à un nombre élevé de kilomètres-tonnes, mais sont effectués à bas prix — avaient une importance toute particulière, tandis qu'en 1939 l'élément déterminant était constitué par le trafic interne à distances réduites, qui comprend peu de transports massifs et se trouve ainsi soumis à une tarification plus élevée. Par rapport aux résultats de 1938, le nombre des kilomètres-tonnes et les recettes-marchandises ont augmenté de près d'un quart. La recette moyenne par kilomètre-tonne, qui était de 9,51 ct. en 1937 et de 11,08 en 1938, s'est montée à 10,83 ct. en 1939.

Le *total des recettes et des dépenses* des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires a de nouveau été calculé d'après les principes exposés dans notre rapport accompagnant les comptes de 1936.

Le total des recettes a été de 377,2 millions de francs, en augmentation de 41,4 millions sur celui de l'année précédente. Il comprend 29,4 millions de francs de recettes accessoires, soit 1,2 million de plus qu'en 1938.

A ces recettes s'opposent les *dépenses* suivantes:

Catégories de dépenses	1938		1939	
	en milliers de francs	%	en milliers de francs	%
I. Frais de personnel (sans le personnel des travaux)				
1. Rémunérations				
a. Traitements, appointements, salaires, allocations sociales, gratifications pour ancienneté de service et traitements alloués à des survivants	137 839	*37,2*	134 823	*36,5*
b. Allocations supplémentaires, indemnités de voyage, indemnités pour service de nuit, uniformes	9 369	*2,5*	9 388	*2,5*
Total	147 208	*39,7*	144 211	*39,0*
2. Dépenses sociales				
a. Versements à la caisse de pensions et de secours: cotisations ordinaires	[1]) 9 823	*2,6*	[1]) 9 610	*2,6*
versements destinés à réduire le déficit technique	26 107	*7,0*	26 535	*7,1*
b. Prestations à l'assurance-maladie et accidents	2 709	*0,7*	2 568	*0,7*
c. Montants affectés aux institutions pour le bien-être du personnel	286	*0,1*	295	*0,1*
Total	38 925	*10,4*	39 008	*10,5*
Total des frais de personnel	186 133	*50,1*	183 219	*49,5*
II. Frais de fournitures et de prestations diverses. . .	38 733	*10,5*	39 988	*10,8*
III. Amortissements	27 020	*7,3*	29 799	*8,1*
IV. Frais de capitaux.	111 622	*30,1*	108 976	*29,5*
V. Réserves	7 519	*2,0*	7 778	*2,1*
Total	371 027	*100,0*	369 760	*100,0*

Par rapport à celles de l'exercice précédent, les dépenses ont reculé au total de 1,2 million de francs, ou 0,3 %. Si l'écart est en somme minime, c'est que les différentes catégories de dépenses ont évolué en sens contraires. D'une part, les frais de personnel ont diminué de 2,9 millions de francs, ou 1,6 %, et les frais de capitaux de 2,6 millions, ou 2,3 %. Disons à propos des premiers que l'article intitulé «Versements destinés à réduire le déficit technique» ne concerne pas les frais de personnel *actuels*; strictement parlant, cet article devrait donc être mentionné séparément. D'autre part, les frais de fournitures et de prestations diverses ont augmenté de 1,3 million de francs, ou 3,4 %, les sommes consacrées aux amortissements de 2,8 millions, ou 10,4 %, et les montants affectés aux réserves de 0,3 million, ou 4 %. Ainsi que la Direction générale le relève à la page 6 de son rapport de gestion, l'accroissement des sommes consacrées aux amortissements en 1939 résulte non pas d'une augmentation des différents taux d'amortissement des immobilisations et des disponibilités de l'exploitation, mais de la nécessité d'opérer des amortissements extraordinaires. Cependant — le Conseil d'administration et la Direction générale ont déjà souvent insisté sur ce point — une gestion rationnelle de l'entreprise exigerait que les amortissements ordinaires fussent mesurés plus largement.

Conformément au mouvement général des prix, les *frais de fournitures et de prestations diverses* ont augmenté d'année en année depuis le bas niveau qu'ils avaient atteint en

---

[1]) La somme indiquée comme cotisation ordinaire correspond à la prestation de l'administration prévue dans les statuts de 1906, soit 7% du gain annuel assuré. La loi, rejetée par le peuple, sur l'assainissement des caisses de pensions fixait à 8% le taux de la prestation ordinaire de l'administration, ce qui aurait représenté 11,19 millions en 1938 et 10,95 millions en 1939.

1936. Ils se sont élevés à 32,$_5$ millions de francs (non dévalués) en 1936, à 36,$_3$ millions en 1937, à 38,$_7$ millions en 1938 et à 40,$_0$ millions en 1939.

Le nouvel allégement des *frais de capitaux* ne provient pas en première ligne de la diminution du service des intérêts des emprunts consolidés et de la dette flottante, lequel est resté à peu près au même niveau que l'année précédente. En effet, s'il est vrai que le taux de l'intérêt a baissé, en revanche le total de la dette a été de 18,$_3$ millions de francs plus élevé qu'en 1938. Si les frais de capitaux ont reculé, c'est surtout que l'amortissement de frais d'emprunt a coûté 2,$_6$ millions de moins que l'exercice précédent, les émissions ayant été moins nombreuses. En d'autres termes, l'amortissement de frais d'emprunt (4,$_1$ millions) a été presque entièrement consacré à réduire le montant des non-valeurs figurant au bilan sous la rubrique «Frais d'émission et de conversion des emprunts», du fait que les frais d'emprunt n'ont guère augmenté durant l'exercice.

En 1939, le total des dépenses de construction a été sensiblement plus élevé qu'en 1938, sans toutefois atteindre — même de loin — les sommes affectées aux travaux avant et pendant les premières années de crise. Ce surcroît de dépenses s'explique par l'extension donnée au parc du matériel roulant, au sujet de laquelle la Direction donne des renseignements aux pages 26 et 27 de son rapport de gestion. Pour l'«Etablissement de la ligne et les installations fixes», autre article essentiel du compte de construction, les dépenses sont restées inférieures au chiffre de 1938.

Les résultats d'exploitation du premier trimestre de 1940 se présentent eux aussi sous un jour favorable. Mais, comme nous ignorons quelle en sera l'évolution, il nous est interdit de faire aucun pronostic, d'autant plus que la même incertitude règne en ce qui concerne la marche des dépenses. Cela ne doit pas nous empêcher de faire la réjouissante constatation que les Chemins de fer fédéraux, en 1939, dans une période difficile, ont rendu au pays un service signalé: Ils ont assuré sans heurts un trafic grossi de tous les transports occasionnés par l'acquisition de réserves et d'approvisionnements ou récupérés par suite de la carence d'autres moyens de transport, et se sont ainsi montrés à la hauteur de leur mission.

Nous voudrions encore faire remarquer en terminant qu'il n'eût pas été possible aux Chemins de fer fédéraux de satisfaire aux exigences exceptionnelles du trafic pendant ces huit derniers mois et par conséquent de réaliser le surcroît de recettes qui en résulta, si l'*électrification* si développée de notre réseau ne leur avait pas permis d'assurer tout le trafic sans avoir à se préoccuper de la diminution et du renchérissement des importations de combustible. Aussi considérons-nous qu'il est de notre devoir d'exprimer ici notre reconnaissance aux hommes qui, avec une énergie sans défaillance, consacrèrent une grande partie de leur carrière à réaliser l'électrification des Chemins de fer fédéraux, sans se laisser détourner de leur but par les nombreuses attaques dont ils furent l'objet. Nous songeons notamment à M. Anton Schrafl, président de la Direction générale pendant de longues années, qui peut considérer avec une légitime satisfaction l'œuvre de sa vie, ainsi qu'à trois autres hommes décédés l'an dernier, qui se sont acquis des droits spéciaux à notre gratitude par leurs efforts en faveur de l'électrification: M. le conseiller fédéral *Robert Haab* qui, aussi bien au sein de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux que plus tard en qualité de chef du Département fédéral des postes et des chemins de fer, mit toute la force de sa personnalité au service d'une œuvre qu'il avait d'emblée reconnue de première importance; puis M. *Edouard Tissot* à Bâle, qui présida la commission d'études pour l'introduction de la traction électrique dans les chemins de fer; enfin M. *Emile Huber-Stockar* qui, en qualité d'ingénieur en chef et de conseiller technique de la Direction générale, contribua largement au succès de la grande entreprise de l'électrification.

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

1. Les comptes de 1939 et le bilan au 31 décembre 1939 de l'administration des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2. La gestion de l'administration des Chemins de fer fédéraux en 1939 est approuvée.

3. L'excédent des recettes de 1939, se montant à 7 478 151 fr. 70, est consacré, à dater du 1er janvier 1940, à des amortissements arriérés sur les immobilisations des ateliers.

4. Au 1er janvier 1940, un intérêt de 4 % du déficit de guerre, c'est-à-dire 7 782 420 fr. 30, est mis à la charge du déficit de guerre.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont eu à accomplir en 1939 une tâche particulièrement lourde et importante, notre reconnaissance pour le zèle et le dévouement qu'ils ont montrés au service de notre entreprise.

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

Berne, le 1er mai 1940.

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

Le président,
E. Béguin.

Le secrétaire,
Dr **F. Hess.**