

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1943)

Artikel: Rapport et propositions du Conseil d'administration des Chemins de fer fédéraux présenté 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 1943

Autor: Béguin, E. / Torche, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676139>

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: 25.04.2026

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 1943

(du 3 mai 1944)

—○—

Monsieur le président de la Confédération,

Messieurs les conseillers fédéraux,

Conformément à l'article 9, alinéa 1, chiffre 3, de la loi du 1^{er} 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 1943.

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 1943 présente un solde actif de 0,4 million de francs, contre 2,5 millions en 1942 et 18,5 millions en 1941. Ces chiffres montrent que l'influence du trafic de guerre est en voie de disparition, dans la mesure tout au moins où elle se traduisait par un solde actif du compte de profits et pertes. Il est symptomatique également que seuls les quatre premiers mois de l'année et le mois de juillet ont présenté un excédent actif, alors que les cinq derniers mois, en particulier, ont été déficitaires.

Comme l'année précédente, le recul du solde actif du compte de profits et pertes ne provient pas d'un fléchissement des recettes, mais d'un accroissement des dépenses d'exploitation. Pour les *recettes de voyageurs*, le chiffre-record qui avait été atteint en 1942 a de nouveau été dépassé; ces recettes ont, en effet, augmenté de 16,9 millions, ou 9,5 %. Pour les *recettes de marchandises*, en revanche, la tendance à la baisse constatée l'année précédente s'est encore accentuée, puisque ces recettes ont diminué de 7,2 millions, ou 2,6 %.

L'augmentation des *recettes d'exploitation*, qui atteint au total 10,9 millions de francs, ou 2,3 %, s'accompagne d'un accroissement, beaucoup plus marqué, des *dépenses d'exploitation*. Celles-ci sont, en effet, supérieures de 27,2 millions, ou 9,4 %, à celles de l'année précédente. Cette progression s'explique avant tout par l'accroissement des frais de personnel et des dépenses de choses. Ce qui montre à quel point la situation financière des Chemins de fer fédéraux s'est aggravée, c'est que, en 1943 et 1942, l'augmentation des dépenses a dépassé de

16,3 et 14,5 millions de francs celle des recettes, tandis qu'en 1941, elle lui avait été inférieure de 35,4 millions de francs. Du moment que le second semestre de 1943 déjà, a été déficitaire, et que les dépenses d'exploitation, loin de pouvoir être comprimées, ne feront probablement qu'augmenter encore, les organes responsables des finances des Chemins de fer fédéraux ont dû constater que la situation avait de nouveau atteint un point critique. Aussi se devaient-ils de chercher à y remédier. Deux possibilités leur étaient offertes: Ils pouvaient s'accommoder des nouveaux déficits à venir, ou alors ils devaient trouver, dans un relèvement des tarifs, la couverture des déficits prévus. La première solution aurait changé les bases de la loi des Chemins de fer fédéraux, tout en imposant à la Confédération des charges supplémentaires. Aussi est-ce à la deuxième solution que le Conseil fédéral s'est arrêté, en autorisant les chemins de fer à élever leurs tarifs de marchandises au 1^{er} mars 1944 et leurs tarifs de voyageurs au 1^{er} avril 1944. La majoration des taxes est modeste. Il reste à voir si elle suffira pour empêcher que le compte de profits et pertes des Chemins de fer fédéraux n'accuse de nouveaux soldes passifs.

Le tableau ci-après montre l'évolution des *recettes* et des *dépenses d'exploitation* pendant quelques exercices d'avant-guerre et au cours des années de guerre.

	Recettes d'exploitation	Dépenses d'exploitation
	millions de francs	millions de francs
1929	412,2 = 100,0 %	280,4 = 100,0 %
1930	401,1 = 97,3 %	291,4 = 103,9 %
1932	341,7 = 82,9 %	273,3 = 97,5 %
1934	332,4 = 80,6 %	247,6 = 88,3 %
1936	290,5 = 70,5 %	224,7 = 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 %
1943	479,2 = 116,3 %	315,6 = 112,6 %

Par rapport aux résultats du dernier exercice entier de paix, 1938, les recettes ont augmenté de 158,8 millions et les dépenses de 86,1 millions. Il y a donc un surcroît de recettes de 72,7 millions. Rappelons cependant que cette augmentation extraordinaire des recettes d'exploitation provient presque exclusivement du trafic de guerre, dont nous avons indiqué les éléments dans des rapports précédents. Aussi disparaîtra-t-elle en majeure partie après la fin des hostilités. Aucun effort ne doit donc être négligé pour ramener le plus tôt possible les dépenses à leur niveau moyen d'avant-guerre. Mais, même si — les recettes étant retombées à leur chiffre de 1939 — nous réussissions parallèlement à réduire les dépenses à ce qu'elles étaient à ce moment-là, la situation financière du réseau national ne serait jamais que celle de l'immédiat avant-guerre, laquelle exigeait déjà impérieusement l'assainissement de l'entreprise. Il se peut que, après la guerre, le surcroît de recettes résultant du trafic de guerre diminue rapidement, sans que les dépenses, du moins la plupart d'entre elles, suivent le même mouvement descendant; dans ce cas, même l'assainissement ne parviendra pas à empêcher l'apparition de nouveaux déficits au compte de profits et pertes.

Le tableau ci-après montre l'évolution du *trafic* (voyageurs et marchandises), ainsi que des *recettes*. Il englobe les mêmes années que la comparaison ci-dessus, et part, comme elle, 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
1932	2776,4	136,8	87,7	1562,7	194,0	78,9
1934	2840,4	133,2	85,4	1678,6	188,0	76,4
1936	2642,0	120,2	76,9	1435,3	159,1	64,7
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
1943	4718,0	193,7	124,0	2675,0	268,3	109,2

Il convient de relever le développement régulier et rapide du service des voyageurs depuis la guerre. Le nombre des *kilomètres-voyageurs* s'est accru de 64,6 % depuis 1938, et de 14,4 % depuis 1942. Depuis 1939 jusques et y compris 1942, le service des voyageurs s'était beaucoup moins développé par rapport au chiffre du dernier exercice entier de paix, que le trafic des marchandises. C'est ainsi que, en 1941, le nombre des kilomètres-voyageurs avait été supérieur de 33,1 % et celui des kilomètres-tonnes de 122,1 %, aux chiffres de 1938. En 1942, le trafic des marchandises se mit à reculer, tandis que le service des voyageurs continua son mouvement ascensionnel. Malgré tout, par rapport à 1938, le développement des transports de marchandises restait encore supérieur à celui des transports de voyageurs; le nombre des kilomètres-tonnes était, en effet, plus élevé de 108,7 % et celui des kilomètres-voyageurs de 43,9 %, qu'en 1938. Ce n'est qu'en 1943 que la forte diminution du trafic des marchandises et l'importante augmentation des transports de voyageurs ont rapproché ces deux chiffres; le nombre des *kilomètres-tonnes* n'est, en effet, plus que de 68,7 % supérieur à celui de 1938.

Alors que le nombre des kilomètres-voyageurs s'est accru de 14,4 % entre 1942 et 1943, les recettes de voyageurs n'ont augmenté que de 9,6 %, ce qui montre que le surcroît de trafic, en moyenne, a procuré des recettes inférieures à 4,29 centimes par kilomètre-voyageur, chiffre moyen de 1942. En d'autres termes, ce sont surtout des personnes voyageant, non pas à tarif normal, mais à taxes réduites, qui fournissent le supplément de trafic. La statistique confirme, en effet, que le trafic des militaires et des abonnés a pris une extension considérable.

Le nombre des kilomètres-tonnes a reculé de 19,1 % entre 1942 et 1943, mais les recettes de marchandises n'ont fléchi que de 2,6 %. Que les recettes aient beaucoup moins baissé que le trafic, le fait s'était déjà produit en 1942, mais d'une façon un peu moins marquée. Alors que les recettes provenant des transports de marchandises pour l'armée, de bagages et de colis postaux se sont accrues, et que le produit du trafic des animaux vivants est resté plus ou moins stationnaire, les recettes du trafic des marchandises proprement dit, de loin les plus importantes, accusent un fléchissement. Au point de vue des recettes, la baisse du trafic des marchandises proprement dit est de 5,0 %, mais, quant au nombre des kilomètres-tonnes, elle atteint 20,2 %. Parmi ces transports de marchandises, ce sont surtout ceux qui sont au bénéfice des tarifs exceptionnels à prix très réduits, en transit notamment, qui ont diminué.

La *recette moyenne par kilomètre-voyageur* a été de 4,11 c. (en 1942: 4,29 c.) et la *recette moyenne par kilomètre-tonne* de 10,03 c. (en 1942: 8,33 c.). Ce mouvement contraire des deux moyennes trouve son explication dans les faits exposés ci-dessus.

Le *produit total* et le *total des charges* des Chemins de fer fédéraux et de leurs services auxiliaires ont atteint *l'un et l'autre* la somme de 497,1 millions de francs, c'est-à-dire 12,7 mil-

Parmi les *frais de personnel*, la rétribution en espèces a augmenté de 17,7 millions, contre 18,1 millions en 1942. Les dépenses sociales, qui s'étaient accrues de 3,0 millions entre 1941 et 1942, sont restées à peu près stationnaires en 1943. Parmi les prestations extraordinaires, il convient de relever l'accroissement considérable des allocations de renchérissement aux bénéficiaires de rente. Tout comme celui des frais de personnel proprement dit, cet accroissement résulte des allocations de renchérissement accordées, en 1943, au personnel de la Confédération, en vertu de l'arrêté du Conseil fédéral du 7 janvier 1943. Le surcroît des frais de personnel s'explique aussi par l'augmentation de l'effectif: Le nombre des agents engagés à poste fixe s'est accru de 552, et celui des ouvriers auxiliaires de 465; en revanche, le nombre des ouvriers d'entrepreneurs a fléchi de 634. Les versements ordinaires et extraordinaires à la caisse de pensions et de secours ont été quelque peu inférieurs aux chiffres de l'année précédente, signe que l'exercice 1943 a été satisfaisant pour la caisse; le déficit technique de l'ancienne caisse est revenu à 572,8 millions de francs, ce qui représente une réduction de 9,1 millions de francs.

Les *dépenses de choses* qui, pour des raisons bien connues, s'étaient très fortement accrues ces dernières années, n'ont plus augmenté à un rythme aussi rapide. Parmi elles figure une provision pour charges d'exploitation au montant de 14 millions de francs, contre 16 millions en 1942. Cette somme servira à opérer ultérieurement des réfections qui auraient été nécessaires pendant l'exercice, mais n'ont pu être exécutées faute de matériaux. Que cette réserve soit indispensable, c'est ce que nous avons montré dans notre précédent rapport. Les dépenses de choses ont augmenté dans la mesure suivante: 1938/39 = 1,3 million; 1939/40 = 12,6 millions; 1940/41 = 27,0 millions; 1941/42 = 11,6 millions; 1942/43 = 3,0 millions. Le mouvement ascensionnel de ces dépenses n'a donc pas encore cessé, quand bien même il se soit considérablement ralenti. De leur côté, les frais de personnel ont évolué comme il suit: 1938/39 = - 3,3 millions; 1939/40 = + 2,7 millions; 1930/41 = + 12,2 millions; 1941/42 = + 21,0 millions; 1942/43 = + 17,7 millions. L'accroissement des frais de personnel n'a commencé que deux ans après celui des dépenses de choses, mais, s'il a été moins prononcé, il ne s'est guère atténué.

En ce qui concerne les *amortissements* et les *frais de capitaux*, nous renvoyons aux explications détaillées du rapport de la Direction générale (ch. II, pages 5 et 6). Les amortissements opérés durant l'exercice y sont spécifiés, de même que les raisons pour lesquelles ils ont été réduits. Aux *réserves*, l'amortissement financier et le versement au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents, ont été ajoutés aux amortissements dans le tableau des catégories de charges.

En 1943, le réseau d'Etat a de nouveau été soumis à un effort considérable. Des chiffres précités, il ressort, en effet, que, tant en trafic des marchandises qu'en service des voyageurs, les Chemins de fer fédéraux ont assumé un *volume de transports* qui laisse loin derrière lui tous les chiffres d'avant-guerre. Ils ont pu y faire face, bien que les conditions d'exploitation se soient notablement aggravées, de par les circonstances suivantes: pénurie ou absence complète de matériaux de toute nature, nécessité d'envoyer constamment un grand nombre de wagons à l'étranger pour assurer le ravitaillement du pays, fréquence de très fortes pointes en trafic civil et militaire, etc. Puisse la politique future des transports ne pas oublier que, en période de guerre, seul le rail est en mesure de faire face à une énorme augmentation du trafic. Si, en temps de paix déjà, les chemins de fer sont le principal moyen de transport, en temps de guerre, c'est uniquement sur eux que l'Etat, l'armée, l'économie nationale et le public peuvent compter pour assurer dans le pays les échanges et les communications.

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

suivantes:

1° Les comptes de 1943 et le bilan au 31 décembre 1943 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1943 est approuvée.

3° L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1943, se montant à 391 407 fr. 51, est employé à combler l'insuffisance des amortissements antérieurs sur le capital d'établissement.

4° Au 1^{er} juillet 1944, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire 9 104 331 fr. 05. En contre-partie, ce montant est porté, au 1^{er} janvier 1944, en déduction du solde passif du compte de profits et pertes à fin 1943.

Nous tenons à exprimer notre reconnaissance à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont accompli en 1943, au service de notre entreprise, une tâche particulièrement lourde, et en même temps grandement utile au 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 1944.

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

Le président,

E. Béguin

Le secrétaire,

F. Torche