

Zeitschrift: Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses
Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses
Band: - (1944)

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 1944

Autor: Béguin, E. / Wanner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-676141>

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: 24.04.2026

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 1944

(du 30 avril 1945)

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 1944.

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

Nous avons relevé ici même, l'an passé, que l'influence du trafic de guerre était en voie de disparition, dans la mesure tout au moins où elle se traduisait par des soldes actifs. Les résultats de 1944, où le *compte de profits et pertes* présente encore un solde actif de 0,02 million de francs, en fournissent de nouveau la preuve. Rappelons que, l'année précédente, le solde actif s'était élevé à 0,4 million, tandis que, en moyenne des années 1939 à 1942, il avait atteint 10,5 millions. Si les comptes de 1944 se soldent par un aussi faible boni, la cause en est, avant tout, aux résultats défavorables du dernier trimestre, dont chaque mois a été fortement déficitaire. En revanche, sur les huit premiers mois de l'année, six ont présenté des soldes actifs, parfois même considérables; deux seulement ont accusé de légers déficits.

Il ne faut guère s'attendre à un revirement. Les recettes d'exploitation vont au contraire en reculant, par suite de l'arrêt presque complet du trafic de transit, de la contraction de notre commerce avec l'étranger, ainsi que de l'aggravation progressive de la situation économique de la Suisse. Les recettes d'exploitation risquent d'être fortement influencées par une baisse des transports militaires, ainsi que par une reprise du trafic automobile. Enfin, les frais de personnel et les dépenses de choses demeurent soumis aux fluctuations du coût de la vie, qui ne cesse d'augmenter. Aussi les autorités supérieures et la direction de notre réseau d'Etat se demandent-elles s'il ne convient pas de prendre des mesures spéciales pour parer à un important déficit du compte de profits et pertes de 1945.

Comme en 1943, et en 1942 déjà, la diminution du solde actif du compte de profits et pertes ne provient pas d'un recul des recettes d'exploitation, mais d'un accroissement des dépenses. Les *recettes de voyageurs* ont de nouveau augmenté de 28,9 millions, ou 14,9 %. Rappelons cependant que, depuis le 1^{er} avril 1944, le réseau perçoit, en service des voyageurs et en trafic des bagages, des suppléments de taxe dont le produit s'est élevé à 13,9 et 0,8 millions. Les transports de voyageurs et de bagages ont rapporté, ensemble, 31,2 millions de plus que l'année précédente; ainsi, même sans les suppléments de taxe, nous aurions enregistré un accroissement de recettes.

Tout autrement se présentent les *recettes de marchandises*, qui n'ont pas cessé de reculer depuis 1942. De 1943 à 1944, elles ont diminué de 5,4 millions, ou 2,0 %. Toutefois, ces recettes contiennent les résultats du service des bagages et du trafic postal, qui, comme d'ordinaire, sont tous deux attribués aux transports de marchandises. Le seul trafic des marchandises et des animaux accuse un fléchissement de 8,9 millions. Sans les suppléments de taxe, qui, dans ce trafic, ont été perçus dès le 1^{er} mars 1944, le recul aurait été encore sensiblement plus accentué. En trafic des marchandises, les suppléments de taxe ont en effet rapporté 16,3 millions, et, en trafic des animaux, 0,5 million.

Les *recettes d'exploitation* ont augmenté de 25,5 millions, ou 5,3 %, par rapport au chiffre de 1943. Sans les suppléments de taxe, qui ont atteint au total 31,5 millions, ces recettes auraient été inférieures à celles de l'année précédente. Les comptes annuels s'en seraient ressentis d'autant plus que les *dépenses d'exploitation* ont continué à augmenter. Ces dépenses se sont en effet accrues de 29,7 millions, ou 9,4 %. Aussi était-il impérieusement nécessaire de percevoir des suppléments de taxe. Il convient également de relever que la majoration des taxes a fort peu influencé l'indice suisse des prix de gros et le coût de la vie. Les enquêtes détaillées auxquelles s'étaient livré les services compétents l'avaient d'emblée laissé entrevoir, sans pouvoir cependant dissiper toutes les craintes des adversaires du relèvement des taxes.

Le tableau ci-après indique l'évolution des *recettes* et des *dépenses d'exploitation* pendant quelques exercices d'avant-guerre et au cours des années de guerre.³

	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 %
1944	504,7 = 122,4 %	345,2 = 123,1 %

Il ressort de ce tableau que, durant les exercices d'avant-guerre, l'indice des dépenses d'exploitation a constamment dépassé celui des recettes d'exploitation, tandis que, de 1939 à 1943, ce fut l'inverse. C'est là un phénomène qui résulte non pas du hasard, mais bien de la rigidité des frais. Les années où le trafic et les recettes reculaient, cette fixité des dépenses empêcha toute compression équivalente des dépenses d'exploitation. Elle s'est toujours révélée une faiblesse lorsque le réseau est incomplètement utilisé, et une force lorsqu'il travaille à

plein rendement. C'est en vertu de cette même règle que, de 1939 à 1943, les dépenses d'exploitation n'ont pas augmenté à la même cadence que le trafic et les recettes. Pour 1944, l'indice des dépenses d'exploitation est de nouveau supérieur à celui des recettes d'exploitation.

En nombres absolus, les recettes d'exploitation ont augmenté de 184,3 millions et les dépenses d'exploitation de 115,7 millions, par rapport aux résultats du dernier exercice entier de paix, 1938. C'est parce que l'accroissement des recettes a été supérieur de 68,6 millions à celui des dépenses, que les comptes se soldent de nouveau sans déficit avant l'assainissement. Nous avons mentionné au début de cet exposé combien les perspectives se sont désormais assombries.

Le tableau ci-après montre l'évolution du *trafic* (voyageurs et marchandises), ainsi que des recettes.

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
1944	5073,6	222,6	142,5	2238,6	263,0	107,0

Ce qui frappe le plus dans ces chiffres, c'est le surprenant développement du service des voyageurs. Une hausse aussi régulière et rapide depuis le début de la guerre ne peut pas s'expliquer seulement par la disparition de la concurrence automobile et par le trafic militaire; elle doit aussi résulter de notables changements dans les habitudes de voyager. Si le goût des voyages est aujourd'hui beaucoup plus répandu qu'avant la guerre, c'est en partie que, depuis quelques années, l'économie suisse est en pleine activité et que d'importants articles de consommation sont rationnés. Mais des facteurs psychologiques ont aussi joué, qui ont été suscités par la guerre et sont difficiles à déterminer individuellement. Le nombre des *kilomètres-voyageurs* s'est accru de 7,5 % depuis 1943, et de 77,0 % depuis 1938; par rapport au chiffre de 1936, il a même presque doublé.

Jusqu'à présent, les recettes de voyageurs n'avaient pas augmenté au même rythme que les kilomètres-voyageurs, car c'étaient principalement les personnes voyageant à taxes réduites qui fournissaient le supplément de trafic; citons surtout, parmi elles, les militaires et les porteurs des diverses catégories d'abonnement. D'une manière générale, il en va de même pour 1944, mais, sous l'influence des suppléments de taxe, les recettes de voyageurs se sont pour la première fois accrues plus fortement que les kilomètres-voyageurs. Elles ont en effet augmenté de 14,9 % depuis 1943, et de 68,8 % depuis 1938.

L'année passée, l'augmentation du trafic des marchandises fut encore plus forte, par rapport aux chiffres de 1938, que celle des transports de voyageurs. Le nouveau recul du nombre des *kilomètres-tonnes*, qui fut de 16,3 %, a renversé la situation; le nombre des kilomètres-tonnes n'est en effet plus que de 41,2 % supérieur à celui de 1938.

Ce qui surprend, en revanche, c'est que les recettes de marchandises n'aient reculé que de 2,0 % de 1943 à 1944, considérablement moins que le nombre de tonnes transportées. Le fait s'explique par la majoration des taxes et, avant tout, par le fléchissement du trafic au bénéfice de tarifs exceptionnels, y compris le trafic de transit; d'ailleurs, les transports rentrant dans les classes supérieures de tarif (expéditions partielles en grande et en petite vitesse, classe Ia de wagons complets), qui étaient le plus fortement exposés à la concurrence routière avant la guerre, ont de nouveau augmenté pendant l'exercice. De 1938 à 1944, les recettes de marchandises se sont accrues de 49,7 %, c'est-à-dire légèrement plus que le trafic des marchandises.

La *recette moyenne par kilomètre-voyageur* a été de 4,39 c. (en 1943: 4,11 c.) et la *recette moyenne par kilomètre-tonne* de 11,74 c. (en 1943: 10,03 c.). Cette double augmentation a déjà été expliquée ci-dessus. Toutefois, malgré les suppléments de taxe, les chiffres de 1944 ne sont pas supérieurs à la moyenne des dernières années d'avant-guerre, ce qui prouve deux choses: la modicité de ces suppléments de taxe, qui s'accompagnent d'ailleurs de nombreuses exceptions, et le pourcentage accru des transports à bas tarif.

Le *produit total et l'ensemble des charges* des Chemins de fer fédéraux et de leurs services auxiliaires ont atteint l'un et l'autre la somme de 523,7 millions de francs. Ces deux montants concordent nécessairement, car, dans le tableau ci-dessous, le solde actif porté au compte «Provision pour charges d'exploitation» a été compris dans le total des charges. Une fois les recettes de transport, 485,5 millions, déduites du produit total, il reste 38,2 millions de francs de recettes accessoires, contre 35,1 millions en 1943.

Le tableau ci-après indique, pour 1944 et 1943, l'affectation du produit total aux diverses charges. Rappelons à ce propos que, dans le calcul du produit total et de l'ensemble des charges, nous n'avons inscrit les divers montants qu'après avoir éliminé, dans la mesure du possible, tous les articles représentant seulement une compensation comptable entre les comptes de l'exploitation du chemin de fer, ceux des entreprises accessoires et le compte de profits et pertes. Par exemple, pour déterminer les charges et le produit, nets ou effectifs, de l'exercice, nous avons dû laisser de côté le poste «Personnel des travaux» figurant au compte de construction, ainsi que certains prélèvements sur les fonds. C'est pourquoi quelques-uns des chiffres ci-après ne concordent pas entièrement avec ceux qui sont indiqués dans les comptes.

les frais de personnel. Dans le total des traitements, salaires et allocations supplémentaires, les indemnités pour le renchérissement figurent pour 46,4 millions de francs. Si nous y ajoutons celles qui ont été octroyées aux bénéficiaires de rente, nous arrivons à un total de 55,5 millions de francs. C'est ce que l'entreprise a versé au personnel, en 1944, pour le renchérissement. Il suffit de songer que les dépenses de choses, de leur côté, ne cessent, elles aussi, de s'enfler sous l'effet de la hausse des prix, pour comprendre combien les Chemins de fer fédéraux appellent de leurs vœux une normalisation progressive du niveau des prix et des salaires. Ce souci est d'autant plus fondé que, en 1944, les surtaxes de guerre perçues sur les prix des transports, n'ont apporté qu'une compensation de 6,5 %¹⁾, alors que, depuis le début de la guerre, le renchérissement est de 52 % calculé sur l'indice du prix de la vie, et de 107 % calculé sur l'indice des prix de gros.

Le tableau des charges indique une diminution des *dépenses de choses* de 1943 à 1944. Ce n'est qu'une apparence. Il ne faut pas oublier, en effet, que le montant de 1943 comprenait une somme de 14 millions réservée pour d'ultérieures charges d'exploitation, tandis que, en 1944, cette provision n'est plus que de 6,3 millions. En fait, par conséquent, les dépenses de choses pour 1944 sont, par rapport à 1943, en augmentation de 6,9 millions. Nous tenons à rappeler brièvement pourquoi la provision pour charges d'exploitation figure dans les dépenses de choses. Cette provision n'est ni un amortissement, ni une réserve au sens comptable du mot. Elle représente une dépense qui, normalement, aurait dû être faite dans l'année même pour des travaux nécessaires. Faute de matériaux, ces travaux n'ont pas pu être exécutés, mais ils devront l'être ultérieurement. Au total, pour la période de 1938 à 1944, les dépenses de choses des Chemins de fer fédéraux ont augmenté de 54,6 millions, ou 141,1 %. C'est là, en pour-cent, un accroissement considérable, mais qui n'est pas dû uniquement à la hausse des prix: L'intensification du trafic accélère l'usure de toutes les installations, exige une plus forte consommation de matériel et de matériaux et ouvre ainsi une autre source de dépenses.

En ce qui concerne les *amortissements* et les *frais de capitaux*, nous renvoyons aux explications détaillées du rapport de la Direction générale (ch. II, page 6). Dans le tableau des catégories de charges, nous avons ajouté aux amortissements les *réserves*, qui comprennent l'amortissement financier et le versement au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents.

L'année 1944, comme les années précédentes, a réclamé des Chemins de fer fédéraux la mise en œuvre de tous leurs moyens. Dans cet effort extrême, le réseau s'est montré entièrement à la hauteur de sa tâche. Pour le transport des voyageurs, le réseau a établi un nouveau record, que, sans doute, personne, dans les années d'avant-guerre, n'aurait cru possible. Les transports de marchandises, aussi, sont restés très supérieurs à ce qu'ils étaient avant 1939. A diverses époques de l'année 1944, mais surtout en automne, les Chemins de fer fédéraux ont de nouveau dû exécuter des transports militaires qui ont pris une très grande ampleur. Et, toute cette activité multiple, ils ont dû la déployer dans des conditions difficiles, nous tenons à le relever une fois de plus. En effet, l'envoi de nombreux wagons à l'étranger, pour y prendre les marchandises nécessaires à l'approvisionnement du pays, et la pénurie des matériaux, ont posé au réseau des problèmes ardu. Pourtant, les Chemins de fer fédéraux ont eu, en 1944, la grande satisfaction de voir le Conseil fédéral, le commandement en chef de l'armée et le peuple reconnaître les services rendus au pays par le réseau national.

¹⁾ Recettes de transport en 1944: 485,5 millions, dont 31,5 millions, ou 6,5 %, de surtaxes de guerre. Si les surtaxes de guerre avaient été perçues toute l'année, ce pour-cent se serait élevé à 7,8.

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 1944 et le bilan au 31 décembre 1944 des Chemins de fer fédéraux sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux en 1944 est approuvée.

3° L'excédent des recettes du compte de profits et pertes de 1944, se montant à 23 418 fr., est porté au crédit du compte «Provision pour charges d'exploitation».

4° Au 1^{er} janvier 1945, le déficit de guerre est débité d'un intérêt de 4 %, c'est-à-dire de 9 468 504 fr. 30. En contre-partie, ce montant est porté, au 1^{er} janvier 1945, en déduction du solde passif du compte de profits et pertes à fin 1944.

Nous tenons à exprimer à la Direction, aux fonctionnaires, employés et ouvriers, qui ont eu à accomplir en 1944 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 30 avril 1945

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

Le président,

E. Béguin

Le secrétaire,

Wanner