

**Zeitschrift:** Rapport de gestion et comptes / Chemins de fer fédéraux suisses  
**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses  
**Band:** - (1946)

**Artikel:** Rapport et proposition 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 1946  
**Autor:** Béguin, E. / Wanner, F.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676143>

### **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:** 19.06.2025

**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 1946

(du 24 avril 1947)

*Monsieur le président de la Confédération,  
Messieurs les conseillers fédéraux,*

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-joints, conformément aux dispositions légales, le rapport de gestion de la Direction générale des Chemins de fer fédéraux et les comptes pour l'année 1946.

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.

Pour 1946, le *compte de profits et pertes* présente un solde actif de 21,4 millions de francs. Le résultat de l'exercice de 1946 est le premier que nous ayons à enregistrer après l'assainissement, lequel a commencé à produire ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 1946. En vertu de la loi des Chemins de fer fédéraux, le bénéfice net doit être employé en premier lieu à verser un montant, de 8 millions de francs au plus, pour une réserve destinée à couvrir les déficits à venir, et, ensuite, à payer un intérêt au capital de dotation. Nous proposons que cet intérêt soit fixé à 3 %, ce qui se traduit, pour nous, par un versement de 12 millions au capital de dotation.

L'exercice de 1946 a été favorable aux Chemins de fer fédéraux. L'excédent des recettes d'exploitation sur les dépenses s'est élevé à 199,1 millions de francs. C'est l'excédent le plus fort que l'entreprise ait jamais obtenu. A cet heureux résultat s'ajoute l'allégement consécutif à l'assainissement. Si nous n'avons pas pu indiquer un bénéfice plus élevé, c'est que nous avons dû porter au compte de l'exercice d'importantes dépenses de caractère unique et extraordinaire. Le rapport de gestion de la Direction générale commente les divers articles où ces dépenses sont comptabilisées. Nous faisons nôtres

ces commentaires et voudrions seulement insister sur le fait que les dépenses en question étaient imposées par les exigences de la comptabilité économique.

Dans le *service des voyageurs*, le résultat de 1946 est meilleur encore que celui de 1945, qui était déjà excellent. Les recettes y sont de 258,2 millions, ce qui représente, assez exactement, le double des recettes de 1938, dernière année d'avant-guerre. C'est, évidemment, la prospérité générale qui est la cause principale de ce résultat, mais l'usage qui s'étend d'accorder des vacances payées, et les excursions en commun organisées par le personnel de nombreuses entreprises, ont également produit leur effet. Nous n'oublierons pas, non plus, que, en 1946, la circulation des voitures automobiles n'avait pas encore retrouvé le niveau d'avant-guerre.

Dans le *service des marchandises*, le fléchissement qui dura de 1941 à 1945 a subitement cessé et fait place à une augmentation notable du trafic. Les recettes y sont montées à 305,6 millions, ce qui constitue, comme dans le service des voyageurs, un record. Ce résultat est dû principalement à deux facteurs: l'activité économique, très intense, et la reprise du commerce extérieur. Comme chacun sait, le service des marchandises est plus sensible aux crises que celui des voyageurs. Aussi devons-nous nous attendre à ce que les recettes du trafic des marchandises baissent sensiblement dès le déclin de la période de prospérité économique. A ce moment-là, la route comme le rail éprouveront de nouveau les effets de la concurrence qu'ils se font réciproquement. Cette concurrence, dans le domaine du transport des marchandises, sera d'autant plus forte que

le nombre des camions, à l'encontre de celui des voitures, est, aujourd'hui déjà, sensiblement plus élevé qu'avant la guerre. Il est vrai que les Chemins de fer fédéraux peuvent compter sur le trafic de transit. Avant la guerre, en temps normal, ce trafic se chiffrait par 2 millions de tonnes. Or, nous n'avons eu, en 1946, que 309 000 tonnes, et en 1945 que 141 000 tonnes à transporter à travers la Suisse. L'avenir nous réserve donc dans ce secteur une sérieuse marge de développement. Toutefois, comme le trafic de transit dépend en premier lieu de la situation économique en Allemagne et en Italie, il se peut que nous devions attendre encore longtemps avant de le voir retrouver l'ampleur d'avant-guerre.

Les *transports militaires* qui, durant certaines années de guerre, avaient procuré aux Chemins de fer fédéraux une recette de plus de 50 millions de francs, sont retombés en 1946 au niveau des années de paix. Les transports de soldats munis de bons ont rapporté 1,4 million (13,3 millions en 1945), et le transport de matériel militaire 3,0 millions, contre 9,3 millions en 1945.

Les *recettes d'exploitation*, comprenant le produit du service des voyageurs, des bagages, des animaux vivants, des marchandises et de la poste, ainsi que diverses autres recettes, se sont élevées à 586,5 millions, ce qui fait 74,9 millions de plus qu'en 1945.

Les *dépenses d'exploitation* (nouveau régime), elles aussi, ont battu un record. Elles ont été de 387,4 millions. Les deux autres exercices où ces dépenses ont été le plus fortes furent 1945, avec 365,2 millions, et 1920, avec 358,3 millions. Toutefois, en 1946, l'augmentation des dépenses a été inférieure à l'augmentation des recettes. Tout comme dans les entreprises privées et dans les autres administrations publiques, l'accroissement des dépenses d'exploitation dépend principalement des frais de personnel. Or, parmi les frais de personnel pour 1946, 68,7 millions concernent les allocations de renchérissement et les suppléments de vie chère. Dans ce domaine, l'augmentation par rapport à 1945 est de 14,8 millions. Il y a une autre source de frais supplémentaires de personnel: c'est l'accroissement du nombre des agents, dû au développement continu du trafic et des prestations de l'exploitation. En 1946, les Chemins de fer fédéraux ont occupé, en moyenne, 31 975 agents permanents (+ 1299 par rapport à 1945), 2524 auxiliaires (+ 204) et 1570 ouvriers d'entrepreneur (— 70). Enfin, pour tenir compte du renchérissement et des difficultés de se procurer de la main-d'œuvre, les Chemins de fer fédéraux ont dû relever le salaire minimum des classes 14 à 26.

Si les dépenses d'exploitation ont augmenté, c'est aussi en raison de l'accroissement des frais d'entretien des installations et du matériel roulant. Cet accroissement est dû à la hausse des prix, ainsi qu'à l'intensification des travaux d'entretien et de renouvellement, rendue possible par de meilleurs approvisionnements en matériel. Mentionnons à titre d'exemple que les réfections de voie avec du matériel neuf ont porté en 1946 sur 115 km, contre 28 km seulement en 1945. Comme, dans tous les domaines

(superstructure, matériel roulant, bâtiments, installations de sécurité), il y a de très nombreux travaux en retard, il est impérieusement nécessaire de revenir au plus tôt au programme normal de renouvellement, et même — si des prix avantageux ou la politique économique le justifient — de forcer ce programme.

Les *dépenses de construction* pour l'exploitation ferroviaire et les entreprises accessoires se sont élevées à 65,5 millions de francs, contre 39,0 millions en 1945. Les renouvellements de superstructure, qui, pour la première fois en 1946, sont mentionnés dans le compte de construction — il en est question ci-dessus — ne sont pas compris dans ces 65,5 millions, afin de permettre une comparaison avec les chiffres de l'année précédente. Au point de vue comptable, les dépenses de construction se subdivisent, comme on sait, en dépenses actives et non actives. Les dépenses actives sont reportées, en tant qu'augmentation de l'actif, dans le compte des immobilisations et, de là, dans le bilan. Les dépenses de construction non actives, qui ne représentent pas un accroissement de l'actif, sont portées au débit du compte d'exploitation, en tant que dépenses d'exploitation. Sur les dépenses de construction de l'exercice, 58,5 millions de francs ont été portés à la charge du compte des immobilisations (34,7 millions l'année précédente) et 7,0 millions au débit du compte d'exploitation (4,3 millions en 1945). L'important accroissement des dépenses de construction résulte tout d'abord de la reprise, non prévue dans le budget, de 820 wagons achetés pendant la guerre par le Département fédéral de l'économie publique en vue d'assurer le ravitaillement du pays. Il s'explique aussi par le fait que l'entreprise a dû poursuivre ou achever l'exécution de divers ouvrages et commandes repris de l'année précédente: travaux d'électrification, pose de la double voie Brunnen-Sisikon, commande de matériel roulant. En matière de travaux neufs et d'acquisitions, les Chemins de fer fédéraux se sont imposé la plus grande retenue, conformément à la politique d'équilibre économique poursuivie par le Conseil fédéral. Mais, ne nous le dissimulons pas, il y a tant de travaux de renouvellement en retard que l'entreprise se heurterait à de sérieuses difficultés si elle ne pouvait pas procéder de longtemps à des constructions et à des acquisitions de toute nécessité.

Profitant du remaniement du compte de construction quant à la forme et au fond, nous avons décidé de mentionner séparément les travaux et les acquisitions de l'exercice. Sous chaque chapitre, ils ont été classés dans l'ordre alphabétique, par gare et station. Aussi, pour plus de détails, renvoyons-nous à cette énumération, facile à consulter.

Tout comme le compte de profits et pertes, le *bilan* se présente sous un aspect nouveau. Qu'un progrès réel ait été réalisé, il suffit pour s'en convaincre de se rappeler ce qui se faisait autrefois. Désormais, le compte de profits et pertes et le bilan seront aussi clairs que compréhensibles. Nous n'avons, dès lors, plus besoin de les commenter longuement. Il ressort du bilan que les amortissements réglemen-



dépassé. A condition de ne pas franchir cette limite, les ressources provenant des amortissements et restées inutilisées une année, peuvent être affectées à des constructions les années suivantes.

Le tableau ci-devant donne la répartition, entre les divers chapitres, des *charges totales* des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires pour 1945 et 1946. Il permet de comparer les catégories de charges les plus importantes: les frais de personnel et les dépenses de choses, ainsi que les amortissements et les frais de capitaux. Pour grouper ces différentes catégories de charges, nous ne nous plaçons pas au point de vue comptable, mais au point de vue des exigences économiques de l'entreprise. Rappelons à ce propos que, dans le calcul du produit total d'une part, et de l'ensemble des charges d'autre part, 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. C'est pourquoi quelques-uns des chiffres de ce tableau, qui reproduit dans ses grandes lignes la structure des frais des Chemins de fer fédéraux et de leurs entreprises accessoires, ne concordent pas entièrement avec ceux qui sont indiqués dans les comptes. Les charges totales se montent à 596,7 millions de francs.

Les *produits totaux* sont de 618,0 millions de francs. La différence entre eux et les charges totales correspond au solde actif du compte de profits et pertes de 1946.

Nous nous sommes déjà exprimés plus haut sur les frais de personnel.

Les catégories de charges IV, V et IX sont nouvelles. La première concerne les versements extraordinaires au fonds d'assurance contre l'incendie et les accidents, rendus nécessaires par le renchérissement et les buts nouveaux assignés au fonds. Dans la catégorie V figure la somme payée au fonds de compensation des entreprises suisses de chemins de fer et de navigation, conformément à l'arrêté du Conseil fédéral du 24 mars 1947. Quant à la catégorie IX, elle revêt une importance particulière. Elle comprend une provision pour les avoirs exposés à des risques à l'étranger et une autre de 8 millions de francs en vue de l'amortissement ultérieur du déficit technique de la caisse de pensions et de secours, qui s'élève à quelque 550 millions de francs. Comme chacun sait, si ce déficit existe, les causes ne doivent pas en être recherchées uniquement aux Chemins de fer fédéraux; pour l'essentiel, elles sont de nature politique. Aussi, en plein accord avec la Direction générale, le Conseil d'administration exprime-t-il fermement l'espoir que les Chemins de fer fédéraux ne seront tout au moins pas seuls, plus tard, à amortir le déficit technique de la caisse de pensions et de secours.

Les *amortissements opérés* au cours de l'exercice comprennent essentiellement les amortissements réglementaires (70,7 millions de francs) et les amortissements uniques (34,2 millions de francs). Ces derniers, s'ils ont été rendus possibles par les excellents résultats annuels, n'en sont pas moins absolument indispensables du point de vue économique; il

s'agit surtout de comptabiliser après coup, pour arriver au montant nécessaire, les amortissements supplémentaires consécutifs à la fixation de nouveaux taux (règlement concernant le compte des immobilisations et des amortissements industriels, du 27 juin 1946).

Au sujet des *dépenses de choses*, dont le tableau des catégories de charges fait ressortir la diminution, rappelons que les chiffres de 1945 comprenaient une retenue de 10 millions de francs pour des travaux d'entretien arriérés, et 2,5 millions de francs pour couvrir des dommages causés par des bombardements. Compte tenu de ces deux éléments, les dépenses de choses proprement dites sont supérieures de 6,5 millions de francs à celles de 1945. Il faut voir là une conséquence de la hausse des prix, qui n'a pas encore atteint son point culminant.

Les *frais de capitaux* ont fortement diminué, par suite surtout de l'assainissement, qui a réduit le montant des intérêts de 42,7 millions de francs. Mais cette diminution a d'autres causes encore: le remplacement de capitaux de tiers par des fonds de l'entreprise et la conversion de divers emprunts à des taux avantageux.

Les résultats financiers du premier exercice de paix ont été bons. Les transports ont été extrêmement nombreux, surtout dans le service des voyageurs, mais aussi dans le service des marchandises. Le personnel et les installations de notre réseau d'Etat ont été mis sans désespérer à rude contribution. Aussi le Conseil d'administration se fait-il un devoir de remercier ici la direction, ainsi que les fonctionnaires, employés et ouvriers, pour les services rendus pendant l'exercice 1946.

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 1946 des Chemins de fer fédéraux suisses sont approuvés.

2° La gestion des Chemins de fer fédéraux suisses en 1946 est approuvée.

3° Le bénéfice net de 1946, d'un montant de . . . . . 21 365 179 fr. 94 est employé de la façon suivante:

- a. Versement à la réserve légale (loi sur les CFF, art. 16<sup>1a</sup>) . . . . . 8 000 000 » —
- b. Paiement de l'intérêt au capital de dotation (loi sur les CFF, art. 16<sup>1b</sup>) . . . . . 12 000 000 » —

Quant au reste de l'excédent, de 1 365 179 fr. 94, il appartiendra à l'Assemblée fédérale d'en décider l'affectation, lors de l'approbation des comptes annuels. Nous voudrions proposer de le verser, lui aussi, à la réserve, pour couvrir des déficits futurs.

Berne, le 24 avril 1947

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

Le président,

**E. Béguin**

Le secrétaire,

**F. Wanner**